

भारत गणराज्य तथा यूनाइटेड मैक्सिको राज्य सरकार की सरकार
के मध्य विमान सेवा करार

भारत गणराज्य तथा यूनाइटेड मैक्सिको राज्य सरकार की सरकार (जिन्हें तत्पश्चात 'पक्ष') कहा गया है;

जो 07 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के संबंधित पक्ष हैं;

जो अपने-अपने राज्यक्षेत्रों के बीच तथा उनसे परे अन्तरराष्ट्रीय विमानन सेवाएं चलाने की इच्छुक हैं;

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

जो अन्तरराष्ट्रीय विमान परिवहन में संरक्षा और सुरक्षा के उच्चतम स्तर को सुनिश्चित करना चाहते हैं तथा विमान की सुरक्षा के विरुद्ध धमकी या कार्रवाई के बारे में चिंता करते हुए जिससे व्यक्तियों अथवा सम्पत्तियों की सुरक्षा प्रभावित होती हो जिसे विमान परिवहन के प्रचालन पर प्रतिकूल रूप से प्रभाव पड़ता हो, तथा जिससे जनता के मन में नागर विमानन की सुरक्षा के प्रति विश्वास में कमी आती हो;

निम्न प्रकार से सहमत हुए हैं :-

अनुच्छेद- एक
परिभाषा

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

1. "वैमानिकी प्राधिकारी" का आशय यूनाइटेड मैक्सिको राज्य सरकार के मामले में नागर विमानन महानिदेशालय के माध्यम से संचार एवं परिवहन सचिवालय तथा भारत के मामले में, नागर विमानन महानिदेशक के माध्यम से नागर विमानन मंत्रालय अथवा दोनों मामलों में कोई अन्य प्राधिकारी अथवा निकाय से है जिन्हें अब संबंधित प्राधिकारियों द्वारा किया जा रहा है अब इसे प्राधिकृत किया गया है;
2. 'करार' का आशय इस 'करार', इसके अनुबंध तथा इसमें किया गया कोई भी संशोधन से है;

3. 'अभिसमय का आशय', 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत अन्तरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय से है तथा इसमें वह कोई भी संशोधन शामिल है तथा उसी समय के अनुच्छेद 94(क) के अधीन लागू किया गया है तथा जिसका अनुसमर्थन दोनों पक्षों ने कर दिया है तथा इसमें इस प्रकार के अनुबंध अथवा संशोधन दोनों पक्षों के लिए भी प्रभावी है, अभिसमय के अनुच्छेद 90 के अधीन कोई भी संशोधन को अपनाया गया है;
4. 'नामित एयरलाइन' का आशय एक ऐसी विमान कम्पनी से है जिसे इस करार के अनुच्छेद 3 के अनुसार नामित और प्राधिकृत किया गया हो।
5. 'पूर्ण लागत' का आशय प्रदान की जाने वाली सेवा की लागत, जिसे तथा प्रशासनिक ओवरहेड के लिए उपयुक्त प्रभार सहित लागत से है;
6. 'अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं' का आशय एक ऐसी विमान सेवा से है जो एक राष्ट्र से अधिक राष्ट्र के राज्य क्षेत्र के ऊपर हवाई क्षेत्र से गुजरती हो;
7. 'मूल्य' का आशय यात्रियों (और उनके सामान) के वहन और/अथवा कार्गो (डाक को छोड़कर) एयरलाइनों द्वारा बसूले जाने वाले विमान सेवा प्रभार के लिए कोई किराया दर अथवा विनिमय से है जिसमें उनके एजेंट भी शामिल हैं तथा वे शर्तें भी शामिल हैं जिनमें इस प्रकार के किराए दर अथवा प्रभार की उपलब्धता भी शामिल है;
8. 'गैर-यातायात प्रयोजनों के लिए रुकना' एयरलाइन और विमान सेवा का आशय वही है जो इनके लिए अभिसमय के अनुच्छेद 96 में इनके लिए दिया गया है;
9. 'उपयोगिता प्रभार' का आशय वह प्रभार से है जिसे हवाईअड्डा, विमान दिक्कालन अथवा विमानन सुरक्षा सुविधाओं अथवा सेवाओं के प्रावधान के लिए एयरलाइनों पर लगाए जाने वाले प्रभार से है जिसमें संबंधित सेवाएं तथा सुविधाएं सम्मिलित हैं।
10. "आवृत्ति" से तात्पर्य एक निश्चित समयावधि में एक विशिष्ट मार्ग पर एयरलाइन प्रचालकों की राऊंड उड़ानों की संख्या; और
11. "विनिर्दिष्ट मार्ग" से तात्पर्य इस करार में संलग्न मार्ग अनुसूची में निर्धारित मार्गों से है।

अनुच्छेद - दो
अधिकारों की मंजूरी

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष को इस करार में अनुबंध में उपयुक्त रूप में विनिर्दिष्ट मार्गों पर अनुसूचित अन्तरराष्ट्रीय सेवाओं की स्थापना के प्रयोजन के लिए इस करार को निर्दिष्ट अधिकार प्रदान करेगा। इस प्रकार की सेवाओं और मार्गों को तत्पश्चात क्रमशः सहमत सेवाएं तथा “विनिर्दिष्ट” मार्ग कहा गया है।

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

- (क) बिना अवतरण किए इसके राज्यक्षेत्र के ऊपर उड़ान भरने का अधिकार;
- (ख) गैर-यातायात प्रयोजनों के लिए इसके राज्यक्षेत्र में रूकने का अधिकार; और
- (ग) विनिर्दिष्ट मार्ग पर सहमत सेवाओं का प्रचालन करते समय, प्रत्येक द्वारा नामित विमान कम्पनी (कम्पनियों) को इस करार के अनुबंध में मार्गों के लिए वर्णित स्थान (स्थानों) पर अन्य पक्षों के राज्यक्षेत्र में डाक सहित यात्रियों तथा कार्गो में अन्तरराष्ट्रीय यातायात अलग से अथवा संयुक्त रूप से उतारने तथा चढ़ाने का अधिकार होगा;

3. इस करार के अनुच्छेद 3 के अधीन उन नामित कम्पनियों से अलग, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की विमान कम्पनी (कम्पनियों) भी इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (2) के उप पैराग्राफ (क) और (ख) में निर्दिष्ट अधिकारों को पाने के हकदार होंगे।

4. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (2) का अर्थ यह नहीं माना जाएगा कि एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी (कम्पनियों) द्वारा आय संविदाकारी पक्ष के राज्य क्षेत्र में डाक सहित यात्रियों, कार्गो में विमान पर लेने का विशेष अधिकार मिल गया है जिसे अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में अन्य स्थान के लिए भेजा जा रहा है।

अनुच्छेद - तीन
पदनामन तथा प्राधिकार

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को इस करार के साथ इसके अनुसार अंतरराष्ट्रीय विमान परिवहन के लिए कितनी भी संख्या में अनुलग्नक में दिए गए निर्दिष्ट रूटों पर विमान कम्पनियों को नामित कर सकती है जितनी वह आवश्यक समझे तथा इस प्रकार के मामले को वापस ले सके अथवा फेर-बदल कर सके। इस प्रकार के नामित करने की जानकारी से लिखित रूप से अन्य संविदाकारी पक्ष राजनयिक माध्यम के द्वारा दी जाएगी तथा इसकी पहचान की जाएगी कि क्या एयरलाइन अन्तरराष्ट्रीय विमान परिवहन के लिए जो अनुबन्ध में दिए गए विमान सेवाओं के प्रकार के अनुरूप प्राधिकृत है।

2. प्रचालन प्राधिकार तथा तकनीकी अनुमति के लिए निर्धारित फार्म तथा तरीके से नामित विमान कम्पनी से इस प्रकार का नामन तथा आवेदन प्राप्त होने पर, अन्य संविदाकारी पक्ष न्यूनतम देरी किये बिना उपयुक्त प्राधिकार तथा अनुमति की स्वीकृति देगी बशर्ते कि:-

- (क) उस एयरलाइन का वास्तविक स्वामित्व तथा प्रभावी नियंत्रण नामित एयरलाइन के पास होगा जिसमें एक पक्ष के राष्ट्रिक या दो पक्ष के राष्ट्रिक हो;
- (ख) नामित विमान कम्पनी कानूनों, विनियमों तथा नियमों की भांति विमान कम्पनी को पूरा करने में अर्हता प्राप्त है जो आवेदनों/आवेदनों पर विचार करने वाले पक्ष द्वारा अन्तरराष्ट्रीय विमान सेवाओं के प्रचालन के लिए जो सामान्यतया लागू नियमों और विनियमों के अनुरूप हो;
- (ग) एयरलाइन को नामित करने वाला पक्ष अनुच्छेद-7 तथा अनुच्छेद-8 में निर्धारित मानकों का रख-रखाव तथा प्रशासन कर रहा हो।

अनुच्छेद - चार
प्राधिकार का प्रतिसंहरण

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

- (क) उस एयरलाइन का वास्तविक स्वामित्व तथा प्रभावी नियंत्रण अन्य संविदाकारी पक्ष, पक्ष के राष्ट्रिकों अथवा दोनों में निहित नहीं है।
- (ख) वह एयरलाइन इस करार के अनुच्छेद-5 में वर्णित कानूनों, विनियमों और नियमों का पालन करने में असफल रहती है;
- (ग) अन्य संविदाकारी पक्ष इस करार के अनुच्छेद-7 में निर्धारित मानकों का रखरखाव और प्रशासन नहीं कर रही है।

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

3. यह अनुच्छेद इस करार के अनुच्छेद-8 के प्रावधानों के अनुसार अन्य संविदाकारी पक्ष की एक एयरलाइन अथवा एयरलाइनों की प्रचालन प्राधिकार अथवा तकनीकी अनुमति पर रोक, प्रति संहरण, सीमा अथवा प्रचालन प्राधिकार अथवा, तकनीकी अनुमति पर शर्तें लगा सके।

अनुच्छेद - पांच
कानूनों की प्रयोज्यता

1. एक संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में प्रवेश करते समय अथवा वहां से प्रस्थान करते समय, विमान के प्रचालन तथा दिक्चालन से संबंधित इसके कानून, विनियम तथा नियमों का एक संविदाकारी पक्ष की एयरलाइनों के साथ अनुपालन किया जाएगा।
2. एक पक्ष के राज्य क्षेत्र में प्रवेश, इसके अन्दर रहने तथा प्रस्थान करते समय, इसके राज्य क्षेत्र से यात्रियों, कर्मिदल अथवा विमान में कार्गो (प्रवेश, क्लीयरेंस, विमान सुरक्षा, आब्रजन, पासपोर्ट, सीमा शुल्क और संगरोध अथवा डाक के संबंध में डाक विनियम सहित) प्रवेश करने वाले अथवा प्रस्थान करने वाले से संबंधित इसके कानून और विनियमों का अनुपालन दूसरे पक्ष की एयरलाइनों के ऐसे यात्रियों, कर्मिदल अथवा कार्गो द्वारा अथवा उनकी ओर से तदनुरूप अनुपालन सुनिश्चित किया जायेगा।
3. दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष आब्रजन, संगरोध तथा इसी प्रकार के विनियमों को लागू करने में इसी प्रकार की अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं के प्रचालन में लगी हुई अन्य संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी किसी अन्य एयरलाइंस अथवा अपनी स्वयं की एयरलाइंस को कोई अग्रता प्रदान नहीं करेगी।

अनुच्छेद - छः
प्रमाण पत्र तथा लाइसेंस

1. किसी भी एक संविदाकारी पक्ष द्वारा जारी अथवा पुनः वैधता वाले उड़ान योग्यता प्रमाणपत्र, सूक्ष्मता की शीर्ष अथवा प्रमाणपत्रों, जिनकी वैधता समाप्त न हुई हो, वे मार्ग अनुसूची में वर्णित मार्गों पर इसकी नामित विमान कम्पनी (कंपनियां) द्वारा सहमत सेवाओं के प्रचालन के लिए अन्य संविदाकारी पक्ष द्वारा मान्य माने जाएंगे, जबकि इनकी अपेक्षाएं इनके अधीन ये प्रमाण पत्र अथवा लाइसेंस इससे जारी किये गये थे अथवा पुनः वैधता प्राप्त कर गये थे, वे उसी प्रकार से होते हैं अथवा वे अभिसमय में न्यूनतम स्थापित स्तर से अधिक होता है ।
2. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष, अपने स्वयं के राज्य क्षेत्र के अधीन उड़ानों के लिए अन्य संविदाकारी पक्ष द्वारा अपने स्वयं के राष्ट्रिकों को जारी लाइसेंस और सक्षमता प्रमाणपत्रों अथवा शीर्षकों की वैधता को न मानने का अधिकार सुरक्षित है ।

अनुच्छेद - सात
संरक्षा

1. दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष, वैमानिकी सुविधाओं, विमान कर्मी, विमान और नामित विमान कम्पनी के प्रचालन से संबंधित अन्य पक्ष द्वारा नामित विमान कंपनी के संबंध में अनुरक्षित संरक्षा मानकों से संबंधित परामर्श करने का अनुरोध कर सकेंगे।
2. यदि परामर्श के बाद एक पक्ष को यह पता चलता है कि इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 1 में वर्णित क्षेत्रों में संरक्षा मानकों, जिन्हें अभिसमय के अनुसार संरक्षा मानकों को पूरा करने के लिए तैयार किया गया है को अन्य संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित एयरलाइनों के संबंध में प्रभावी रूप से अनुरक्षित और प्रशासन नहीं किया जा रहा है तो अन्य संविदाकारी पक्ष इस प्रकार के निष्कर्ष तथा इन न्यूनतम मानकों के अनुरूप आवश्यक समझे जाने वाले कदमों को अधिसूचित कर सकेगा, तथा अन्य पक्ष उपयुक्त निवारक कार्रवाई कर सकेगा।
3. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष के पास अन्य संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित एयरलाइन अथवा एयरलाइनों के प्रचालन प्राधिकार अथवा तकनीकी अनुमति के निलम्बन अथवा सीमित करने का अधिकार होगा यदि अन्य संविदाकारी पक्ष एक उपयुक्त समय में उपयुक्त निवारक कार्रवाई न कर दे।
4. पैराग्राफ 3 के अनुसार एक संविदाकारी पक्ष की कोई कार्रवाई उस समय समाप्त कर दी जाएगी यदि उक्त कार्रवाई वर्तमान में ही कर दी गई है।

अनुच्छेद- आठ
विमानन सुरक्षा

1. अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों तथा दायित्वों के अनुरूप दोनों पक्ष पुनः इस बात की पुष्टि करते हैं कि गैर-कानूनी हस्तक्षेप के कृत्यों के विरुद्ध 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-अपने अधिकारों तथा दायित्वों की व्यापकता को कम किये बिना, दोनों 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 विधि विरुद्ध अभिग्रहण के दमन संबंधी अभिसमय, 23 सितम्बर, 1971 को मॉट्रियल में हस्ताक्षरित सिविल विमानन सुरक्षा संबंधी विधि-विरुद्ध कार्य दमन अभिसमय, 24 फरवरी, 1988 को मॉट्रियल में हस्ताक्षरित सिविल विमान सेवारत विमानपत्तनों पर हिंसा वाले विधि विरुद्ध कृत्यों के दमन हेतु अनुपूरक प्रोटोकाल के साथ-साथ नागर विमानन की सुरक्षा से संबंधित ऐसी किसी भी अन्य अभिसमय तथा प्रोटोकाल, जिसका पालन दोनों पक्ष करते हों, के अनुरूप कार्रवाई करेंगे।

2. अनुरोध किये जाने पर संविदाकारी पक्ष गैर कानूनी रूप से सिविल विमानों के अभिग्रहण किये जाने और ऐसे विमान, उसके यात्रियों, कार्मिकों, हवाई अड्डों और हवाई दिक्कालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध गैर कानूनी कृत्यों से बचाव के लिए अथवा नागर विमानन की सुरक्षा के विरुद्ध किसी अन्य खतरे के लिए एक दूसरे को सभी आवश्यक सहायता प्रदान करेंगे।

3. दोनों पक्ष अपने परस्पर संबंधों में, अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (इकाओ) द्वारा स्थापित और अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के अनुबंधों के रूप में नामित नागर विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप उस सीमा तक कार्य करेंगे जहाँ तक वे इन पक्षों पर लागू होते हैं। वे अपने पंजीकृत विमान प्रचालकों या ऐसे विमान के प्रचालकों जिनके व्यवसाय का प्रमुख स्थान अथवा स्थाई निवास उनके राज्य क्षेत्र में है तथा उसके क्षेत्र में हवाईअड्डों के प्रचालकों से यह अपेक्षा करेंगे कि वह इन विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप कार्य करेंगे।

4. ऐसे विमान प्रचालकों से, दूसरे पक्षों द्वारा उस पक्ष के राज्य क्षेत्र में प्रवेश करते समय वहां से प्रस्थान करते समय या उसमें रहते समय अपेक्षित उपर्युक्त पैरा ग्राफ 3 में उल्लिखित विमानन सुरक्षा उपबंधों का पालन करने की अपेक्षा की जा सकती है। प्रत्येक पक्ष यह सुनिश्चित करेगा कि उसके राज्य क्षेत्र में विमान की सुरक्षा करने तथा यात्रियों, कर्मिंदल, ले जाई जाने वाली वस्तुओं, सामान, कार्गो तथा विमान भंडार विमान में लादने से पहले या उसके दौरान, उस की जांच करने के लिए प्रभावी उपाय किये गये हैं। प्रत्येक पक्ष किसी विशेष खतरे का मुकाबला करने हेतु विशेष उपयुक्त सुरक्षा उपाय करने के लिए एक दूसरे 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 किसी ऐसे विमान, उसके यात्रियों और कार्मिकों, हवाईअड्डों और हवाई दिक्चालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध कोई गैर कानूनी कार्य किया जाता है तो पक्ष, इस प्रकार की घटनाओं अथवा उनके खतरे को तुरन्त समाप्त करने के लिए संचार सुविधाएं प्रदान करके तथा अन्य उपयुक्त उपाय करके एक दूसरे की सहायता करेंगे।

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

अनुच्छेद - नौ
वाणिज्यिक अवसर

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की एयरलाइनों को विमान सेवाओं के प्रोत्साहन तथा बिक्री के लिए अन्य संविदाकारी पक्ष में कार्यालय स्थापित करने का अधिकार होगा।
2. प्रत्येक पक्ष की नामित विमान कंपनी को दूसरे संविदाकारी पक्ष के संबंध प्रवेश, रिहायश तथा रोजगार के संबंध में कानूनों विनियमों तथा नियमों के अनुसार का अधिकार होगा जिससे अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में प्रबन्धकीय, बिक्री, तकनीकी प्रचालनात्मक और अन्य विशेष सेवा प्राप्त स्टाफ रखा जा सके जो विमान सेवाओं के प्रावधान के लिए आवश्यक हो।
3. प्रत्येक पक्ष की कोई भी एयरलाइन अन्य पक्ष के राज्यक्षेत्र में प्रत्यक्ष रूप से तथा, एयरलाइन के विवेकाधिकार पर, अपने एजेंटों के माध्यम से, हवाई सेवाओं की बिक्री में संलिप्त हो सकती है, सिवाए जैसा कि उस देश के चार्टर विनियमों द्वारा विनिर्दिष्ट रूप से प्रावधान किया गया हो जिसमें वे चार्टर आरंभ होते हैं जो यात्री निधियों, यात्री रद्दकरण तथा पुनर्भुगतान अधिकारों की सुरक्षा से संबंधित हो। प्रत्येक एयरलाइन को ऐसे पारवहन की बिक्री करने का अधिकार होगा, तथा कोई भी व्यक्ति, उस राज्य क्षेत्र की मुद्रा में अथवा स्वतंत्र रूप से प्रयोज्य मुद्राओं में, ऐसे पारवहन का क्रय कर सकता है।
4. प्रत्येक एयरलाइन को, मांग किए जाने पर, स्थानीय रूप से संवितरित राशियों से अधिक स्थानीय राजस्वों को परिवर्तित तथा परिहारित करने का अधिकार होगा। परिवर्तन तथा परिहार की अनुमति उनके संबंध में बिना किसी प्रतिबंध अथवा कराधान के, ऐसे राजस्वों को परिहार तथा परिवर्तन के लिए प्रस्तुत किए जाते समय लागू विनियम दर पर तथा चालू भुगतानों को शासित करने वाले संबंधित लागू कानूनों तथा विनियमों के अनुसार, तत्परता से दी जाएगी।
5. प्रत्येक पक्ष की एयरलाइनों को अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में, ईंधन की खरीद समेत, स्थानीय व्ययों के लिए, स्थानीय मुद्रा में भुगतान करने की अनुमति होगी। अपने विवेकाधिकार पर, प्रत्येक पक्ष की एयरलाइनें अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में ऐसे व्ययों का भुगतान स्थानीय मुद्रा विनियमन के अनुसार स्वतंत्र रूप से प्रयोज्य मुद्राओं में कर सकती हैं।
6. इस अनुच्छेद में सम्मिलित किसी भी बात के बावजूद, इस अनुच्छेद के तहत अधिकारों का प्रयोग लागू घरेलू नियमों तथा विनियमों के अनुरूप होगा, और दोनों पक्ष स्वीकृति देते हैं कि नियमों तथा विनियमों का प्रशासन पक्षपातहीन तरीके से तथा करार के प्रयोजनों के अनुरूप किया जाएगा।

अनुच्छेद - दस
सहकारी विपणन करार

1. प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) निम्नलिखित के साथ सहकारी विपणन करार जैसे कोड शेयर, ब्लॉक स्पेस अथवा कोई अन्य वाणिज्यिक करार कर सकती है

- (क) उसी पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों); अथवा
- (ख) अन्य पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों); अथवा
- (ग) तीसरे देश की एयरलाइन (एयरलाइनों)।

2. सहकारी विपणन करारों में शामिल प्रचालनिक एयरलाइन (एयरलाइनों) के पास अंतर्निहित यातायात अधिकार रहेंगे जिनमें मार्ग अधिकार और क्षमता पात्रताएं शामिल हैं, और ऐसे करारों पर सामान्यतः लागू अपेक्षाओं को पूरा करेगी।

3. सहकारी सेवा विपणन करारों में शामिल सभी विपणन एयरलाइनों के पास अंतर्निहित मार्ग अधिकार रहेंगे और ऐसे करारों पर सामान्यतः लागू अपेक्षाओं को पूरा करेगी।

4. ऐसे करारों के तहत निष्पादित हवाई सेवाओं द्वारा प्रचालित कुल क्षमता की गणना केवल प्रचालनकर्ता एयरलाइन (एयरलाइनों) को नामित करने वाले पक्ष की क्षमता पात्रता की तुलना में की जाएगी। ऐसी सेवाओं पर विपणन एयरलाइन (एयरलाइनों) द्वारा ऑफर की जाने वाली क्षमता की गणना उस एयरलाइन को नामित करने वाले पक्ष की क्षमता पात्रता की तुलना में नहीं की जाएगी।

5. प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) की विमानों की संख्या, आकार तथा श्रेणी पर बिना किसी प्रतिबंध के कोड शेयर प्रचालनों में शामिल विमानों के बीच यातायात को हस्तांतरित (अर्थात् स्टार्टबस्ट) करने की अनुमति होगी।

6. प्रचालनकर्ता एयरलाइन (एयरलाइनों) के अतिरिक्त, प्रत्येक पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी विपणन एयरलाइन (एयरलाइनों) से अनुमोदन के लिए अनुसूचियां फाइल करने तथा सहकारी विपणन करारों के तहत हवाई सेवाओं को आरंभ करने से पहले कोई भी दस्तावेज उपलब्ध कराने की अपेक्षा रख सकते हैं।

7. ऐसे करारों के तहत बिक्री के लिए सेवाओं को होल्ड आउट करते समय, संबंधित एयरलाइन अथवा उसका एजेंट बिक्री के समय खरीदार के समक्ष यह स्पष्ट करेगा कि सेवा के प्रत्येक सेक्टर पर कौन सी एयरलाइन प्रचालनकर्ता एयरलाइन होगी तथा खरीदार कौन सी एयरलाइन (एयरलाइनों) के साथ करारगत समझौता कर रहा है।

अनुच्छेद - ग्यारह
सीमा शुल्क तथा प्रभार

1. जब एक पक्ष की नामित एयरलाइनों द्वारा अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवाओं में प्रचालित कोई विमान अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में पहुंचता है, तो इसके नियमित उपस्कर, ईंधन, स्नेहकों, उपभोज्य तकनीकी आपूर्तियों, स्पेयर पार्टज जिनमें इंजन शामिल है, तथा विमान भण्डार (जिसमें भोजन, पेय तथा तम्बाकू जैसी मर्दे शामिल हैं किन्तु इन तक सीमित नहीं है) पर अन्य पक्ष द्वारा पारस्परिकता के आधार पर अपने कानूनों के अंतर्गत कस्टम शुल्कों, आबकारी करों, निरीक्षण शुल्कों तथा ऐसे ही शुल्कों तथा प्रभारों, जो आगमन पर उपलब्ध कराई गई सेवाओं की लागत पर आधारित नहीं है, से छूट प्रदान की जाएगी बशर्ते ऐसे नियमित उपस्कर तथा अन्य ऐसी मर्दे विमान पर ही रहें ।

2. निम्नलिखित उपस्करों तथा मर्दों पर अन्य पक्ष द्वारा पारस्परिकता के आधार पर अपने कानूनों के अंतर्गत कस्टम शुल्कों, आबकारी करों, निरीक्षण शुल्कों तथा ऐसे ही शुल्कों तथा प्रभारों, जो आगमन पर उपलब्ध कराई गई सेवाओं की लागत पर आधारित नहीं है, से छूट प्रदान की जाएगी जिनमें शामिल हैं :

(क) नियमित उपस्कर, ईंधन, स्नेहकों, उपभोज्य तकनीकी आपूर्तियों, विमान भण्डार (जिसमें भोजन, पेय तथा तम्बाकू जैसी मर्दे शामिल हैं किन्तु इन तक सीमित नहीं है), जिन्हें निजी नामित एयरलाइन द्वारा अथवा इसकी ओर से अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में लाया गया हो अथवा नामित एयरलाइन द्वारा प्रचालित विमान में ले जाया गया हो तथा अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवाओं में प्रचालित विमान पर उपयोग के लिए प्रवृत्त हो, चाहे ऐसे नियमित उपस्कर तथा अन्य ऐसी मर्दों का उपयोग अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र के उपर निष्पादित यात्रा के एक भाग पर किया गया हो;

(ख) स्पेयर पार्टस जिनमें इंजन शामिल है जिन्हें उस नामित एयरलाइन द्वारा अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवाओं में प्रचालित विमान के अनुरक्षण अथवा मरम्मत के लिए नामित एयरलाइन द्वारा अथवा इसकी ओर से अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में लाया गया हो अथवा नामित एयरलाइन द्वारा प्रचालित विमान में ले जाया गया हो;

(ग) मुद्रित टिकट ब्लॉक, एयर वेबिल्स, कोई भी मुद्रित सामग्री जिस पर एक पक्ष की नामित एयरलाइन का चिन्ह अंकित हो तथा उस नामित एयरलाइन द्वारा प्रभार के बिना वितरित सामान्य विज्ञापन सामग्री;

(घ) एक पक्ष के राज्य क्षेत्र के उपर सीधे ट्रांजिट में बैगेज तथा कार्गो ।

3. इस अनुच्छेद के पैरा 1 तथा 2 में संदर्भित नियमित उपस्कर तथा अन्य मर्दों को अन्य पक्ष के बीमा शुल्क प्राधिकारियों के पर्यवेक्षण अथवा नियंत्रण में रखा जाना अपेक्षित हो सकता है ।

4. इस अनुच्छेद के पैरा 1 में संदर्भित नियमित उपस्कर तथा अन्य मदों को अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में उस अन्य पक्ष के सीमाशुल्क प्राधिकारियों के अनुमोदन से उतारा जा सकता है। इन परिस्थितियों में, ऐसे नियमित उपस्कर तथा अन्य मदों पर, पारस्परिकता के आधार पर, इस अनुच्छेद के पैरा 1 द्वारा छूट प्रदान की जाएगी जब तक कि सीमा शुल्क विनियमों के अनुसार पुनः उनका निर्यात अथवा अन्यथा निपटान न किया गया हो। तथापि, अन्य पक्ष के सीमा शुल्क प्राधिकारी यह अपेक्षा रख सकते हैं कि ऐसे नियमित उपस्कर तथा ऐसी मदों को ऐसे समय तक उनके पर्यवेक्षणाधीन रखा जाए।

5. इस अनुच्छेद द्वारा प्रदत्त छूटें वहां भी उपलब्ध होंगी जहां एक पक्ष की नामित एयरलाइन, इस अनुच्छेद के पैरा 1 तथा 2 में संदर्भित नियमित उपस्करों तथा मदों के अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में ऋण अथवा हस्तांतरण के लिए, ऐसी एयरलाइन (एयरलाइनों) के साथ करार कर लेती हैं जिसको (जिनको) अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में ऐसी छूटें प्राप्त हैं।

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

1. दोनों पक्षों की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) के लिए अपने-अपने राज्य क्षेत्रों के बीच विनिर्दिष्ट मार्गों पर सहमत सेवाएं प्रचालित करने का निष्पक्ष तथा समान अवसर होगा ।
2. सहमत सेवाओं का प्रचालन करने में, प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनें) अन्य पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) के हितों को ध्यान में रखेगी जिससे कि अन्य पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) की वे सेवाएं अनुचित रूप से प्रभावित न हों जिन्हें वे इस करार के अंतर्गत उपलब्ध कराने की ऑफर देती है ।
3. नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) द्वारा सहमत सेवाओं पर उपलब्ध कराई जाने वाली क्षमता का निकट संबंध दोनों पक्षों के राज्य क्षेत्रों के बीच यात्रा करने वाली जनता की अनुमानित हवाई परिवहन संबंधी अपेक्षाओं के साथ होगा ।

अनुच्छेद - तेरह
अनुसूचियों का अनुमोदन

1. प्रत्येक पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी अन्य पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) से अपेक्षा कर सकते हैं कि वे सहमत सेवाएं आरंभ करने के कम से कम तीस (30) दिन पहले, उड़ान अनुसूचियों, जिनमें सेवा की श्रेणी और इसकी आवृत्ति, प्रयुक्त किए जाने वाले विमानों की श्रेणी तथा प्रत्येक स्थान पर उड़ान के समय से संबंधित सूचना शामिल हो, उन्हें विचार तथा अनुमोदन के लिए फाइल करे । इसी प्रकार की सूचना प्रत्येक आयटा यातायात सीजन से कम से कम तीस (30) दिन पहले भी और जब कभी भी सहमत सेवाओं के प्रचालन के संबंध में कोई परिवर्तन किया जाना हो, तब भी उपलब्ध कराई जानी चाहिए । अनुसूचियों को फाइल किए जाने पर दोनों पक्ष शीघ्रातिशीघ्र अनुसूचियों को अनुमोदित करने का हर संभव प्रयास करेंगे ।
2. प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनें) अन्य पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को संतुष्ट करने के लिए कोई अन्य सूचना भी प्रस्तुत करेंगे कि इस करार की सभी अपेक्षाएं विधिवत रूप से पूर्ण की जा रही हैं ।

अनुच्छेद - चौदह
प्रयोक्ता प्रभार

1. प्रत्येक पक्ष के सक्षम प्रभारी प्राधिकारियों अथवा निकायों द्वारा अन्य पक्ष की एयरलाइनों पर लगाए जा सकने वाले प्रयोक्ता प्रभार औचित्यपूर्ण, न्यायपूर्ण होंगे, अन्यायपूर्ण रूप से पक्षपातपूर्ण नहीं होंगे, और प्रयोक्ताओं की श्रेणियों के बीच समान रूप से अनुभाजित होंगे। किसी भी स्थिति में, ऐसे प्रयोक्ता प्रभारों का अन्य पक्ष की एयरलाइनों पर अभिकलन ऐसी शर्तों पर नहीं किया जाएगा जो प्रभारों को अभिकलित किए जाते समय अन्य किसी एयरलाइन को उपलब्ध सर्वाधिक अनुकूल शर्तों से कम अनुकूल हों।

2. अन्य पक्ष की एयरलाइनों पर लगाए गए प्रयोक्ता प्रभारों में उपयुक्त हवाई अड्डा प्रदान करने वाले निकायों अथवा सक्षम प्रभारी प्राधिकारियों, हवाई अड्डा पर्यावरण, हवाई दिक्कालन तथा विमानन सुरक्षा सुविधाओं तथा हवाई अड्डे पर अथवा हवाई अड्डा व्यवस्था के भीतर सेवाओं की पूर्ण लागत परिलक्षित होंगी, किन्तु ये इनसे अधिक नहीं होंगे। इस पूर्ण लागत में अवमूल्यन पश्चात परिसम्पत्तियों पर औचित्यपूर्ण रिटर्न शामिल हो सकती है। जिन सुविधाओं तथा सेवाओं के लिए प्रभार लिए जाते हैं, उन्हें एक कार्यकुशल तथा मितव्ययी आधार पर उपलब्ध कराया जाएगा।

3. प्रत्येक पक्ष अपने राज्य क्षेत्र में सक्षम प्रभारी प्राधिकारियों अथवा निकायों तथा सेवाओं व सुविधाओं का उपयोग कर रही एयरलाइनों के बीच विचार विमर्श को प्रोत्साहित करेगा और सक्षम प्रभारी प्राधिकारियों अथवा निकायों तथा एयरलाइनों को पैरा 1 तथा 2 के सिद्धांतों के अनुरूप प्रभारों के औचित्य की सही-सही समीक्षा की अनुमति के लिए आवश्यक ऐसी सूचना के विनिमय के लिए प्रोत्साहित करेगा। प्रत्येक पक्ष सक्षम प्रभारी प्राधिकारियों अथवा निकायों को प्रोत्साहित करेगा कि वे प्रयोजनाओं को प्रयोक्ता प्रभारों में परिवर्तनों के किसी प्रस्ताव के औचित्यपूर्ण नोटिस प्रदान करें जिससे कि प्रयोक्ता परिवर्तनों के लिए जाने से पहले अपने मत व्यक्त कर सकें।

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

अनुच्छेद - पंद्रह
आंकड़े उपलब्ध कराना

1. प्रत्येक पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को उस दूसरे पक्ष के राज्य क्षेत्र में आने वाली और वहां से जाने वाली सहमत सेवाओं पर प्रत्येक माह के दौरान वाहित यातायात से संबंधित आंकड़े भेजेंगे अथवा अपनी नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) को 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 दिये जाएंगे किन्तु यह अवधि उस माह के बाद 30 दिन से अधिक की नहीं होगी जिससे ये संबंधित हैं ।
2. अनुरोध किए जाने पर प्रत्येक पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को, उस पक्ष के राज्य क्षेत्र को और वहां से उक्त अनुरोध में उल्लिखित एक "आयटा" यातायात सीजन से अनधिक अवधि में वाहित यातायात के वास्तविक उद्गम और गंतव्य से संबंधित आंकड़े उपलब्ध कराएंगे अथवा अपनी नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) से भिजवायेंगे ।

अनुच्छेद - सोलह
टैरिफ

1. दोनों पक्षों के राज्य क्षेत्रों के बीच पारवहन के संबंध में टैरिफ का निर्धारण पक्षों की अपनी अपनी नामित एयरलाइनों द्वारा किया जाएगा। ऐसे टैरिफ, अन्य चीजों के साथ साथ सेवा की लागत, सेवा की प्रकृति, औचित्यपूर्ण लाभों, ऐसे ही सेवा प्रदान करने वाली अन्य एयरलाइनों द्वारा प्रभारित टैरिफ, उपभोक्ताओं के हितों तथा बाजार स्थितियों सहित सभी संबंधित कारकों को ध्यान में रखते हुए औचित्यपूर्ण स्तरों पर रहेंगे।

2. टैरिफों को, दोनों पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के अनुमोदन के लिए, इसके लागू होने की प्रस्तावित प्रभावी तिथि से कम से कम पंद्रह (15) दिन पहले, प्रस्तुत किया जाएगा, जब तक कि जिस पक्ष के पास इन्हें प्रस्तुत किया जा रहा है। ऐसी प्रस्तुति के लिए किसी छोटी अवधि की अनुमति न दें। किसी भी टैरिफ के प्रभावी तथा विपणित होने के लिए, दोनों पक्षों की वैमानिकी प्राधिकारियों का पूर्व अनुमोदन प्राप्त किया जाएगा। दोनों पक्षों की नामित एयरलाइनों से लागू किए जाने वाले किरायों से सहमत होना अपेक्षित नहीं होगा।

3. प्रत्येक पक्ष के राज्य क्षेत्र के भीतर विश्वासरोधी तथा उपभोक्ता संरक्षण कानूनों की प्रयोक्ता के प्रति बिना किसी पूर्वाग्रह के, प्रत्येक पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी, प्रस्तुति की तिथि के दस (10) कार्य दिवसों से अनधिक अवधि के भीतर, प्रत्येक पक्ष की किसी भी एयरलाइन द्वारा अनुमोदन के लिए प्रस्तुत टैरिफ को निरस्त कर सकते हैं, यदि ऐसे टैरिफ :

(क) अत्यधिक उच्च अथवा प्रतिरोधक, उपभोक्ताओं के लिए अहितकर समझे जाते हों; अथवा

(ख) एक नामित एयरलाइन के लाभ तथा अन्य के अहित के लिए कृत्रिम रूप से कम हों; अथवा

(ग) यदि लागू हों, तो इनका प्रतिस्पर्द्धारोधी प्रभाव हो सकता हो तथा अन्य नामित एयरलाइनों को गम्भीर क्षति पहुंच सकती हो।

4. उपरोक्त में से किसी भी परिस्थिति में, यदि जिस एयरलाइन के टैरिफ निरस्त किए गए हों वह एयरलाइन, निरस्ति को चुनौती देती है, तो जिस पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों ने ऐसे टैरिफ को निरस्त किया हो, एक उपयुक्त टैरिफ के लिए समझौता करने के लिए प्रयत्न करने के प्रयोजन से, अन्य पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों से विचार-विमर्श कर सकते हैं। ऐसे परामर्श के दौरान, निरस्त टैरिफ का न तो विपणन होगा न ही वे लागू होंगे। यदि उपयुक्त टैरिफ पर कोई समझौता नहीं हो पाता है, तो इस विवाद का हल इस करार के अनुच्छेद 17 में निहित प्रावधानों के अनुरूप निकाला जाएगा।

5. यदि एक पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी यह विचार करते हैं कि अन्य पक्ष की नामित एयरलाइनों द्वारा लागू किए गए प्रभावी टैरिफ के प्रतिस्पर्द्धा-रोधी प्रभाव हैं, और प्रथमोल्लिखित पक्ष की नामित एयरलाइनों को गम्भीर क्षति पहुंचा सकते हैं, अथवा ऐसे टैरिफ की प्रयोज्यता उपभोक्ताओं के प्रति पूर्वाग्रह है, तो उक्त वैमानिकी प्राधिकारी ऐसी एयरलाइन को यह टैरिफ बाजार से हटाने का अनुरोध कर सकते हैं । वैकल्पिक रूप से, यह भारत किए जाने के लिए उपयुक्त टैरिफ के संबंध में किसी समझौते पर पहुंचने के उद्देश्य से, अन्य पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों से विचार विमर्श के लिए अनुरोध कर सकते हैं । यदि उपयुक्त टैरिफ पर कोई समझौता नहीं हो पाता है, तो इस विवाद का हल इस करार के अनुच्छेद 17 में निहित प्रावधानों के अनुरूप निकाला जाएगा ।

6. उपरोक्त के प्रति बिना किसी पूर्वाग्रह के, और प्रत्येक पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों के पूर्व अनुमोदन से, किसी भी पक्ष की किसी भी एयरलाइन को दोनों पक्षों के राज्य क्षेत्रों के बीच हवाई सेवाएं प्रदान करने वाली अन्य एयरलाइन द्वारा प्रस्तावित अथवा के लिए अनुमोदित क्षमता अथवा और अधिक प्रतिस्पर्द्धात्मक टैरिफ स्थापित करने की अनुमति दी जा सकती है ।

7. पैरा 5 के प्रावधानों के अधधीन, इस अनुच्छेद के प्रावधानों के अनुरूप अनुमोदित टैरिफ तब तक लागू रहेगा जब तक कि इसे रद्द न किया जाए अथवा किसी नए टैरिफ की स्थापना न कर दी जाए । प्रत्येक पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी यह सुनिश्चित करने के लिए अपने सर्वश्रेष्ठ प्रयासों का उपयोग करेंगे कि प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइनें केवल दोनों पक्षों द्वारा अनुमोदित टैरिफ को नहीं लागू करेंगे ।

अनुच्छेद - सत्रह
परामर्श एवं विवादों का निपटान

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

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

3. माध्यस्थता एक निम्नानुसार गठित तीन मध्यस्थों के एक अभिकरण द्वारा की जाएगी :

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

(ख) यदि कोई भी पक्ष एक मध्यस्थ का नाम बताने में विफल रहता है, अथवा इस पैरा के उप-पैरा (ख) के अनुरूप तीसरे मध्यस्थ की नियुक्ति नहीं होती है, तो कोई भी पक्ष तीस (30) दिनों के भीतर आवश्यक मध्यस्थ अथवा मध्यस्थों की नियुक्ति के लिए अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन की परिषद के अध्यक्ष से अनुरोध कर सकता है। यदि परिषद का अध्यक्ष दोनों पक्षों में से एक पक्ष की राष्ट्रीयता वाला है, तो वरिष्ठतम उपाध्यक्ष जो इस आधार पर अयोग्य न हो, यह नियुक्ति करेगा। अध्यक्ष अथवा वरिष्ठतम उपाध्यक्ष द्वारा इस पैरा के अंतर्गत तीसरे मध्यस्थ की नियुक्ति किए जाने की स्थिति में, उस तीसरे मध्यस्थ की राष्ट्रीयता किसी भी पक्ष की राष्ट्रीयता नहीं होगी।

4. अन्यथा सहमति होने की स्थिति को छोड़कर, माध्यस्थ अभिकरण इस करार के अनुरूप अपने अधिकार क्षेत्र की सीमाएं निर्धारित करेगी और अपने प्रक्रियागत नियम स्थापित करेगा। एक बार बन जाने के बाद, यह अभिकरण अपने अन्तिम निर्णय के लम्बित रहते अंतरिम राहत उपायों की अनुशंसा कर सकता है। अभिकरण के निदेश अथवा किसी भी पक्ष के अनुरोध पर, अभिकरण के पूरी तरह गठित हो जाने के बाद पंद्रह (15) दिनों के भीतर माध्यस्थता के निश्चित मुद्दों तथा अनुसरित की जाने वाली विनिर्दिष्ट प्रक्रियाओं को निर्धारित करने के लिए एक बैठक की जाएगी।

5. अन्यथा सहमति होने को छोड़कर अथवा अभिकरण द्वारा यथा निर्देशित, प्रत्येक पक्ष अभिकरण के पूरी तरह गठित होने के समय के पैंतालीस (45) दिनों के भीतर एक ज्ञापन प्रस्तुत करेगा । उत्तर साठ (60) दिन बाद देय होंगे । अभिकरण किसी भी पक्ष के अनुरोध पर अथवा अपनी स्वयं की पहल पर उत्तरों के देय होने के बाद पंद्रह (15) दिन के भीतर एक सुनवाई करेगा ।

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

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

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

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

अनुच्छेद - अट्टारह
संशोधन

1. इस करार को दोनों पक्षों के लिखित करार द्वारा संशोधित किया जाएगा ।
2. इस प्रकार सहमत कोई भी करार उस तिथि के तीस (30) दिन के बाद लागू होगा जब पक्ष एक दूसरे को लिखित रूप में अधिसूचित कर चुकी होंगी कि किसी संशोधन अथवा पुनरीक्षण के लागू होने के लिए उनकी अपनी-अपनी आवश्यकताएं पूरी हो चुकी हैं ।
3. यदि, इस करार के लागू हो जाने के बाद, दोनों पक्ष एक ऐसे पारस्परिक करार के पक्ष बन जाते हैं जिसमें इस करार में शामिल मामलों पर विचार किया गया हो, तो कोई भी पक्ष यह निर्धारित करने के लिए परामर्श का अनुरोध कर सकता है कि क्या पारस्परिक करार को ध्यान में रखने के लिए इस करार का पुनरीक्षण किया जा सकता है ।
4. इस करार के अनुबंध का संशोधन वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच एक लिखित समझौते द्वारा किया जा सकता है । ऐसा संशोधन इस करार की तिथि से लागू होगा ।

अनुच्छेद - उन्नीस
समाप्त करना

कोई भी पक्ष, किसी भी समय, इस करार को समाप्त करने के अपने निर्णय की सूचना अन्य पक्ष को लिखित में दे सकता है । ऐसी सूचना साथ-साथ अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को भेजी जाएगी । उस अन्य पक्ष द्वारा ऐसी सूचना के प्राप्त होने की तिथि के बाद बारह (12) महीने बाद यह करार समाप्त हो जाएगा, यदि इस सूचना को इस अवधि की समाप्ति से पहले पक्षों के समझौते से वापस न ले लिया जाए ।

अनुच्छेद - बीस
इकाओ में पंजीकरण

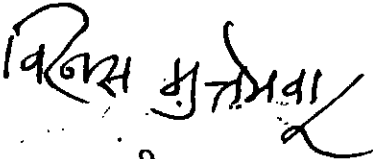
इस करार तथा इसके सभी संशोधन हस्ताक्षर होने के बाद अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन के पास पंजीकृत होंगे ।


अनुच्छेद - इक्कीस
लागू होना

यह करार तथा इसके अनुबंध दोनों पक्षों के बीच राजनयिक नोट्स के एक विनिमय के बाद तीस (30) दिन के भीतर लागू होंगे, जिसमें यह पुष्टि की गई हो कि प्रत्येक पक्ष ने इस करार तथा इसके अनुबंध के लागू होने के लिए आवश्यक आन्तरिक प्रक्रियाएं पूरी कर ली हैं।

इसके साक्ष्य में अधोहस्ताक्षरियों ने, संबंधित सरकारों द्वारा विधिवत प्राधिकृत होते हुए, इस करार पर हस्ताक्षर किए हैं।

इसे दिनांक 16 अप्रैल, 2008 को मैक्सिको सिटी में हिन्दी, स्पैनिश तथा अंग्रेजी में दो मूल प्रतियों में निष्पादित किया गया, जिसके सभी पाठ समान रूप से संबंधित हैं। निर्वचन से संबंधित किसी भी मतभेद की स्थिति में अंग्रेजी पाठ प्रवृत्त होगा।


कृते
भारत गणराज्य की सरकार


कृते
यूनाइटेड मैक्सिको राज्य की सरकार

अनुबंध

अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवाएं

मार्ग

प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइनें निम्नलिखित मार्गों पर स्थानों के बीच अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवाएं निष्पादित करने की पात्र होंगी :

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

भारत गणराज्य में स्थान	मध्यवर्ती स्थान	यूनाइटेड मैक्सिको में स्थान	परवर्ती स्थान
कोई भी	कोई भी	कोई भी	कोई भी

ख. यूनाइटेड मैक्सिको राज्य सरकार द्वारा नामित एयरलाइनों के लिए मार्ग :

यूनाइटेड मैक्सिको में स्थान	मध्यवर्ती स्थान	भारत गणराज्य में स्थान	परवर्ती स्थान
कोई भी	कोई भी	कोई भी	कोई भी

नोट :

1. प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनें), अपनी इच्छानुसार, उपरोक्त मार्गों में से किसी पर भी स्थानों को हटा सकती हैं बशर्ते कि सेवाएं उस पक्ष के राज्य क्षेत्र में प्रारंभ अथवा समाप्त होती हों ।
2. नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) द्वारा प्रचालित किए जाने वाले विमानों की क्षमता तथा आवृत्तियों की संख्या तथा/अथवा (श्रेणियों) पर किसी भी प्रकार की सेवा (यात्री, कार्गो अलग अलग अथवा संयुक्त रूप से) में तृतीय तथा चतुर्थ स्वतंत्रता अधिकारों के प्रयोग के लिए कोई प्रतिबंध नहीं होगा ।
3. जब तक दोनों पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों द्वारा सहमति न हुई हो, एक पक्ष के राज्य क्षेत्र में किन्हीं भी दो स्थानों पर अन्य पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) द्वारा किसी एक उड़ान पर सेवा प्रदान नहीं की जाएगी ।

4. प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइनों द्वारा पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों के प्रयोग के बिना किसी भी मध्यवर्ती तथा/अथवा परवर्ती स्थान (स्थानों) को सेवित किया जा सकता है ।

5. जहां कहीं भी सहमति हो तथा दोनों पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों द्वारा पूर्व में प्राधिकृत किया गया हो, नामित एयरलाइन (एयरलाइनें) पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों का प्रयोग कर सकती हैं ।

6. उपरोक्त मार्गों पर मध्यवर्ती तथा परवर्ती स्थानों तथा अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में उन प्वाइंट्स ऑफ कॉल जहां से/के लिए/से होकर प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) द्वारा पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों का प्रयोग किया जा सकता है उनके साथ साथ पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों के प्रयोग के लिए विमानों की आवृत्ति/क्षमता पर, ऐसी सेवाएं आरंभ होने से पहले दोनों पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों द्वारा सहमति होगी ।

7. करार के अनुच्छेद 3 (नामन तथा प्राधिकरण) के बावजूद, प्रत्येक पक्ष की दो से अधिक एयरलाइनों को यूनाइटेड मैक्सिको राज्य तथा भारत गणराज्य के बीच किसी भी दिए गए नगर युग्म पर प्रचालन की यात्रा की अनुमति नहीं दी जाएगी ।

**CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO
DE LA REPÚBLICA DE LA INDIA Y EL GOBIERNO
DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**

El Gobierno de la República de la India y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos (en adelante denominados "las Partes");

SIENDO Partes de la Convención sobre Aviación Civil internacional abierta a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

DESEANDO promover servicios aéreos internacionales entre sus respectivos territorios;

DESEANDO promover un sistema de aviación internacional con base en la competencia entre aerolíneas;

DESEANDO asegurar el más alto grado de seguridad operacional y seguridad en los servicios aéreos internacionales; y reafirmando su preocupación acerca de los actos o amenazas contra la seguridad de aeronaves, que ponen en peligro la seguridad o bienes de las personas, afectan de manera negativa la operación de los servicios aéreos y disminuyen la confianza del público en la seguridad de la aviación civil;

Han convenido lo siguiente:

Artículo 1 Definiciones

Para los propósitos del presente Convenio, a menos que se establezca de otra manera, el término:

1. "Autoridades Aeronáuticas" significa en el caso de la República de la India el Ministerio de Aviación Civil, a través del Director General de Aviación Civil y, en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, o en ambos casos, cualesquiera otros individuos o instituciones autorizados para asumir las funciones que llevan a cabo las autoridades mencionadas;

2. "Convenio" significa el presente Convenio, sus Anexos y cualquier enmienda a ellos;

3. "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier enmienda que haya entrado en vigor de conformidad con el Artículo 94 (a) de la Convención y que haya sido ratificada por ambas Partes, y cualquier Anexo o enmienda a ella, adoptado de acuerdo con el Artículo 90 de la Convención, en la medida en que tales Anexos o enmiendas sean vigentes para ambas Partes en cualquier momento;

4. "Aerolínea designada" significa una aerolínea designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Convenio;

5. "Costo total" significa el costo de proporcionar servicios aeroportuarios, de navegación aérea, seguridad aeroportuaria y otros servicios relacionados, más un cargo adicional razonable por costos administrativos;

6. "Servicio aéreo internacional" significa el servicio aéreo que pasa a través del espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;

7. "Tarifa" significa el precio cobrado por la transportación de pasajeros, equipaje y carga, así como las condiciones y reglas que regulan la aplicación del costo de transportación, dependiendo de las características del servicio proporcionado, de conformidad con el cual esa cantidad será aplicada, excluyendo la remuneración y otras condiciones relativas al transporte de correo;

8. "Parada para fines no-comerciales", "aerolínea", "servicio aéreo" y "territorio" tienen el significado especificado en los Artículos 2 y 96 de la Convención;

9. "Cargos al usuario" significa el cargo impuesto a las aerolíneas por la prestación de servicios aeroportuarios, instalaciones de navegación aérea o de seguridad de la aviación o servicios que incluyan servicios relacionados e instalaciones;

10. "Frecuencia" significa el número de vuelos redondos que una aerolínea opera en una ruta especificada en un periodo de tiempo; y

11. "Rutas especificadas" significa las rutas establecidas en el Cuadro de Rutas anexo al presente Convenio.

Artículo 2 Otorgamiento de Derechos

1. Cada Parte otorga a la otra Parte los derechos especificados en el presente Convenio para el propósito de establecer servicios aéreos internacionales regulares, en las rutas especificadas en el apartado correspondiente del Anexo al presente Convenio. Tales servicios y rutas serán denominados en adelante "servicios convenidos" y "rutas especificadas", respectivamente.

2. Sujeto a las disposiciones del presente Convenio, la(s) aerolínea(s) designada(s) por cada Parte gozarán de los derechos siguientes:

- a) sobrevolar, sin aterrizar, a través del territorio de la otra Parte;
- b) hacer escalas en el territorio de la otra Parte sin propósitos de tráfico; y
- c) mientras operan un servicio convenido en una ruta especificada, la(s) aerolínea(s) designada(s) por cada Parte también gozarán

del derecho de embarcar y desembarcar en tráfico internacional pasajeros y carga, incluyendo correo, de manera separada o combinada, en el territorio de la otra Parte, en el punto(s) especificado(s) para esa ruta en el Cuadro de Rutas del presente Convenio.

3. La(s) aerolínea(s) de cada Parte, distintas a las designadas de conformidad con el Artículo 3 del presente Convenio, también gozarán de los derechos especificados en los incisos a) y b) del numeral 2 del presente Artículo.

4. Nada de lo dispuesto en el numeral 2 del presente Artículo se considerará que confiere a la(s) aerolínea(s) designada(s) por una Parte el derecho de embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros y carga incluyendo correo destinados a otro punto en el territorio de esa Otra Parte.

Artículo 3 Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar una aerolínea o aerolíneas con el propósito de operar los servicios convenidos en cada una de las rutas especificadas en el Anexo y de retirar o modificar tales designaciones. Las designaciones deberán presentarse por escrito y transmitirse a la otra Parte a través de la vía diplomática, debiendo señalar si la aerolínea se encuentra autorizada a operar el tipo de servicios especificados en el Anexo.

2. Después de recibir la designación y las solicitudes de la aerolínea designada, en la forma y condiciones establecidas para las

autorizaciones de operación y permisos técnicos, la otra Parte otorgará las autorizaciones y permisos correspondientes sin demora en el procedimiento, siempre que:

- a) la propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea pertenezca a la Parte que la designó, nacionales de esa Parte o ambos;
- b) la aerolínea designada reúna las condiciones prescritas de conformidad con las leyes y reglamentos normalmente aplicados por esa Parte a la operación de los servicios aéreos internacionales, considerando la solicitud o solicitudes; y
- c) la Parte que designó la aerolínea mantenga y maneje los estándares establecidos en el Artículo 7 y Artículo 8.

Artículo 4 Revocación de la Autorización

1. Cualquiera de las Partes podrá revocar, suspender o limitar la autorización de operación o permisos técnicos de una aerolínea designada por la otra Parte cuando:

- a) la propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea no pertenezca a la otra Parte, nacionales de esa Parte o ambos;

- b) esa aerolínea haya dejado de cumplir con las leyes y reglamentos a que se refiere el Artículo 5 del presente Convenio; o
- c) la otra Parte no mantenga y maneje los estándares establecidos en el Artículo 7.

2. A menos que sea esencial tomar acción inmediata para que se continúe incumpliendo con los incisos a) y c) del numeral 1 del presente Artículo, los derechos establecidos en este Artículo deberán ser ejercidos únicamente después de realizar consultas con la otra Parte.

3. Este Artículo no limita los derechos de cualquiera de las Partes para retener, revocar, limitar o imponer condiciones sobre la autorización de operación o permisos técnicos de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte, de conformidad con las disposiciones del Artículo 8.

Artículo 5 Aplicación de Leyes

1. Durante la entrada, permanencia o salida del territorio de una Parte, la(s) aerolínea (s) designada(s) por la otra Parte, deberán cumplir con las leyes y reglamentos relacionados con la operación y navegación de aeronaves en esa Parte.

2. Durante la entrada, permanencia o salida del territorio de una Parte, sus leyes y reglamentos relacionados con el ingreso o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga en aeronaves (incluyendo los reglamentos relacionados con entrada, despacho aduanero, seguridad de la aviación, migración, pasaportes, aduanas y cuarentena o en el caso de correo, la reglamentación postal) deberán cumplirse por, o en nombre de tales pasajeros, tripulación o transportistas de carga de las aerolíneas designadas por la otra Parte.

3. Ninguna de las Partes deberá dar preferencia en la aplicación de reglamentos en materia de derechos aduaneros, migración, cuarentena y similares, a sus propias aerolíneas, a cualquier otra o a una aerolínea designada por la otra Parte que preste servicios aéreos internacionales similares.

Artículo 6 Certificados y Licencias

1. Los Certificados de Aeronavegabilidad, Certificados o títulos de competencia y Licencias expedidos o revalidados por una de las Partes que no hayan expirado, serán reconocidos como válidos por la otra Parte para la operación de los

servicios convenidos por sus aerolíneas designada(s) en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas, cuando los requisitos bajo los cuales

dichos certificados o licencias fueron expedidos o revalidados, sean los mismos o mayores que el mínimo establecido en la Convención.

2. Cada Parte se reserva el derecho a no reconocer la validez de los títulos o certificados de competencia y las licencias expedidos a sus propios nacionales por la otra Parte para vuelos dentro de su propio territorio.

Artículo 7 Seguridad Operacional

1. Cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas concernientes a los estándares de seguridad mantenidos por una aerolínea designada por la otra Parte relacionados con las instalaciones aeroportuarias, tripulación, aeronaves y operación de las aerolíneas designadas.

2. Si con posterioridad a tales consultas, una Parte identifica que los estándares de seguridad en las áreas referidas en el numeral 1, que reúnen los estándares establecidos en ese momento de conformidad con la Convención, no son efectivamente mantenidos y manejados por las aerolíneas designadas por la otra Parte, la otra Parte deberá notificar dichos hallazgos y las medidas consideradas necesarias para alcanzar esos estándares mínimos y la otra Parte deberá tomar las acciones correctivas apropiadas.

3. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o limitar la autorización de operación o los permisos técnicos de una(s) aerolínea(s) designada(s) por la otra Parte en el caso de que la otra Parte no tome las medidas correctivas apropiadas dentro de un periodo de tiempo razonable.

4. Cualquier acción tomada por una Parte de conformidad con el numeral 3 deberá concluirse una vez que el fundamento para dicha acción deje de existir.

Artículo 8 Seguridad Aérea

1. Las Partes reafirman, de conformidad con sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integral del presente Convenio. Las Partes, sin limitar sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, deberán actuar, particularmente, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y su Protocolo firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 y el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, firmado en Montreal el 1° de

marzo de 1991 y cualquier otra convención sobre seguridad de la aviación de la cual ambas Partes se conviertan en miembros.

2. Las Partes, a solicitud de cualquiera de Ellas, deberán otorgarse toda la asistencia necesaria para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos de seguridad de tales aeronaves, de sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, así como de cualquier otra amenaza a la seguridad de la navegación civil aérea.

3. Las Partes actuarán en sus relaciones mutuas, de conformidad con los estándares de seguridad de la aviación y las prácticas recomendadas y establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional que se denominan Anexos a la

Convención. Las Partes solicitarán que los operadores de las aeronaves de su registro, operadores de aeronaves que tengan su oficina principal de negocios o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos en su territorio, actúen de acuerdo con tales disposiciones de seguridad de la aviación.

4. Cada Parte conviene en cumplir con las disposiciones de seguridad requeridas por la Otra Parte para la entrada al territorio de esa otra Parte y tomar las medidas adecuadas para proteger la aeronave y para inspeccionar a los pasajeros, tripulación, su equipaje y objetos de mano, así

como carga de la aeronave y provisiones, antes y durante el abordaje o aterrizaje. Cada Parte dará también consideración favorable a cualquier solicitud de la otra Parte para tomar medidas especiales de seguridad frente a una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave o cualquier otro acto ilícito contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes deberán asistirse facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a terminar de manera rápida y segura dicho incidente o amenaza.

6. Cuando una Parte tenga fundamentos razonables para creer que la otra Parte ha incumplido con las disposiciones de seguridad de la aviación del presente Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte. Si no se alcanza algún acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir de la fecha de dicha solicitud, se considerará que existen bases suficientes para retener, revocar, limitar o imponer condiciones sobre la autorización de operación y permisos técnicos de una aerolínea o aerolíneas de esa Parte. Una Parte podrá tomar acciones temporales de manera previa a la expiración de los quince (15) días cuando se requieran por una emergencia.

Artículo 9 Oportunidades Comerciales

1. Las aerolíneas de cada Parte tendrán el derecho de establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de servicios aéreos.

2. Las aerolíneas de cada Parte deberán estar autorizadas, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relacionados con la entrada, residencia y empleo, para ingresar y mantener en el territorio de la otra Parte personal gerencial, de ventas, técnico, operacional y otro personal especializado requerido para la venta/prestación de servicios aéreos.

3. Cualquier aerolínea de cada Parte podrá comercializar de manera directa la venta de servicios aéreos en el territorio de la otra Parte y, a su discreción, a través de sus agentes, excepto como lo prevea de manera específica la regulación para vuelos de fletamento del país en el cual se origine éste, que se relacionen con la protección de los derechos de los pasajeros de cancelación y devolución de pagos. Cada aerolínea tendrá derecho de vender la transportación, y cualquier persona estará en libertad de adquirirla en la moneda de ese territorio o en moneda de libre convertibilidad.

4. Cada aerolínea tendrá el derecho de convertir y reenviar a su país, a solicitud, los ingresos locales que excedan de las cantidades desembolsadas. La conversión y el envío deberán autorizarse de manera expedita y sin restricciones o impuestos al tipo de cambio aplicable a esas transacciones al momento en que esos ingresos sean presentados para su conversión y envío, de conformidad con la legislación nacional y reglamentos que apliquen los pagos corrientes.

5. Las aerolíneas de cada Parte tendrán autorizado pagar en moneda local, en el territorio de la otra Parte, gastos locales incluidos las compras de combustible. A su discreción, las aerolíneas de cada Parte podrán pagar en monedas de libre convertibilidad tales gastos en el territorio de la otra Parte, de conformidad con la regulación monetaria local.

6. No obstante lo establecido en el presente Artículo, el ejercicio de los derechos en él contenidos, deberá realizarse de acuerdo con la legislación nacional aplicable y las Partes se obligan a que ésta será aplicada de manera no discriminatoria y consistente con los propósitos del presente Convenio.

Artículo 10
Arreglos de Cooperación Comercial

1. La(s) aerolínea(s) designada(s) por cada Parte podrán realizar arreglos de cooperación comercial, tales como código compartido, bloqueo de espacios o cualquier otro arreglo comercial, con

- a) la(s) aerolínea(s) designada(s) de la misma Parte; o
- b) la(s) aerolíneas(s) designada(s) de la otra Parte; o
- c) la(s) aerolíneas(s) de un tercer país.

2. La(s) aerolínea(s) operadora(s) involucradas en los arreglos de cooperación comercial deberán contar con los derechos de tráfico, incluyendo los derechos de ruta, las autorizaciones de capacidad y reunir los requisitos normalmente aplicables a tales arreglos.

3. La(s) aerolínea(s) comercializadoras involucradas en los arreglos de cooperación comercial deberán contar con los derechos de ruta y reunir los requisitos normalmente aplicables a tales arreglos.

4. La capacidad total operada por los servicios aéreos realizados de conformidad con tales arreglos, será contada únicamente contra la capacidad autorizada a la Parte que designa a la(s) aerolínea(s) operadora(s). La capacidad ofrecida por la(s) aerolíneas(s) comercializadora(s)

sobre tales servicios, no será contada en contra de la capacidad autorizada a la Parte que designó esa aerolínea.

5. La(s) aerolínea(s) designada(s) de cualquiera de las Partes tendrá(n) permitido transferir tráfico (p.e. starbust) entre aeronaves involucradas en las operaciones de código compartido, sin restricción del número, tamaño y tipo de aeronave.

6. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte podrán solicitar a las aerolínea(s) comercializadoras, adicionalmente a que lo soliciten a la(s) aerolínea(s) operadora(s), que sometan los itinerarios para su aprobación y que presenten otros documentos antes del inicio de los servicios aéreos bajo los arreglos de cooperación comercial.

7. Cuando la venta de los servicios se realice de conformidad con tales arreglos, la aerolínea respectiva o sus agentes deberán informar al comprador, en el punto de venta, cuál aerolínea será la operadora en cada parte del servicio y con qué aerolínea(s) está contratando el comprador.

Artículo 11 Derechos aduaneros y Cargos

1. Cuando una aeronave operada en servicios aéreos internacionales por aerolíneas designadas por una Parte ingrese al territorio de

la otra Parte, su equipo regular, combustible, lubricantes, provisiones técnicas consumibles, refacciones incluyendo motores y provisiones de aeronaves (incluyendo pero no limitados a objetos

tales como comida, bebidas y tabaco) que se encuentren a bordo de tales aeronaves estarán exentas por la otra Parte, con base en la reciprocidad, y de conformidad con su legislación aduanera, de derechos aduaneros, impuestos al consumo interno, tarifas de inspección, tarifas similares y cargos que no tengan como base el costo de servicios prestados a la llegada, siempre que el equipo regular y los otros objetos permanezcan a bordo de la aeronave.

2. El siguiente equipo y objetos estarán exentos por la otra Parte, sobre base de reciprocidad, de todos los derechos aduaneros, impuestos al consumo interno, tarifas de inspección, tarifas similares y cargos que no tengan como base el costo de los servicios prestados a la llegada, incluyendo:

- a) equipo regular, combustible, lubricantes, provisiones técnicas consumibles, provisiones de aeronaves (incluyendo, pero no limitados a objetos tales como comida, bebidas y tabaco) introducidos al territorio de la otra Parte por o en nombre de la aerolínea designada o llevados a bordo de la aeronave operada por la aerolínea designada y que se pretendan usar en la aeronave operada en servicio aéreo internacional, aún y cuando tal equipo y los otros objetos vayan a ser utilizados en

cualquier parte del viaje realizado sobre el territorio de la otra Parte;

- b) las refacciones incluyendo, los motores introducidos al territorio de la otra Parte por o en nombre de la aerolínea designada o llevados a bordo en la aeronave operada por esa aerolínea designada, para el mantenimiento o reparación de la aeronave operada en servicios aéreos internacionales por esa aerolínea designada;
- c) las reservas de boletos impresos, guías aéreas, cualquier material impreso que tenga una insignia de la aerolínea designada por una Parte y el material de publicidad comúnmente distribuido sin cargo por esa aerolínea designada;
- d) el equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de una Parte.

3. El equipo regular y los demás objetos referidos en los numerales 1 y 2 del presente Artículo podrán estar bajo la supervisión y el control de las autoridades aduaneras de la otra Parte.

4. El equipo regular y los demás objetos referidos en el numeral 1 del presente Artículo, podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte con la aprobación de las autoridades aduaneras de esa otra Parte. En esas circunstancias, tal equipo regular y objetos gozarán, con base en la reciprocidad, de las exenciones previstas en el numeral 1 del presente Artículo hasta que sean reexportados o se disponga de otra manera, de conformidad con la legislación aduanera. Las autoridades aduaneras de esa otra Parte

podrán, no obstante, requerir que tal equipo regular y esos otros objetos estén bajo supervisión hasta tal momento.

5. Las exenciones previstas en el presente Artículo también serán aplicadas cuando la aerolínea designada por una Parte haya celebrado acuerdos con otra(s) aerolínea(s), que gocen de exenciones similares en el territorio de la otra Parte, para carga o transferencia a territorio de la otra Parte del equipo regular y objetos referidos en los numerales 1 y 2 del presente Artículo.

Artículo 12 **Principios que Rigen la Operación de los** **Servicios Convenidos**

1. Deberán existir oportunidades justas e iguales para las aerolínea(s) designada(s) por ambas Partes para operar los servicios convenidos en la rutas especificadas entre ambos territorios.

2. En la operación de los servicios convenidos, la(s) aerolínea(s) designada(s) por cada Parte deberán de tomar en cuenta los intereses de la(s) aerolínea(s) designada(s) por la otra Parte para no afectar de manera indebida los servicios que la última presta de conformidad con el presente Convenio.

3. La capacidad a ser prestada en los servicios convenidos por la(s) aerolínea(s) designada(s) guardará una estrecha relación con los requisitos de transporte del público entre los territorios de ambas Partes.

Artículo 13 Aprobación de Itinerarios

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte podrán requerir a la(s) aerolínea(s) designada(s) por la otra Parte que presenten a su consideración y aprobación, al menos con treinta (30) días de anticipación al inicio de los servicios convenidos, los itinerarios de vuelo conteniendo información relacionada con el tipo de servicio y su frecuencia, el tipo de aeronave a ser utilizada y los tiempos de vuelo a cada punto. Información similar también deberá ser presentada al menos con treinta (30) días de anticipación a cada temporada de tráfico IATA y también cuando se pretenda introducir cualquier cambio relacionado con la operación de los servicios convenidos. Al presentar los itinerarios las Partes deberán realizar su mejor esfuerzo para su aprobación lo antes posible.

2. La(s) aerolínea(a) designada(s) por cada Parte deberán entregar cualquier otra información que les sea requerida para satisfacer, ante las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, que los requisitos establecidos en el presente Convenio están siendo debidamente cumplidos.

Artículo 14 **Cargos al Usuario**

1. Los cargos al usuario que podrán ser impuestos a las aerolíneas de la otra Parte, por las autoridades u órganos tributarios competentes de cada Parte, deberán ser justos, razonables, no discriminatorios y prorrateados equitativamente entre las categorías de usuarios. En cualquier caso, cualquiera de esos cargos al usuario

deberán ser impuestos a las aerolíneas de la otra Parte sobre términos no menos favorables que los más favorables disponibles a cualquier otra aerolínea al momento en que esos cargos sean impuestos.

2. Los cargos al usuario impuestos a las aerolíneas de la otra Parte deberán reflejar, pero no exceder, el costo total cobrado por las autoridades o entidades competentes por la prestación de las instalaciones y servicios aeroportuarios apropiados, protección ambiental, navegación aérea y seguridad de la aviación en el aeropuerto e dentro del sistema aeroportuario. Tal costo total podrá incluir un reembolso razonable sobre los activos, después de su depreciación. Las instalaciones y servicios por los que sean realizados los cargos correspondientes, serán proporcionados sobre una base eficiente y económica.

3. Cada Parte alentará consultas entre las autoridades u órganos tributarios competentes en su territorio y las aerolíneas que utilicen los servicios e instalaciones y deberán fomentar que las autoridades u órganos tributarios competentes y las aerolíneas intercambien tanta información como sea necesaria para permitir una revisión razonable de los cargos, de conformidad con los principios de los numerales 1 y 2. Cada Parte deberá exhortar a las autoridades tributarias competentes para que brinden a los usuarios información razonable sobre cualquier propuesta de modificación de los cargos a usuarios para permitir que éstos expresen sus puntos de vista antes de que las modificaciones sean efectuadas.

4. Ninguna de la Partes será sometida a un procedimiento de solución de controversias de conformidad con el Artículo 17, por incumplir las disposiciones del presente Artículo, a menos que i) no lleve a cabo una revisión del cargo o práctica que sea sujeto de la queja de la otra Parte, dentro de un periodo de tiempo razonable; o ii) después de la revisión no tome las medidas que estén en su poder para modificar cualquier cargo o práctica que sea inconsistente con el presente Artículo.

Artículo 15 Entrega de Estadísticas

1. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte deberán presentar o disponer que sus aerolínea(s) designadas(s) presenten a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte estadísticas relacionadas con el

tráfico transportado en los servicios convenidos durante cada mes, de y hacia el territorio de esa otra Parte, mostrando los puntos de embarque y desembarque de ese tráfico. Tales estadísticas deberán ser presentadas tan pronto como sea posible después de que finalice el mes, pero no después de treinta (30) días siguientes al mes al que se refieran.

2. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte deberán, a solicitud, presentar o disponer que sus aerolíneas designadas presenten a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte estadísticas relacionadas con el origen y destino cierto del tráfico transportado hacia y desde el territorio de esa otra Parte, por un periodo que no exceda una temporada de tráfico IATA, tal como se especifique en la solicitud.

Artículo 16 Tarifas

1. Las tarifas para la transportación entre los territorios de las Partes serán determinadas por las aerolíneas designadas por las Partes. Tales tarifas deberán ser a niveles razonables, tomando en consideración todos los factores relevantes, incluyendo el costo y naturaleza del servicio, ganancias razonables, tarifas cobradas por otras aerolíneas que presten servicios similares, intereses de los consumidores y condiciones del mercado, entre otras.

2. Las tarifas deberán ser presentadas para la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes, al menos con quince (15) días

hábiles de anticipación a la fecha propuesta para su entrada en vigor, a menos que la Parte a la cual se haya presentado permita un periodo menor de tiempo para tal presentación.

Para que cualquier tarifa pueda entrar en vigor y sea comercializada, se requiere obtener la aprobación previa de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes. Nos se solicitará que las aerolíneas designadas de ambas Partes acuerden las tarifas a ser aplicadas.

3. Sin perjuicio de la aplicación de leyes anti-monopólicas y de protección al consumidor en vigor en el territorio de cada Parte, las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes podrán rechazar las tarifas presentadas para su aprobación por cualquier aerolínea designada de cualquiera de las Partes, dentro de un periodo no mayor a diez (10) días hábiles siguientes a la fecha de presentación, si tal tarifa:

- a) se considera que es excesivamente elevada o restrictiva en detrimento de los consumidores;
o
- b) es artificialmente baja en beneficio de la aerolínea designada y en detrimento de otra;
o
- c) podría tener efecto anticompetitivo y causar daños severos a otras aerolíneas designadas, si se aplica.

4. En cualquiera de las circunstancias mencionadas si la aerolínea designada cuya tarifa es rechazada, apela tal rechazo, las Autoridades Aeronáuticas de la Parte que ha rechazado tal tarifa podrán consultar con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, a fin de intentar alcanzar un arreglo de una tarifa adecuada. Durante tales consultas la tarifa rechazada no podrá ser comercializada ni aplicada. Si no se alcanza ningún arreglo de una tarifa apropiada, la controversia deberá ser resuelta de conformidad con las disposiciones contenidas en el Artículo 17 del presente Convenio.

5. Si las Autoridades Aeronáuticas de una Parte consideran que una tarifa efectivamente aplicada por la(s) aerolínea(s) designadas de la otra Parte tiene efectos anticompetitivos y causa daño severo a las aerolíneas designadas de la primera de las Partes mencionadas, o si la aplicación de tales tarifas es perjudicial para los consumidores, la mencionada Autoridad Aeronáutica podrá solicitar a dicha aerolínea

que retire la tarifa del mercado. Alternativamente, podrá solicitar consultas con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, a fin de alcanzar un arreglo relacionado con la tarifa apropiada a ser cobrada. Si no se alcanza un acuerdo, la controversia deberá ser resuelta de conformidad con las disposiciones contenidas en el Artículo 17 del presente Convenio.

6. Sin perjuicio de lo mencionado, y previa aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte, cualquier aerolínea designada por

cualquiera de las Partes estará autorizada para establecer una tarifa más baja o más competitiva que la propuesta o aprobada por cualquier otra aerolínea que preste servicios entre los territorios de las Partes.

7. Sujeto a las disposiciones del numeral 5, la tarifa aprobada de conformidad con el presente Artículo, permanecerá en vigor hasta en tanto sea cancela o hasta que una nueva tarifa sea establecida. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte deberán realizar sus mejores esfuerzos para asegurar que las aerolíneas designadas por cada Parte apliquen solo las tarifas aprobadas por ambas Partes.

Artículo 17 Consultas y Arreglo de Controversias

1. Cualquiera de las Partes podrá en cualquier momento solicitar consultas relacionadas con el presente Convenio. Tales consultas deberán iniciar en la fecha más cercana, pero no después de sesenta (60) días desde la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, a menos que se acuerde de otra manera.

2. Cualquier controversia derivada del presente Convenio que no sea resuelta por una primera ronda de consultas formales, podrá ser referida por acuerdo de las Partes a la decisión de alguna persona u órgano. Si las Partes no acuerdan lo anterior, la controversia deberá ser sometida a arbitraje, de conformidad con los procedimientos establecidos más adelante, a solicitud de cualquiera de las Ellas.

3. El arbitraje será realizado por un tribunal de tres árbitros que se constituirá como sigue:

- a) Dentro de los treinta (30) días siguientes a la recepción de la solicitud de arbitraje, cada Parte deberá nombrar un árbitro. Dentro de los sesenta (60) días después de que los dos árbitros han sido nombrados, ellos deberán nombrar al tercer árbitro quien actuará como Presidente del tribunal arbitral;
- b) Si cualquiera de las Partes no nombra a su árbitro o si el tercer árbitro no es nombrado de conformidad con el inciso a) del presente numeral, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe el árbitro necesario o árbitros dentro de los treinta (30) días siguientes. Si el Presidente del Consejo es de la misma nacionalidad que una de las Partes, el VicePresidente más antiguo que no se encuentre descalificado sobre la misma base deberá realizar el nombramiento. En el caso de que el Presidente o el más antiguo vicepresidente calificado, designe al tercer árbitro de conformidad con el presente numeral, éste no deberá ser de la nacionalidad de ninguna de las Partes.

4. Excepto cuando se acuerde de otra manera, el tribunal arbitral deberá determinar los límites de su jurisdicción de conformidad con el presente Convenio y deberá establecer sus propias reglas de procedimiento. El

tribunal, una vez que se haya constituido, podrá recomendar que se adopten medidas temporales en tanto se toma la decisión final. Por instrucción del tribunal o a solicitud de cualquiera de las Partes, se deberá llevar a cabo una conferencia para determinar los asuntos precisos a ser arbitrados y los procedimientos específicos a seguir, a más tardar dentro de los quince (15) días de que el tribunal se encuentre plenamente constituido.

5. Excepto cuando se acuerde de otra manera o el tribunal lo instruya, cada Parte deberá presentar un memorando dentro de los cuarenta y cinco (45) días posteriores a la fecha en que el tribunal esté completamente constituido. Las réplicas

deberán presentarse dentro de los sesenta (60) días posteriores. El tribunal llevará a cabo una audiencia, a solicitud de cualquiera de las Partes o a su iniciativa, dentro de los quince (15) días posteriores a que la replica sea presentada.

6. El tribunal hará su mejor esfuerzo por entregar una decisión por escrito dentro de los treinta (30) días posteriores a la terminación de la audiencia o, si no se realizó una audiencia, después de la fecha en que ambas réplicas sean presentadas. La decisión de la mayoría del tribunal deberá prevalecer.

7. Las Partes podrán solicitar aclaración de la decisión dentro de los quince (15) días posteriores a que fue emitida y cualquier aclaración deberá ser emitida dentro de los quince (15) días posteriores a tal solicitud.

8. Cada Parte deberá, en la medida en que sea congruente con su legislación nacional, dar efecto pleno a la decisión o fallo del tribunal arbitral.

9. Los gastos del tribunal arbitral, incluyendo las tarifas y gastos de los árbitros, deberán ser compartidos por las Partes en montos iguales. Cualquier gasto en que incurra el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con los procedimientos del numeral 3, inciso b) del presente Artículo, deberá ser considerado como parte de los gastos del tribunal arbitral.

Artículo 18 Enmiendas

1. El presente Convenio podrá ser enmendado por acuerdo escrito de las Partes.

2. Cualquier enmienda acordada deberá entrar en vigor treinta (30) días después de la fecha en que las Partes se hayan notificado por escrito,

que sus respectivos requisitos para la entrada en vigor de la enmienda o revisión han sido cumplidos.

3. Si después de la entrada en vigor del presente Convenio, ambas Partes se convierten en Miembros de un acuerdo multilateral que se refiera a las materias previstas por el presente Convenio, cualquiera de la Partes podrá solicitar consultas para determinar si el Convenio deberá ser revisado para tomar en consideración el acuerdo multilateral.

4. El Anexo al presente Convenio podrá ser enmendado por acuerdo escrito entre las Autoridades Aeronáuticas. Tales enmiendas entrarán en vigor a partir de la fecha del acuerdo.

Artículo 19 Terminación

Cualquiera de las Partes podrá dar por terminado el presente Convenio en cualquier momento, mediante notificación por escrito. La notificación deberá ser enviada de manera simultánea a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Convenio dejará de tener efecto doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación de la otra Parte, a menos que la notificación sea retirada por acuerdo entre la Partes antes del término del periodo.

Artículo 20
Registro ante OACI

El presente Convenio y todas sus enmiendas deberán ser registrados con posterioridad a su firma ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

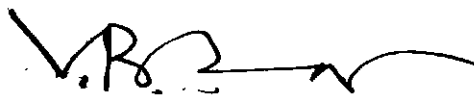
Artículo 21
Entrada en vigor

El presente Convenio y su Anexo entrarán en vigor treinta (30) días después de la fecha de la última de las notificaciones enviada por vía diplomática entre las Partes, confirmando que han concluido sus requisitos internos necesarios para la entrada en vigor del presente Convenio y su Anexo.

En fe de lo cual, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, han firmado el presente Convenio.

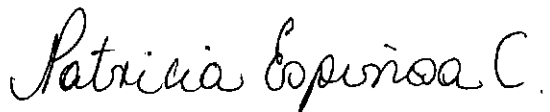
Firmado en la Ciudad de México el diecisiete de abril de dos mil ocho, en dos originales en los idiomas hindi, español e inglés, siendo cada texto igualmente auténtico. En caso de divergencia en la interpretación el texto en inglés prevalecerá.

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



Vias Muttemwar
**Ministro de Energías Nuevas y
Renovables**

**POR EL GOBIERNO DE LOS
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**



Patricia Espinosa Castellano
Secretaria de Relaciones Exteriores

ANEXO
Servicios Aéreos Internacionales

Rutas

Las aerolíneas designadas por cada Parte deberán estar autorizadas para prestar servicios aéreos internacionales entre puntos de las rutas siguientes:

- A. Rutas para las aerolíneas designadas por el Gobierno de la República de la India:

Puntos en la República de la India	Puntos Intermedios	Puntos en los Estados Unidos Mexicanos	Puntos Más allá
Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera

- B. Rutas para las aerolíneas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos:

Puntos en los Estados Unidos Mexicanos	Puntos Intermedios	Puntos en la República de la India	Puntos Más allá
Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera

Notas:

1. La(s) aerolínea(s) designadas por cada Parte podrán, a su elección, omitir puntos en cualquiera de las rutas mencionadas siempre que los servicios inicien o terminen en territorio de la Parte que ha designado a la aerolínea.

2. No habrá restricción en la capacidad y número de frecuencias y/o tipo(s) de aeronave(s) a ser operadas por las aerolíneas designadas en cualquier tipo de servicio (pasajeros y carga por separado o en combinación) para el ejercicio de derechos de 3ª y 4ª libertades.

3. A menos que se acuerde por las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes, dos puntos en el territorio de una de las Partes no podrán ser operados por una aerolínea designada de la otra Parte en cualquier servicio.

4. Cualquier punto(s) intermedio(s) y/o más allá podrá(n) ser operado(s) por las aerolíneas designadas por las Partes sin ejercer derechos de tráfico de 5ª libertad.

5. La(s) aerolínea(s) designada(s) podrán ejercer derechos de tráfico de 5ª libertad, siempre y cuando se acuerde y sean previamente autorizados por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes.

6. Los puntos intermedios y más allá de las rutas mencionadas y los puntos de salida del territorio de la otra Parte hacia/desde/a través en los

cuales puedan ser ejercidos derechos de 5ª libertad por la(s) aerolínea(s) designada(s) por cada Parte, así como la frecuencia/capacidad de la aeronave a ser empleada en el ejercicio de derechos de tráfico de 5ª libertad, deberán ser acordados por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes de manera previa al inicio de tales servicios.

7. No obstante lo establecido en el Artículo 3 del presente Convenio, no se podrán autorizar más de dos aerolíneas designadas por cada Parte para operar en cualquier par de ciudades entre la República de la India y los Estados Unidos Mexicanos.

**AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF INDIA AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED
MEXICAN STATES**

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

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

Desiring to promote international air services between their respective territories;

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

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

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

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

1. "Aeronautical Authorities" means in the case of the United Mexican States, the Secretariat of Communications and Transports, through the Directorate General of Civil Aviation, and in the case of the Republic of India the Ministry of Civil Aviation through the Director General of Civil Aviation, or in both cases, any other individuals or institutions authorized to assume the functions carried out by the authorities mentioned above;
2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annexes or amendments are at any given time effective for both Parties;

4. "Designated airline" means an airline designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;
5. "Full cost" means the cost of providing airport, air navigation, airport security and other related services plus a reasonable overhead charge for administrative cost;
6. "International air service" means an air service that passes through the airspace over the territory of more than one State;
7. "Tariff" means the price charged for the transportation of passengers, baggage and cargo, as well as the conditions and rules that regulate the application of the transportation cost depending on the characteristics of the service rendered, under which that amount shall be applied, excluding the remuneration and other conditions relative to the carriage of mail;
8. "Stop for non-traffic purposes", "airline", "air service" and "territory" have the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention;
9. "User charges" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services including related services and facilities;
10. "Frequency" means the number of round flights that an airline operates on a specified route in a given period of time; and
11. "Specified routes" means the routes established in the Route Schedule attached to this Agreement.

Article 2 **Grant of Rights**

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Party shall enjoy the following rights:
 - a) to fly without landing across the territory of the other Party;
 - b) to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purposes; and

- c) while operating an agreed service on the specified route, the airline(s) designated by each Party shall also enjoy the right to embark and disembark, in the territory of the other Party at the point(s) specified for that route in the Schedule to this Agreement, international traffic in passengers and cargo including mail, separately or in combination.

3. The airline(s) of each 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 Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Party, passengers and cargo including mail destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3 Designation and Authorisation

1. Each Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the routes specified in the Annex and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and transmitted to the other Party through diplomatic channels and shall identify whether the airline is authorised to conduct the type of air services specified in the Annex.

2. Upon receipt of such a designation and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:

- a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party or both;
- b) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Party considering the application or applications; and
- c) the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 7 and Article 8.

Article 4
Revocation of Authorisation

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Party where:
 - a) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;
 - b) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 of this Agreement; or
 - c) the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 7.
2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 8.

Article 5
Application of Laws

1. While entering, being within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the designated airlines of the other Party.
2. While entering, being within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission into or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or shippers of cargo of the designated airlines of the other Party.
3. Neither Party shall give preference to its own or to any other airline or a designated airline of the other Party engaged in similar international air services in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations.

Article 6
Certificates and Licenses

1. The Airworthiness Certificates, the Certificates or titles of competency and the Licenses issued or revalidated by one of the Parties that have not expired, shall be recognized as valid by the other Party for the operation of agreed services by its designated airline(s) on the routes specified in the Route Schedule, when the requirements under which those certificates or licenses were issued or revalidated, are the same or higher than the minimum established in the Convention.

2. Each Party reserves the right to not recognize the validity of the titles or certificates of competency and the licenses issued to its own nationals by the other Party for the flights within its own territory.

Article 7
Safety

1. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained in respect of an airline designated by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines.

2. If, following such consultations, one Party finds that safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that meet the standards established at that time in accordance with the Convention are not effectively maintained and administered in respect of airlines designated by the other Party, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action.

3. Each Party reserves the right to suspend, or limit the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take appropriate corrective action within a reasonable time.

4. Any action by one Party in accordance with paragraph 3 shall be discontinued once the basis for that action ceases to exist.

Article 8
Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971 and its protocol done at Montreal on February 24, 1988 and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any other convention on aviation security to which both Parties become members.

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

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

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the Aeronautical Authorities of that Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authorities of the other Party. Failure to reach a

satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

Article 9 Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air services.
2. The airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision/sale of air services.
3. Any airline of each Party may engage in the sale of air services in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely usable currencies.
4. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions at the time such revenues are presented for conversion and remittance and in accordance with the respective applicable national laws and regulations governing current payments.
5. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely usable currencies according to local currency regulation.
6. Notwithstanding anything contained in this Article, the exercise of rights under this Article shall be in accordance with the applicable domestic rules and regulations, and the Parties undertake that the rules and regulations shall be administered in a non-discriminatory fashion and consistent with the purposes of the Agreement.

Article 10
Co-operative Marketing Arrangements

1. The designated airline(s) of each Party may enter into co-operative marketing arrangements, such as code share, block space or any other commercial arrangements, with

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

2. The operating airline(s) involved in the co-operative marketing arrangements shall hold the underlying traffic rights including the route rights and the capacity entitlements and meet the requirements normally applied to such arrangements.

3. All marketing airline(s) involved in the co-operative marketing arrangements shall hold the underlying route rights and meet the requirements normally applied to such arrangements.

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

5. The designated airline(s) of either Party shall be allowed to transfer traffic (i.e. starburst) between aircraft involved in the code share operations without restriction as to number, size and type of aircraft.

6. In addition to the operating airline(s), the Aeronautical Authorities of each Party may require the marketing airline(s) to file schedules for approval and also provide any other documents before commencement of air services under the co-operative marketing arrangements.

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

Article 11
Customs Duties and Charges

1. When an aircraft operated in international air services by the designated airlines of one Party arrives in the territory of the other Party, its regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted on the basis of reciprocity by the other Party to the fullest extent possible under its laws from custom duties, excise taxes, inspection fees and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such regular equipment and such other items remain on board the aircraft.

2. The following equipment and items shall be exempted by the other Party on the basis of reciprocity from all custom duties, excise taxes, inspection fees and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, including:

- a) Regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco), introduced into the territory of the other Party by or on behalf of a designated airline or taken on board the aircraft operated by the designated airline and intended for use on aircraft operated in international air services, even when such regular equipment and such other items are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Party;
- b) Spare parts including engines introduced into the territory of the other Party by or on behalf of a designated airline or taken on board an aircraft operated by that designated airline for the maintenance or repair of aircraft operated in international air services by that designated airline;
- c) Printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears insignia of a designated airline of one Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline;
- d) Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Party.

3. The regular equipment and the other items referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities of the other Party.

4. The regular equipment and the other items referred to in paragraph 1 of this Article may be unloaded in the territory of the other Party with the approval of the customs authorities of that other Party. In these circumstances, such regular equipment and such items shall enjoy, on the basis of reciprocity, the exemptions provided by paragraph 1 of this Article

until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations. The customs authorities of that other Party may however require that such regular equipment and such items be placed under their supervision up to such time.

5. The exemptions provided by this Article shall also be available where a designated airline of one Party has entered into arrangements with another airlines(s), which similarly enjoy(s) such exemptions in the territory of the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the regular equipment and items referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 12

Principles Governing the Operation of the Agreed Services

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airline(s) of both 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 Party shall take into account the interests of the designated airline(s) of the other Party so as not to unduly affect the services which the latter offers to provide under this Agreement.

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

Article 13

Approval of Schedules

1. The Aeronautical Authorities of each Party may require the designated airline(s) of the other Party to file for their consideration and approval, at least thirty (30) days prior to the inauguration of the agreed services, flight schedules containing the information pertaining to the type of service and its frequency, the type of aircraft to be used and the flight timings at each point. Similar information shall also be provided at least thirty (30) days in advance for each IATA traffic season and also as and when any changes are to be introduced regarding operation of the agreed services. On filing of the schedules the Parties shall make their best efforts to approve the schedules as soon as possible.

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

Article 14
User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 17 (Consultations and Settlement of Disputes), to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 15
Provision of Statistics

1. The Aeronautical Authorities of each Party shall provide or cause its designated airline(s) to provide to the Aeronautical Authorities of the other Party statistics relating to the traffic carried during each month on the agreed services to and from the territory of that other 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 thirty (30) days following the month to which they relate.

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

Article 16 Tariffs

1. Tariffs in respect of transportation between the territories of the Parties, shall be determined by the respective designated airlines of the Parties. Such tariffs shall be at reasonable levels, taking into account all relevant factors, including the cost of service, the nature of the service, reasonable profits, tariffs charged by other airlines providing similar service, the interests of consumers and market conditions, among other things.

2. Tariffs shall be submitted, for approval to the Aeronautical Authorities of both Parties, at least fifteen (15) business days before the proposed effective date of its entry into force, unless the Party to whom the submission is made, allows for a shorter period for such submission. For any tariff to become effective and marketed, the prior approval of the Aeronautical Authorities of both Parties shall be obtained. The designated airlines of both Parties shall not be required to agree on the fares to be applied.

3. Without prejudice to the application of anti-trust and consumer protection laws in force within the territory of each Party, the Aeronautical Authorities of each of the Parties may reject a tariff submitted for approval by any designated airline of either Party, within a period of no more than ten (10) business days following the date of submission, if such tariff:

- a) is deemed to be excessively high or restrictive, to the detriment of consumers; or
- b) is artificially low for the benefit of a designated airline and to the detriment of another one; or
- c) if applied, could have an anti-competitive effect and cause severe damage to other designated airlines.

4. In any of the above circumstances, if the designated airline whose tariff is rejected, challenges the rejection, then, the Aeronautical Authorities of the Party that had rejected such a tariff may consult with the Aeronautical Authorities of the other Party, in order to try to reach agreement as to an appropriate tariff. During such consultations the rejected tariff shall not be marketed nor applied. If no agreement is reached as to the appropriate tariff, the dispute shall be resolved in accordance with the provisions contained in Article 17 of this Agreement.

5. If the Aeronautical Authorities of a Party consider that an effective tariff applied by the designated airlines of the other Party has anti-competitive effects, and causes severe damage to the designated airlines of the first-mentioned Party, or if the application of such tariff is prejudicial to consumers, then, the said Aeronautical Authorities may request such airline to withdraw the tariff from the market. Alternatively, it may request for consultations with the Aeronautical Authorities of the other Party, in order to reach an agreement regarding the appropriate tariff to be charged. If no agreement is reached, the dispute shall be resolved in accordance with the provisions contained in Article 17 of this Agreement.

6. Without prejudice to the above, and with the prior approval of the Aeronautical Authorities of each Party, any designated airline of either Party, may be allowed to establish a lower or a more competitive tariff than that proposed by or approved for any other airline providing air services between the territories of the Parties.

7. Subject to the provisions of paragraph 5, a tariff approved in accordance with the provisions of this Article shall remain in effect until it is cancelled or until a new tariff is established. The Aeronautical Authorities of each Party shall use their best efforts to ensure that the designated airlines of each Party apply only the tariffs approved by both Parties.

Article 17

Consultations and Settlement of Disputes

1. Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than sixty (60) days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

2. Any dispute arising under this Agreement that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

3. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

- a) Within thirty (30) days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within sixty (60) days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;
- b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a) of this

paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within thirty (30) days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. In the event that either the President or the most senior qualified Vice President appoints the third arbitrator under this Paragraph, that third arbitrator shall not be a national of either of the Parties.

4. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than fifteen (15) days after the tribunal is fully constituted.

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

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

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

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

9. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 3 (b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 18
Amendment

1. This Agreement may be amended by written agreement of the Parties.
2. Any amendments so agreed shall enter into force thirty (30) days after the date when the Parties have notified each other in writing that their respective requirements for the entry into force of an amendment or revision have been met.
3. If, after entry into force of this Agreement, both Parties become party to a multilateral agreement that addresses matters covered by this Agreement, either Party may request consultations to determine whether this Agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.
4. The Annex to this Agreement may be amended by a written agreement between the Aeronautical Authorities. Such amendment will enter into force from the date of its agreement.

Article 19
Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall cease to have effect twelve (12) months after the date of receipt of such notice by that other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 20
Registration with ICAO

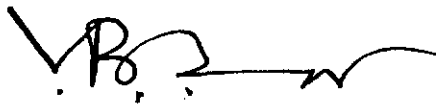
This Agreement and all amendments thereto shall be registered upon its signature with the International Civil Aviation Organization.

Article 21
Entry into force

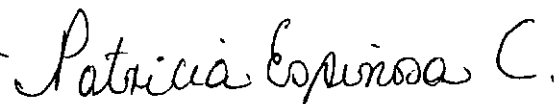
This Agreement and its Annex shall enter into force thirty (30) days after the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that each Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of this Agreement and its Annex.

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

DONE at Mexico City on this ~~Seventeenth~~ day of April 2008 in duplicate, in two originals each, in the Hindi, Spanish, and English languages, each text being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.



FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF INDIA



FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED MEXICAN STATES

ANNEX
International Air Services

Routes

The designated airlines of each Party shall be entitled to perform international air services between points on the following routes:

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

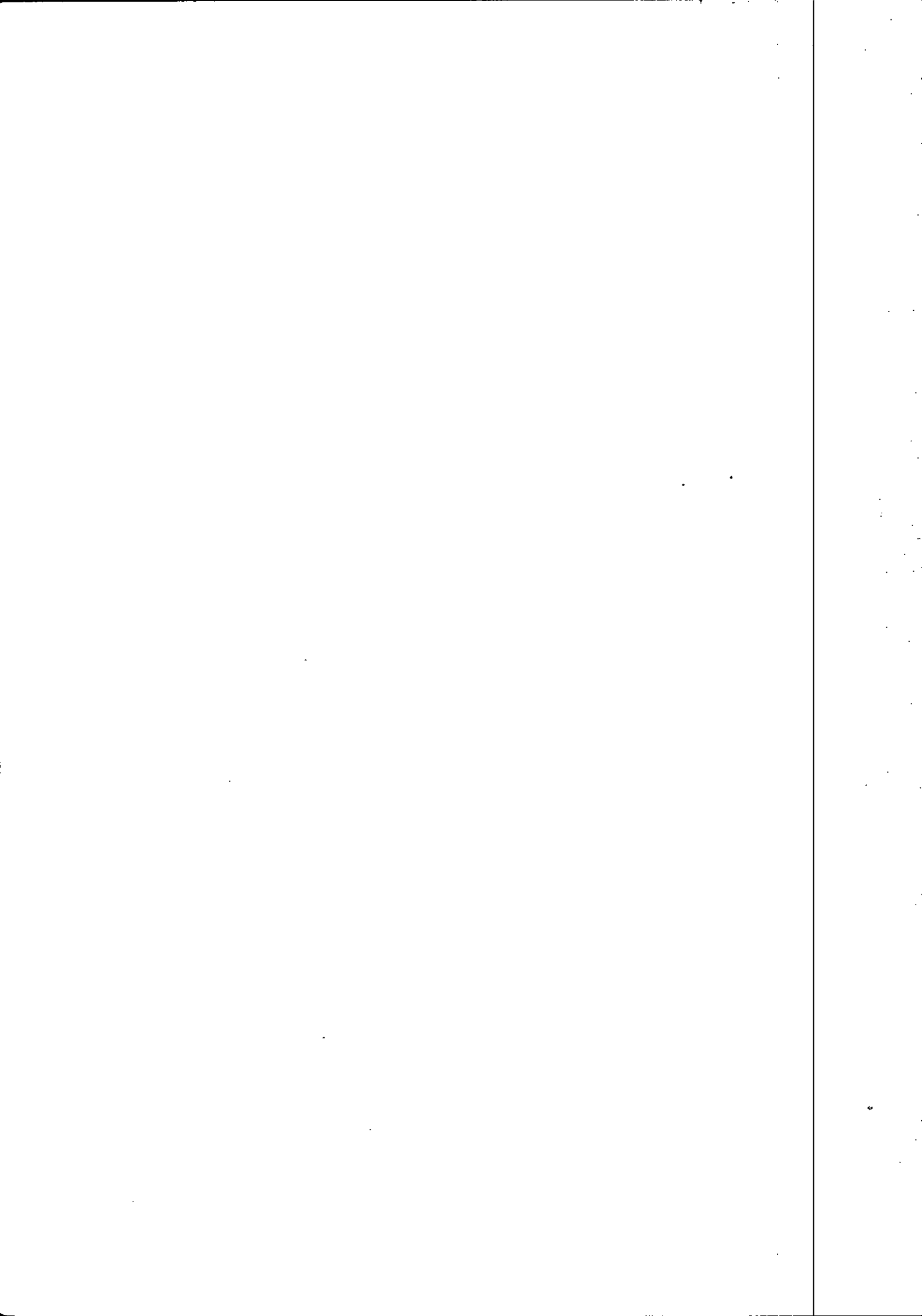
Points in the Republic of India	Intermediate Points	Points in the United Mexican States.	Beyond Points
Any	Any	Any	Any

B. Routes for the airlines designated by the Government of the United Mexican States:

Points in the United Mexican States	Intermediate Points	Points in the Republic of India	Beyond Points
Any	Any	Any	Any

Notes:

1. The designated airline(s) of each Party may, at their option, omit points on any of the above routes provided that the services commence or terminate in the territory of the Party that has designated the airline.
2. There shall be no restriction on the capacity and the number of frequencies and/or type(s) of aircraft to be operated by the designated airline(s) in any type of service (passenger, cargo separately or in combination) for the exercise of 3rd and 4th freedom traffic rights.
3. Unless agreed upon by the Aeronautical Authorities of the two Parties, no two points in the territory of one Party shall be served by the designated airlines of the other Party on any one service.
4. Any intermediate and/or beyond point(s) may be served by the designated airlines of each Party without exercising 5th freedom traffic rights.
5. The designated airline(s) may exercise 5th freedom traffic rights whenever it is agreed upon and previously authorized by the Aeronautical Authorities of both Parties.



6. The intermediate and beyond points on the above routes and the points of call in the territory of the other Party to/from/through where the 5th freedom traffic rights can be exercised by the designated airline(s) of each Party as well as the frequency/capacity of the aircraft for the exercise of the 5th freedom traffic rights, shall be agreed upon by the Aeronautical Authorities of both Parties prior to the commencement of any such services.

7. Notwithstanding Article 3 (Designation and Authorization) of the Agreement, no more than two designated airlines of each Party shall be allowed to operate on any given city pair between the United Mexican States and the Republic of India.