

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF INDIA

AND

THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF

GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

NEW DELHI, _____ 2005

The Government of India and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (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 their mutual relations in the field of civil aviation and to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

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

Desiring to facilitate the expansion of international air service opportunities;

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;

Noting the Parties intention that this Agreement shall be read with the Memorandum of Understanding signed on 26 August 2005 to the extent that its provisions are in effect between them;

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

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

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of India, the Directorate General of Civil Aviation, or its successor, and in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport and any person or agency authorized to perform the functions exercised by the said authority;
2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes: any amendment that has been ratified by both Parties, and any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annexes or amendments are at any given time effective for both Parties;
4. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;
5. "Full cost" means the cost of providing services plus a reasonable charge for administrative overheads;
6. "International air service" means an air service that passes through the airspace over the territory of more than one State;
7. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air services charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
8. "Stop for non-traffic purposes", "airline", "air service" and "territory" have the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention; and
9. "User charges" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities, including facilities for overflights, or services including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers and cargo.

Article 2
Applicability of Chicago Convention

The Provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

Article 3
Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Party shall enjoy the following rights:
 - a. to fly without landing across the territory of the other Party;
 - b. to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purposes; and
 - c. while operating an agreed service on the specified route, the airline(s) designated by each Party shall also enjoy the right to embark and disembark, in the territory of the other Party at the point(s) specified for that route in the Schedule to this Agreement, international traffic in passengers and cargo including mail, separately or in combination.
3. The airline(s) of each Party, other than those designated under Article 4 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in sub-paragraphs (a) and (b) of paragraph (2) of this Article.
4. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Party, passengers and cargo including mail destined for another point in the territory of that other Party.
5. If because of special and unusual circumstances, a designated airline of one Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

Article 4

Designation and Authorisation

1. Each Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the routes specified in the Annex and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and transmitted to the other Party through diplomatic channels. Each Party shall also notify the other Party of the allocation between its designated airlines of the rights to operate the agreed services, where applicable.

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

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

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

Article 5
Revocation of Authorisation

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Party where any of the conditions in Article 4.2 are not met.
2. Unless immediate action is essential to prevent further infringements of laws, regulations or rules, or to improve safety, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 8 (Aviation Security).

Article 6
Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 7
Safety

1. Either Party may at any time request consultations concerning the safety standards maintained in respect of an airline designated by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. Such consultations shall take place within 60 days of that request.

2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action.

3. Each Party reserves the right to withhold, suspend, or limit the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take appropriate corrective action within 15 days or such longer period as may be agreed.

4. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by, or - including under a lease arrangement - on behalf of, the airline or airlines 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 authorised 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:

(a) 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 Chicago Convention; or

(b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention;

the Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences 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 Chicago Convention.

6. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Party in accordance with paragraph 4 of this Article is denied by a representative of that airline or airlines, 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 authorisation 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 shall be discontinued once the basis for that action ceases to exist.

Article 8
Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971 and its protocol done at Montreal February 24, 1988 and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection done at Montreal on March 1, 1991 and any other convention on aviation security ratified by both Parties.
2. Upon request the Parties shall provide each other with all necessary assistance to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, of airports and air navigation facilities, and address any other threat to the security of civil air navigation.
3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; 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 designated airlines shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Party for entry into the territory of that other Party. For departure from, or while within, the territory of either Party, designated airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the law in force in that country. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also act favourably upon any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.
6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement for resolution of the issue within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose

conditions on the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 9
Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air services.
2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party those of their own managerial, sales, technical, operational and other specialist staff as they consider necessary for the provision of air services.
3. Any airline of each Party may engage in the sale of air services in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents or other intermediaries appointed by the airline. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.
4. Each airline shall have the right to convert and remit to its country of choice, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.
5. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

Article 10
Code-sharing Arrangements

1. Subject to applicable laws and regulation governing competition, when operating or holding out the agreed combination and all-cargo services on the specified route(s), any designated airline of either Party may enter into cooperative marketing arrangements, whether as the operating or marketing airline, with
 - a. an airline or airlines of the same Party;
 - b. an airline or airlines of the other Party; or
 - c. an airline or airlines of a third country
2. When a designated airline of a Party performs air services under cooperative marketing arrangements as the operating airline, the total capacity operated by that airline will be counted against the capacity entitlements of that Party designating the airline.
3. When a designated airline of a Party performs air services under cooperative marketing arrangements as the marketing airline with the airline of its own country or the airline of the other Party, the total capacity offered by the former airline will not be counted against the capacity entitlements of that Party designating that airline.
4. When a designated airline of a Party performs air services under cooperative marketing arrangements as the marketing airline with an airline from a third country, the total capacity offered will be counted against the capacity entitlements of both the marketing airline and operating airline.
5. All airlines operating or holding out the above services must hold the appropriate authority including route rights, traffic rights and capacity entitlement and meet the requirements normally applied to such arrangements.
6. The designated airlines of both Parties will, when holding services out for sale, in terms of code-share, blocked-space or other joint venture arrangements, make it clear to the purchaser at the point of sale which airline will be the operating airline on each sector of the service and with which airline(s) the purchaser is entering into a contractual relationship.

Article 11
Duties, Taxes and Fees

1. The Parties shall relieve from all customs duties, national excise taxes and similar national fees:

a. aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Party; and

b. the following items introduced by a designated airline of one Party into the territory of the other Party:

- (i) repair, maintenance and servicing equipment and component parts;
- (ii) passenger handling equipment and component parts;
- (iii) cargo-loading equipment and component parts;
- (iv) security equipment including component parts for incorporation into security equipment;

(v) instructional material and training aids;

(vi) airline and operators' documents;

(vii) items, such as printed ticket stock, air waybills, publicity material or any other printed material, which bear the insignia of the company printed thereon; and

c. the following items introduced by a designated airline of one Party into the territory of the other Party or supplied to a designated airline of one Party in the territory of the other Party:

(i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Party;

(ii) fuel, lubricants and consumable technical supplies;

(iii) spare parts including engines; and

d. computer equipment and component parts introduced by a designated airline of one Party into the territory of the other Party to assist in one or more of the following matters:

(i) the repair, maintenance or servicing of aircraft;

(ii) the handling of passengers at the airport or on board aircraft;

(iii) the loading of cargo onto or the unloading of cargo from aircraft;

(iv) the carrying out of security checks on passengers or cargo;

provided in the case of sub-paragraphs (b) -(d) they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned.

2. The relief from customs duties, national excise taxes and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airline or airlines of a Party in the territory of the other Party.

3. Equipment and supplies referred to in paragraph (1) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Party have entered into arrangements with another

airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraph (1) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such relief from such other Party.

Article 12
Fair Competition

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.
2. The competition laws of each Party, as amended from time to time, shall apply to the operation of the airlines within the jurisdiction of the respective Party.
3. Neither Party shall unilaterally restrict the operations of the designated airlines of the other, except according to the terms of this Agreement or by such uniform conditions as may be contemplated by the Chicago Convention.
4. Neither Party shall allow its designated airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.

Article 13
User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not discriminatory, and equitably apportioned among categories of users.
2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.
4. Neither party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 18, to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 14
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.

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

Article 15

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air services to be decided by each designated airline based on commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

- a. prevention of prices or practices whose application constitutes anti-competitive behaviour which has or is likely to have the effect of preventing, restricting or distorting competition or excluding a competitor from a route;
- b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of market power; and
- c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Neither Party shall require notification or filing of any price to be charged by the designated airline or airlines of the other Party. Prices may remain in effect unless subsequently disapproved under paragraph 3 below.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a price charged or proposed to be charged by an airline of the other Party. If one Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set out in paragraph 1 above, it may request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than 15 days after receipt of the request. Without a mutual agreement the price shall take effect or continue in effect.

Article 16
Intermodal Services

The airlines of each Party shall be permitted to employ, in connection with air transport, any intermodal transport to or from any points in the territories of the Parties or third countries. Airlines may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code share, with other carriers. Such 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 the transport involved.

Article 17
Ground handling

Subject to the laws and regulations applicable within each Party, each designated airline shall have in the territory of the other Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

Article 18

Consultations and Settlement of Disputes

1. Save as provided elsewhere in this agreement, either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives a written request unless otherwise agreed.
2. If the Parties fail to reach a settlement of a dispute by negotiation, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.
3. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:
 - a. Within 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 subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation 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 most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. In the event that either the President or the most senior, qualified Vice President appoints the third arbitrator under this Paragraph, that third arbitrator shall not be a national of either of the Parties.
4. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.
5. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 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.
6. 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.
7. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.
8. The decision of the tribunal shall be binding on the Parties.
9. Each Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Parties, including any expenses incurred by the President, Vice-President or Member of the International Civil Aviation Organisation in implementing the procedures in paragraph 3b of this Article.

Article 19
Amendment

1. If either Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement, including the Annex, it may request consultations between the aeronautical authorities of both Parties in relation to the proposed amendment. Such consultations shall commence within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.
2. Any amendment to this Agreement or Annex may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of both Parties and shall enter into force when it has been confirmed by an Exchange of Notes.

Article 20
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 Organisation. 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 end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 21
Registration with ICAO

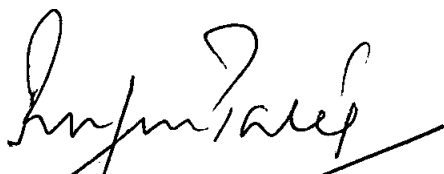
This Agreement and all amendments thereto shall be registered upon its signature with the International Civil Aviation Organisation.

Article 22
Entry into force

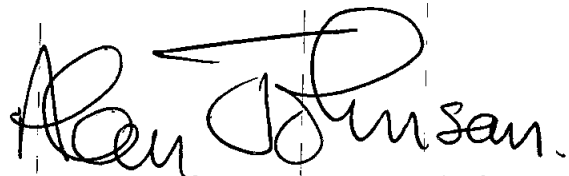
This Agreement and its Annex shall enter into force on the date of the later note in an Exchange of Notes between the Parties confirming that each Party has completed the necessary procedures for entry into force of this Agreement and its Annex, save for Article 17 which may enter into force on such later date agreed by the Parties and confirmed in an Exchange of Notes.

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

DONE at NEW DELHI on this 8th day of SEPTEMBER, 2005 in duplicate, in the English language, which shall be the authentic text. Translation of the Agreement into the Hindi language will be prepared and shall be considered equally authentic when agreed upon in an Exchange of Notes that confirm its conformity with the English language text.



For the Government of India



For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

ROUTE SCHEDULE**Schedule I**

Route Schedule for Indian Designated Airlines

| Points in India | Intermediate Points | Points in UK | Beyond Points |
|------------------------|----------------------------|---------------------|----------------------|
| Any Point(s) | Any two points | Point(s) in UK | Points beyond |

Notes :

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in India.
2. The ability to serve two points in the United Kingdom on the same flight will be mutually determined by the two aeronautical authorities.

Schedule II

Route Schedule for UK Designated Airlines

| Points in UK | Intermediate Points | Points in India | Beyond Points |
|---------------------|----------------------------|------------------------|----------------------|
| Any Point(s) | Any two points | Point(s) in India | Points beyond |

Notes :

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the United Kingdom.
2. The ability to serve two points in India on the same flight will be mutually determined by the two aeronautical authorities.

भारत गणराज्य की सरकार

तथा

ग्रेट ब्रिटेन तथा उत्तरी आयरलैंड की
यूनाईटेड किंगडम की सरकार के बीच

विमान सेवा करार

स्थान: _____

तारीख:

2005

भारत गणराज्य की सरकार तथा ग्रेट ब्रिटेन तथा उत्तरी आयरलैंड की यूनाइटेड किंगडम की सरकार, जिन्हें (एतद्पश्चात् "संविदाकारी पक्ष" के रूप में संदर्भित);

7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किए गए अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के संबंधित पक्ष होने के नाते;

नागर विमानन के क्षेत्र में अपने पारस्परिक संबंधों को बढ़ाने तथा अपने-अपने संबंधित राज्य क्षेत्र के बीच विमान सेवाएं स्थापित करने के प्रयोजन से एक करार करने के इच्छुक होते हुए;

न्यूनतम सरकारी हस्तक्षेप और विनियमन से मार्केट स्थान में एयरलाइनों के बीच प्रतिस्पर्धा के आधार पर एक अंतरराष्ट्रीय विमानन प्रणाली प्रोत्साहित करने की इच्छा से;

अन्तरराष्ट्रीय विमान सेवा सुअवसरों के विस्तार को सरल बनाने की दृष्टि से;

अन्तरराष्ट्रीय विमान सेवाओं में संरक्षा तथा सुरक्षा के उच्चतम स्तर को सुनिश्चित करने तथा विमान की सुरक्षा के विरुद्ध कृत्यों तथा धमकियों के बारे में ध्यान देते हुए, जिससे व्यक्तियों (यात्रियों) तथा परिसम्पत्तियों की सुरक्षा प्रभावित होती है, विमान सेवाओं के प्रचालन में प्रतिकूल प्रभाव पड़ता हो तथा नागर विमानन की संरक्षा के प्रति जनता के विश्वास में कमी आती हो;

संविदाकारी पक्षों के इस मतव्य को नोट करते हुए कि यह करार 26 अगस्त, 2005 को हस्ताक्षरित समझौता ज्ञापन के साथ पठित होगा तथा उस सीमा तक लागू होगा कि इसके प्रावधान उनके बीच प्रभावी होते हों;

निम्न प्रकार से सहमत हुई है :-

अनुच्छेद - एक
परिभाषा

इस करार के प्रयोजनार्थ जहां पाठ में अन्यथा अपेक्षा नहीं की गई हो:

- (1) “वैमानिकी प्राधिकारी” पद का अभिप्राय, यूनाइटेड किंगडम के मामले में, परिवहन के मामले में सेक्रेट्री ऑफ स्टेट, अथवा कोई व्यक्ति अथवा निकाय जिसे उक्त प्राधिकारियों द्वारा इस समय किए जा रहे कार्यों के निष्पादन के लिए प्राधिकृत किया गया हो; तथा भारत के मामले में नागर विमानन महानिदेशक अथवा इसके उत्तराधिकारी;
- (2) “इस करार” पद में इसका अनुबंध और इसमें अथवा इस करारों में किया गया संशोधन भी शामिल है; तथा
- (3) “अभिसमय” पद का अभिप्राय 07 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हुई हस्ताक्षरार्थ प्रस्तुत अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय से है और इसमें उस अभिसमय के अनुच्छेद 90 के अंतर्गत स्वीकृत कोई भी अनुबंध तथा उक्त अभिसमय उक्त अनुबंधों अथवा अभिसमय में किया गया कोई भी संशोधन शामिल है, जहां तक वे अनुबंध तथा संशोधन दोनों संविदाकारी पक्षों के लिए प्रभावी हो गए हों;
- (4) “नामित विमान कंपनी” पद का अभिप्राय ऐसी विमानकंपनी से है जिसे इस करार के अनुच्छेद 4 के अनुसार नामित और प्राधिकृत किया गया हो;
- (5) “पूर्ण लागत” पद का अभिप्राय सेवा प्रदान करने की लागत में प्रशासनिक खर्च के लिए एक उपयुक्त प्रभार शामिल करने से है;
- (6) “अन्तरराष्ट्रीय विमान सेवा” पद से अभिप्राय, एक ऐसी विमान सेवा से है जो एक से अधिक राष्ट्रों के राज्यक्षेत्र के ऊपर से होकर गुजरती हो;

- (7) "मूल्य" पद से अभिप्राय यात्रियों (और उनके सामान) और/अथवा कार्गो (डाक को छोड़कर) विमान सेवा में वहन के लिए किसी किराए, दर अथवा प्रभार से है, जो एयरलाइनों द्वारा वसूल की जाती है, इसमें उनके एजेंट तथा वे शर्तें भी शामिल हैं जिनसे इस प्रकार के किराए दरें अथवा प्रभार शामिल होते हैं;
- (8) "गैर-यातायात प्रयोजनों के लिए रूकना," "विमान कंपनी" "विमान सेवा" तथा "राज्यक्षेत्र" पद से अभिप्राय वही है जो अभिसमय के अनुच्छेद 2 तथा 96 में इसके लिए निर्धारित किया गया है; और
- (9) "प्रयोक्ता प्रभारों" से अभिप्राय हवाईअड्डा , विमान दिक्चालन अथवा राज्यक्षेत्र के ऊपर से गुजरने के लिए सुविधाओं सहित विमानन सुरक्षा सुविधाओं अथवा सेवाओं के प्रावधान के लिए एयरलाइनों पर लगाए गए प्रभार से है, जिसमें संबंधित सेवाएं और सुविधाएं भी शामिल हैं।

अनुच्छेद - दो
शिकागो अभिसमय की प्रयोज्यता

इस करार के प्रावधान शिकागो अभिसमय के प्रावधान के अनुसार होंगे
जहाँ तक ये प्रावधान अन्तरराष्ट्रीय विमान सेवाओं पर लागू होते हों;

अनुच्छेद-तीन अधिकारों की मंजूरी

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष एक दूसरे संविदाकारी पक्ष को इस करार के साथ संलग्न अनुसूची के उपयुक्त खण्ड में निर्दिष्ट मार्गों अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं को स्थापित करने के प्रयोजनार्थ इस करार में निर्दिष्ट अधिकारों की मंजूरी देता है। इसके आगे, इस प्रकार की सेवाओं तथा मार्गों के क्रमशः "सहमत सेवाएं" - और "विनिर्दिष्ट मार्ग" कहा जाएगा।

2. इस करार के उपबंधों के अध्याधीन, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमानकंपनी (कंपनियों) को निम्नलिखित अधिकार होंगे :-

- क. बिना अवतरण दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र के पार उड़ान भरना;
- ख. दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में गैर-यातायात प्रयोजनों के लिए रूकना; तथा
- ग. विनिर्दिष्ट मार्ग पर सहमत सेवा का प्रचालन करते समय, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कंपनी (कंपनियों) को इस प्रकार की अनुसूची में उस मार्ग के लिए उल्लिखित स्थल (स्थलों) पर दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में अंतरराष्ट्रीय यातायात में यात्रियों डाक सहित कार्गो के अलग-अलग अथवा सम्मिलित रूप में चढ़ाने और उतारने का भी अधिकार होगा।

3. इस करार के अनुच्छेद 4 के उपबंधों के अध्याधीन, इस करार के अंतर्गत नामित उन विमानकंपनियों से भिन्न, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की विमानकंपनी (कंपनियों) को भी इस अनुच्छेद के पैरा (2) के उप-पैरा (क) तथा (ख) में विनिर्दिष्ट अधिकार प्राप्त होंगे।

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

5. यदि विशेष और असामान्य परिस्थितियों के कारण, एक संविदाकारीपक्ष की नामित विमान कंपनी इसके सामान्य मार्ग पर सेवा का प्रचालन करने में असमर्थ रहती है तो संविदाकारी पक्ष अपने बेहतर प्रयासों का प्रयोग करते हुए, मार्गों के उपयुक्त अस्थाई पुनः प्रबन्धों के माध्यम से इस प्रकार की सेवा को लगातार जारी रखने का प्रयास करेगी।

अनुच्छेद - चार
नामित तथा प्राधिकृत करना

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को अनुबंध में विनिर्दिष्ट मार्गों पर सहमत सेवाएं प्रचालित करने के प्रयोजनार्थ एक अथवा अधिक विमान कंपनियों को नामित करने तथा ऐसे नामन वापस लेने अथवा बदलने का अधिकार होगा। इस प्रकार का नामन लिखित रूप में किया जाएगा तथा इसकी सूचना अन्य संविदाकारी पक्ष को राजनयिक माध्यम से दी जाएगी तथा इस बात का पता लगाया जाएगा कि क्या एयरलाइन अनुबंध में विनिर्दिष्ट प्रकार की विमान सेवाएं प्रचालित करने के लिए प्राधिकृत है।

2. इस प्रकार का नामन तथा प्रचालन प्राधिकार तथा तकनीकी अनुमति के लिए निर्धारित फार्म तथा तरीके से नामित विमानकंपनी से आवेदन प्राप्त होने पर, अन्य संविदाकारी पक्ष न्यूनतम कार्यविधिक देरी किए बिना उपयुक्त प्राधिकार तथा अनुमति प्रदान करेगा, बशर्ते कि:

क. उस विमानकंपनी का सम्पूर्ण स्वामित्व तथा प्रभावी नियंत्रण उस संविदाकारी पक्ष में विमानकंपनी, राष्ट्रिकों अथवा दोनों में निहित है;

ख. नामित विमानकंपनी, आवेदन अथवा आवेदनों पर विचार करने वाली संविदाकारी पक्ष द्वारा अन्तरराष्ट्रीय विमान सेवाओं का प्रचालन के लिए सामान्य रूप से लागू कानूनों और विनियमों के अधीन निर्धारित शर्तों को पूरा करने में योग्य है, और

ग. विमानकंपनी को नामित करने वाला संविदाकारी पक्ष अनुच्छेद 6 (संरक्षा) तथा अनुच्छेद 7 (विमान सुरक्षा) में निर्धारित मानकों का अनुरक्षण तथा प्रशासन कर रही है।

3. जब कोई विमानकंपनी इस प्रकार से नामित तथा प्राधिकृत कर दी जाती है तो तब वह सहमत सेवाओं का प्रचालन आरंभ कर सकती है, बशर्ते कि विमान कम्पनी इस करार के लागू प्रावधानों का पालन करती हो;

अनुच्छेद - पांच
प्राधिकार पर रोक लगाना

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष, अन्य संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनियों के प्रचालन प्राधिकार अथवा तकनीकी अनुमति पर उस समय रोक, निलम्बन अथवा सीमित कर सकती है, जहाँ अनुच्छेद 4.2 में वर्णित शर्तों में से किसी का अनुपालन नहीं किया जा रहा हो।
2. जब तक कानूनों, विनियमों अथवा नियमों को और आगे उल्लंघन के निवारण के लिए अथवा सुरक्षा में सुधार के लिए तात्कालिक कार्रवाई करना अनिवार्य न हो, इस अनुच्छेद में स्थापित अधिकारों को निर्वाह केवल अन्य संविदाकारी पक्षों से विचार विमर्श के बाद ही किया जाएगा।
3. इस अनुच्छेद के अर्थ के अनुसार, अनुच्छेद 8 (विमानन सुरक्षा) के प्रावधानों के अनुरूप, अन्य संविदाकारी पक्ष की विमान कंपनी अथवा विमान कंपनियों के प्रचालन प्राधिकार अथवा तकनीकी अनुमति पर किसी भी संविदाकारी पक्ष को वापस लेने, रोक लगाने, प्रतिबंध लगाने अथवा शर्तें लागू करने का अधिकार नहीं होगा।

अनुच्छेद - छह
कानूनों को प्रयोज्यता

1. एक संविदाकारी पक्ष के राज्य क्षेत्र में प्रवेश, रहते तथा प्रस्थान करते समय, विमान के प्रचालन तथा दिक्चालन से संबंधित इसके कानूनों और विनियमों का अनुपालन अन्य संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी को करना होगा।
2. एक संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में प्रवेश, रहते तथा प्रस्थान करते समय, यात्रियों, कर्मी अथवा विमान में कार्गो (प्रवेश, क्लीयरेंस, विमानन सुरक्षा, आब्रजन, पासपोर्ट, सीमा-शुल्क और संगरोध अथवा डाक के मामले में पोस्टल विनियमन से संबंधित विनियमों सहित) के प्रवेश अथवा प्रस्थान करते समय इसके कानून और विनियमों का अनुपालन, अन्य संविदाकारी पक्ष की विमान कम्पनियों द्वारा इस प्रकार के यात्रियों, कर्मी अथवा कार्गो की ओर से किया जाएगा।

अनुच्छेद - सात संरक्षा

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष, वैमानिकी सुविधाओं, विमानकर्मी, विमान और नामित विमान कंपनियों के प्रचालन से संबंधित, अन्य संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी के संबंध में संरक्षा मानकों के अनुरक्षण पर विचार-विमर्श का अनुरोध कर सकता है।
2. यदि इस प्रकार के विचार-विमर्श के बाद एक पक्ष का पता है कि अन्य पक्ष ऐसे किसी क्षेत्र में जो कि शिकागो वार्ता के अभिसमय स्थापित न्यूनतम मानकों के कम से कम समान हो, में सुरक्षा मानकों का प्रभावपूर्ण ढंग से अनुरक्षण या प्राशंसित नहीं कर रहा है तो प्रथम पक्ष दूसरे पक्ष को इन निष्कर्षों तथा इन न्यूनतम मानकों की पुष्टि के लिए आवश्यक उपायों से अवगत कराए तथा अन्य पक्ष उपयुक्त निवारणकारक कार्रवाई करेगा।
3. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष के पास, अन्य संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी अथवा विमान कम्पनियों की प्रचालन प्राधिकार अथवा तकनीकी अनुमति को वापस लेने, निलम्बन करने अथवा सीमा निर्धारित करने का अधिकार आरक्षित है तथा ऐसा उस समय पर किया जाना है जब अन्य संविदाकारी पक्ष एक उपयुक्त समय के अन्दर उपयुक्त निवारणकारक कार्रवाई नहीं करती है।
4. शिकागो अभिसमय के अनुच्छेद 33 में वर्णित दायित्वों के होते हुए, इस बात पर सहमति हुई है कि अन्य संविदाकारी पक्ष के राज्य क्षेत्र के लिए अथवा सेवाओं पर एक संविदाकारी पक्ष की विमान कम्पनी अथवा विमान कम्पनियों की ओर से एक लीज करार के अधीन सहित-अथवा द्वारा प्रचालित कोई भी विमान अन्य संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र के अधीन रहते हुए, अन्य संविदाकारी पक्ष के प्राधिकृत प्रतिनिधियों द्वारा जांच के अधीन होंगे, जो विमान पर तथा इसके लिए होंगे जिससे विमान के दस्तावेजों की वैधता तथा इसके कर्मियों दानों की जांच की जा सके तथा विमान और इसके उपस्कर (इस अनुच्छेद में रैम्प निरीक्षण कहा गया है) की जांच की जा सके बशर्ते कि इससे बिना कारण कोई देरी न हो।
5. यदि इस प्रकार के रैम्प निरीक्षण अथवा बड़ी मात्रा में रैम्प निरीक्षणों से निम्नलिखित बातें सामने आते हैं-

- (क) वह कोई भी गंभीर बात जिससे किसी विमान अथवा एक विमान के प्रचालन, शिकागो अभिसमय से पहले उस समय स्थापित न्यूनतम मानकों के अनुरूप पालन नहीं किया जा रहा हो;
- (ख) वह कोई भी गंभीर बात कि शिकागो अभिसमय से पहले उस समय स्थापित संरक्षा मानकों के प्रभावी अनुरक्षण तथा प्रशासन की कमी पाई गई है;

शिकागो अभिसमय के अनुच्छेद 33 के प्रयोजन के लिए संविदाकारी पक्ष द्वारा किया गया निरीक्षण इस दृष्टि से स्वतंत्र रूप से किया जाएगा कि जिससे यह निष्कर्ष निकले कि उस विमान अथवा इस विमान के कर्मीदल के संबंध में प्रमाण पत्र अथवा लाइसेंस की अपेक्षाएं जारी की गई थी अथवा वैध कराई गई अथवा वे अपेक्षाएं जिसके अधीन विमान प्रचालन कर रहा है शिकागो अभिसमय के बाद स्थापित न्यूनतम मानक के बराबर अथवा उनसे ऊपर नहीं है।

6. यदि इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 4 के अनुसार एक संविदाकारी पक्ष की विमान कम्पनी तथा विमान कम्पनियों द्वारा प्रचालित एक विमान के रैम्प निरीक्षण करने के प्रयोजन के लिए उस विमान कम्पनी अथवा विमान-कम्पनियों के प्रतिनिधि द्वारा मना कर दिया जाता है, तब अन्य संविदाकारी पक्ष इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 5 में वर्णित किस्म के गंभीर पक्ष में हस्तक्षेप के लिए स्वतंत्र होगी। इस पैराग्राफ में वर्णित निष्कर्ष निकालेगी।

7. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को प्रथम संविदाकारी पक्ष के इस निष्कर्ष पर तत्काल ही अन्य संविदाकारी की एक विमान कम्पनी अथवा विमान कम्पनियों के प्रचालन प्राधिकार में अंतर करने अथवा अधिकारों के विलम्बन का अधिकार होगा चाहे इसका पता एक रैम्प निरीक्षण से चले, कई रैम्प निरीक्षण से चले रैम्प निरीक्षण के लिए मनाही से ऐसी स्थिति उत्पन्न होती है, परामर्श अथवा अन्यथा तब एयरलाइन प्रचालन की संरक्षा के लिए तत्काल कार्रवाई करना अनिवार्य होता हो।

8. पैराग्राफ 3 अथवा 7 के अनुसार एक संविदाकारी पक्ष द्वारा कोई कार्रवाई बन्द कर दी जाएगी यदि एक बार ऐसी कार्रवाई किया जाना अपेक्षित हो।

अनुच्छेद - आठ विमानन सुरक्षा

1. अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों और दायित्वों के अनुरूप, संविदाकारी पक्ष पुनः इस बात की पुष्टि करते हैं कि गैर-कानूनी हस्तक्षेप की कार्रवाई के विरुद्ध नागर विमानन सुरक्षा का बचाव करने के बारे में एक-दूसरे के प्रति उनका दायित्व इस वर्तमान करार का अभिन्न अंग है। अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों और दायित्वों के सामान्यीकरण को सीमाबद्ध करे बिना, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष 14 सितंबर, 1963 को टोक्यो में हस्ताक्षरित विमान में उड़ान के समय किए अपराधों और कुछ अन्य कार्रवाइयों, 16 दिसंबर, 1970 को हेग में हस्ताक्षरित विमान के गैर-कानूनी अभिग्रहण निवारण अभिसमय और 23 सितंबर, 1971 को मांट्रियल में हस्ताक्षरित नागर विमानन सुरक्षा के विरुद्ध गैर-कानूनी कार्रवाई उन्मूलन अभिसमय और मांट्रियल में 24 फरवरी, 1988 को प्रोटोकाल पर तथा 1 मार्च, 1991 को मांट्रियल में पता लगाने के प्रयोजन के लिए प्लास्टिक विस्फोटकों की मार्किंग तथा विमानन सुरक्षा पर किसी भी अन्य अभिसमय जिसके दोनों संविदाकारी पक्ष सदस्य हों।

2. अनुरोध किए जाने पर संविदाकारी पक्ष गैर-कानूनी रूप से सिविल विमानों का अभिग्रहण किए जाने और ऐसे विमान, उसके यात्रियों, कार्मिकों, हवाईअड्डों और विमान दिक्चालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध किसी प्रकार के गैर-कानूनी कृत्यों के बचाव के लिए नागर विमानन सुरक्षा को किसी भी प्रकार की धमकी के लिए आपस में एक-दूसरे को सभी संभव सहायता प्रदान करेंगे।

3. दोनों पक्ष अपने परस्पर संबंधों में, अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा स्थापित विमानन सुरक्षा उपबंधों पर समरूप होकर अभिसमय के अनुबंध के रूप में उस सीमा तक कार्य करेंगे जिस सीमा तक संविदाकारी पक्षों पर ऐसे सुरक्षा उपबंध लागू होते हैं। वे अपने पंजीकृत विमान प्रचालकों या ऐसे विमान के प्रचालकों, जिनका व्यवसाय का प्रमुख स्थान अथवा स्थाई निवास उनके भू-भाग से है तथा उनके क्षेत्र में हवाईअड्डों के प्रचालकों से यह अपेक्षा करेंगे कि वे इन विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप कार्य करें।

4. दोनों में से प्रत्येक संविदाकारी पक्ष इस बात से सहमत है कि ऐसे विमान प्रचालकों से, दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा उस संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में प्रवेश करते समय यहाँ से प्रस्थान करते समय या रहते समय अपेक्षित विमानन सुरक्षा उपबंधों का पालन करने की अपेक्षा की जा सकती है। प्रत्येक संविदाकारी पक्ष यह सुनिश्चित करेगा कि उसके भू-भाग में विमान की सुरक्षा करने तथा यात्रियों, कर्मियों, ले जाई जाने वाली वस्तुओं, सामान, कार्गो तथा विमान भंडार विमान में लगाने से पूर्व या उसके दौरान उसकी जांच करने के लिए प्रभावी उपाय किए गए हैं। प्रत्येक संविदाकारी पक्ष किसी विशेष स्तर का मुकाबला करने हेतु विशेष उपयुक्त सुरक्षा उपाय करने के लिए दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा किए गए अनुरोध पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेगा।

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

6. यदि एक संविदाकारी पक्ष के पास यह विश्वास करने के पर्याप्त कारण हों कि अन्य संविदाकारी पक्ष इस अनुच्छेद के विमान सुरक्षा प्रावधानों से भटक गया है तो उस संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी अन्य संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों से तुरन्त विचार-विमर्श का अनुरोध कर सकते हैं। इस प्रकार के अनुरोध की तारीख से 15 दिनों के अन्दर संतोषजनक करार न हो पाने की स्थिति में, उस संविदाकारी पक्ष की किसी विमानकंपनी अथवा कम्पनियों के प्रचालन प्राधिकार तथा तकनीकी अनुमति को वापस लेने, रोक लगाने सीमित करने अथवा शर्तें लगाने का अधिकार का कारण बन जाएगा। आपातकाल की स्थिति होने पर, एक संविदाकारी पक्ष 15 दिनों की अवधि की समाप्ति से पूर्व अन्तरिम कार्रवाई कर सकता है।

अनुच्छेद - नौ वाणिज्यिक अवसर

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की विमान कम्पनियों को विमान सेवाओं के प्रोत्साहन तथा बिक्री के लिए दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में कार्यालय स्थापित करने का अधिकार होगा।
2. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनियों को, प्रवेश, रिहायश तथा रोजगार के संबंध में अन्य संविदाकारी पक्ष के कानूनों और विनियमों के अनुरूप अधिकार होगा जिससे अन्य संविदाकारी पक्ष के राज्य क्षेत्र में विमान सेवाओं की व्यवस्था करने के लिए अपेक्षित प्रबन्धकीय, बिक्री, तकनीकी, प्रचालनात्मक और अन्य विशेषज्ञ स्टाफ को लाया तथा बनाए रखा जा सके।
3. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की कोई भी विमानकम्पनी अन्य संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में प्रत्यक्ष रूप से विमान सेवाएं जुटाने संबंधी कार्य कर सकती है तथा ऐसा विमान कंपनी के विवेक पर, इसके एजेंट के माध्यम से, किया जा सकता है, सिवाय इसके, जिसमें देश के चार्टर विनियमों द्वारा इसकी व्यवस्था की हो जिसमें चार्टर आरंभ होती हो जो यात्री निधियों, यात्री यात्रा रद्द करने तथा वापसी अधिकारों से संबंधित हो। प्रत्येक विमानकम्पनी को इस प्रकार के परिवहन की बिक्री का अधिकार होगा तथा कोई भी व्यक्ति उस राज्यक्षेत्र की मुद्रा में अथवा परिवर्तनीय मुद्रा में खरीदने के लिए स्वतंत्र है।
4. प्रत्येक विमान कंपनी को मांगे जाने पर, अपने देश में, स्थानीय खर्च के बाद बचे स्थानीय राजस्व को अपने देश में परिवर्तनीय मुद्रा में बदलने तथा जमा करने का अधिकार होगा। चालू कारोबार पर लागू विनियम दर से इसमें बिना किसी सीमा बांधे तथा कराधान से तत्काल रूप से इसके परिवर्तनीय करने तथा जमा कराने की अनुमति होगी तथा तारीख पर जमा पर विमान कंपनी जमा करने के लिए प्रारंभिक आवेदन कर सकेगा।

5. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की विमानकंपनियों को, ईंधन की खरीद सहित, स्थानीय खर्च के लिए अन्य संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में स्थानीय मुद्रा में अदायगी की अनुमति होगी। उनके विवेक पर, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की विमानकंपनियां इस प्रकार के खर्च के लिए, स्थानीय मुद्रा विनियमों के अनुसार स्वतंत्र परिवर्तनीय मुद्रा में अन्य संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में अदा कर सकती है।

अनुच्छेद - दस
कोड शेयरिंग प्रबन्ध

1. विनिर्दिष्ट मार्ग (मार्गों) पर सहमत संयोजन तथा सभी कार्गो सेवाओं का प्रचालन अथवा निर्वाह करते समय, दोनों में से किसी भी संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी सहयोगिता मार्केटिंग प्रबन्ध कर सकती है, चाहे प्रचालन करने वाली अथवा मार्केटिंग एयरलाइन निम्नलिखित रूप में हों,

क. उसी पक्ष की एक विमान कंपनी अथवा विमान कंपनियाँ;

ख. अन्य पक्ष की एक विमान कंपनी अथवा विमान कंपनियाँ; अथवा

ग. किसी तीसरे राष्ट्र की एक विमान कंपनी अथवा विमान कंपनियाँ

2. जब एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी, प्रचालन करने वाली कम्पनी के रूप में सहयोजित मार्केटिंग प्रबन्ध के अधीन विमान सेवाओं का प्रचालन करती है, तब उस विमान कंपनी द्वारा प्रचालित कुल क्षमता को विमान कंपनी को नामित करने वाली संविदाकारी पक्ष की क्षमता हकदारी के तहत गणना की जाएगी।

3. जब एक पक्ष की नामित एयरलाइन अपने देश की एयरलाइन अथवा अन्य पक्ष की एयरलाइन के साथ मार्केटिंग एयरलाइन के रूप में सहयोगी मार्केटिंग समझौतों के तहत हवाई सेवाएं निष्पादित करती हैं तो, पहले वाली एयरलाइन द्वारा पेश कुल क्षमता की गणना उस एयरलाइन को नामित करने वाले उस पक्ष की क्षमता पात्रताओं में की जाएगी।

4. जब एक पक्ष की एन नामित एयरलाइन तीसरे देश की किसी एयरलाइन के साथ मार्केटिंग एयरलाइन के रूप में सहयोगी मार्केटिंग समझौतों के तहत हवाई सेवाएं प्रचालित करती हैं, तो इस प्रकार पेश की गई क्षमता की गणना मार्केटिंग एयरलाइन तथा प्रचालनकर्ता एयरलाइन दोनों की क्षमता संबंधी पात्रताओं में की जाएगी।

5. उपरोक्त सेवाएं प्रचालित करने वाली अथवा रखने वाली सभी एयरलाइनों के पास मार्ग अधिकारों, यातायात अधिकारों तथा क्षमता पात्रता सहित समुचित प्राधिकार होना चाहिए और उन्हें ऐसे समझौतों पर लागू होने वाली सभी अपेक्षाओं को पूरा करना चाहिए।

6. दोनों पक्षों की नामित एयरलाइनें, सेवाओं की बिक्री के लिए रखते समय, कोड शेयर, ब्लॉक स्पेस अथवा अन्य संयुक्त उद्यम समझौतों की शर्तों पर खरीददार को बिक्री के समय स्पष्ट करेंगी कि कौन सी एयरलाइन सेवा के प्रत्येक सेक्टर पर प्रचालन करने वाली एयरलाइन होगी तथा खरीददार किस एयरलाइन के साथ करारगत संबंध बना रहा है।

अनुच्छेद - ग्यारह
ड्यूटी कर और शुल्क

1. दोनों संविदाकारी पक्ष सभी सीमा शुल्क, राष्ट्रीय सीमा शुल्क तथा इसी प्रकारके राष्ट्रीय शुल्क से मुक्त रहेंगे।

क. दोनों संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी अथवा विमानकंपनियों द्वारा अन्तरराष्ट्रीय विमान सेवाओं के प्रचालन में रत विमन; और

ख. एक संविदाकारीपक्ष की नामित विमानकंपनी द्वारा अन्य संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में आरंभ किए गए निम्नलिखित वस्तुएं:-

- (i) मरम्मत, अनुरक्षण तथा सर्विसेज उपस्कर तथा कल-पुर्जे;
- (ii) यात्री हैंडलिंग उपस्कर और कल-पुर्जे के भाग;
- (iii) कार्गो लदान उपस्कार और कल-पुर्जे के भाग;
- (iv) सुरक्षा उपस्कार में ले जाने के लिए कल-पुर्जे के भाग सहित सुरक्षा उपस्कर;
- (v) उपकरणिय सामग्री तथा प्रशिक्षण सुविधाएं;
- (vi) विमानकंपनी तथा आपरेटर दस्तावेज;
- (vii) मुद्रित टिकट स्टक, एयर वे बिल, प्रचार सामग्री अथवा कोई अन्य मुद्रित सामग्री जैसी मदें, जो उस पर मुद्रित कंपनियों के बारे में बताती है; और

ग. निम्नलिखित मद जिन्हें एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी ने अन्य संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में आरंभ किया जाना हो अथवा इसे अन्य संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र के अन्य संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी को सप्लाई करना हो।

- (i) विमान भंडार (जिसमें भोजन, मदिरा तथा तम्बाकू शामिल हो परन्तु इनकी सीमा न हो) चाहे इन्हें दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में विमान पर लिया हो अथवा आरंभ किया हो;

(ii) ईंधन, स्नेहक तथा उपभोज्य तकनीकी सप्लाई;

(iii) इंजिनों सहित अतिरिक्त पुर्जे; तथा

घ. एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकम्पनी द्वारा कम्प्यूटर उपस्कर तथा कल पुर्जे जिन्हें अन्य संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में आरंभ किया गया हो जिससे निम्नलिखित में से एक अथवा अधिक की सहायता की जा सके।

(i) विमान की मरम्मत, अनुरक्षण अथवा सर्विसिंग;

(ii) हवाईअड्डे अथवा विमानकंपनियों की हैंडलिंग;

(iii) विमान में कार्गो को चढ़ाना अथवा विमान से कार्गो को उतारना;

(iv) यात्रियों अथवा कार्गो पर सुरक्षा जांच करना।

बशर्ते कि उप-पैराग्राफ (ख)-(घ) के मामले में, उन्हें विमान पर प्रयोग किया जाना हो अथवा संबंधित नामित विमानकंपनी द्वारा एक अंतरराष्ट्रीय विमान सेवा की स्थापना अथवा अनुरक्षण के संबंध में एक अन्तरराष्ट्रीय हवाईअड्डे की सीमा के अधीन हो।

2. सीमा शुल्क ड्यूटी, राष्ट्रीय सीमा शुल्क, करों तथा इसी प्रकार के राष्ट्रीय शुल्कों से छूट को सेवा की लागत के आधार पर प्रभारों तक नहीं बढ़ाया जाएगा जिन्हें अन्य संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में, एक संविदाकारी पक्ष के नामित विमानकम्पनी अथवा कम्पनियों को प्रदान किया गया हो।

3. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (I) में वर्णित उपस्कर और सप्लाई को उपयुक्त प्राधिकारियों की निगरानी अथवा नियंत्रण में रखा जाना अपेक्षित हो सकता है।

4. इस अनुच्छेद द्वारा प्रदान की गई सहायता उस स्थिति में भी उपलब्ध होगी जहां एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकम्पनी अथवा विमानकम्पनियां, इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (I) में वर्णित मदों को अन्य संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में ऋण अथवा स्थानान्तरण के लिए अन्य विमान कम्पनी अथवा विमान कम्पनियों द्वारा एक करार किया जाता है, बशर्ते कि इस प्रकार की विमान कम्पनी अथवा विमान कम्पनियां इसी प्रकार की सहायता अन्य संविदाकारी पक्ष से प्राप्त कर रही हो।

अनुच्छेद - बारह उचित प्रतिस्पर्द्धा

1. विशिष्ट मार्गों पर सहमत सेवाओं के प्रचालन में प्रतिस्पर्द्धा के दोनों पक्षों की नामित विमान कम्पनियों के लिए उचित और समान अवसर प्राप्त होंगे।
2. समय-समय पर यथा संशोधित प्रत्येक संविदाकारी पक्ष के प्रतिस्पर्द्धी कानून, संबंधित पक्षों के अधिकार क्षेत्र के अधीन विमान कम्पनियों के प्रचालन पर लागू होंगे।
3. कोई भी संविदाकारी पक्ष, अन्य संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी के प्रचालनों पर एकपक्षीय रूप से प्रतिबंधित कर सकेगी, सिवाय इस करार की शर्तों को छोड़कर अथवा इस प्रकार के एक समान शर्तों पर जैसा शिकागो अभिसमय में किया जा सकता है।
4. दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी, किसी भी विमान कम्पनी अथवा विमान कम्पनियों अथवा अलग से मार्केट पावर को इस प्रकार मानने की अनुमति दी जाएगी जो प्रतिस्पर्द्धी को कमजोर बनाने के प्रभाव होने अथवा प्रतिस्पर्द्धी को मार्ग से हटाया जाना शामिल है।

अनुच्छेद-तेरह

प्रयोक्ता प्रभार

1. प्रत्येक पक्ष के सक्षम वसूलकर्ता प्राधिकारियों अथवा निकायों द्वारा लगाए जाने वाले प्रयोक्ता प्रभार न्यायोचित, तर्कसंगत होंगे तथा अनुचित रूप से पक्षपात पूर्ण नहीं होंगे, तथा प्रयोक्ताओं की श्रेणियों के बीच समान रूप से प्रभावित होंगे।
2. अन्य पक्ष की एयरलाइनों पर लगाए गए प्रयोक्ता प्रभारों में, समुचित हवाईअड्डा, हवाई अड्डा वातावरण हवाई, दिक्वालन तथा हवाई अड्डे पर अथवा हवाई अड्डे की व्यवस्था के भीतर विमानन सुरक्षा सुविधाएं सेवाएं उपलब्ध करा रहे सक्षम वसूलकर्ता प्राधिकारियों अथवा निकायों की सम्पूर्ण लागत, परिलक्षित होगी, किन्तु इस लागत से अधिक नहीं हो सकते हैं। इस सम्पूर्ण लागत में मूल्य हास के पश्चात सम्पत्तियों पर युक्तिसंगत वापसी शामिल की जा सकती है। जिन सुविधाओं एवं सेवाओं के लिए प्रभार लिए जाते हैं उन्हें सक्षम तथा मितव्ययी आधार पर उपलब्ध कराया जाएगा।
3. प्रत्येक पक्ष अपने क्षेत्र में सक्षम वसूलकर्ता प्राधिकारियों अथवा निकायों तथा सेवाओं व सुविधाओं का उपयोग कर रही एयरलाइनों के बीच परामर्शों को प्रोत्साहित करेगा तथा सक्षम वसूली प्राधिकारियों अथवा निकायों और एयरलाइनों को, पैरा 1 तथा 2 के सिद्धान्तों के अनुरूप प्रभारों की तर्कसंगतता की सही सही समीक्षा की अनुमति देने के लिए जो भी सूचना आवश्यक हो उपलब्ध कराने के लिए प्रोत्साहित करेगा। प्रत्येक पक्ष सक्षम वसूलकर्ता प्राधिकारियों को प्रोत्साहित करेगा कि वे प्रयोक्ताओं के प्रयोक्ता प्रभारों में परिवर्तनों के लिए किसी भी प्रस्ताव का युक्तिसंगत नोटिस उपलब्ध कराएं ताकि प्रयोक्ता परिवर्तन किए जाने से पहले अपने मत व्यक्त कर सकें।
4. कोई भी पक्ष अनुच्छेद 18 के अनुसरण में विवाद सुलझाने वाली क्रियाविधियों में इस अनुच्छेद के किसी प्रावधान का उल्लंघन करता हुआ नहीं ठहराया जाएगा, जब तक कि (i) यह एक युक्तिसंगत समय के भीतर अन्य पक्ष द्वारा की गई शिकायत के विषय से संबंधित प्रभार अथवा परिपाटी की समीक्षा करने में असफल न हों, अथवा (ii) ऐसी किसी समीक्षा के अनुसरण में यह अपनी शक्तियों के भीतर सम्भव सभी कदम किसी भी ऐसे प्रभार अथवा परिपाटी को सुधारने के लिए उठाने में विफल रहता है जो इस अनुच्छेद के असंगत हो।

अनुच्छेद-चौदह

आंकड़ों की व्यवस्था

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी अन्य संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी को उस संविदाकारी पक्ष के राज्य क्षेत्र के लिए और से सहमत सेवाओं पर प्रत्येक माह के दौरान वाहित यातायात से संबंधित आंकड़े अन्य संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को अपने वैमानिकी प्राधिकारियों को प्रदान करने के लिए नामित विमान कंपनी (कंपनियों) को कहेंगे जिसमें इस प्रकार के यातायात को चढ़ाने तथा उतारने के स्थानों का उल्लेख किया जाता है। इस प्रकार के आंकड़े प्रत्येक माह के अंत में जितनी जल्दी हो सके उपलब्ध कराए जायेंगे, परन्तु यह अवधि उस महीने के 30 दिन से अधिक नहीं होगा जिस महीने से यह संबंधित हो।
2. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी अनुरोध करने पर अन्य संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को नामित विमान कंपनी (कंपनियों) से प्रदान करेंगे अथवा कहेंगे तथा जिसमें अन्य संविदाकारी पक्ष के राज्य क्षेत्र के लिए और से वाहित यातायात के सही आरंभ और गंतव्य स्थानों का उल्लेख है, तथा यह अवधि एक आई. ए. टी. ए. यातायात सत्र से अधिक न हो, जैसा कि अनुरोध में बताया गया है।

अनुच्छेद-पन्द्रह

मूल्य

1. प्रत्येक पक्ष बाजार के वाणिज्यिक प्रतिफलों के आधार पर प्रत्येक नामित एयरलाइन द्वारा निर्णीत की जाने वाली हवाई सेवाओं के लिए मूल्यों की अनुमति देगा। पक्षों द्वारा हस्तक्षेप निम्न तक सीमित रहेगा:-

(क) ऐसे मूल्य निर्धारण एवं पद्धतियों से बचना होगा, जिनके लागू किए जाने से गैर प्रतियोगी वातावरण उत्पन्न होता हो, जिसके परिणामस्वरूप प्रतियोगिता में बाधा उत्पन्न होती हो, प्रतिबंधित होती हो या विकृत होती हो, या प्रतियोगी को मार्ग से बाहर करती हो;

(ख) उपभोक्ताओं की ऐसे मूल्यों से रक्षा, जो कि एक प्रभावी स्थिति की बुराई की वजह से अनुचित रूप से ऊंचे हैं अथवा बाध्यकर हों, तथा

(ग) एयरलाइनों की ऐसे मूल्यों से रक्षा जो कि प्रत्यक्ष अथवा परोक्ष सरकारी सब्सिडी अथवा समर्थन की वजह से कृत्रिम रूप से कम हों।

2. किसी भी पक्ष द्वारा अन्य पक्ष की नामित एयरलाइन या एयरलाइनों द्वारा परिवर्तित की जाने वाली किसी भी मूल्य को अधिसूचित करने या फाइल करने की आवश्यकता नहीं है। मूल्य प्रभावी रहेंगे बशर्ते निम्न जैसे-3 के अन्तर्गत तत्पश्चात अस्वीकृत न हो जाए।
3. कोई भी पक्ष अन्य पक्ष की एयरलाइन द्वारा प्रभारित मूल्य या संभावित प्रभारित मूल्य के लागू होने या निरंतर बने रहने से रोकने के लिए एक पक्षीय कार्रवाई नहीं करेगी। यदि कोई पक्ष मानता है कि ऐसा कोई मूल्य उपर्युक्त पैरा 1 में निर्धारित अनुसार नहीं है तो वह इस संबंध में परामर्श का अनुरोध कर सकता है तथा अपने असंतोष के लिए अन्य पक्ष को कारणों से अवगत कराएगा। इस प्रकार के परामर्श अनुरोध प्राप्त होने के 15 दिनों के भीतर ही आयोजित किए जाने होंगे। बिना आपसी सहमति के मूल्य प्रभावी होंगे या निरंतर बने रहेंगे।

अनुच्छेद-सोलह

इन्टरमोडल सेवाएं

ये इन्टरमोडल कार्गो प्रत्येक पक्ष की एयरलाइनों को विमान परिवहन के संबंध में पक्षों या तीसरे देशों के क्षेत्रों में किसी बिन्दु के लिए या से किसी प्रकार के इन्टरमोडल परिवहन को तैनात करने की अनुमति होगी। एयरलाइनें अगर चाहें तो अन्य वाहकों के साथ कोड शेयरिंग सहित अपने स्वयं का इन्टरमोडल परिवहन चलाने या अन्य व्यवस्थाओं से इसे उपलब्ध कराने का विकल्प चुन सकती हैं। सेवाएं एकल, हवाई तथा भूतल परिवहन को मिलाकर संयुक्त मूल्य पर पेश की जा सकती हैं, बशर्ते जहाज से लाने-ले जाने वालों को ऐसे परिवहन से संबंधित तथ्यों से गुमराह न किया जाए।

अनुच्छेद-सत्रह

ग्राउंड हैंडलिंग

प्रत्येक पक्ष के भीतर लागू नियमों व विनियमों के मद्देनजर प्रत्येक नामित एयरलाइन को अन्य पक्ष के क्षेत्र में अपने स्वयं की ग्राउंड हैंडलिंग का कार्य करने या अपने विकल्पानुसार ग्राउंड हैंडलिंग का सम्पूर्ण कार्य या उसका भाग उपलब्ध कराने के लिए प्रतियोगी आपूर्तिकर्ताओं में से किसी एक को चुनने का अधिकार होगा। जहां नियम व विनियम ग्राउंड हैंडलिंग को कार्य को सीमित करते हों या शामिल न करते हों तथा जहां ग्राउंड हैंडलिंग सेवाएं उपलब्ध कराने वाले आपूर्तिकर्ताओं में कोई प्रभावी प्रतियोगिता न हो वहां प्रत्येक नामित एयरलाइन को सेवा आपूर्तिकर्ता या आपूर्तिकर्ताओं द्वारा स्वसम्हलाई तथा ग्राउंड हैंडलिंग सेवाओं के संबंध में उनकी पहुंच में गैर-भेदभावपूर्ण आधार के रूप में माना जाएगा।

अनुच्छेद-अट्टारह

परामर्श एवं विवादों का निपटारा

1. इस समझौते में अन्य किसी स्थान पर उल्लिखितानुसार कोई भी पक्ष, किसी भी समय इस करार से संबंधित परामर्श किए जाने का अनुरोध कर सकता है। ऐसे परामर्श यथा शीघ्र संभव दिन को आरंभ किए जाएंगे, परन्तु ये परामर्श जब तक कि अन्यथा सहमति न हो, अन्य पक्ष द्वारा यह अनुरोध प्राप्त किए जाने की तिथि के 60 दिन के भीतर आरंभ किए जाएंगे।
2. यदि पक्ष वार्ता द्वारा विवाद को निपटाने में विफल रहते हैं तो इस विवाद को किसी भी पक्ष द्वारा अनुरोध किए जाने पर नीचे निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार मध्यस्थ को प्रस्तुत किया जाएगा।
3. निम्नानुसार गठित किए जाने वाले तीन मध्यस्थों के एक अभिकरण द्वारा मध्यस्थता;
(क) मध्यस्थता के लिए अनुरोध की प्राप्ति के 30 दिन के भीतर, प्रत्येक मध्यस्थ का नाम देगा। इन दो मध्यस्थों का नाम दिए जाने के 60 दिन के भीतर वे सहमति से एक तीसरे मध्यस्थ का चुनाव करेंगे जो मध्यस्थता अभिकरण के अध्यक्ष के रूप में काम करेगा।
(ख) यदि कोई भी पक्ष एक मध्यस्थ का नाम देने में विफल रहता है, अथवा इस पैरा के उप पैरा (क) के अनुरूप तीसरा मध्यस्थ नियुक्त नहीं होता है, तो कोई भी पक्ष अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन की परिषद के अध्यक्ष से 30 दिन के भीतर आवश्यक मध्यस्थ अथवा मध्यस्थों की नियुक्ति के लिए अनुरोध कर सकता है। यदि परिषद का अध्यक्ष एक पक्ष की राष्ट्रीयता का है, तो सबसे वरिष्ठ उपाध्यक्ष, जो इस आधार पर अयोग्य नहीं हो, यह नियुक्ति करेगा। अध्यक्ष अथवा सबसे वरिष्ठ योग्य उपाध्यक्ष कोई भी इस पैरा के तहत तीसरे मध्यस्थ की नियुक्ति करता है, तो इस स्थिति में तीसरा मध्यस्थ किसी भी पक्ष के देश का नागरिक नहीं होगा।
4. अन्यथा सहमत होने को छोड़कर, मध्यस्थ अभिकरण इस करार के अनुरूप अपने अधिकार क्षेत्र की सीमाएं निर्धारित करेगा तथा अपनी क्रियाविधि संबंधी नियमावली स्थापित करेगा। एकबार गठित होने के बाद, अभिकरण, अपने अंतिम निर्णय के लंबित रहते, अंतिम राहत उपायों की अनुशंसा कर सकता है। अभिकरण के निदेश पर अथवा किसी भी पक्ष के अनुरोध पर, अभिकरण के पूरी तरह से गठित कर देने के 15 दिन के

भीतर, मध्यस्थता हेतु निश्चित मुद्दे निर्धारित करने तथा अनुसरित की जाने वाली विनिर्दिष्ट क्रियाविधियों का निर्धारण करने के लिए एक सभा की जाएगी।

5. अन्यथा सहमति होने को छोड़कर अथवा अभिकरण द्वारा यथा निदेशित, प्रत्येक पक्ष अभिकरण के पूरी तरह गठित हो जाने के 45 दिन के भीतर एक ज्ञापन प्रस्तुत करेगा। उत्तर 60 दिन बाद देय होंगे। उत्तरों के होने के 15 दिन के भीतर अभिकरण किसी पक्ष के अनुरोध पर अथवा अपनी पहल पर, एक सुनवाई करेगा।
6. अभिकरण, सुनवाई के पूरा हो जाने, यदि कोई सुनवाई नहीं होती है, तो दोनों पक्षों द्वारा उत्तर प्रस्तुत करने के 30 दिन के भीतर एक लिखित निर्णय पेश करेगा। अभिकरण के बहुमत का निर्णय मान्य होगा।
7. दोनों पक्ष निर्णय दिए जाने के 15 दिन के भीतर, निर्णय के स्पष्टीकरण के लिए अनुरोध प्रस्तुत करेंगे तथा दिया गया कोई भी स्पष्टीकरण ऐसे अनुरोध के 15 दिन के भीतर जारी किया जाएगा।
8. सभी पक्ष अधिकरण के निर्णय से बाध्य होंगे।
9. प्रत्येक पक्ष अपने द्वारा नियुक्त किए गए मध्यस्थ के खर्च को वहन करेगा। अधिकरण के अन्य खर्च, जिसमें इस अनुच्छेद के पैरा 3 बी में दी गई प्रक्रिया के कार्यान्वयन में अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन के अध्यक्ष, उपाध्यक्ष तथा सदस्यों द्वारा किए गया कोई व्यय शामिल है, को पक्षों द्वारा समान रूप से वहन किया जाएगा।

अनुच्छेद-उत्तीस

संशोधन

1. यदि कोई भी पक्ष, इस करार के अनुबंधों सहित, इसके किसी भी प्रावधान को संशोधित करना वांछित समझता है तो वह प्रस्तावित संशोधन के संबंध में दोनों पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच परामर्श किए जाने का अनुरोध कर सकता है ऐसे परामर्श उस अनुरोध की प्राप्ति की तिथि के 60 दिनों की अवधि के भीतर आरंभ किए जाएंगे।
2. समझौते या अनुबंध में संशोधन दोनों पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच सीधे करार द्वारा किया जा सकता है तथा यह तब लागू होगा जब टिप्पणियों के विनिमय द्वारा इसकी पुष्टि कर दी जाएगी।

अनुच्छेद-बीस

समाप्त करना

प्रत्येक संविदाकारी पक्ष अन्य संविदाकारी पक्ष को इस करार को समाप्त करने के अपने फैसले के बारे में किसी भी समय लिखित रूप से सूचना भेज सकता है। ऐसी सूचना साथ ही साथ अन्तर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को भेजी जाएगी। अन्य पार्टी द्वारा नोटिस प्राप्ति किए जाने की तारीख के प्रथम वर्षगांठ पहले नोटिस प्राप्ति के तत्काल पश्चात अर्धरात्रि से समाप्त हो जाएगा। अन्य पक्ष द्वारा पावती के अभाव में अन्तर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा नोटिस की प्राप्ति के 14 दिनों के पश्चात यह मान लिया जाएगा कि नोटिस प्राप्त हो गया है।

अनुच्छेद-इक्कीस

अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन के तहत पंजीकरण

वर्तमान करार और उसमें होने वाले सभी संशोधनों को अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन के अन्तर्गत पंजीकृत किया जाएगा।


अनुच्छेद-बाईस

प्रवर्तन (लागू करना)

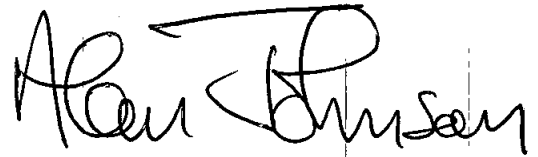
वर्तमान करार और इसके अनुबंध बाद के नोट की उस तारीख से लागू होंगे जब पक्षों के बीच नोटों के अन्तरबदल से यह पुष्टि होगी कि प्रत्येक पक्ष ने इस करार तथा इसके अनुबंधों में प्रवेश करने के लिए सभी आवश्यक प्रक्रियाएं पूरी कर ली हैं यथा अनुच्छेद 17 के अनुसार जो कि नोटों के अन्तरबदल में पुष्टि अनुसार तथा पक्षों द्वारा आपस में सहमत बाद की तारीख से लागू होंगे।

साक्ष्यों के सामने, संबंधित सरकारों द्वारा प्राधिकृत किए गए संविदाकारी पक्षों के प्रतिनिधियों ने इस करार पर हस्ताक्षर किए।

नई दिल्ली में इस 8 दिन सितम्बर 2005 को अंग्रेजी भाषा की दो मूल प्रतियां, जो कि प्राधिकृत हैं, निष्पादित की गईं। इस करार को हिन्दी तथा आइसलैंडिक भाषाओं में रूपान्तरित करके तैयार किया गया है। ये सभी पाठ समान रूप से प्राधिकृत हैं जैसा कि इस करार के अदान-प्रदान के समय सहमति व्यक्त की गयी है कि किसी भी पुष्टि के लिए अंग्रेजी पाठ मान्य होगा।



भारत सरकार
की ओर से



ग्रेट ब्रिटेन एवं उत्तरी आयरलैंड
के संयुक्त साम्राज्य की
सरकार की ओर से

मार्ग अनुसूची

अनुसूची- I

भारत की नामित विमान कम्पनियों के लिए मार्ग अनुसूची

| भारत में स्थान | मध्यवर्ती स्थान | यूके में स्थान | आगे का स्थान |
|----------------|-----------------|----------------|--------------|
| कोई भी स्थान | कोई दो स्थान | भारत में स्थान | आगे का स्थान |

टिप्पणी:

1. मध्यवर्ती स्थान अथवा आगे के स्थानों को किसी भी उड़ान पर छोड़ा जा सकता है बशर्ते कि सेवा की आरंभ तथा समाप्ति भारत में होती हो।
2. उसी उड़ान पर यूनाइटेड किंगडम किसी भी दो स्थानों को सेवित करने की दक्षता का निर्धारण दोनों वैमानिकी प्राधिकारियों के द्वारा परस्पर सहमति से किया जाएगा।

अनुसूची-II

यूके की नामित विमान कम्पनियों के लिए मार्ग अनुसूची

| यूके में स्थान | मध्यवर्ती स्थान | भारत में स्थान | आगे का स्थान |
|----------------|-----------------|----------------|--------------|
| कोई भी स्थान | कोई दो स्थान | भारत में स्थान | आगे का स्थान |

टिप्पणी:

1. मध्यवर्ती स्थान अथवा आगे के स्थानों को किसी भी उड़ान पर छोड़ा जा सकता है बशर्ते कि सेवा की आरंभ तथा समाप्ति यूके में होती हो।
2. उसी उड़ान पर यूनाइटेड किंगडम किसी भी दो स्थानों को सेवित करने की दक्षता का निर्धारण दोनों वैमानिकी प्राधिकारियों के द्वारा परस्पर सहमति से किया जाएगा।