

***Air Services Agreement***

***between***

***The Government of the Republic of India***

***and***

***The Government of the United Arab Emirates***

The Government of the Republic of India and the Government of the United Arab Emirates (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; and

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***

1. For the purposes of this Agreement, unless the context otherwise requires, the term:
  - (1) "aeronautical authorities" means for each Party the authority or authorities as notified in writing from time to time by one Party to the other Party;
  - (2) "Agreement" means this Agreement, its Annex, 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) "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes", shall have the same meaning as assigned to them in Article 96 of the Convention;

(5) "designated airline" means an airline designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement;

(6) "tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air service charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

(7) "territory" shall have the same meaning as assigned to it in Article 2 of the Convention; and

(8) "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 for aircraft, their crews, passengers, baggage and cargo.

## **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 shall hereinafter be 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 at the points specified for that route in the Annex to this Agreement, the airline(s) designated by each Party shall also enjoy the right to embark and disembark, in the territory of the other Party, 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 clauses (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.

5. If because of special and unusual circumstances, a designated airline of one Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Parties.

6. The designated airlines shall have the right to use airways, airports and other facilities provided by the Parties on a non-discriminatory basis.

### **Article 3**

#### ***Designation and Authorisation of Airlines***

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 specified routes and to withdraw or alter such designations. The designations and any changes thereto shall be made in writing by the Party having designated the airline to the aeronautical authority of the other Party.

2. Upon receipt of such designation and application from the designated airline, in the form and manner prescribed for the purpose, the other Party shall grant the appropriate operating authorisation with minimum procedural delay, provided that:

- (a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline or its nationals;
- (b) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to operation of international air services by the Party considering the application; and
- (c) the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 10 (Safety) and Article 11 (Aviation Security).

### **Article 4**

#### ***Revocation or Suspension of Operating Authorisation***

1. Either Party may revoke or suspend the operating authorisation granted to an airline designated by the other Party or impose such conditions as it may deem necessary in any case where:

- (a) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party or its nationals;
- (b) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 7 (Application of Laws) of this Agreement; or

- (c) the other Party is not maintaining and administering the standards set out in Article 10 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with clauses (b) and (c) of paragraph (1) 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 of an airline of the other Party in accordance with the provisions of Article 11 (Aviation Security).

## **Article 5**

### ***Principles Governing Operation of the Agreed Services***

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to operate the agreed services on the specified routes.

2. The capacity to be provided and the frequency of services to be operated by the designated airline(s) of each Party shall be agreed between the aeronautical authorities of both Parties.

3. Any increase in the capacity to be provided and the frequency of services to be operated by the designated airlines of either Party shall be subject to agreement between the aeronautical authorities of both Parties. Pending such agreement or settlement, the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.

4. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of each Party shall be entitled to operate any number of all-cargo services between each other's territory with any type of aircraft with full 3<sup>rd</sup>, 4<sup>th</sup> and 5<sup>th</sup> freedom traffic rights regardless of the points specified in the route schedule annexed to this Agreement. Such all-cargo services may also be operated under co-operative marketing arrangements such as code sharing, blocked space, etc. with any other airline(s), including airlines of third countries.

## **Article 6**

### ***Certificates of Airworthiness and Competency***

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered valid by one Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services provided always that such certificates or licenses were issued, or rendered valid, pursuant to and in conformity with the minimum standards established under the Convention.

2. Each Party, reserves the right, however, to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Party.

3. If the privileges or conditions of the licenses or certificates issued or rendered valid by one Party permit a difference from the standards established under the Convention, whether or not such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authority of the other Party may, without prejudice to the rights of the first Party under Article 10 (Safety), request consultations with the aeronautical authority of the other Party in accordance with Article 18 (Consultations), with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4 (Revocation or Suspension of Operating Authorisation) of this Agreement.

### **Article 7**

#### ***Application of Laws***

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and procedures relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the designated airlines of the other Party.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and procedures relating to the admission into or departure from its territory of passengers, baggage, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, currency, health, sanitary 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 over a designated airline of the other Party engaged in similar international air services in the application of the laws and regulations and procedures provided for in this Article.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Party and not leaving areas of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence, air piracy, narcotics control be subject to no more than a simplified control. Such baggage and cargo shall be exempt from customs duties, excise taxes and other similar national and/or local fees and charges.

### **Article 8**

#### ***User Charges***

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities of each Party on the designated airline(s) of the other Party shall be just, reasonable, non-discriminatory, and equitably apportioned among all categories of users. Such user charges shall be assessed on the designated airline(s) of the other Party on terms not

less favourable than the terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the designated airline(s) of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities of providing the appropriate 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 in its territory and the designated airline(s) using the services and facilities. Each Party shall encourage the competent charging authorities and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate and transparent review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles stated in paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in the user charges to enable the users to express their views before changes are implemented.

4. Neither party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 19 (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 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 9**

### ***Customs Duties and Charges***

1. Each Party shall, on the principle of reciprocity, exempt the designated airline(s) of the other Party to the fullest extent possible under its national law from customs duties, excise taxes, inspection fees and other duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale or to be used solely in connection with the operation or servicing of aircraft) and other items such as printed ticket stock, air waybills, staff uniforms and any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by the designated airline(s).

2. The exemptions under this Article shall be granted only if the items referred to in paragraph (1) are:

- (a) introduced into the territory of one Party by or on behalf of the designated airline(s) of the other Party;
- (b) retained on board aircraft of the designated airline(s) of one Party upon arrival in and until leaving the territory of the other Party; or
- (c) taken on board aircraft of the designated airline(s) of one Party in the territory of the other Party for use in operating the agreed services.

3. The exemptions under this Article shall apply regardless of the fact whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Party.

4. The regular airborne equipment, as well as the materials, stores and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline(s) of either Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that Party. In such a case such items shall enjoy the exemptions provided for in paragraph (1) of this Article, provided that they may be required to be placed under supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the customs regulations.

5. The exemptions provided for in this Article shall also be available in situations where the designated airlines of either Party have entered into arrangements with another airline(s), for the loan or transfer in the territory of the other Party, of the regular equipment and other items referred to in paragraph (1) of this Article, provided that that other airline enjoys the same exemption(s) from that other Party.

## **Article 10**

### **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 airline(s). Such consultations shall take place within 30 days of the request or any longer period as may be agreed between the Parties.

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 airline(s) 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 authorization of an airline(s) designated by the other Party in the event the other Party does not take appropriate corrective action within 30 days.

4. It is agreed that any aircraft operated by an airline of one Party on services to or from the territory of the other Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

5. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

- Serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
- Serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention;

the Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

6. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by an airline of one Party in accordance with paragraph (4) of this Article is denied by a representative of that airline, the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (5) of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

7. Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Party immediately in the event the first Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

8. Any action by one Party in accordance with paragraphs (3) or (7) of this Article shall be discontinued once the basis for taking that action ceases to exist.

## Article 11

### *Aviation Security*

1. In accordance with their rights and obligations under international law, both 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 any other Convention on aviation security to which both Parties become members.
2. Upon request, both 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. Both 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 that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above applied by the other Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Party. In addition, each Party agrees to take adequate measures to protect the aircraft and to inspect their passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, cargo and aircraft stores prior to boarding or loading. Each Party also agrees to 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, both 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 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation of the designated airline(s) of that Party. When required

by an emergency, either Party may take interim action prior to the expiry of 15 days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Party with the security provisions of this Article.

## Article 12

### *Commercial Opportunities*

1. The airline(s) of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for promotion and sale of air services and other ancillary products and facilities required for the provision of air services.
2. The airline(s) 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 of air services and other ancillary products and facilities. Such staff requirements may, at the option of the airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organization or company operating in the territory of the other Party and authorised to perform such services in the territory of such other Party.
3. Any airline of each Party may engage in the sale of air services and its ancillary products, services and facilities in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents. For this purpose, the airline shall have the right to use its own transportation documents and any person shall be free to purchase such transportation and its ancillary products, services and facilities in the currency of that territory or in freely convertible currencies.
4. The airline(s) of each Party shall have the right to convert and transfer freely in any convertible currency, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed earned by such airlines in connection with the sale of air transportation, sale of other ancillary products, services and facilities as well as commercial interest earned on such revenues (including interest earned on deposits awaiting transfer). Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the airline makes the initial application for remittance.
5. The airline(s) of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchase of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airline(s) of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies in accordance with the national regulations of the other Party.
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 consistent with the purposes of this Agreement. If a Party imposes restrictions on the transfer of local revenues in excess of sums locally disbursed by the designated airlines

of the other Party, the latter shall have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airlines of the first Party.

### Article 13

#### *Co-operative Marketing Arrangements*

1. When operating or holding out the agreed services on the specified routes whether as the operating or marketing airline, the designated airline(s) of each Party may enter into co-operative marketing arrangements, such as code-share, block space or any other joint venture arrangement, with
  - (a) the designated airline(s) of the same Party; or
  - (b) the designated airline(s) of the other Party.
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 arrangements shall hold the underlying traffic rights including the 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. In addition to the operating airline(s), the aeronautical authorities of each side 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.
6. 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.
7. Before providing code sharing services, the code sharing partners shall agree as to which party shall be responsible in respect of the liability and on consumer related matters, security, safety and facilitation. The agreement setting out these terms shall be filed with both aeronautical authorities before implementation of the code share arrangements.

## Article 14

### *Intermodal Services*

The designated airline(s) of each Party shall be permitted to employ, in connection with air transport of passengers and cargo, any intermodal transport to or from any point in the territory of the other Party. Such airline(s) may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code share, with other carriers. The intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and intermodal transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of such transportation.

## Article 15

### *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 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 30 days in advance for each IATA scheduling season and also as and when any changes are to be introduced regarding operation of the agreed services. In special cases when ad hoc changes are suddenly warranted and requested by the designated airline(s) this advance notice period may be waived.

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 Article are being duly observed.

## Article 16

### *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 30 days following the month to which they relate.

## Article 17

### *Tariff*

1. The tariffs in respect of the agreed services operated by the designated airline(s) of each Party shall be established by each designated airline based upon its commercial considerations in the market place at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operation and reasonable profit.

2. The tariffs established under paragraph (1) shall not be required to be filed by the designated airline(s) of one Party with the aeronautical authorities of the other Party.
3. Notwithstanding the foregoing, each Party shall have the right to intervene so as to:
  - (a) prevent tariffs whose application constitutes anti-competitive behavior which has or is likely to or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a route;
  - (b) protect consumers from tariffs that are excessive or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
  - (c) protect airlines from tariffs that are predatory or artificially low.
4. For the purposes set out in paragraph (3) of this Article, the designated airline(s) of each Party may be required to provide to the aeronautical authorities of the other Party information relating to the establishment of the tariffs.
5. If a Party believes that a tariff proposed to be charged by a designated airline of the other Party is inconsistent with considerations set forth in paragraph (3) of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request. If the Parties reach agreement with respect to a tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the previously existing tariff shall continue in effect.

## **Article 18**

### ***Consultations***

1. Either Party may, at any time, make a request in writing for consultation on the interpretation, application, implementation or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.
2. Unless otherwise agreed by the Parties, such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of 60 days from the date on which the other Party receives the request.

## **Article 19**

### ***Settlement of Disputes***

1. Any dispute arising under this Agreement that is not resolved by formal consultations may be referred, by agreement of the Parties, to some person or body for

decision. 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.

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

(a) Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 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 clause (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 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the senior most Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. In the event that either the President or the senior most qualified Vice President appoints the third arbitrator under this paragraph, that third arbitrator shall not be a national of either of the Parties.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own rules of procedure. 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 15 days after the tribunal is fully constituted.

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

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 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.

6. Either Party may make a request for clarification on the decision within 15 days after it has been rendered and the clarification shall be issued within 15 days of such request.

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

8. 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 procedure set out in clause (b) of paragraph (2) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

**Article 20**

***Amendment***

1. This Agreement may be amended by written agreement of the Parties.
2. Any amendment so agreed shall enter into force after the Parties have notified each other in writing that their respective requirements for the entry into force of the amendment have been met.
3. Notwithstanding paragraph (2), the Parties may agree to give immediate effect to an amendment to the Annex to this Agreement.

**Article 21**

***Multilateral Agreements***

1. In implementing this Agreement, the Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.
2. 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.

**Article 22**

***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 terminate at midnight at the place of receipt of the notice immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

**Article 23**

***Registration with ICAO***

This Agreement and all amendments thereto other than amendments to the Annex shall be registered, upon signature, with the International Civil Aviation Organization.



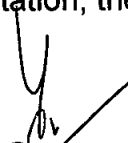
**Article 24**

***Entry into Force***

This Agreement shall enter into force on 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, and may be provisionally made effective from the date it has been agreed upon and initialled.

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

DONE at NEW DELHI this 07<sup>th</sup> day of January 2014 (month and year) in duplicate, in the English language, which shall be the authentic text. Translation of the Agreement into Hindi and Arabic languages shall be prepared and shall be considered equally authentic when agreed upon by an exchange of diplomatic notes that confirm their conformity with the English language text. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

  
For the Government of  
the Republic of India

  
For the Government of the United  
Arab Emirates

**ANNEX**

**Route Schedule**

**PART 1**

**Section I**

Routes for the airlines designated by the Government of the United Arab Emirates

<b>Points of Origin</b>	<b>Intermediate Points</b>	<b>Points in India</b>	<b>Beyond Points</b>
Points in Abu Dhabi	Any point without 5 <sup>th</sup> freedom traffic rights	Mumbai, Delhi, Thiruvananthapuram, Kochi, Chennai, Kozhikode, Jaipur and Kolkata	Any point without 5 <sup>th</sup> freedom traffic rights

**Section II**

Routes for the airlines designated by the Government of India

<b>Points of Origin</b>	<b>Intermediate Points</b>	<b>Points in United Arab Emirates</b>	<b>Beyond Points</b>
Points in India	Any point in Asia (including intra-Gulf) with 5 <sup>th</sup> freedom traffic rights	Abu Dhabi Al-Ain	Any point in North America, Europe (including UK), Asia (including intra-Gulf) and Africa with 5 <sup>th</sup> freedom traffic rights.

**Section III**

Two or more points in the territory of one Party shall not be served on the same flight by the designated airline(s) of the other Party.

**ANNEX (cont'd)**

**PART 2**

**Section I**

Routes for the airlines designated by the Government of the United Arab Emirates

<b>Points of Origin</b>	<b>Intermediate Points</b>	<b>Points in India</b>	<b>Beyond Points</b>
Dubai	Any point without 5 <sup>th</sup> freedom traffic rights	Mumbai, Delhi, Chennai, Kolkata, Kochi, Hyderabad, Thiruvananthapuram, Bangalore, Ahmedabad, Kozhikode	Any point without 5 <sup>th</sup> freedom traffic rights

**Section II**

Routes for the airlines designated by the Government of India

<b>Points of Origin</b>	<b>Intermediate Points</b>	<b>Points in United Arab Emirates</b>	<b>Beyond Points</b>
Points in India	Any point with 5 <sup>th</sup> freedom traffic rights	Dubai	Any point with 5 <sup>th</sup> freedom traffic rights.

**Section III**

Two or more points in the territory of one Party shall not be served on the same flight by the designated airline(s) of the other Party.

**ANNEX (cont'd)**

**PART 3**

**Section I**

Routes for the airlines designated by the Government of the United Arab Emirates

<b>Points of Origin</b>	<b>Intermediate Points</b>	<b>Points in India</b>	<b>Beyond Points</b>
Sharjah	Any point without 5 <sup>th</sup> freedom traffic rights	Mumbai, Nagpur, Kochi, Jaipur, Thiruvananthapuram, Chennai, Ahmedabad, Bangalore, Coimbatore, Delhi, Kozhikode	Any point without 5 <sup>th</sup> freedom traffic rights

**Section II**

Routes for the airlines designated by the Government of India

<b>Points of Origin</b>	<b>Intermediate Points</b>	<b>Points in United Arab Emirates</b>	<b>Beyond Points</b>
Points in India	Any point in Asia (including intra-Gulf) with 5 <sup>th</sup> freedom traffic rights	Sharjah	Any point in North America, Europe (including UK), Asia (including intra-Gulf) and Africa with 5 <sup>th</sup> freedom traffic rights.

**Section III**

Two or more points in the territory of one Party shall not be served on the same flight by the designated airline(s) of the other Party.

**ANNEX (cont'd)**

**PART 4**

**Section I**

Routes for the airlines designated by the Government of the United Arab Emirates

<b>Points of Origin</b>	<b>Intermediate Points</b>	<b>Points in India</b>	<b>Beyond Points</b>
Ras-al-Khaimah	Any point without 5 <sup>th</sup> freedom traffic rights	Any one point out of Kochi, Thiruvananthapuram and Kozhikode	Any point without 5 <sup>th</sup> freedom traffic rights

**Section II**

Routes for the airlines designated by the Government of India

<b>Points of Origin</b>	<b>Intermediate Points</b>	<b>Points in United Arab Emirates</b>	<b>Beyond Points</b>
Points in India	Any point with 5 <sup>th</sup> freedom traffic rights	Ras-al- Khaimah	Any point with 5 <sup>th</sup> freedom traffic rights.

**Section III**

Two or more points in the territory of one Party shall not be served on the same flight by the designated airline(s) of the other Party.

**भारत गणराज्य सरकार**  
**और**  
**संयुक्त अरब अमीरात सरकार**  
**के बीच**  
**हवाई सेवा करार**

भारत गणराज्य की सरकार तथा संयुक्त अरब अमीरात की सरकार जिन्हें तत्पश्चात 'पक्ष' कहा गया है;

जो 07 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय से संबंधित पक्ष है;

जो अपने-अपने राज्यक्षेत्रों के बीच अंतर्राष्ट्रीय विमानन सेवाएं चलाने की इच्छुक हैं;

जो एयरलाइनों के बीच प्रतिस्पर्धा के आधार पर एक अंतर्राष्ट्रीय विमानन प्रणाली को प्रोत्साहित करने के इच्छुक हैं।

जो अंतर्राष्ट्रीयविमान 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 परिसंपत्तियों की सुरक्षा प्रभावित होती हो जिसे विमान परिवहन के प्रचालन पर प्रतिकूल रूप से प्रभाव पड़ता हो, तथा जिससे जनता के मन के नागर विमानन की सुरक्षा के प्रति विश्वास में कमी आती हो;

निम्न प्रकार से सहमत हुए हैं:-

#### अनुच्छेद-1

#### परिभाषा

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

1. प्रत्येक पक्ष के लिए "वैमानिकी प्राधिकारी" का आशय समय समय पर एक पक्ष दूसरे पक्ष को समय-समय पर लिखित रूप में यथा अधिसूचित प्राधिकारी या प्राधिकारियों से है।
2. 'करार' का आशय इस 'करार' इसके अनुबंध तथा इसमें किए गए किसी भी संशोधन से है;
3. 'अभिसमय' का आशय 7 दिसंबर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत अंतर्राष्ट्रीय 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 किसी भी संशोधन को अपनाया गया है;
4. "हवाई सेवा", अंतर्राष्ट्रीय हवाई सेवा, 'एयरलाइन' और "गैर-यातायात प्रयोजनों के लिए रूकना" का अर्थ वही होगा जो अभिसमय के अनुच्छेद 90 में इन्हें प्रदान किया गया है।
5. "नामित एयरलाइन" का आशय इस करार के अनुच्छेद 3 (पदमिधान और प्राधिकार) के अनुसार नामित ओर प्राधिकृत एयरलाइनों से है।

6. 'टैरिफ' का आशय यात्रियों (और उनके सामान) के वहन और/अथवा कार्गो (डाक को छोड़कर) एयरलाइनों द्वारा वसूले 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;
7. "राज्यक्षेत्र" का आशय वही होगा जो अभिसमय के अनुच्छेद 2 में दिया गया है; और
8. "प्रयोक्ता प्रभार" का आशय हवाईअड्डे, हवाई दिक्चालन या विमानन सुरक्षा सुविधाओं या सेवाओं, जिनमें विमानों, उनके कर्मियों, यात्रियों, सामान और कार्गो से संबंधित सेवाएं और सुविधाएं भी शामिल हैं, के प्रावधान के लिए एयरलाइनों पर लगाए गए प्रभार से है।

### अनुच्छेद-2

#### अधिकारों की मंजूरी

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष को इस करार में अनुबंध में उपयुक्त रूप से विनिर्दिष्ट मार्गों पर अनुसूचित अंतर्राष्ट्रीय सेवाओं की स्थापना के प्रयोजन के लिए इस करार को निर्दिष्ट अधिकार प्रदान करेगा। इस प्रकार की सेवाओं और मार्गों को एतदपश्चात् क्रमशः "सहमत सेवाएं" तथा "विनिर्दिष्ट" मार्ग कहा गया है।
2. इस करार के प्रावधानों के अनुसार प्रत्येकसंविदाकारी पक्ष द्वारा नामित एयरलाइन (विमान कंपनी) (कंपनियों) 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 रुकने का अधिकार; और
  - (ग) विनिर्दिष्ट मार्ग पर सहमत सेवाओं का प्रचालन करते समय, प्रत्येक द्वारा नामित विमान कंपनी (कंपनियों) को इस करार के अनुबंध में मार्गों के लिए वर्णित स्थान (स्थानों) पर अन्य पक्षों के राज्यक्षेत्र में डाक सहित यात्रियों तथा कार्गो में अंतर्राष्ट्रीय यातायात अलग से अथवा संयुक्त रूप से उतारने तथा चढ़ाने का अधिकार होगा;
3. इस करार के अनुच्छेद 3 के अधीन उन नामित एयरलाइन से अलग, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की एयरलाइनों विमान कंपनी (कंपनियों) 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) की किसी भी बात का अर्थ यह नहीं माना जाएगा कि एक संविदाकारी पक्ष की नामित द्वारा आय संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र 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।



5. यदि विशिष्ट और असामान्य परिस्थितियों के कारण एक पक्ष की नामित एयरलाइन अपने सामान्य मार्ग पर सेवा प्रचालित नहीं कर पाती तो दूसरा पक्ष, दोनों विमान कंपनी (कंपनियों) पक्षों द्वारा पारस्परिक रूप से नियति मार्गों के समुचित अस्थाई प्रबंध के जरिए ऐसा का सतत प्रचालन सुगम बनाने के लिए सर्वोत्तम प्रयास करेगा।

6. नामित एयरलाइनों को, पक्षों द्वारा गैर-पक्षपातपूर्ण आधार पर मुहैया कराया जाए हवाई मार्गों, हवाईअड्डों और अन्य सुविधाओं का उपयोग करने का अधिकार होगा।

### अनुच्छेद-3

#### पदाभिधान तथा प्राधिकार

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्षकार को करार की गई सेवाएं प्रचालित करने के प्रयोजन के लिए एयरलाइन या एयरलाइनों को अभिहित करने या किसी एयरलाइनों के पदाभिधान को वापस लेने या पहले से अभिहित किसी एयरलाइन के स्थान पर किसी अन्य एयरलाइन को प्रतिस्थापित करने का अधिकार होगा। ऐसा पदाभिधान लिखित में प्रभावी होगा और उसे राजनयिक चैनलों के माध्यम से संविदाकारी पक्षकार को पारेषित किया जाएगा।

2. प्रचालन प्राधिकार तथा तकनीकी अनुमति के लिए निर्धारित फार्म तथा तरीके से नामित विमान कंपनी से इस प्रकार का नामन तथा आवेदन प्राप्त होने पर, अन्य संविदाकारी पक्ष न्यूनतम देरी किए बिना उपयुक्त प्राधिकार तथा अनुमति की स्वीकृति देगी बशर्त 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 कंपनी कानूनों, विनियमों तथा नियमों की भांति विमान कंपनी को पूरा करने में अर्हता प्राप्त है जो आवेदनों/आवेदनों पर विचार करने वाले पक्ष द्वारा अंतर्राष्ट्रीय विमान सेवाओं के प्रचालन के लिए जो सामान्यतया लागू नियमों और विनियमों के अनुरूप हो;

(ग) एयरलाइन को नामित करने वाला पक्ष अनुच्छेद 10 (संरक्षा) तथा अनुच्छेद 11 (विमानन संरक्षा) में निर्धारित मानकों का रख-रखाव तथा प्रशासन कर रहा हो।

#### अनुच्छेद-4

##### प्रचालनिक प्राधिकार का प्रतिसंहरण या निलंबन

1. दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष, अन्य संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित एयरलाइन के प्रचालन का प्राधिकार अथवा तकनीकी अनुमति पर रोक, निलंबन 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 7 (कानूनों की प्रयोज्यता) मतर्णित कानूनों, विनियमों और नियमों का पालन करने में असफल रहता है;
- (ग) अन्य संविदाकारी पक्ष इस करार के अनुच्छेद 10 (संरक्षा) में निर्धारित मानकों का रखरखाव और प्रशासन नहीं कर रहा है।

2. जब तक इस अनुच्छेद के पैरा (1) के उप पैराग्राफ (ख) अथवा (ग) के साथ और आगे अतिलघन को ओर 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 11 (विमानन संरक्षा ) के प्रावधानों के अनुसार अन्य संविदाकारी पक्ष की एयरलाइन अथवा एयरलाइनों के प्रचालन प्राधिकार अथवा तकनीकी अनुमति पर रोक, प्रतिसंहरण सीमा या शर्तें लगाने के अधिकार को सीमित नहीं करता।

#### अनुच्छेद- 5

##### सहमत सेवाओं के प्रचालन को शासित करने वाले सिद्धांत

1. दोनों पक्षों की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) के लिए अपने-अपनेराज्य क्षेत्रों के बीच विनिर्दिष्ट मार्गों पर सहमत सेवाएं प्रचालित करने का निष्पक्ष तथा समान अवसर होगा।
2. प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) द्वारा प्रचालित की जाने वाली सेवाओं की आवृत्ति और मुहैया कराई जाने वाली क्षमता पर दोनों पक्षों के वैमानिक प्राधिकारियों द्वारा सहमति दी जाएगी।
3. प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) द्वारा प्रचालित की जाने वाली सेवाओं की आवृत्ति और मुहैया कराई जाने वाली क्षमता में कोई भी वृद्धि दोनों पक्षों के वैमानिक प्राधिकारियों के बीच करार के अध्यक्षीन होगी। ऐसे करार या समाधान के लंबित रहते, पहले से लागू क्षमता और आवृत्ति संबंधी पात्रताएं लागू रहेंगी।

4. पूर्ववर्ती पैराओं के बावजूद, प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइनें पूर्ण तृतीय, चतुर्थ और पंचम अधिकारों के साथ किसी भी श्रेणी के विमानों के साथ एक दूसरे के राज्य क्षेत्र के बीच कितनी भी संख्या ऑल-कार्गो सेवाएं प्रचालित करने की हकदार होंगी, जिसका इस करार के साथ संलग्न मार्ग अनुसूची में विनिर्दिष्ट बिंदुओं से कोई संबंध नहीं है। ऐसी ऑल-कार्गो सेवाएं तीसरे देश की एयरलाइनों सहित किसी भी अन्य एयरलाइन (एयरलाइनों) के साथ कोड शेयरिंग, ब्लॉकड स्पेस आदि जैसी सहकारी विपणन व्यवस्थाओं के अधीन भी प्रचालित की जा सकती हैं।

### अनुच्छेद 6

#### उड़नयोग्यता और सक्षमता प्रमाणपत्र

1. एक पक्ष द्वारा जारी किए गए या वैध हटाए गए और अभी भी लागू उड़न योग्यता प्रमाणपत्र सक्षमता प्रमाणपत्र या लाइसेंस सहमत सेवाओं के प्रचालन के लिए अन्य संविदाकारी पक्ष द्वारा मान्य माने जाएंगे। किंतु सदैव शर्त यह है कि ऐसे प्रमाणपत्र या लाइसेंस अभिसमय के अधीन स्था मानदण्डों के अनुसरण में और अनुरूप जारी या वैध करार दिए गए हों।
2. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष, अपने स्वयं के राज्य क्षेत्र के अधीन उड़ानों के लिए, अन्य संविदाकारी पक्ष द्वारा अपने राष्ट्रिकों को जारी लाइसेंस और सक्षमता प्रमाणपत्रों अथवा लाइसेंसों की वैधता को नम मानने का अधिकार सुरक्षित है।
3. यदि एक पक्ष द्वारा जारी या वैध ठहराए गए लाइसेंसों या प्रमाणपत्रों के विशेषाधिकार या शर्तें अभिसमय के अधीन स्थापित मानदंडों से भिन्नता की अनुमति देते हों, चाहे ऐसी भिन्नताएं अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन में फाइल किए गए हों या नहीं, तो अन्य पक्ष के वैमानिक प्राधिकारी, अनुच्छेद 10 (संरक्षा) के अधीन प्रथम पक्ष के अधिकारों के प्रति किसी भेदभाव के बिना, स्वयं को यह संतुष्ट करनेके लिए कि यह परिपाटी उन्हें स्वीकार्य है, अनुच्छेद (18) के अनुसार अन्य पक्ष के वैमानिक प्राधिकारी के साथ परामर्शों का अनुरोध करेंगे। संतोषजनक समझौते पर पहुँचने में विफलता से इस करार के अनुच्छेद 4 (प्रचालनिक प्राधिकार का प्रतिसंहरण या निलंबन) को लागू करने के आधार बन जाएंगे।

### अनुच्छेद-7

#### 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 राज्यक्षेत्र में प्रवेश, इसके अंदर रहने तथा प्रस्थान करते समय, इसके राज्य क्षेत्र से यात्रियों, कर्मिंदल 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, कर्मिंदल अथवा कार्गो द्वारा उनकी ओर से तदनु रूप अनुपालन सुनिश्चित किया जाएगा।
3. दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष आव्रजन, संगरोध तथा इसी प्रकार के विनियमों को लागू करने में इसी प्रकार की अंतर्राष्ट्रीय विमान सेवाओं के प्रचालन में लगी हुई अन्य संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी किसी अन्य एयरलाइंस अथवा अपनी स्वयं की एयरलाइंस को कोई अग्रता प्रदान नहीं करेगा।
4. किसी पक्ष के राज्य क्षेत्र में सीधे ट्रांजिट में आने वाले और ऐसे प्रयोजन के लिए आरक्षित हवाईअड्डे को छोड़कर न जाने वाले यात्री, बैगेज तथा कार्गो-हिंसा विमान में डकैती के विरुद्ध सुरक्षा उपायों, नारकोटिक्स कंट्रोल को छोड़कर अधिक से अधिक साधारण नियंत्रण के अध्यक्षीन रहेंगे। ऐसे यात्रियों और कार्गो को सीमा शुल्कों, आबकारी करों और ऐसे ही अन्य राष्ट्रीय और/या स्थानीय शुल्कों व प्रभावों से छूट प्राप्त होगी।

## अनुच्छेद- 8

### 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 दिक्चालन 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 पश्चात् 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 प्रभागों में परिवर्तनों के किसी प्रस्ताव के औचित्यपूर्ण नोटिस प्रदान करें जिससे कि प्रयोक्ता परिवर्तनों के कार्यान्वित होने से पहले अपने मत व्यक्त कर सकें।

4. कोई भी पक्ष, अनुच्छेद 19 (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-9

#### सीमा शुल्क तथा प्रभार

1. प्रत्येक पक्ष, पारस्परिकता के आधार पर, दूसरे पक्ष की नामित एयरलाइनों को नियमित विमान उपस्कर, ईंधन, स्नेहकों, उपभोज्य तकनीकी आपूर्तियों, स्पेयर पार्टज जिनमें इंजन शामिल हैं, तथा विमान भंडार (जिसमें भोजन, पेय तथा शराब, तम्बाकू जैसी मर्दें और अन्य उत्पाद शामिल हैं, जो केवल विमान के प्रचालन या सर्विसिंग के संबंध में बिक्री या प्रयुक्त किए जाने के लिए अभिप्रेत हैं, किन्तु इन तक सीमित नहीं है) और अन्य मर्दों, जैसे मुद्रित टिकट स्टॉक, एयर वे बिल, स्टाफ यूनीफॉर्म और अन्य कोई मुद्रित सामग्री जिस पर कंपनी का निशान हो और नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) द्वारा निःशुल्क वितरित की जाने वाली सामान्य प्रकाशन सामग्री पर अन्य पक्ष द्वारा पारस्परिकता के आधार पर अपने कानूनों के अंतर्गत कस्टम शुल्कों, आककारी करों, निरीक्षण शुल्कों तथा ऐसे ही शुल्कों तथा प्रभारों, से पूर्व संभव सीमा तक छूट प्रदान की जाएगी।

2. इस अनुच्छेद के अधीन छूटें केवल तब प्रदान की जाएंगी यदि पैरा (1) में संदर्भित मर्दें:

- (क) एक पक्ष के राज्यक्षेत्र में अन्य पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) द्वारा या इनकी ओर से लाई गई हों;
- (ख) एक पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) के विमान में अन्य पक्ष के राज्यक्षेत्र में पहुँचने और राज्यक्षेत्र को छोड़ने तक रखी गई हों; या
- (ग) एक पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) के विमान में अन्य पक्ष के राज्यक्षेत्र में सहमत सेवाएं प्रचालित करने में इस्तेमाल के लिए रखी गई हों।

3. इस अनुच्छेद के अधीन छूटों का इस तथ्य से कोई संबंध नहीं होगा कि ऐसी मर्दें छूट प्रदान किए जाने वाले पक्ष के राज्यक्षेत्र के भीतर प्रयुक्त की गई हों या इनका पूरी तरह उपभोग किया गया हो, बशर्ते ऐसी मर्दों का स्वामित्व उक्त पक्ष के राज्यक्षेत्र में स्थानांतरित न किया गया हो।
4. किसी भी पक्ष की नामित एयरलाइन(एयरलाइनों) के विमानों में सामान्यतः नियमित उड़ानगत उपस्कर के साथ साथ सामग्री, भंडार सामग्री और आपूर्तियां, अन्य पक्ष के राज्यक्षेत्र में उस पक्ष के सीमाशुल्क प्राधिकारियों के अनुमोदन से ही उतारी जा सकती हैं। ऐसी स्थिति में ऐसी मर्दों को इस अनुच्छेद के पैरा (1) में प्रदान की गई छूटें प्राप्त होंगी, बशर्ते इन्हें उतने समय तक उक्त प्राधिकारियों के पर्यवेक्षण में रखा जाना अपेक्षित हो जितने समय में उन्हें सीमाशुल्क विनियमों के अनुसार पुनः निर्यात किया गया हो या अन्यथा निपटान किया गया हो।
5. इस अनुच्छेद में मुहैया कराई गई छूटें उन स्थितियों में भी उपलब्ध होंगी जहां किसी भी पक्ष की नामित एयरलाइनों ने, इस अनुच्छेद के पैरा (1) में संदर्भित नियमित उपस्कर या अन्य मर्दों का अन्य पक्ष के राज्यक्षेत्र में हस्तांतरण के लिए, किसी अन्य एयरलाइन के साथ व्यवस्थाएं की हों, बशर्ते उस अन्य एयरलाइन को भी अन्य पक्ष की ओर से समान छूट (छूटें) हासिल हों।

### अनुच्छेद 10

#### संरक्षा

1. दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष वैमानिकी सुविधाओं, विमान कर्मी, विमान और नामित एयरलाइन के प्रचालन से संबंधित अन्य पक्ष द्वारा नामित एयरलाइन के संबंध में अनुरक्षित संरक्षा मानकों से संबंधित परामर्श करने का अनुरोध कर सकता है। ऐसे परामर्श अनुरोध किए जाने के 30 दिन या पक्षों के बीच सहमत किसी और अधिक अवधि के भीतर किए जाएंगे।
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 निलंबन अथवा सीमित करने का अधिकार होगा यदि अन्य संविदाकारी पक्ष 30 दिनों के भीतर उपयुक्त निवारक कार्रवाई नहीं करता है।

4. इस पर सहमति प्रदान की जाती है कि एक पक्ष की किसी एयरलाइन द्वारा अन्य पक्ष के राज्यक्षेत्र के लिए या से सेवाओं पर प्रचालित कोई भी विमान, अन्य पक्ष के प्राधिकृत प्रतिनिधियों द्वारा जांच के अधीन होगा, ताकि विमान और कर्मीदल दोनों के दस्तावेजों और विमान की प्रत्यक्ष स्थिति और इसके उपस्कर के वैधता की जांच (इस अनुच्छेद में "रैंप निरीक्षण") की जा सके, बशर्ते इसके परिणामस्वरूप कोई अनुचित विलंब न हो।

5. यदि रैंप निरीक्षण या निरीक्षणों की श्रृंखला निम्न को उत्पन्न करती हो:

- ऐसी गंभीर चिंताएं कि कोई विमान या विमान का प्रचालन अभिसमय के अनुसरण में उस समय स्थापित न्यूनतम मानदंडों का अनुपालन नहीं कर रहा है; या
- ऐसी गंभीर चिंताएं कि अभिसमय के अनुसरण में उस समय स्थापित न्यूनतम संरक्षा मानदंडों के प्रभावी अनुरक्षण और प्रशासन की कमी है;

तो निरीक्षण करने वाला पक्ष, अभिसमय के अनुच्छेद 33 के उद्देश्य से, यह निष्कर्ष निकालने के लिए स्वतंत्र होगा कि जिन अपेक्षाओं के अधीन उस विमान के संबंध में या उस विमान के कर्मीदल के संबंध में प्रमाणपत्र या लाइसेंस जारी किया गया है या वैध ठहराया गया है या जिन अपेक्षाओं के अधीन वह विमान प्रचालित हो रहा है, वे अभिसमय के अनुसरण में उस समय स्थापित न्यूनतम मानदंडों के समान या इनसे अधिक नहीं हैं।

6. इस अनुच्छेद के पैरा (4) के अनुसार एक पक्ष की किसी एयरलाइन द्वारा प्रचालित किसी विमान का रैंप निरीक्षण करने के उद्देश्य प्रवेश से उस विमान के प्रतिनिधि द्वारा मना किए जाने की स्थिति में, अन्य पक्ष इस अनुच्छेद के पैरा (5) में संदर्भित प्रकार की गंभीर चिंताओं का उत्पन्न होने का आशय निकालने के लिए और उस पैरा में संदर्भित निष्कर्ष निकालने के लिए स्वतंत्र होगा।

7. रैंप निरीक्षण, निरीक्षणों की श्रृंखला के परिणामस्वरूप या रैंप निरीक्षण से मना करने की स्थिति में, प्रत्येक पक्ष के पास अन्य पक्ष की किसी एयरलाइन या एयरलाइनों के प्रचालनिक प्राधिकार को निलंबित करने या परिवर्तित करने और यह निष्कर्ष निकालने का अधिकार आरक्षित होगा कि एयरलाइन प्रचालन की संरक्षा के लिए तुरंत कार्रवाई करना अनिवार्य है।

8. एक बार इस अनुच्छेद के पैरा (3) से (7) के अनुसार कार्रवाई करने का आधार समाप्त हो जाने के बाद, एक पक्ष द्वारा कोई भी कार्रवाई बंद कर दी जाएगी।

## अनुच्छेद-11

### 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 टोक्यों 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 सेवागत विमानपत्तनों पर हिंसा वाले विधि विरुद्ध कृत्यों के दमन हेतु अनुपूरक प्रोटोकॉल के साथ-साथ नागर विमानन की सुरक्षा से संबंधित ऐसी किसी भी अन्य अभिसमय तथा प्रोटोकॉल, जिसका पालन दोनों पक्ष करते हों, के अनुरूप कार्यवाई करेंगे।
2. अनुरोध किये जाने पर संविदाकारी पक्ष गैरकानूनी रूप से सिविल विमानों के अभिग्रहण किये जाने और ऐसे विमान, उसके यात्रियों, कर्मिकों, हवाईअड्डों और हवाई दिक्चालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध गैरकानूनी कृत्योंसे 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 नागत विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप उस सीमा तक कार्य करेंगे जहां तक वे इन पक्षों पर लागू होते हैं। वे अपने पंजीकृत विमान प्रचालकों या ऐसे विमान 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 पैराग्राफ (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, उसकी जांच करने के लिए प्रभावी उपाय किये गये हैं। प्रत्येक पक्ष किसी विशेष खतरे का मुकाबला करनेहेतु विशेष उपयुक्त सुरक्षा उपाय करने के लिए एक दूसरे पक्ष द्वारा किये गये अनुरोधों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार भी करेगा।



5. जब किसी सिविल विमान के गैरकानूनी अभिग्रहण का खतरा या इस प्रकार के खतरे की घटना घटती है या किसी ऐसे विमान, उसके यात्रियों और कर्मिकों, हवाईअड्डों और हवाई दिक्चालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध कोई गैरकानूनी कार्य किया जाता है तो पक्ष, इस प्रकार की घटनाओं अथवा उनके खतरे को तुरंत समाप्त करने के लिए संचार सुविधाएं प्रदान करके तथा अन्य उपयुक्त उपय 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 तुरंत परामर्श का अनुरोध कर सकते हैं। इस अनुरोध की तिथि से 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 आपात स्थिति में आवश्यकता होने पर एक पक्ष 15 दिनों के समाप्त होने से पहले अन्तरिम कार्रवाई कर सकता है। अन्य पक्ष द्वारा इस अनुच्छेद के सुरक्षा प्रावधानों का अनुपालन होने पर इस पैरा के अनुसार की गई कोई भी कार्रवाई बंद कर दी जाएगी।

## अनुच्छेद 12

### वाणिज्यिक अवसर

1. प्रत्येक पक्ष की एयरलाइन (एयरलाइनों) को हवाई सेवाओं, और हवाई सेवाओं के प्रावधान के लिए अपेक्षित अन्य सहायक उत्पादों और सुविधाओं के संवर्धन और बिक्री के लिए, अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में कार्यालय स्थापित करने का अधिकार होगा।
2. प्रत्येक पक्ष की एयरलाइन (एयरलाइनों), प्रवेश, आवास और रोजगार के संबंध में अन्य पक्ष के कानूनों और विनियमों के अनुसार, अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में हवाई सेवाओं और अन्य अनुषंगी उत्पादों और सुविधाओं के प्रावधान के लिए अपेक्षित प्रबंधकीय, बिक्री, तकनीकी, प्रचालनिक और अन्य विशेषज्ञ स्टाफ को लाने और अनुरक्षित करने की हकदार होगी। ऐसी स्टाफ संबंधी आवश्यकताओंको, एयरलाइन के विकल्प पर, किसी भी राष्ट्रीयता वाले अपने स्वयं के कर्मिकों द्वारा, या दूसरे पक्ष राज्यक्षेत्र में प्रचालन करने वाली किसी अन्य एयरलाइन, संगठन या कंपनी की सेवाओं का उपयोग करके, पूरा किया जा सकता है और इन्हें उस अन्य पक्ष के राज्यक्षेत्र में ये सेवाएं निष्पादित करने के लिए प्राधिकृत किया जा सकता है।
3. प्रत्येक पक्ष की कोई भी एयरलाइन अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में हवाई सेवाओं और अन्य अनुषंगी उत्पादों, सेवाओं और सुविधाओं की सीधी, या एयरलाइन के विवेकाधिकार पर, अपने एजेंटों के माध्यम से, बिक्री में संलिप्त हो सकती है। इस प्रयोजनार्थ, एयरलाइन को अपने पारवहन दस्तावेजों संबंधी दस्तावेजों का इस्तेमाल करने का अधिकार होगा और कोई भी व्यक्ति उस राज्यक्षेत्र की मुद्रा में या

स्वतंत्र रूप से परिवर्तनीय मुद्राओं में ऐसे पारवहन और इसके अनुषंगी उत्पादों, सेवाओं और सुविधाओं को क्रय करने के लिए स्वतंत्र होगा।

4. प्रत्येक पक्ष की एयरलाइन (एयरलाइनों) को हवाई पारवहन की बिक्री, अन्य अनुषंगी उत्पादों, सेवाओं और सुविधाओं की बिक्री के संबंध में ऐसी एयरलाइनों द्वारा अर्जित स्थानीय रूप से संवितरित धनराशियों के साथ साथ ऐसे राजस्वों पर अर्जित वाणिज्यिक ब्याज (जिसमें हस्तांतरण के लिए प्रतीक्षारत जमाराशियों पर अर्जित ब्याज भी शामिल है) की धनराशियों से अधिक स्थानीय राजस्वों को, मांग होने पर, किसी भी परिवर्तनीय मुद्रा में परिवर्तित और हस्तांतरित करने का अधिकार होगा। परिवर्तन और विप्रेषण की अनुमति, एयरलाइन द्वारा विप्रेषण के लिए प्रारंभिक आवेदन किए जाने की तारीख को चालू संव्यवहारों और विप्रेषण पर लागू विनिमय दर पर इसके संबंध में बिना किसी प्रतिबंध या कराधान के, तत्परतापूर्वक प्रदान की जाएगी।

5. प्रत्येक पक्ष की एयरलाइन (एयरलाइनों) को अन्य पक्ष के राज्यक्षेत्र में स्थानीय व्ययों, जिनमें इंधन की खरीद शामिल है, का भुगतान स्थानीय मुद्रा में करने की अनुमति होगी। प्रत्येक पक्ष की एयरलाइन (एयरलाइनों), अपने विवेकाधिकार पर, अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में ऐसे व्ययों का भुगतान अन्य पक्ष के राष्ट्रीय विनियमों के अनुसार, स्वतंत्र रूप से परिवर्तनीय मुद्रा में कर सकती हैं।

6. इस अनुच्छेद में विहित किसी भी बाद के बावजूद, इस अनुच्छेद के अधीन अधिकारों को प्रयोग इस करार के उद्देश्यों के अनुरूप प्रयोज्य घरेलू नियमों और विनियमों के अनुसार किया जाएगा। यदि एक पक्ष अन्य पक्ष की नामित एयरलाइनों द्वारा स्थानीय रूप से संवितरित धनराशियों से अधिक स्थानीय राजस्वों के हस्तांतरण पर प्रतिबंध लगाता है, तो दूसरे पक्ष को प्रथम पक्ष की नामित एयरलाइनों पर व्युत्क्रमिक प्रतिबंध लगाने का अधिकार होगा।

### अनुच्छेद 13

#### सहकारी विपणन व्यवस्थाएं

1. प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) निम्नलिखित के साथ सहकारी विपणन व्यवस्थाएं 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)

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

3. सहकारी सेवा विपणन व्यवस्थाओं में शामिल सभी विपणन एयरलाइनों के पास अंतर्निहित मार्ग अधिकार रहेंगे और ऐसी व्यवस्थाओं पर सामान्यतः लागू अपेक्षाओं को पूरा करेगी।
4. ऐसी व्यवस्थाओं 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. प्रचालनकर्ता एयरलाइन (एयरलाइनों) के अतिरिक्त, प्रत्येक पक्ष के वैमानिक 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।
6. 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।
7. कोड शेयरिंग सेवाएं मुहैया कराने से पहले, कोड शेयरिंग भागीदार इस बात पर सहमत होंगे कि कौन सा पक्ष देनदारी और उपभोक्ता संबंधी मामलों, सुरक्षा, संरक्षा और सरलीकरण के संबंध में उत्तरदायी होगा। इन शर्तों को निर्धारित करने वाला करार कोड शेयर करारों के कार्यान्वयन से पहले दोनों वैमानिकी प्राधिकारियों के समक्ष फाइल किया जाएगा।

#### अनुच्छेद 14

#### इंटरमोडल सेवाएं

1. प्रत्येक संविदाकार पक्षकार की अभिहित एयरलाइन (एयरलाइनों) को, यात्रियों तथा कार्गो के हवाई परिवहन के संबंध में, अन्य संविदाकारी पक्षकार की प्रादेशिक सीमा में, किसी स्थल के लिए या से कोई इंटरमोडल परिवहन चलाने की अनुमति होगी। ऐसी एयरलाइन (एयरलाइनों) अपने स्वयं के इंटरमोडल परिवहन चलाने या अन्य वाहकों के साथ कोड शेयर सहित अन्य प्रबंधों के माध्यम से इसे उपलब्ध कराने के विकल्प का चयन कर सकती हैं। इंटरमोडल सेवाएं संयुक्त हवाई और इंटरमोडल परिवहन के लिए सीधी सेवा के रूप में और एकल मूल्य पर प्रदान की जा सकेगी। परंतु यह तब जबकि यात्रियों और पोत स्वामियों के साथ-साथ ऐसे परिवहन के सेवा प्रदाताओं को सूचित कर दिया गया हो।

## अनुच्छेद 15

### 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 शीघ्रताशीघ्र अनुसूचियों को अनुमोदित करने का हर संभव प्रयास करेंगे।
2. प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) 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 16

### आंकड़ों का प्रावधान

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।

## अनुच्छेद 17

### टैरिफ

1. प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) द्वारा प्रचालित सहमत सेवाओं के संबंध में टैरिफ का निर्धारण प्रचालन की लागत और युक्तिसंगत लाभ सहित सभी संगत कारकों को महत्व देते हुए युक्तिसंगत स्तरों पर बाजार स्थल में अपने वाणिज्यिक लाभों के आधार पर प्रत्येक नामित एयरलाइन द्वारा किया जाएगा।
2. पैरा (1) के अंतर्गत निर्धारित टैरिफों को अन्य पक्ष के वैमानिक प्राधिकरणों के साथ एक पक्ष को नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) द्वारा पूरा किया जाना अपेक्षित नहीं है।

3. पूर्ववर्ती उपबंधों के बावजूद, प्रत्येक पक्ष अन्य पक्ष को निम्न के बारे में अधिसूचित करे:
- (क) ऐसे टैरिफ की रोकथाम, जिसके लागू होने से प्रतिस्पर्धा-रोधी व्यवहार उत्पन्न होता हो जिसका प्रभाव किसी प्रतिस्पर्धा के अधिकारों में कटौती अथवा किसी प्रतिस्पर्धा को किसी मार्ग से हटाए जाने के रूप में हो सकता हो,
  - (ख) उपभोक्ताओं की ऐसे मूल्यों से रक्षा जो किसी प्रभावशाली स्थिति के दुरुपयोग की वजह से अत्यधिक हों या प्रतिरोधक हों, तथा
  - (ग) एयरलाइनों की ऐसे मूल्यों से रक्षा जो नुकसानदायक हों अथवा कृत्रिम रूप से कम हों।
4. इस अनुच्छेद के पैरा (3) में दिए गए उद्देश्यों के लिए प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइनें, अनुरोध होने पर, दूसरे पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को ऐसे वैमानिकी प्राधिकारियों द्वारा विनिर्दिष्ट तरीके से टैरिफ की स्थापना से संबंधित सूचना उपलब्ध कराएंगी।
5. यदि एक पक्ष यह मानता है कि इस अनुच्छेद के पैरा (3) में निर्धारित किए गए उद्देश्यों के अनुसार दूसरे पक्ष की नामित एयरलाइन द्वारा वसूल किए जाने वाले प्रस्तावित टैरिफ सही प्रतीत होते हैं तो यह विचार विमर्श का अनुरोध कर सकता है। और जितनी जल्दी हो सके अपनी असहमति के कारणों को दूसरे पक्ष को अधिसूचित कर सकता है। इस प्रकार के विचार विमर्श अनुरोध के प्राप्त होने से 30 दिनों बाद नहीं किए सकेंगे। यदि पक्ष टैरिफ के संबंध में किसी समझौते पर पहुंच सकते हैं जिसके लिए असंतुष्ट होने का नोटिस दिया जा चुका है तो प्रत्येक पक्ष करार को प्रभावी बनाने के लिए बेहतर प्रयास करेगा। इस प्रकार के परस्पर करार के बिना पिछले वर्तमान टैरिफ आगे भी लागू होंगे।

### अनुच्छेद 18

#### परामर्श

1. कोई भी पक्ष, किसी भी समय, इस करार की व्याख्या, प्रयोज्यता, कार्यान्वयन या संशोधन या इस करार के अनुपालन के संबंध में परामर्श के लिए लिखित रूप में अनुरोध कर सकता है।
2. यदि पक्षों द्वारा अन्यथा सहमति न हो, तो ऐसे परामर्श, जो चर्चा या पत्राचार के जरिए हो सकते हैं, अन्य पक्ष द्वारा यह अनुरोध प्राप्त होने की तारीख से 60 दिनों की अवधि के भीतर आरंभ होंगे।

### अनुच्छेद 19

#### विवादों का निपटान

1. इस अनुच्छेद के तहत उत्पन्न होने वाला कोई भी विवाद, जिसे उपरोक्त औपचारिक प्रक्रियाओं द्वारा सुलझाया नहीं जा सका हो, तो ये विवाद 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 मध्यस्थ को प्रस्तुत किया जा सकता है।

2. मध्यस्थता एक निम्नानुसार गठित तीन मध्यस्थों के एक अभिकरण द्वारा की जाएगी:

क) मध्यस्थता के अनुरोध की प्राप्ति के बाद 30 दिन के भीतर, प्रत्येक पक्ष एक मध्यस्थ का नाम बताएगा। इन दो मध्यस्थों के नाम आने के बाद 60 दिन के भीतर, वे सहमति से एक तीसरे मध्यस्थ को नियुक्त करेंगे जो मध्यस्थता 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 (क) के अनुरूप तीसरे मध्यस्थ की नियुक्ति नहीं होती है, तो कोई भी पक्ष 30 दिनों के भीतर आवश्यक मध्यस्थ अथवा मध्यस्थों की नियुक्ति के लिए अंतर्राष्ट्रीय 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 नियुक्त करेगा। अध्यक्ष अथवा वरिष्ठतम उपाध्यक्ष द्वारा इस पैराके अंतर्गत तीसरे मध्यस्थ की नियुक्ति किए जाने की स्थिति में, उस तीसरे मध्यस्थ की राष्ट्रीयता किसी भी पक्ष की राष्ट्रीयता नहीं होगी।

3. अन्यथा सहमति होने की स्थिति को छोड़कर, मध्यस्थ अभिकरण इस करार के अनुरूप अपने अधिकार क्षेत्र की सीमाएं निर्धारित करेगा और अपने प्रक्रियागत नियम स्थापित करेगा। एक बार बन जाने के बाद, यह अभिकरण अपने अंतिम निर्णय के लंबित 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 मध्यस्थता के निश्चित मुद्दों तथा अनुसरित की जाने वाली विनिर्दिष्ट प्रक्रियाओं को निर्धारित करने के लिए एक बैठक की जाएगी।

4. अन्यथा सहमति होने को छोड़कर अथवा अभिकरण द्वारा यथा निर्देशित प्रत्येक पक्ष अभिकरण के पूरी तरह से गठित होने के समय के 45 दिनों के भीतर एक जापन प्रस्तुत करेगा। उत्तर 60 दिन बाद देय होंगे। अभिकरण किसी भी पक्ष के अनुरोध पर अथवा अपनी स्वयं की पहल पर उत्तरों के देय होने के बाद 15 दिन के भीतर एक सुनवाई करेगा।

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

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

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

8. मध्यस्थ अभिकरण के व्ययों को, जिनमें मध्यस्थों के शुल्क तथा खर्च शामिल हैं, पक्षों द्वारा समान रूप से वहन किया जाएगा। इस अनुच्छेद के पैरा 2 के उपबंध (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 20

#### संशोधन

1. इस करार को दोनों पक्षों के लिखित करार द्वारा संशोधित किया जाएगा।
2. इस प्रकार सहमत कोई भी करार तब 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. पैरा (2) के बावजूद, पक्ष इस करार के अनुबंध में होने वाले किसी भी संशोधन को तुरंत प्रभावी करने पर सहमत हो सकते हैं।

### अनुच्छेद 21

#### बहुपक्षीय करार

1. इस करार के कार्यान्वयन में, पक्ष वहां तक अभिसमय के प्रावधानों के अनुरूप कार्य करेंगे जहां तक ये प्रावधान अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवाओं पर लागू होते हैं।
2. यदि, इस करार के लागू होने के बाद, दोनों पक्ष किसी बहुपक्षीय करार के पक्षकार हो जाते हैं जिसमें इस करार में निहित मामलों पर चर्चा की गई हो, तो कोई भी पक्ष, यह निर्धारित करने के लिए, कि क्या बहुपक्षीय करार को ध्यान रखते हुए इस करार को संशोधित किया जाना चाहिए, परामर्श के लिए अनुरोध कर सकता है।

### अनुच्छेद 22

#### अवसान

कोई भी पक्ष, किसी भी समय, इस करार को समाप्त करने के अपने निर्णय के बारे में अन्य पक्ष को लिखित रूप में सूचना दे सकता है। ऐसी सूचना साथ साथ अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठनको भेजी जाएगी। यह करार अन्य पक्ष द्वारा सूचना की प्राप्ति की तारीख की पहली वर्षगांठ से

तुरंत पहले सूचना की प्राप्ति के स्थान पर मध्यरात्रि को समाप्त होगा, जब तक कि इस सूचना को इस अवधि की समाप्ति से पहले पक्षों की सहमति से वापस न ले लिया जाए। अन्य पक्ष द्वारा प्राप्ति की स्वीकृति न होने की स्थिति में, इस सूचना को अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा सूचना की प्राप्ति के चौदह दिनों बाद प्राप्त हुआ माना जाएगा।

### अनुच्छेद 23

#### इकाओ में पंजीकरण

यह करार और इसके सभी संशोधन, अनुबंध के संशोधनों को छोड़ कर, हस्ताक्षरित होने पर, अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन में पंजीकृत किए जाएंगे।

### अनुच्छेद 24

#### इकाओ में पंजीकरण

यह करार दोनों पक्षों के बीच यह पुष्टि करने वाले अनुवर्ती राजनयिक नोट - कि प्रत्येक पक्ष ने इस करार और इसके अनुबंध को लागू करनेके लिए आवश्यक आंतरिक क्रियाविधियों को पूरा कर लिया है - के आदान प्रदान की तारीख से लागू होगा, और इसे सहमति होने और आद्याक्षरित होने की तारीख से अनंतिम रूप से लागू किया जा सकता है।

इसके साक्ष्य में, अधोहस्ताक्षरियों ने, अपनी अपनी सरकारों द्वारा विधिवत प्राधिकृत होने के नाते, इस करार पर हस्ताक्षर किए हैं।

दिनांक ०७ जनवरी, २०१५..... (माह और वर्ष) को दो प्रतियों में, अंग्रेजी भाषा में निष्पादित किया गया, जो प्रामाणिक पाठ होगा। हिंदी और अरबी भाषा में करार का अनुवाद तैयार किया जाएगा और अंग्रेजी पाठ के साथ इनकी अनुरूपता की पुष्टि करने वाले राजनयिक नोट के आदान प्रदान द्वारा सहमति होने पर इन्हें समान रूप से प्रामाणिक माना जाएगा। व्याख्या में असहमति होने की स्थिति में, अंग्रेजी पाठ मान्य होगा।

कृते  
भारत गणराज्य सरकार

कृते  
संयुक्त अरब अमीरात सरकार



खंड I

संयुक्त अरब अमीरात सरकार द्वारा नामित एयरलाइनों के लिए मार्ग

मूल स्थान	मध्यवर्ती स्थान	भारत में स्थान	परवर्ती स्थान
आबू धाबी में स्थान	पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों के बिना कोई भी स्थान	मुंबई, दिल्ली, तिरुवनंतपुरम, कोच्चि, चेन्नई, कोझिकोड, जयपुर और कोलकाता	पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों के बिना कोई भी स्थान

खंड II

भारत सरकार द्वारा नामित एयरलाइनों के लिए मार्ग

मूल स्थान	मध्यवर्ती स्थान	भारत में स्थान	परवर्ती स्थान
भारत में स्थान	पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों के साथ एशिया में कोई भी स्थान (इंड्रा-गल्फ सहित)	आबू धाबी (अल-आइन)	पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों के साथ उत्तरी अमरीका, यूरोप (यूके सहित), एशिया (इंड्रा-गल्फ सहित) में कोई भी स्थान

खंड III

एक पक्ष के राज्य क्षेत्र में दो या दो से अधिक स्थानों पर अन्य पक्षकी नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) द्वारा एक ही उड़ान से सेवा प्रदान नहीं की जाएगी।

अनुबध (जारी)

भाग 2

खंड I

संयुक्त अरब अमीरात सरकार द्वारा नामित एयरलाइनों के लिए मार्ग

मूल स्थान	मध्यवर्ती स्थान	भारत में स्थान	परवर्ती स्थान
दुबई	पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों के बिना कोई भी स्थान	मुंबई, दिल्ली, चेन्नई, कोलकाता, कोच्चि, हैदराबाद, तिरुवनंतपुरम, बंगलौर, अहमदाबाद, कोझिकोड	पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों के बिना कोई भी स्थान

खंड II

भारत सरकार द्वारा नामित एयरलाइनों के लिए मार्ग

मूल स्थान	मध्यवर्ती स्थान	भारत में स्थान	परवर्ती स्थान
भारत में स्थान	पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों के साथ कोई भी स्थान	दुबई	पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों के साथ कोई भी स्थान

खंड III

एक पक्ष के राज्य क्षेत्र में दो या दो से अधिक स्थानों पर अन्य पक्षकी नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) द्वारा एक ही उड़ान से सेवा प्रदान नहीं की जाएगी।

**भाग 3**

**खंड I**

संयुक्त अरब अमीरात सरकार द्वारा नामित एयरलाइनों के लिए मार्ग

मूल स्थान	मध्यवर्ती स्थान	भारत में स्थान	परवर्ती स्थान
शारजाह	पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों के बिना कोई भी स्थान	मुंबई, नागपुर, कोच्चि, जयपुर, तिरुवनंतपुरम, चेन्नई, अहमदाबाद, बंगलौर, कोयंबटूर, दिल्ली, कोझिकोड	पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों के बिना कोई भी स्थान

**खंड II**

भारत सरकार द्वारा नामित एयरलाइनों के लिए मार्ग

मूल स्थान	मध्यवर्ती स्थान	भारत में स्थान	परवर्ती स्थान
भारत में स्थान	पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों के साथ एशिया में कोई भी स्थान (इंड्रा-गल्फ सहित)	शारजाह	पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों के साथ उत्तरी अमरीका, यूरोप (यूके सहित), एशिया (इंड्रा-गल्फ सहित) में कोई भी स्थान

**खंड III**

एक पक्ष के राज्य क्षेत्र में दो या दो से अधिक स्थानों पर अन्य पक्षकी नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) द्वारा एक ही उड़ान से सेवा प्रदान नहीं की जाएगी।

**भाग 4**

**खंड I**

संयुक्त अरब अमीरात सरकार द्वारा नामित एयरलाइनों के लिए मार्ग

मूल स्थान	मध्यवर्ती स्थान	भारत में स्थान	परवर्ती स्थान
रस-अल-खैमा	पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों के बिना कोई भी स्थान	कोच्चि, तिरुवनंतपुरम, चेन्नई, और कोझिकोड में से कोई भी एक स्थान	पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों के बिना कोई भी स्थान

**खंड II**

भारत सरकार द्वारा नामित एयरलाइनों के लिए मार्ग

मूल स्थान	मध्यवर्ती स्थान	भारत में स्थान	परवर्ती स्थान
भारत में स्थान	पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों के साथ कोई भी स्थान	रस-अल-खैमा	पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों के साथ कोई भी स्थान

**खंड III**

एक पक्ष के राज्य क्षेत्र में दो या दो से अधिक स्थानों पर अन्य पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) द्वारा एक ही उड़ान से सेवा प्रदान नहीं की जाएगी।

اتفاقية النقل الجوي

بين

حكومة جمهورية الهند

و

حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

إن حكومة جمهورية الهند وحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة (ويشار إليهما فيما يلي بالإطراف)

وباعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944،

رغبة منهما في المساهمة في تطوير نظام الطيران المدني الدولي قائم على أساس التنافس بين شركات الطيران،

رغبة منهما في توفير أعلى درجات الأمن والسلامة للنقل الجوي العالمي يعيدان تأكيد قلقهما من الأفعال أو التهديدات ضد أمن الطائرات والذي يهدد سلامة الأفراد والممتلكات ويؤثر سلباً على عمليات النقل الجوي و يقوض الثقة بسلامة النقل الجوي،

اتفقا على ما يلي:

## المادة 1

### التعريف

لأغراض هذه الاتفاقية ما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك، الكلمات والعبارات التالية:

1. "سلطات الطيران" تعني فيما يخص كل طرف السلطة أو السلطات التي تتم تسميتها كتابة بواسطة كل طرف للطرف الآخر من وقت لآخر.
2. "الاتفاقية" تعني هذه الاتفاقية وملحقاتها وأي تعديلات لها.
3. "المعاهدة" تعني معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع عليها في شيكاغو في 7 ديسمبر 1944 و يشمل ذلك أي تعديل ادخل على هذه المعاهدة دخل حيز التنفيذ بموجب المادة 94 (أ) وتمت المصادقة عليها من كلا الطرفين وأي ملحق أو تعديل للاتفاقية اعتمد بموجب المادة (90) من المعاهدة طالما أن هذا الملحق أو التعديل قد أصبح ساري المفعول بالنسبة لكلا الطرفين.
4. "خط جوي" و "مؤسسة نقل جوي" و "خط جوي دولي" و "الهبوط لأغراض غير تجارية" تكون لها نفس المعاني المحددة في المادة (96) من المعاهدة.
5. "مؤسسات النقل الجوي المعنية" تعني مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يتم تعيينها وتخويلها وفقاً للمادة 3 (تعيين و ترخيص مؤسسات النقل الجوي) من هذه الاتفاقية.
6. "التعريفات" تعني الأسعار والفئات التي يتم تقاضيها لقاء نقل الركاب والأمتعة أو الشحن (باستثناء البريد) بالجو تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي ويشمل ذلك وكلائهما والشروط التي تطبق بموجبها هذه الأسعار والفئات.
7. "الإقليم" يعني نفس المعنى المحدد له في المادة (2) من المعاهدة؛
8. "رسوم الاستخدام" تعني الرسوم التي تفرض على مؤسسات النقل الجوي مقابل استخدام خدمات المطار والخدمات الجوية وخدمات أمن الطيران ويشمل ذلك الخدمات المتعلقة بخدمات ومرافق الطائرات وطواقمها والركاب والأمتعة وبضائع الشحن.

## المادة 2 منح الحقوق

1. يمنح كل طرف الطرف الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية بغرض تشغيل خدمات جوية عالمية منتظمة على الخطوط الموضحة في الأجزاء المعنية في الملحق لهذه الاتفاقية. يطلق على هذه الخدمات والخطوط من الآن فصاعداً عبارتي "الخدمات المنفق عليها" و "الطرق المعنية" على التوالي.
2. وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعنية من جانب كل طرف بالحقوق التالية:-
  - أ. حق الطيران عبر إقليم الطرف الآخر دون الهبوط فيه.
  - ب. الحق في الهبوط في إقليم الطرف الآخر لأغراض غير تجارية.
  - ج. أثناء تسيير الخدمات المنفق عليها بين النقاط المحددة للطرق المعنية في ملحق هذه الاتفاقية، تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعنية بواسطة كل طرف بحق تحميل و/أو إنزال حركة دوليه للركاب والبضائع والأمتعة في إقليم الطرف الآخر بشكل منفصل أو مجتمع.
3. تتمتع مؤسسات النقل الجوي لكل من الطرفين غير المعنية بموجب المادة 3 بالحقوق المحددة في الفقرة 2 (أ) و (ب) من هذه المادة.
4. ليس في نص الفقرة (2) من هذه المادة ما يخول أي مؤسسة من مؤسسات النقل المعنية التابعة لطرف حق نقل ركاب و أمتعة و بضائع نظير اجر أو تعويض من نقطة ضمن إقليم الطرف الآخر إلى نقطة أخرى داخل إقليم ذلك الطرف.
5. إذا تعذر على إحدى مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل احد الطرفين تشغيل خدمته على طرقها المعتادة فانه يتوجب على الطرف الآخر بذل أقصى جهد ممكن لتسهيل استمرار تشغيل هذه الخطوط وذلك من خلال عمل ترتيبات مناسبة وموقته لهذه الطرق وعلى النحو الذي يقرره الطرفان.
6. تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعنية بحق استخدام جميع الطرق الجوية والمطارات والمرافق الأخرى التي يوفرها الطرفان دون تمييز.



### المادة 3

#### التعيين و التصريح لمؤسسات النقل الجوي

1. يحق لكل طرف أن يعين مؤسسة أو مؤسسات نقل جوى لغرض تشغيل الخطوط المتفق عليها كما يحق لها أن تغير أو تسحب هذا التعيين. يجب أن يتم التعيين و اى تغييرات تطراً عليه بكتاب خطى موجه من قبل الطرف المعين لمؤسسة النقل الجوي إلى سلطة الطيران المدني التابعة للطرف الأخر.

2. يقوم الطرف الأخر عند استلام كتاب التعيين أو التعديل فيه و بناء على طلب تقدمه مؤسسة النقل الجوي المعنية بالشكل و الصيغة المطلوبة بمنح هذه المؤسسة أو المؤسسات المعنية تصاريح التشغيل اللازمة بدون تأخير بشرط:

أ. أن تكون الملكية الجوهريّة والإدارة الفعلية لتلك المؤسسة في ايدى الطرف الذي قام بتعيينها أو في ايدى مواطنيه.

ب. أن تكون مؤسسة النقل الجوي المعنية مؤهلة للإلتزام بالشروط التي تفرضها القوانين و اللوائح التي عادة ما تطبق عند تشغيل خدمات النقل الجوي العالمي بواسطة الطرف الذي ينظر في طلب التصريح بالتشغيل.

ج. أن يكون الطرف الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي مطبقاً و ملتزماً بالمعايير الواردة في المادة 10 (السلامة) و المادة 11 (أمن الطيران).

### المادة 4

#### إلغاء و وقف تصاريح التشغيل

1. يحق لكل طرف أن يلغى أو يعلق تراخيص التشغيل الخاصة بمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الأخر، أو أن يفرض ما يراه ملائماً من الشروط، على ممارسة هذه الحقوق، وذلك في الحالات التالية:

أ. إذا كانت الملكية الجوهريّة أو الإدارة الفعلية لتلك المؤسسة غير منوطة بالطرف الأخر أو مواطنيه .

ب. في حالة فشل تلك المؤسسة في العمل طبقاً للقوانين و اللوائح المشار إليها في المادة 7 (تطبيق القوانين) من هذه الاتفاقية؛ أو

ج. في حالة عدم التزم و تطبيق الطرف الأخر للمعايير الواردة في المادة 10 (السلامة)

2. ما لم يكن العمل الفوري ضرورياً لمنع وقوع مخالفات جديدة للفقرتين (ب) و (ج) من هذه المادة، فلا يجوز ممارسة الحقوق الواردة في الفقرة (1) إلا بعد التشاور مع سلطات الطيران التابعة للطرف الآخر.
3. هذه المادة لا تحد من حقوق أي من الطرفين في سحب والغاء و وضع قيود أو شروط على تصريح التشغيل الممنوح لمؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف الآخر بموجب المادة 11 (امن الطيران).

## المادة 5

### المبادئ التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها

1. يجب أن تتاح لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين فرص عادلة و متكافئة لتشغيل الخدمات المتفق عليها في الطرق الجوية المحددة.
2. السعة المعروضة و عدد الرحلات التي يتم تشغيلها بواسطة مؤسسات النقل الجوي التابعة لكل طرف يتم الاتفاق عليها بواسطة سلطات الطيران المدني للطرفين.
3. أي زيادة في السعة المعروضة أو عدد الرحلات المشغلة بواسطة مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين تكون خاضعة للاتفاق بين سلطتي الطيران في البلدين. و الى حين يتم مثل هذا الاتفاق تبقى السعة المعروضة و عدد الرحلات المشغلة المتفق عليها سابقاً سارية المفعول.
4. دون المساس بما ورد أعلاه، يحق لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكل طرف تشغيل أي عدد من رحلات الشحن بين إقليميهما بأي نوع من الطائرات بموجب الحريات الثالثة و الرابعة و الخامسة بغض النظر عن نقاط التشغيل المحددة في جدول الطرق المرفق مع هذه الاتفاقية. كما يمكن تشغيل رحلات الشحن هذه على نظام التعاون التسويقي مثل المشاركة بالرمز و حجز السعة و خلافه مع مؤسسات النقل الجوي الأخرى بما في ذلك مؤسسات النقل الجوي التابعة لطرف ثالث.

## المادة 6

### شهادات الصلاحية و الجدارة

1. تعتبر شهادات الجدارة الجوية و شهادات الصلاحية و الرخص الصادرة، أو المعتمدة من طرف سارية المفعول من قبل الطرف ال آخر و ذلك لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها، بشرط أن تكون تلك الشهادات أو الرخص قد تم إصدارها أو اعتمادها وفقاً للحد الأدنى للمعايير التي تنص عليها المعاهدة.

2. يحق لكل طرف رفض الاعتراف بشهادات الصلاحية والتراخيص الممنوحة لرعاياه من قبل الطرف الآخر بالنسبة للرحلات التي تتم عبر أو ضمن إقليمه.
3. إذا كانت الامتيازات أو شروط التراخيص أو الشهادات الصادرة أو المعتمدة من قبل احد الطرفين تجيز اختلافاً عن المعايير المحددة بموجب المعاهدة سواء كان هذا الاختلاف قد قيد لدى المنظمة الدولية للطيران المدني أم لا، فإن لسلطة الطيران التابعة للطرف الآخر، أن تطلب دون الإضرار بحقوق الطرف الأول وفقاً للمادة 10 (السلامة)، إجراء مشاورات مع سلطات الطيران التابعة للطرف الآخر وفقاً للمادة 18 (المشاورات) للاقتناع بان الممارسة موضوع التساؤل مقبولة لديهم و في حالة عدم التوصل لاتفاق مرضي يكون ذلك مبرراً لتفعيل المادة 4 (الغاء و وقف تصاريح التشغيل) من هذه الاتفاقية.

## المادة 7 تطبيق القوانين

1. أثناء دخولها و بقائها و مغادرتها لإقليم احد الطرفين، يجب الالتزام بقوانين و لوائح و إجراءات احد الطرفين المتعلقة بتشغيل و الملاحة الجوية بواسطة الطائرات التابعة للطرف الآخر.
2. أثناء دخولها و بقائها و مغادرتها لإقليم احد الطرفين، يجب الالتزام بقوانين و لوائح و إجراءات احد الطرفين المتعلقة بالدخول و المغادرة للركاب و العفش و الطواقم و الشحن داخل الطائرة (بما في ذلك القوانين المتعلقة بالدخول و التخليص و امن الطيران و الهجرة و الجوازات و النقد و الصحة و الحجر الصحي و في حالة البريد قوانين البريد) يتم الالتزام بها بواسطة أو بالنيابة عن الركاب و الطواقم أو الشاحنين لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر.
3. لا يجوز لأي من الطرفين منح أي أفضلية لطائرات مؤسسة النقل الجوي التابعة له أو أي مؤسسات نقل جوي أخرى المستخدمة في خدمات النقل الجوي العالمي المماثلة على طائرات مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف الآخر في ما يتعلق بتطبيق القوانين و اللوائح المنصوص عليها في هذه المادة.
4. يخضع الركاب و الأمتعة و بضائع الشحن العابرون لإقليم اي من الطرفين والذين لا يغادرون مناطق المطار المخصصة لهذا الغرض لرقابة مبسطة إلا فيما يتعلق بالإجراءات الأمنية الموجهة ضد العنف و القرصنة الجوية و المخدرات. يعفى عفش الركاب و الشحن من رسوم الجمركية و الرسوم الأخرى و أي رسوم وطنية أو محلية أخرى.

## المادة 8 رسوم الاستخدام

1. رسوم الاستخدام التي تفرضها السلطات المخولة لكل طرف على مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر يجب أن تكون عادلة ومعقولة وغير تمييزية وموزعة بصورة عادلة بين جميع الفئات المستخدمة. مثل هذه الرسوم وشروطها تفرض على مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر بحيث لا تكون أقل تفضيلاً من تلك المفروضة على أي مؤسسات نقل جوى أخرى وقت فرضها.
2. الرسوم التي تفرض على مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر يجب أن تعكس و لا يجب أن تزيد عن التكلفة الكلية التي تتحملها الجهة التي مقابل تقديم خدمات المطار، تكلفة الحفاظ على البيئة، الملاحة الجوية و تسهيلات سلامة الطيران في المطارات أو نظم المطارات. مثل هذه التكلفة الكلية يمكن أن تشمل عائد معقول على الاستثمار بعد خصم قيمة الاستهلاك و التقادم. يجب أن تدار التسهيلات و الخدمات التي تفرض الرسوم لاستخدامها على أسس اقتصادية و بكفاءة.
3. على كل طرف أن يشجع على إجراء المشاورات بين الجهات المسؤولة عن الرسوم في إقليمه و بين مؤسسات النقل الجوي المعنية التي تستخدم التسهيلات و الخدمات. و يشجع كل طرف الجهات المعنية بفرض الرسوم و مؤسسات النقل الجوي على تبادل المعلومات، كل ما كان ذلك ضرورياً للمراجعة الدقيقة و الشفافة لمعقولية الرسوم وفقاً للأسس الموضحة في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة. يشجع كل طرف الجهات المعنية بفرض الرسوم إشعار مؤسسات النقل الجوي المعنية مسبقاً و بوقت معقول، بأية مقترحات لتغيير الرسوم لتمكينها من التعبير عن وجهة نظرها قبل تنفيذ أية تغييرات على هذه الرسوم.
4. لا يعتبر أي من الطرفين، في حالة فض النزاعات وفقاً للمادة 19 (فض النزاعات) ، مخالفاً لأحكام هذه المادة إلا إذا:
  - أ. لم يتم بمراجعة الرسوم أو الممارسات و التي هي موضوع شكوى بواسطة الطرف الآخر خلال فترة معقولة؛ أو
  - ب. بعد إجراء المراجعة المذكورة أعلاه، عدم القيام بالخطوات التي هي ضمن سلطاته لتعديل الرسوم أو الممارسات التي لا تتفق مع أحكام هذه المادة.

## المادة 9 الرسوم الجمركية ورسوم أخرى

1. يعفى كل من الطرفين على أساس المعاملة بالمثل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر و بأقصى قدر تبيحه القوانين الوطنية، من الرسوم الجمركية و الضرائب المباشرة و غير المباشرة و رسوم التفتيش و كافة الرسوم و الضرائب الأخرى بالنسبة للطائرات و تجهيزاتها المعتادة و وقودها و زيوتها و معدات صيانتها و أدواتها و ما فيها من لوازم فنية قابلة للاستهلاك و قطع الغيار بما في ذلك المحركات و مخازن الطائرة (و هذا يشمل، دون أن يكون قاصراً، على أشياء مثل المواد الغذائية و المشروبات و التبغ و المنتجات الأخرى المعدة للبيع أو الاستخدام من قبل الركاب خلال الرحلة) و الأشياء الأخرى المستخدمة حصرياً في إطار تشغيل أو صيانة الطائرات التي تستخدمها مؤسسات النقل الجوي المشغلة للخطوط المتفق عليها إضافة إلى مخزون التذاكر المطبوعة و بوالص الشحن والزي الرسمي للعاملين و اى مواد مطبوعة تحمل شعار مؤسسة النقل الجوي المعينة و مواد الدعاية و الإعلان المعتادة التي توزعها مؤسسة النقل الجوي دون مقابل.

2. تطبق الإعفاءات الممنوحة بموجب هذه المادة على المواد المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة بشرط:

أ. إدخالها إلى إقليم احد الطرفين من قبل أو باسم مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف الآخر؛

ب. بقائها على متن طائرة مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لطرف عند وصولها وحتى مغادرتها لإقليم الطرف الآخر؛ أو

ج. تحميلها على متن طائرة مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين في إقليم الطرف الآخر مع كونها معدة للاستخدام في تشغيل الخدمات المتفق عليها.

3. تطبق الإعفاءات التي تنص عليها هذه المادة بغض النظر عن حقيقة إن المواد المعينة قد تم استهلاكها أو استعمالها كلية داخل إقليم الطرف الذي منح تلك الإعفاءات بشرط أن لا تتم تحويل ملكية تلك المواد داخل إقليم ذلك الطرف.

4. لا يجوز تفريغ المعدات المعتادة المحمولة جواً و المواد و اللوازم و المخازن التي يحتفظ بها عادة على متن الطائرة المستخدمة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من احد الطرفين في إقليم الطرف الآخر إلا بعد الحصول على موافقة السلطات الجمركية لدى ذلك الطرف الآخر. و في هذه الحالة تتمتع هذه التجهيزات و الأشياء بالإعفاءات المنصوص عليها في الفقرة (1) من هذه المادة على انه قد يطلب وضع تلك المعدات و هذه المواد و المؤن تحت إشراف السلطات المذكورة إلى أن يعاد تصديرها أو التصرف فيها وفقاً للوائح الجمركية.

5. تطبق الإعفاءات المنصوص عليها في هذه المادة أيضا في الحالات التي تدخل فيها مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين في ترتيبات مع مؤسسة/مؤسسات نقل جوي أخرى لاقتراض أو تحويل ملكية التجهيزات المعتادة أو الأشياء الأخرى المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة في إقليم الطرف الآخر بشرط أن تتمتع تلك المؤسسة/المؤسسات الأخرى بنفس تلك الإعفاءات من الطرف الآخر.

### المادة 10 سلامة الطيران

1. يجوز لكل من الطرفين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن معايير السلامة التي يوفرها الطرف الآخر في أي مجال يتعلق بطاقم الطائرة أو الطائرة نفسها أو تشغيلها و يجب أن تعقد هذه المشاورات في غضون 30 يوماً من تاريخ الطلب أو أي مدة أطول يتم الاتفاق بشأنها بين الطرفين.

2. إذا تبين لأحد الطرفين بعد هذه المشاورات إن الطرف الآخر لا يقوم بالمحافظة على معايير ومتطلبات السلامة في المجالات المذكورة في (1) أعلاه و تطبيقها بشكل فعال بحيث تعادل على الأقل الحد الأدنى للمعايير التي قد يتم تحديدها بمقتضى المعاهدة في ذلك الوقت، يجب على الطرف الأول إخطار الطرف الآخر بهذه النتائج و بالخطوات الضرورية الواجب إتباعها للتقيد بذلك الحد الأدنى للمعايير، و على الطرف الآخر أن يقوم باتخاذ الإجراءات التصحيحية المناسبة.

3. يحتفظ كل طرف بحقه في تعليق أو وضع قيود على تصريح التشغيل الممنوح لمؤسسات النقل التابعة للطرف الآخر في حال فشل الطرف الآخر اتخاذ الإجراءات المناسبة في خلال ثلاثون يوماً (30).

4. تم الاتفاق على إن أي طائرة تشغيلها مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين لأداء خدمات من و إلى إقليم الطرف الآخر، يمكن، أثناء وجودها داخل إقليم الطرف الآخر أن تخضع للفحص من قبل مندوبين مخولين من الطرف الآخر من داخل الطائرة و خارجها للتحقق من صلاحية وثائق الطائرة و وثائق طواقمها و الحالة الظاهرية للطائرة و معداتها (ويسمى هذا الفحص في هذه المادة باسم "تفتيش عاجل") شريطة ألا يؤدي هذا الأمر إلى تأخير غير معقول.

5. إذا قاد هذا التفتيش أو سلسلة من التفتيشات إلى تشكل:

- مخاوف جدية بشأن كون الطائرة أو تشغيل إحدى الطائرات لا تطابق الحد الأدنى من المعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفق المعاهدة؛ أو

- مخاوف جدية من وجود قصور في الصيانة والتطبيق الفعال لمعايير السلامة المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة؛

تكون للطرف الذي قام بإجراء التفتيش، تحقيقاً لأغراض المادة 33 من المعاهدة حرية الاستنتاج بان المتطلبات التي تم بموجبها إصدار أو اعتماد شهادة أو تراخيص تلك الطائرة أو طواقمها، أو المتطلبات التي تم تشغيل بموجبها تلك الطائرة لا تساوى أو تزيد عن الحد الأدنى من المعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة.

6. في حال رفض احد ممثلي مؤسسة النقل الجوى التابعة لأحد الطرفين السماح بإجراء تفتيش عاجل لطائرة تشغيلها تلك المؤسسة وفقاً للفقرة (4) من هذه المادة تكون للطرف الآخر الاستدلال بذلك على وجود مخاوف جدية من النوع المشار إليه في الفقرة (5) من هذه المادة و الخلوص إلى الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.

7. يجوز لكل طرف الاحتفاظ بحق إيقاف أو تعديل ترخيص التشغيل الممنوح لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التابعة للطرف الآخر فوراً في حال خلص الطرف الأول إلى الاستنتاج سواء نتيجة تفتيش عاجل واحد أو سلسلة تفتيشات أو رفض السماح بإجراء تفتيش عاجل أو للتشاور أو بطريقة أخرى، بان هناك ضرورة لاتخاذ إجراء عاجل لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوى.

8. يجب وقف أى إجراء يتخذه احد الطرفين وفقاً للفقرتين (3) أو (7) من هذه المادة في حال أن الأسس التي قام عليها هذا الإجراء لم تعد قائمة.

## المادة 11 امن الطيران

1. انسجاماً مع حقوقهما و التزاماتهما بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان أن التزاماتهما تجاه بعضهما لتوفير امن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية. ودون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يقوم الطرفان على وجه التحديد بالعمل وفقاً لأحكام المعاهدة الخاصة بالجرانم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر عام 1963، والمعاهدة الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر عام 1970، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر عام 1971 وبروتوكول مكافحة أعمال العنف الغير المشروع في المطارات الموفرة لخدمات الطيران المدني الدولي، المتمم لمعاهدة مكافحة الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني المبرمة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر عام 1971، والموقعة في مونتريال بتاريخ 24 فبراير عام 1988، وأي اتفاقية أخرى تنظم أمن الطيران المدني ينضم إليها الطرفين.

2. يقوم الطرفان عند الطلب بتقديم كافة المساعدات اللازمة لبعضهما الآخر لمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى الغير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وملاحيقها وضد سلامة المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر ذي صلة لأمن الطيران المدني.

3. يجب على الطرفين، في علاقتهما المتبادلة، مراعاة أحكام أمن الطيران الموضوعه من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني والمعينة كملاحق للمعاهدة إلى الحد الذي تنطبق به هذه الأحكام الأمنية على الطرفين. و يجب على الطرفين أن يطلبوا من مشغلي الطائرات المسجلة لديهم أو مشغلي الطائرات الكائنة بمقر أعمالهم الرئيسية أو إقامتهم الدائمة في إقليميهما وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما العمل طبقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة، فيما تنطبق به على الطرفين.

4. يوافق كل طرف على أنه يمكن أن يطلب من مشغلي الطائرات مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (3) أعلاه والتي يطبقها الطرف الآخر، للدخول إلى أو مغادرة إقليمه أو أثناء التواجد فيه. بالإضافة إلى ذلك، يوافق على كل طرف على التأكد من تطبيق الإجراءات المناسبة في إقليمه بشكل فعال لحماية الطائرات وتفتيش الركاب وطاقم القيادة والمواد المحمولة باليد والأمتعة والبضائع وخزيرن الطائرة قبل وأثناء الصعود أو التحميل. كذلك على كل طرف التعامل بإيجابية والاهتمام بأي طلب يتلقاه من الطرف الآخر لاتخاذ أية إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين.

5. في حالة حدوث حادث أو تهديد بحدوث استيلاء غير المشروع على طائرات مدنية أو أية أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها وضد المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية، يتوجب على الطرفين أن يساعد كل منهما الآخر بتسهيل الاتصالات والإجراءات المناسبة الأخرى لإنهاء مثل تلك الحادثة أو التهديد بأسرع ما يمكن.

6. عندما تكون لدى طرف أسس معقولة للاعتقاد بأن الطرف الآخر قد أخل بأحكام أمن الطيران الموضحة في هذه المادة، فإنه يجوز لسلطات الطيران في الطرف الأول أن تطلب إجراء مشاورات فورية مع سلطات الطيران في الطرف الآخر. وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق مرض خلال خمسة عشر (15) يوماً من تاريخ هذا الطلب فإن ذلك سوف يشكل أساساً لحجب أو إلغاء أو تحديد أو وضع شروط على تصريح التشغيل الممنوح لمؤسسات النقل الجوي التابعة لذلك الطرف. ويجوز لأي طرف في الحالات الطارئة، أن يتخذ إجراء مؤقت قبل انقضاء فترة الخمسة عشر (15) يوماً و يجب وقف أي إجراء طبقاً لهذه الفقرة حال قيام الطرف الآخر بالتقيد بالأحكام الأمنية لهذه المادة.

## المادة 12 النشاطات التجارية

1. يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين أن تؤسس مكاتب لها في إقليم الطرف الآخر لتنشيط حركة النقل الجوي وبيع واثاق السفر بالإضافة إلى التسهيلات الأخرى اللازمة لتقديم خدمات النقل الجوي.



2. يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لأي من الطرفين ، وفقاً للقوانين و اللوائح المتعلقة بالدخول و الإقامة و العمل بأن تُحضر وتستقي في إقليم الطرف الآخر، موظفي ومدوبي جهازها الإداري والتجاري والتشغيلي والفني وجهاز المبيعات وغيرها اللازمين لتقديم الخدمات المتفق عليها. يمكن لمؤسسة النقل الجوي المعنية وبحسب اختيارها توفير احتياجات الجهاز الوظيفي من المدوبين والموظفين إما عن طريق موظفيها الخاصين من أي جنسية كانت أو عن طريق استخدام خدمات مؤسسة نقل جوي أخرى أو منشأة أو شركة تعمل في إقليم الطرف الآخر، ومصروح لها بتقديم مثل هذه الخدمات في إقليم ذلك الطرف.
3. يحق لمؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لأي من الطرفين أن تقوم مباشرة أو عن طريق وكلاء، بحسب ما تراه مناسباً، في بيع خدمات النقل الجوي والمنتجات والتسهيلات الملحقة بها في إقليم الطرف الآخر. ولتحقيق هذا الغرض، تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعنية بحق استخدام وثائق النقل الخاصة بها. ويحق لمؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة لأحد الطرفين أن تبني، ويحق لأي شخص أن يشتري هذه الخدمات والمنتجات والتسهيلات الملحقة بها بالعملة المحلية أو بعملات قابلة للتحويل الحر.
4. يحق لمؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لأحد الطرفين الحق في استبدال والتحويل عند الطلب و لأي عملة قابلة للتداول فائض الإيرادات عن المصروفات المحلية التي حققتها مؤسسة النقل الجوي المعنية نتيجة بيع خدمات النقل الجوي و المنتجات والتسهيلات الملحقة بها بما في ذلك الأرباح التجارية (و يشمل ذلك الربح المستحق عن الرصيد في انتظار التحويل). استبدال العملات و تحويلها يجب أن يتم دون إبطاء و بدون فرض ضرائب ووفقاً لفئات صرف العملات السارية المفعول في التاريخ الذي تقدم فيه مؤسسة النقل الجوي المعنية بطلب التحويل.
5. يحق لمؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لأحد الطرفين أن تسدد مصروفاتها المحلية، بما في ذلك قيمة الوقود، في إقليم الطرف الآخر بالعملة المحلية و يمكن لها و وفقاً لاختيارها، أن تقوم بسداد تلك المصروفات بأي عملة قابلة للتحويل الحر وذلك وفقاً للوائح النقد المحلي لدى ذلك الطرف.
6. دون المساس بأي مما ورد في هذه المادة تمارس الحقوق المذكورة في هذه المادة وفقاً للقوانين المحلية واللوائح النافذة التي لا تتعارض مع الغرض من هذه الاتفاقية. إذا فرض طرف قيوداً على تحويل فائض الإيرادات عن المصروفات المحلية التي حققتها إحدى مؤسسات النقل الجوي فيحق للطرف الآخر فرض قيود مماثلة على مؤسسات النقل الجوي التابعة لذلك الطرف.

## المادة 13 ترتيبات التعاون التسويقي

1. عند تشغيل أو تسويق الخدمات الجوية على الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة إن كانت مؤسسة ناقلة أو مسوقة يمكن لمؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف الدخول في ترتيبات تعاون تسويقي مثل المشاركة بالرمز أو السعات المغلقة أو أي ترتيبات تجارية مشتركة مع:

أ. مؤسسة/مؤسسات نقل جوي معينة بواسطة نفس الطرف

ب. مؤسسة/مؤسسات نقل جوي معينة بواسطة الطرف الآخر

2. يجب أن تتوفر لدى مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي الناقلة المشاركة في ترتيبات المشاركة بالرمز حقوق النقل بما في ذلك حقوق الطرق والسعة والإيفاء بمتطلبات مثل هذه الترتيبات.

3. يجب أن تتوفر لدى مؤسسة النقل الجوي المسوقة المشاركة في ترتيبات المشاركة بالرمز حقوق النقل بما في ذلك حقوق الطرق والإيفاء بمتطلبات مثل هذه الترتيبات.

4. السعة الكاملة المعروضة بواسطة الخدمات الجوية المقدمة بموجب مثل هذه الترتيبات تخصم من السعة الممنوحة للطرف الذي قام بتعيين مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي الناقلة و لا تخصم السعة المعروضة بواسطة مؤسسة/مؤسسات النقل المسوقة من استحقاقات الطرف الذي قام بتعيين تلك المؤسسة/المؤسسات النقل الجوي المسوقة.

5. بالإضافة إلى مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي الناقلة، يمكن لسلطات الطيران المدني لدى الطرفين أن تطلب من مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المسوقة تقديم جدول رحلات للموافقة عليه و تقديم أي مستندات أخرى قبل بدء تشغيل الخدمات الجوية بترتيبات التعاون التسويقي.

6. عند عرض و بيع خدمات نقل جوي بترتيبات التعاون التسويقي ينبغي على مؤسسة النقل الجوي المعنية أو وكيلها التوضيح للشاري في نقطة البيع مؤسسة النقل الجوي التي ستقوم بالنقل في كل قطاع من قطاعات الرحلة و مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي طرف العلاقة التعاقدية مع الشاري.

7. قبل عرض خدمات المشاركة بالرمز ينبغي على الشركاء مقدمي الخدمة الاتفاق حول الطرف المسؤول عن المسؤولية المدنية و الأمور المتعلقة بعلاقات المسافرين و الأمن و السلامة و التسهيلات و تودع الاتفاقية التي تحدد المسؤوليات السابقة لدى سلطات الطيران المدني لدى الطرفين قبل تشغيل تلك الخدمات.

## المادة 14 النقل متعدد الوسائط

فيما يخص الخدمات الجوية للركاب و الشحن، يمكن لمؤسسات النقل المعينة من قبل الطرفين استخدام وسائط نقل من وإلى أى نقاط داخل إقليم الطرف الآخر. يمكن لهذه المؤسسات استخدام وسائطها الخاصة بها أو تقديمها من خلال ترتيبات، بما في ذلك ترتيبات الرمز المشترك مع مؤسسات نقل جوى أخرى. ويجوز أن يعرض النقل بواسطة الوسائط المتعددة كخدمة واحدة متكاملة و بسعر واحد يشمل النقل الجوى والنقل بالوسائط الأخرى بشرط أن يخطر الركاب والشاحنون بمقدمي تلك الخدمات.

## المادة 15 الموافقة على جداول الرحلات

1. يجوز لسطات الطيران لدى الطرفين أن تطلب من مؤسسات النقل الجوي المعينة لدى كل طرف أن تقدم إلى سطات الطيران لدى الطرف الآخر جدول رحلات للخطوط المتوقعة لدرسته و الموافقة عليه قبل ثلاثين (30) يوماً من افتتاح الخط الجوي، والذي يحدد نوعية الخدمات، عدد الرحلات ونوعية الطائرات المستخدمة ومواعيد الهبوط والإقلاع في كل نقطة. تقدم معلومات مماثلة قبل ثلاثين (30) يوماً على الأقل من بداية كل موسم إياتا و كذلك عند إجراء أى تعديلات علي تلك الجداول. وفي حالات طارئة تستوجب إجراء تعديلات عاجلة يمكن التغاضي عن فترة الإخطار المسبقة.

2. توفر مؤسسات النقل الجوي المعينة لسطات الطيران المدني لدى الطرفين أى معلومات إضافية يمكن أن تطلبها تلك السلطات للتأكد من أن تلك المؤسسات تلتزم بمتطلبات هذه المادة.

## المادة 16 تبادل الإحصاءات

تزود سطات الطيران المدني التابعة لكل طرف أو تطلب من مؤسسات النقل الجوي المعينة بواسطتها أن تزود سطات الطيران التابعة للطرف الآخر، بالبيانات الإحصائية الشهرية للخدمات المتفق عليها لتحديد مقدار الحركة الجوية المنطلقة من والقادمة إلى إقليم ذلك الطرف الآخر مع توضيح نقاط الصعود والنزول لتلك الحركة. تقدم هذه الإحصاءات بأقرب فرصة ممكنة بعد نهاية كل شهر ولكن ليس بعد (30) يوماً بعد نهاية الشهر.

## المادة 17 التعريفات

1. التعرفة الخاصة بالخدمات المتفق عليها و التي تقدمها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين يتم تحديدها بواسطة كل من تلك المؤسسات وفقاً للاعتبارات التجارية في السوق و بمستويات معقولة أخذة في الاعتبار العوامل ذات العلاقة و يشمل ذلك تكلفة الخدمة و الربح المعقول.
2. التعرفة التي يتم تحديدها وفقاً لما هو وارد في الفقرة (1) أعلاه لا يشترط أن تودع بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينة بواسطة كل طرف لدى سلطات الطيران التابعة للطرف الأخر.
3. دون المساس بما ورد أعلاه، يحق لكل طرف التدخل من اجل:
  - أ. منع التعرفة التي يعتبر تطبيقها سلوكاً ضاراً بالمنافسة و التي يكون لها أو يحتمل أو يقصد منها أن تسبب ضرراً للطرف المنافس الأخر أو استبعاد ذلك الطرف من الخط الجوي.
  - ب. حماية المستهلك من الأسعار المرتفعة غير المعقولة او المقيدة بسبب سوء استغلال الوضع المسيطر.
  - ج. حماية مؤسسات النقل لجوى من الأسعار المنخفضة المصطنعة.
4. للأغراض المذكورة في الفقرة (3) من هذه المادة، يمكن أن يطلب من مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين أن تزود سلطات الطيران للطرف الأخر بمعلومات متعلقة بتحديد التعرفة.
5. إذا اعتقد احد الطرفين إن التعرفة التي تنوى تقاضيها إحدى مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الأخر غير منسجمة مع الاعتبارات المذكورة في الفقرة (3) من هذه المادة جاز لذلك الطرف أن يطلب إجراء مشاورات مع إخطاره بأسباب عدم رضاه في أسرع وقت ممكن. تجرى هذه المشاورات خلال فترة لا تتعدى ثلاثين يوماً من تاريخ استلام الطلب. إذا توصل الطرفان إلى اتفاقية فيما يخص التعرفة التي صدر بشأنها طلب المشاورات و عدم الرضي يبذل كل طرف أقصى جهد لوضع الاتفاق موضع التنفيذ و دون اتفاق متبادل بين الطرفين على خلاف ذلك تبقى التعرفة التي كانت قائمة سارية المفعول.

## المادة 18 المشاورات

1. يجوز لكل طرف وفي اي وقت الطلب كتابة إجراء مشاورات حول تفسير أو تطبيق أو تنفيذ أو تعديل هذه الاتفاقية أو الالتزام بها.
2. إذا لم يتفق الطرفان خلاف ذلك، تبدأ هذه المشاورات و التي يمكن أن تكون عن طريق المناقشات أو تبادل الرسائل، خلال ستين (60) يوماً من تاريخ تسلم الطرف الآخر للطلب.

## المادة 19 تسوية النزاعات

1. إذا نشأ أي خلاف حول هذه الاتفاقية ولم تتم تسويته عن طريق المفاوضات يمكن إحالته بموافقة الطرفين إلى شخص أو هيئة لإتخاذ قرار حوله. و اذا لم يتفق الطرفان على ذلك تتم إحالة الخلاف، بناء على طلب اي من الطرفين إلى هيئة تحكيم وفقاً للآلية المفصلة فيما بعد.
2. يتم التحكيم من هيئة مؤلفة من ثلاثة (3) محكمين، يتم تشكيلها على النحو التالي:

أ. يعين كل طرف محكماً واحداً له خلال فترة ثلاثين (30) يوماً من تاريخ تسلم طلب الإحالة إلى التحكيم. ويقوم المحكمان خلال ستين (60) يوماً من تاريخ تعيين المحكم الثاني بتعيين محكم ثالث يكون رئيساً لهيئة المحكمين؛

ب. إذا تعذر على أي من الطرفين تعيين محكم، أو إذا تعذر تعيين المحكم الثالث وفقاً للفقرة (أ) 2 في الفترة المحددة، يجوز لأي من الطرفين أن يتقدم إلى رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولية، ليقوم بإجراء التعيين المطلوب خلال فترة ثلاثين (30) يوماً. إذا كان هذا الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين، يتولي نائب الرئيس الأقدم الذي لم يستبعد لهذا السبب بإجراء هذا التعيين. وفي هذه الحالة يجب ألا يكون المحكم أو المحكمون المعينون من قبل رئيس المجلس أو أرفع نوابه حسب الحال من رعايا أي من الطرفين.

3. باستثناء ما يتم الاتفاق عليه، يتعين على هيئة التحكيم أن تحدد حدود اختصاصها، وفقاً لهذه الاتفاقية و أن تضع الهيئة إجراءاتها و لوائحها الداخلية بنفسها. وفور تكوينها يجوز للهيئة التوصية بإجراء حلول مؤقتة لحل النزاع و ذلك إلى حين تحديد الحل النهائي. بتوجيه من الهيئة أو طلب احد الطرفين يعقد مؤتمر لتحديد المسائل الخاضعة للتحكيم والإجراءات المحددة الواجب إتباعها خلال فتره أقصاها خمسة عشر يوماً (15) بعد اكتمال تشكيل هيئة التحكيم.

4. باستثناء ما يتم الاتفاق عليه بين الطرفين خلافاً لذلك أو ما تحدده هيئة التحكيم، يقوم كل طرف بتقديم مذكرة خلال 45 يوماً بعد اكتمال تشكيل هيئة التحكيم، ويجب الرد على هذه المذكرات خلال ستون (60) يوماً بعد ذلك. وتعد هيئة التحكيم جلسة بطلب من أي من الطرفين، أو

حسب تقديرها وحدها، خلال خمسة عشر (15) يوماً من تاريخ تسليم الرد على مذكرات الطرفين.

5. يتعين على هيئة التحكيم أن تسعى لأن تصدر قراراً خطياً خلال ثلاثين (30) يوماً من انتهاء جلسات الاستماع، وإذا لم تعقد جلسة استماع، يكون بعد تسليم الرد على المذكرات. ويتخذ القرار بغالبية الأصوات.

6. يجوز للطرفين تقديم طلبات للاستيضاح حول القرار خلال خمسة عشر (15) يوماً من استلامه على أن يتم إصدار هذا الإيضاحات خلال خمسة عشر (15) يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

7. يلتزم الطرفان بأي شرط أو حكم مؤقت أو قرار نهائي تصدره الهيئة متى ما كان ذلك متوافقاً مع القوانين الوطنية.

8. تكاليف هيئة التحكيم بما في ذلك أجور و مصاريف المحكمين يتحملها الطرفان بالتساوي، و تعتبر نفقات رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني أو لأرفع نوابه لدى تنفيذه للإجراءات الواردة في الفقرة 2(ب) من هذه المادة جزءاً من تكاليف هيئة التحكيم.

## المادة 20 تعديل الاتفاقية

1. يجوز تعديل هذه الاتفاقية باتفاق خطي بين الطرفين.

2. أي تعديل يتم الإتفاق عليه يدخل حيز التنفيذ بعد إخطار كل طرف الطرف الآخر كتابة إن متطلبات الدخول حيز التنفيذ لديه قد تمت.

3. دون المساس بمنطوق الفقرة (2)، يجوز للطرفين أن يتفقا على أن تدخل أي تعديلات على ملاحق هذه الإتفاقية فور الإتفاق عليها.

## المادة 21 المعاهدات متعددة الأطراف

1. أثناء تنفيذها لهذه الاتفاقية يتعهد الطرفان بالالتزام بأحكام المعاهدة كلما كانت تلك الأحكام منطبقة على النقل الجوي العالمي.
2. بعد دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ و في حالة انضمام الطرفين لاتفاقية متعددة الأطراف تتناول بعض الأمور التي تتناولها هذه الاتفاقية يجوز لأي طرف أن يطلب التشاور لتحديد إن كانت هذه الاتفاقية ينبغي أن تعدل لتتوافق مع الاتفاقية متعددة الأطراف.

## المادة 22 إنهاء الاتفاقية

1. يجوز لأي من الطرفين في أي وقت أن يخطر الطرف الآخر خطياً بقرار إنهاء هذه الاتفاقية، ويرسل هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني. وفي هذه الحالة تنهي الاتفاقية منتصف الليل في مكان استلام الإخطار و مباشرة قبل انقضاء عام على استلام الطرف الآخر للإخطار، إلا إذا تم سحب إخطار الإنهاء بالاتفاق قبل انتهاء هذه المدة. وإذا لم يقر الطرف الآخر بتسلمه للإخطار فيعتبر أنه قد تم استلامه بعد أربعة عشر (14) يوماً من استلام المنظمة الدولية للطيران المدني للإخطار.

## المادة 23 تسجيل الاتفاقية


تقدم هذه الاتفاقية وأي تعديلات لاحقة، باستثناء تعديلات الملحق، بعد التوقيع عليها إلى المنظمة الدولية للطيران المدني لتسجيلها لديها.

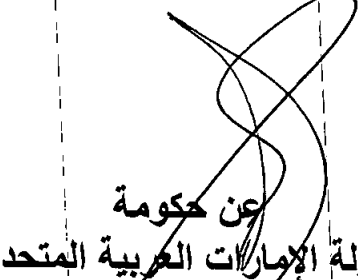
المادة 24  
تاريخ نفاذ الاتفاقية

تصبح هذه الاتفاقية سارية المفعول من تاريخ استلام آخر إخطار بواسطة الطرق الدبلوماسية يفيد بان الطرفين قد أكملوا الإجراءات الداخلية المتعلقة بكل منهما لوضع الاتفاقية موضع التنفيذ. و يمكن لهذه الإتفاقية وملاحقها أن تصبح سارية المفعول بصورة مبدئية من تاريخ الموافقة عليها والتوقيع عليها بالأحرف الأولى.

و إسهادا لذلك فان الموقعين أدناه باعتبارهما مفوضين من قبل حكومتيهما المعنيتين قد وقعا على هذه الاتفاقية.

وقعت هذه الاتفاقية في مدينة نيودلهي يوم السابع من شهر يناير عام 2014 من نسختين باللغة الإنجليزية وهو النص الذي يعتد به. ترجمة الإتفاقية للغتين الهندية والعربية يتم إعدادها لاحقاً و يعتد بهما بعد الاتفاق عليهما عن طريق المذكرات الدبلوماسية التي تؤكد مطابقتها لنص اللغة الانجليزية. وفي حالة الاختلاف في التفسير يسود النص الإنجليزي.

  
عن حكومة  
جمهورية الهند

  
عن حكومة  
دولة الإمارات العربية المتحدة



## الملحق

### جدول الطرق

#### الجزء 1

1. الطرق التي يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة تسييرها:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
نقاط في ابوظبي	أي نقاط بدون ممارسة حرية النقل الخامسة	ممباي، دلهي، ترافندرام، كوشي، شيناى، كوزيكود، جيبور و كولكتا	أي نقاط بدون ممارسة حرية النقل الخامسة

2. الطرق التي يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية الهند تسييرها:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في جمهورية الهند	أي نقاط في آسيا بما فيها نقاط داخل دول مجلس التعاون الخليجي مع ممارسة حرية النقل الخامسة	أبو ظبي و العين	أي نقاط في أمريكا الشمالية و أوروبا (بما فيها بريطانيا) و آسيا (و يشمل ذلك بين دول مجلس التعاون الخليجي) و إفريقيا مع ممارسة حرية النقل الخامسة

3. لا يمكن خدمة نقطتين أو أكثر داخل إقليم طرف في رحلة واحدة بواسطة مؤسسات النقل التابعة للطرف الآخر.

## الملحق (يتبع)

### الجزء 2

1. الطرق التي يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة تسييرها:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
دبي	أي نقاط بدون ممارسة حرية النقل الخامسة	ممباي، دلهي، شيناى، كولكاتا، كوشى، حيدرأباد، ترافندرام، بنقلور، احمداباد و كوزيكود	أي نقاط بدون ممارسة حرية النقل الخامسة

2. الطرق التي يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية الهند تسييرها:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في جمهورية الهند	أي نقاط مع ممارسة حرية النقل الخامسة	دبي	أي نقاط مع ممارسة حرية النقل الخامسة

3. لا يمكن خدمة نقطتين أو أكثر داخل إقليم طرف في رحلة واحدة بواسطة مؤسسات النقل التابعة للطرف الآخر.

## الملحق (يتبع)

### الجزء 3

1. الطرق التي يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة تسييرها:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
الشارقة	أي نقاط بدون ممارسة حرية النقل الخامسة	ممباي، ناغبور، كوشي، جيبور، ترافندرام، شيناى، احمداباد، بنقلور، كويمباتور، دلهى و كوزيكود	أي نقاط بدون ممارسة حرية النقل الخامسة

2. الطرق التي يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية الهند ممارستها:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في جمهورية الهند	أي نقاط في آسيا (بما فيها نقاط داخل دول مجلس التعاون الخليجي) مع ممارسة حرية النقل الخامسة	الشارقة	أي نقاط في أمريكا الشمالية و أوروبا (بما فيها بريطانيا) و آسيا (و يشمل ذلك بين دول مجلس التعاون الخليجي) و إفريقيا مع ممارسة حرية النقل الخامسة

3. لا يمكن خدمة نقطتين أو أكثر داخل إقليم طرف في رحلة واحدة بواسطة مؤسسات النقل التابعة للطرف الآخر.

الملحق (يتبع)

الجزء 4

1. الطرق التي يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة تسييرها:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
رأس الخيمة	أي نقاط بدون ممارسة حرية النقل الخامسة	نقطة واحدة من كوشي، ثيرفانانثابورام و كوزيكود	أي نقاط بدون ممارسة حرية النقل الخامسة

2. الطرق التي يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية الهند تسييرها:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في جمهورية الهند	أي نقاط مع ممارسة حرية النقل الخامسة	رأس الخيمة	أي نقاط مع ممارسة حرية النقل الخامسة

3. لا يمكن خدمة نقطتين أو أكثر داخل إقليم طرف في رحلة واحدة بواسطة مؤسسات النقل التابعة للطرف الآخر.