

No. 34581

**New Zealand
and
India**

Agreement between the Government of New Zealand and the Government of the Republic of India relating to air services (with annex). Wellington, 26 August 1997

Entry into force: *26 August 1997 by signature, in accordance with article 20*

Authentic texts: *English and Hindi*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *New Zealand, 15 May 1998*

**Nouvelle-Zélande
et
Inde**

Accord entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République de l'Inde relatif aux services aériens (avec annexe). Wellington, 26 août 1997

Entrée en vigueur : *26 août 1997 par signature, conformément à l'article 20*

Textes authentiques : *anglais et hindi*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Nouvelle-Zélande, 15 mai 1998*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDIA RELATING TO AIR
SERVICES

The Government of New Zealand and the Government of the Republic of India,
Hereinafter referred to as "the Contracting Parties";

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature
at Chicago, on the 7th day of December, 1944;¹

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between
and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) The term "aeronautical authorities" means, in the case of New Zealand, the Minister responsible for Civil Aviation and, in the case of India, the Director General of Civil Aviation or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;

(b) The term "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the public transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

(c) The term "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;

(d) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;

(e) The term "designated airline" means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

(f) The term "tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

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

1. United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

vention; and

(h) The term "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention, provided that, in the case of New Zealand, the term "territory" shall exclude the Cook Islands, Niue and Tokelau.

Article 2. Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of the scheduled international air services operated by its airline:

- (a) The right to fly across its territory without landing;
- (b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the Agreement for the purpose of establishing and operating the agreed services by the airlines designated by the other Contracting Party. While operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination including to and from other points specified in the Annex.

3. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. Designation and Operating Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party up to two airlines to operate the agreed services and to withdraw or alter such designations.

2. On receipt of such designation and subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall grant without delay to an airline so designated the appropriate operating authorisations for the agreed services for which that airline has been designated.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws, rules and regulations normally applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals. For the purpose of this paragraph, the expression "substantial ownership and effective control" means that in any case where the designated airline operates its ser-

vices under this Agreement by entering into any agreement with the airline of any other country, or the Government or nationals of any other country, the Contracting Party designating the airline or its nationals may be deemed not to have substantial ownership and effective control of the designated airline, unless the Contracting Party or its nationals, in addition to the ownership of the major part of the assets of the designated airline, have also:

- (a) Effective control in the management of the designated airline; and
- (b) Ownership and effective control of the major part of the fleet of aircraft and equipment used in the operation of the services.

5. Upon receipt of such authorisations the airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4. Revocation and Suspension of the Operating Authorisation

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend the operating authorisation granted under Article 3 of this Agreement to an airline designated by the other Contracting Party, or attach conditions, temporarily or permanently, to such authorisations in the event that:

(a) Such airline ceases to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws, rules and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;

(b) Such airline fails to comply with the laws, rules and regulations of that Contracting Party;

(c) They are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; and

(d) The airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws, rules and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph (1) of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 15 of this Agreement.

Article 5. Applicability of Laws, Rules and Regulations

1. The laws, rules and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by a designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws, rules and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall, as applicable, be complied with by a designated airline of the other Contracting Party and by its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

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

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for reasons of aviation security, narcotics control or in special circumstances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6. Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970,² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.³

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

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

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Parties. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat to civil aviation.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other

1. United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

2. *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

3. *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to vol. 974).

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

6. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party, subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference, which has landed in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

7. Should one Contracting Party encounter difficulties with regard to the application of the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

8. Any departure from the provisions of this Article may constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

Article 7. Customs Duties and Other Charges

1. Aircraft operated on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as its regular equipment, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores already on board, introduced into or taken on board such aircraft and intended solely for use by or in such aircraft shall, with respect to all customs duties, inspection fees and other duties or taxes, be accorded in the territory of the other Contracting Party, treatment not less favourable than that granted by the other Contracting Party to its own airline operating scheduled international air services or to the airlines of the most favoured nation.

2. The same treatment shall be accorded to spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline of the other Contracting Party.

3. Neither Contracting Party shall be obliged to grant to the designated airline of the other Contracting Party exemption or remission of customs duty, inspection fees or similar charges if the other Contracting Party does not grant exemption or remission of such charges to the designated airline of the first Contracting Party.

4. The regular airborne equipment as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory.

5. Materials referred to in paragraphs (1), (2) and (4) of this Article may be required to be kept under customs supervision and control.

Article 8. User Charges

1. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent authorities and the designated airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable, through the airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to

such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

2. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party, engaged in similar international air services, in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

Article 9. Principles Governing the Operation of Agreed Services

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

2. In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the same route.

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

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

5. Any increase in the capacity to be provided and/or frequency of services to be operated by the designated airline of either Contracting Party shall be based primarily on the increased requirements of traffic between the territories of the Contracting Parties and shall be subject to agreement between the two aeronautical authorities. Pending such agreement or settlement, the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.

Article 10. Tariffs

1. The tariffs applicable between the territories of the two Contracting Parties shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including the cost of operation, the interests of users, reasonable profit, class of service and, when it is deemed suitable, the tariffs of other airlines operating over whole or part of the routes specified in the Annex.

2. Such tariffs may be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties seeking approval of the tariffs. However, a designated airline will not be precluded from proposing a tariff unilaterally, nor the aeronautical authorities from approving such a tariff.

3. The aeronautical authorities of either Contracting Party may require tariffs for an agreed service to be filed for approval (in such form as they may separately require), in which case such filing shall be submitted at least sixty (60) days before the proposed effective date, unless those aeronautical authorities permit the filing to be made on a shorter notice.

4. Where any tariffs are required to be filed, they shall become effective only after their approval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties. If the aeronautical au-

thorities of neither Contracting Party have expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, those tariffs shall be deemed approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (3) above, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

5. If the aeronautical authorities do not agree on any tariff submitted to them under the provisions of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.

6. The tariffs charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and the territory of a State which is not a Contracting Party shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party and of such non-Contracting State respectively, provided, however, that the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not require a different tariff from the tariff of their own airlines for services between the same points. A designated airline of either Contracting Party shall file such tariffs with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in accordance with their requirements. Approval of such tariffs may be withdrawn on no less than fifteen (15) days' notice provided, however, that a Contracting Party shall permit the designated airline concerned to apply the same tariffs as its own airlines for services between the same points.

7. Except for tariffs with a specific period of validity, a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established.

Article 11. Airline Representation

1. A designated airline of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity and subject to paragraph (3) of this Article, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party its representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services.

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

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

Article 12. Commercial Opportunities and Transfer of Funds

1. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Such designated airline shall have the right to sell transpor-

tation in the currency of that territory or, to the extent permitted by national law, in freely convertible currencies of other countries, and to the same extent any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

2. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to remit to its head office the excess of receipts over expenditure earned in the territory of the first Contracting Party. Such remittances, however, shall be made in any convertible currency, and subject to, and in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory in which the revenue accrued.

3. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rate for currency payment, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for currency payment.

4. If special arrangements ruling the settlement of payments are in force between the two Contracting Parties, the provisions of such arrangements shall be applied to the transfer of funds under paragraph (2) of this Article.

Article 13. Provision of Operating Information

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party may require the designated airline of the other Contracting Party to file for their consideration and approval, at least sixty (60) days prior to the inauguration of the agreed services, information relating to the type of service and its frequency, the type of aircraft to be used and the flight schedules. Similar information may also be required to be filed at least thirty (30) days in advance as and when any changes are to be introduced regarding operation of the agreed services.

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

Article 14. Provision of Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party may require the designated airline of the other Contracting Party to furnish statistics relating to the traffic carried during each month on the agreed services to and from the territory of that other Contracting Party, showing the points of embarkation and disembarkation of such traffic. Such statistics shall be furnished as soon as possible after the end of each month.

Article 15. Consultation

1. In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement, and shall also consult when necessary to provide for amendment thereof.

2. Either Contracting Party may request consultation, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days of receipt of a written request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

Article 16. Settlement of Disputes

If any dispute arises relating to the interpretation or application of this Agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to settle it by negotiations between themselves, failing which the dispute shall be referred to the Contracting Parties for settlement.

Article 17. Amendment

If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of receipt of a written request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any amendments so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 18. Applicability of Multilateral Air Conventions

1. To the extent to which they are applicable to the air services established under this Agreement, the provisions of the Convention shall remain in force in their present form between the Contracting Parties for the duration of the Agreement, as if they were an integral part of the Agreement, unless both Contracting Parties ratify any amendment to the Convention, which shall have duly come into force, in which case the Convention as amended shall remain in force for the duration of this Agreement.

2. This Agreement shall be amended so as to conform with any other multilateral conventions concerning air transport which may become binding on both Contracting Parties.

Article 19. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 20. Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done at Wellington on this 26th day of August 1997 in two originals each in the Hindi and the English languages, both texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND:

JENNY SHIPLEY

FOR THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDIA:

KAJOR MAL MEENA

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

I. Routes to be operated in both directions by airlines designated by New Zealand

<i>Points of Departure</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points of Destination</i>	<i>Points Beyond</i>
Points in New Zealand	To be agreed	One point to be agreed	To be agreed

II. Routes to be operated in both directions by airlines designated by India:

<i>Points of Departure</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points of Destination</i>	<i>Points Beyond</i>
Points in India	To be agreed	One point to be agreed	To be agreed

Notes:

1. The designated airlines of either Contracting Party may on any or all flights omit calling at any of the intermediate points or beyond points provided that each service on these routes begins and/or terminates at a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

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

3. The designated airlines shall be permitted to exercise traffic rights between the points in column 3 and the points in columns 2 and 4.

[HINDI TEXT — TEXTE HINDI]

भारत गणतंत्र सरकार
तथा
न्यूजीलैंड की सरकार

जिन्हें पतत्पश्चात् "संविदाकारी पक्ष" कहा गया है,
जो 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किए गए अंतरराष्ट्रीय
नागर विमानन अभिसमय के संबंधित पक्ष हैं,
जो अपने-अपने राज्य क्षेत्रों के बीच तथा उनसे परे विमान सेवाएं प्रचालित करने के
प्रयोजन से एक करार करने के ढ़णुक हैं,
निम्नलिखित के संबंध में सहमत हुए हैं:-

अनुच्छेद-1
परिभाषा

इस करार के प्रयोजन के लिए जहां पाठ में अन्यथा अपेक्षा नहीं की गई हो,

क "वैमानिकी" प्राधिकारियों पद का आशय भारत सरकार के मामले में, नागर
विमानन मन्त्रालय तथा न्यूजीलैंड के मामले में नागर विमानन के लिए
उत्तरदायी मंत्री अथवा दोनों मामलों में, किसी भी ऐसे अन्य प्राधिकारी अथवा
व्यक्ति से है जिसे उक्त प्राधिकारियों द्वारा अब किए जा रहे कार्यों के निष्पादन
के लिए प्राधिकृत किया गया हो,

ख "सहमत सेवाएं" पद का आशय, इस करार के अनुबंध में वर्णित मार्गों पर,
यात्रियों, कार्गो और डाक के अलग से अथवा सम्मिलित रूप से सार्वजनिक
परिवहन के लिए अनुसूचित विमान सेवाओं के प्रचालन करने से है,

ग "करार" पद का आशय इस करार, इसके अनुबंध तथा इसमें किये गये किसी
भी संशोधन से है,

घ "अभिसमय" पद से अभिप्राय 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के
लिए प्रस्तुत अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय से है, और इसमें उक्त

अभिसमय के अनुच्छेद 90 के अंतर्गत स्वीकृत कोई भी अनुबंध तथा उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 90 और 94 के अंतर्गत उक्त अनुबंधों अथवा अभिसमय में किया गया कोई भी संशोधन शामिल है जहां तक ये अनुबंध और संशोधन दोनों सविदाकारी पक्षों पर लागू होते हैं,

§ ड. § "नामित विमान कंपनी" पद से अभिप्राय ऐसी विमान कम्पनी- अथवा विमान कम्पनियों से है जिन्हें इस करार के अनुच्छेद 3 के अनुसार नामित और प्राधिकृत किया गया हो,

§ च. § "टैरिफ" पद का आशय यात्रियों, सामान तथा कार्गो के वहन के लिए अदा की गई कीमत और उन शर्तों से है जिसके अधीन वे कीमतें लागू होती हैं, इसमें पर्सेसी और अन्य अनुपंगी सेवाओं की कीमतें और शर्तें भी शामिल हैं परन्तु इसमें डाक के वहन के लिए पारिश्रमिक और शर्तें शामिल नहीं हैं,

§ छ. § "विमान सेवाएं", "अंतरराष्ट्रीय विमान सेवा" "पर्यटन" और "गैर-यातायात प्रयोजनों के लिए रुकना" पदों का आशय क्रमशः वही होगा जो अभिसमय के अनुच्छेद 96 में उन्हें आरोपित किया गया है, और

§ ज. § "राज्य क्षेत्र" पद का अर्थ वही है जो अभिसमय के अनुच्छेद 2 में दिया गया है, परन्तु यह कि न्यूजीलैंड के मामले में "राज्यक्षेत्र" पद में कूक द्वीप, नियु तथा टेकेली शामिल नहीं होंगे।

अनुच्छेद-2

अधिकारों की मंजूरी

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष दूसरे सविदाकारी पक्ष को उसकी विमान कम्पनी द्वारा प्रचालित अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं के संबंध में निम्नलिखित अधिकार मंजूर करता है:-

§ क. § बिना उतरे इसके राज्यक्षेत्र के उस पार उड़ने का अधिकार,

§ ख. § गैर-यातायात प्रयोजनों के लिए इसके राज्यक्षेत्र में रुकने का अधिकार।

2. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष दूसरे सविदाकारी पक्ष को अन्य सविदाकारी पक्ष की नामित

विमान कम्पनियों द्वारा सहमत सेवाओं की स्थापना तथा प्रचालन के प्रयोजन से करार में विनिर्दिष्ट अधिकार प्रदान करता है। सहमत सेवाओं का प्रचालन करते हुए, प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को नामित विमान कम्पनी को इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 1 में विनिर्दिष्ट अधिकारों के साथ-साथ, अन्य सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में इस करार के अनुबंध में निर्दिष्ट स्थलों पर तथा अनुबंध में निर्दिष्ट अन्य स्थलों सहित जहाँ के लिए तथा जहाँ से यात्रो, कार्गो और डाक में अलग-अलग अथवा सम्मिलित रूप से अंतरराष्ट्रीय यातायात को लेने और उतारने के प्रयोजनार्थ रुकने का अधिकार होगा।

3. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 2 में किसी भी बात का अर्थ यह नहीं समझा जाएगा कि किसी भी एक सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी को, दूसरे सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में उस दूसरे सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में किसी अन्य स्थल के लिए जाने वाले यात्रियों, कार्गो तथा डाक को ले जाने का विशेषाधिकार मिल गया है।

अनुच्छेद - 3

नामांकन और प्रचालन प्राधिकार

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को सहमत सेवाओं का प्रचालन करने के लिए दो तक विमान कम्पनियां नामित करने तथा ऐसे नामांकन को वापस लेने अथवा उसमें फेर-बदल करने का अधिकार होगा, जिनकी सूचना लिखित रूप में दूसरे सविदाकारी पक्ष को दी जाएगी।

2. ऐसा नामांकन प्राप्त होने पर तथा इस अनुच्छेद के पैराग्राफ, 3 और 4 के उपबंधों के अधीन, अन्य सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी, बिना विलम्ब के इस प्रकार नामित विमान कम्पनी को सहमत सेवाओं की बाबत उपयुक्त प्रचालन प्राधिकार मंजूर करेंगे जिसके लिए उक्त विमान कम्पनी को नामित किया गया है।

3. एक सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कम्पनी से यह अपेक्षा कर सकेंगे कि वह उन्हें आवस्त करे कि वह उन कानूनों, नियमों और विनियमों के अधीन विहित शर्तों को पूरा करने के योग्य है जो ऐसे प्राधिकारियों द्वारा अभिसमय के उपबंधों के अनुरूप सामान्यतः अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं के प्रचालन के संबंध में लागू किए जाते हैं।

4. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को, ऐसे किसी भी मामले में, इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 2 में उल्लिखित प्रचालन अधिकार मंजूर करने से मना करने अथवा किसी भी नामित विमान कम्पनी द्वारा इस करार के अनुच्छेद 2 में निर्दिष्ट अधिकारों का प्रयोग करने पर ऐसे प्रतिबंध लगाने का अधिकार होगा जो वह आवश्यक समझे जिसमें उक्त सविदाकारी पक्ष इस बारे में आश्वस्त नहीं हो कि विमान कम्पनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण विमान कम्पनी को नामित करने वाले सविदाकारी पक्ष या उसके राष्ट्रों में निहित है। इस पैराग्राफ के प्रयोजन के लिए, "वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण" पद का अभिप्राय यह है कि यदि नामित विमान कम्पनी किसी भी अन्य देश अथवा सरकार अथवा किसी अन्य देश के राष्ट्रों के साथ करार के अधीन अपनी सेवाएं प्रचालित करती है तब वह नामित विमान कम्पनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण नहीं प्राप्त कर सकेगा जब तक कि सविदाकारी पक्ष अथवा इसके राष्ट्र, नामित विमान कम्पनी की परिसम्पत्तियों के एक बड़े भाग के स्वामित्व के अतिरिक्त निम्नलिखित भी प्राप्त कर लेंगे:-

§क§ नामित विमान कम्पनी के प्रबंध में प्रभावी नियंत्रण, और

§ख§ सेवाओं के प्रचालन में प्रयोग किये जाने वाले विमान और उपस्कर बेड़े के बड़े भाग पर स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण।

5. ऐसे प्राधिकार प्राप्त हो जाने पर उक्त विमान कम्पनी सहमत सेवाओं का सम्पूर्ण अथवा आंशिक रूप में प्रचालन किसी भी समय आरंभ कर सकती है वधार्थ कि विमान कम्पनी इस करार के लागू प्रावधानों का अनुपालन करती है।

अनुच्छेद - 4

प्रचालन प्राधिकार को प्रतिसंभूत करना और रोक देना

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को निम्नलिखित परिस्थितियों में अन्य सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी के इस करार के अनुच्छेद 3 के अधीन, स्वीकृत प्रचालन प्राधिकार प्रतिसंभूत करने अथवा रोक देने अथवा उनके संबंध में अस्थाई रूप से अथवा स्थायी रूप से ऐसी शर्तें लगाने का अधिकार होगा:-

§क§ यदि उस सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों के समक्ष ऐसी विमान कम्पनी की अभिसमय के अनुरूप इन प्राधिकारियों द्वारा सामान्यतः और उपयुक्ततः लागू किए गए कानूनों, नियमों तथा विनियमों के अधीन

अर्हता समाप्त हो जाती है,

॥स॥ यदि ऐसी विमान कम्पनी उस सविदाकारी पक्ष के कानूनों, नियमों तथा विनियमों का अनुपालन करने में असफल रहती है,

॥ग॥ यदि वे आश्वस्त नहीं हैं कि उक्त विमान कम्पनी का वास्तविक स्वामित्व तथा प्रभावी नियंत्रण उस विमान कम्पनी को नामित करने वाले सविदाकारी पक्ष में अथवा इसके राष्ट्रियों में निहित है, और

॥घ॥ यदि विमान कम्पनी इस करार के अधीन निर्धारित शर्तों के अनुसार प्रचालन करने में अन्यथा असफल रहती है।

2. जब तक ऊपर उल्लिखित कानूनों, नियमों और विनियमों का और आगे अतिरिक्त रोकने के लिए तत्काल कार्रवाई आवश्यक न हो, इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 1 में उल्लिखित अधिकारों का प्रयोग, इस करार के अनुच्छेद 15 के अनुरूप अन्य सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों के साथ परामर्श के बाद ही किया जायेगा।

अनुच्छेद - 5

कानूनों, नियमों और विनियमों की प्रयोज्यता

1. एक सविदाकारी पक्ष के, उसके राज्यक्षेत्र में अंतरराष्ट्रीय हवाई दिक्कालन में रत विमान के प्रवेश करने अथवा प्रस्थान से संबंधित अथवा ऐसे विमान के प्रचालन और दिक्कालन से संबंधित कानूनों, नियमों और विनियमों का दूसरी सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी द्वारा पालन किया जाएगा।

2. प्रवेश,निकासी, पारगमन, आब्रजन, पासपोर्ट, सीमा-शुल्क और संगरोध से संबंधित एक सविदाकारी पक्ष के यथा लागू कानूनों, नियमों और विनियमों का ऐसे सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में मार्गस्थ, प्रवेश, प्रस्थान और उसके अन्दर मौजूद होने पर दूसरी सविदाकारी पक्ष

को नामित विमान कम्पनी द्वारा और उसके कर्मोदल, यात्रियों और डाक द्वारा पालन किया जाएगा।

3. कोई भी सविदाकारी पक्ष, उसी प्रकार की अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवाओं में लगी दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी की तुलना में अपने सीमा शुल्क, आबजन, संगरोध और इसी प्रकार के विनियमों को लागू करने के संबंध में अपनी स्वयं को विमान कम्पनी को अथवा किसी अन्य देश की किसी विमान कम्पनी को तरजीह नहीं देगा।

4. दोनों में से किसी भी सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र से होकर सीधे पारगमन यात्री, सामान और कारगो की जिसे ऐसे प्रयोजन के लिए आरक्षित हवाई अड्डा क्षेत्र से बाहर नहीं जाना है, विमानन सुरक्षा, मादक द्रव्य नियंत्रण के कार्यों को छोड़कर अथवा विशेष परिस्थितियों में कोई जंच नहीं की जाएगी। सीधे पारगमन वाले सामान और कारगो को सीमा-शुल्क और ऐसे अन्य करों से छूट होगी।

अनुच्छेद-6

विमानन सुरक्षा

1. अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों और दायित्वों के अनुरूप, सविदाकारी पक्ष पुनः इस बात को अभिप्रेषित 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 करार का अभिन्न अंग है। अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों तथा दायित्वों को व्यापकता को सीमित किए बिना सविदाकारी पक्ष, विशेष रूप से 14 सितम्बर, 1963 को टेक्यो में हस्ताक्षरित विमान में किए गए अपराधों एवं कुछ अन्य कृत्यों से संबंधित अभिसमय, 16 दिसम्बर, 1970 को हेग में हस्ताक्षरित विमान के गैर कानूनी अभिग्रहण निवारण अभिसमय, 23 सितम्बर, 1971 को मॉटियल में हस्ताक्षरित नागर विमानन सुरक्षा के विरुद्ध गैर कानूनी कार्रवाई उन्मूलन अभिसमय, के प्रावधानों के अनुरूप कार्रवाई करेंगे।

2. अनुरोध किए जाने पर, सविदाकारी पक्ष गैर कानूनी रूप से सिधित विमानों के अभिग्रहण किए जाने और ऐसे विमान, उसके यात्रियों, कर्मिकों, हवाई अड्डों और हवाई विन्यासन सुविधाओं को सुरक्षा के विरुद्ध गैर कानूनी कृत्यों से बचाव के लिए या नागर विमानन को सुरक्षा के विरुद्ध किसी अन्य स्तर के लिए एक दूसरे को सभी आवश्यक सहायता प्रदान करेंगे।

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

4. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष इस बात से सहमत है कि ऐसे विमान प्रचालकों से दूसरे सविदाकारी पक्षों द्वारा उस सविदाकारी पक्ष के राज्य क्षेत्र में प्रवेश करते समय, वहां से प्रस्थान करते समय या उसमें रहते समय अपेक्षित ऊपर पैराग्राफ ३ में उल्लिखित विमानन सुरक्षा उपबंधों का पालन करने की अपेक्षा की जा सकती है। प्रत्येक सविदाकारी पक्ष यह सुनिश्चित करेगा कि उसके राज्य क्षेत्र में विमान की सुरक्षा करने तथा यात्रियों, कर्मियों, ले जाई जाने वाली वस्तुओं, सामान, कार्गो तथा विमान भंडार विमान में लावने से पहले या उसके दौरान उसकी जांच करने के लिए प्रमाणी उपाय किए गए हैं। प्रत्येक सविदाकारी पक्ष किसी विशेष सतरे का मुकाबला करने हेतु विशेष उपयुक्त सुरक्षा उपाय करने के लिए दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा किए गए अनुरोध पर सहानुभूतिपूर्वक विचार भी करेगा।

5. जब किसी सवित्त विमान के गैर कानूनी अभिग्रहण का सतरा या इस प्रकार के सतरे की घटना घटती है या किसी ऐसे विमान, उसके यात्रियों और कर्मियों, हवाई अड्डों और हवाई दिक्कतलन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध कोई गैर कानूनी कार्य किया जाता है तो सविदाकारी पक्ष, इस प्रकार की घटनाओं अथवा उसके सतरे को तुरंत समाप्त करने के लिए संचार सुविधायं प्रदान करने तथा अन्य उपयुक्त उपाय करके एक दूसरे की सहायता करेंगे।

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

7. यदि एक सविदाकारी पक्ष को इस अनुच्छेद के विमानन सुरक्षा प्रावधानों को लागू करने में कठिनाइयां पेश आए तो दोनों में से किसी भी सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे

संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों से तत्काल परामर्श करने का अनुरोध कर सकते हैं ।

8. इस अनुच्छेद के उपबन्धों से कोई भी विचलन इस करार के अनुच्छेद 4 की प्रयोज्यता के लिए आधार बन सकता है ।

अनुच्छेद-7

सीमा शुल्क तथा अन्य प्रभार

1. दोनों में से किसी भी संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी द्वारा अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं पर प्रचलित विमान तथा ऐसे विमान में पड़ले से रस्ते, बोच में लिए गए अथवा चढ़प गए उसके नियमित उपस्कर, ईपन और स्नेहकों की पूर्तियों और विमान भंडार को और जो सर्क्या ऐसे विमान के अथवा में प्रयोग के लिए आशयित हैं, समी प्रकार के सीमा शुल्क, निरीक्षण शुल्क और अन्य शुल्कों अथवा करों के सम्बन्ध में, अन्य संविदाकारी पक्ष के राज्य क्षेत्र में, वही अभिक्रिया की जाएगी जो अन्य संविदाकारी पक्ष द्वारा अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाएं प्रचलित करने वाली उसकी अपनी विमान कम्पनी को अथवा अत्यधिक समर्थन प्राप्त राष्ट्र की विमान कम्पनियों को प्रदान की जाने वाली अभिक्रिया से कम अनुकूल नहीं हो ।

2. दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी द्वारा अंतरराष्ट्रीय सेवाओं पर प्रयोग में लाप जा रहे विमानों के अनुक्षण अथवा मरम्मत के लिए दोनों में से किसी भी संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में प्रवेश पर फालतू पुर्जों के संबंध में भी वही अभिक्रिया की जाएगी ।

3. दोनों संविदाकारी पक्षों में से किसी को भी अन्य संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनियों को सीमा-शुल्क, निरीक्षण-शुल्क और इसी प्रकार के अन्य प्रभारों से छूट अथवा मुक्त नहीं रखना चाँहिए बशर्ते कि दूसरा संविदाकारी पक्ष भी पड़ले संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनियों को इसी प्रकार की छूट अथवा मुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करे ।

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

5. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ §1, §2 और §4 में उल्लिखित सामग्री सीमा-शुल्क प्राधिकारियों की देख-रेख और नियंत्रण में रखी जा सकेगी ।

अनुच्छेद-8

प्रयोक्ता प्रभार

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष अपने सक्षम प्राधिकारियों और प्रभार वसूलने वाले इन प्राधिकारियों द्वारा उपलब्ध कराई गई सेवाओं तथा सुविधाओं का प्रयोग करने वाली नामित विमान कम्पनियों के बीच विचार-विमर्श को प्रोत्साहन देगा और जहां व्यवहार्य हो, ऐसा विमानकंपनियों के प्रतिनिधि संगठनों के माध्यम से किया जा सकेगा । प्रयोक्ता प्रभारों में परिवर्तन करने के किसी भी प्रस्ताव के लिए उपयोगकर्ताओं को यथोचित नोटिस दिया जाना चाहिए ताकि कोई भी संशोधन किए जाने से पूर्व वे अपने विचार व्यक्त कर सकें । प्रत्येक सविदाकारी पक्ष अपने सक्षम भार वसूलने वाले प्राधिकारियों को और ऐसे प्रयोक्ताओं को प्रयोक्ता प्रभार के संबंध में उपयुक्त सूचना का आदान प्रदान करने के लिए और आगे प्रोत्साहित करेगा।

2. दोनों में से किसी भी सविदाकारी पक्ष को अपनी स्वयं की अथवा दूसरे सविदाकारी पक्ष की इसी प्रकार की अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं में रत विमानकंपनी की अपेक्षा किसी अन्य विमानकंपनी को अपने सीमा-शुल्क, आब्रजन, संगरोध तथा इसी प्रकार के विनियमों को लागू करने के संबंध में अथवा इसे हवाई अड्डों, हवाई मार्गों, विमान परिवहन सेवाओं तथा इसके नियंत्रणाधीन संबद्ध सुविधाओं का प्रयोग करने के संबंध में तरजीह नहीं होगी ।

अनुच्छेद-9

सहमत सेवाओं के प्रचालन संबंधी शासी सिद्धान्त

1. दोनों सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनियों को सहमत सेवाओं के प्रचालन के लिए उचित और समान अवसर प्राप्त होंगे ।

2. सहमत सेवाओं का प्रचालन करते समय, प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को नामित विमान

कम्पनी, दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी के हितों को ध्यान में रखेगी ताकि उस दूसरे विमान कम्पनी द्वारा उसी मार्ग पर उपलब्ध करवाई जा रही सेवाओं पर प्रतिकूल प्रभाव न पड़े ।

3. नामित विमान कम्पनियों द्वारा सहमत सेवाओं पर प्रदान की जाने वाली क्षमता और सविदाकारी पक्षों के राज्यक्षेत्रों के बीच यात्रा करने वाली जनता को अनुमानित विमान परिवहन अपेक्षाओं के बीच एक निकट संबंध रखा जाएगा।

4. पूर्ववर्ती पैराग्राफों में अपनाये गये सिद्धान्तों के आधार पर, प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को नामित विमान कम्पनी द्वारा प्रचालित की जाने वाली सेवाओं की आवृत्ति और प्रदान की जाने वाली क्षमता पर सहमति दोनों सविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के मध्य की जाएगी ।

5. दोनों में से किसी भी सविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी द्वारा प्रदान की जाने वाली क्षमता और/अथवा प्रचालित की जाने वाली सेवाओं की आवृत्ति में कोई वृद्धि, मुख्यतः सविदाकारी पक्षों के राज्यक्षेत्रों के बीच बढ़ी हुई यातायात आवश्यकताओं पर आधारित होगी और जो दोनों वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच सहमति से ही होगी। इस प्रकार का कठोर अथवा समझौता होने तक पहले से ही लागू क्षमता और आवृत्ति का निर्वाह किया जाता रहेगा।

अनुच्छेद-10

टैरिफ

1. दोनों सविदाकारी पक्षों के राज्य क्षेत्रों के बीच लागू टैरिफ उपयुक्त स्तर पर निर्धारित किए जाएंगे तथा इसमें प्रचालन लागत, प्रयोक्ताओं के हित, उचित लाभ, सेवा की श्रेणी सहित सभी संगत कारकों का यथोचित ध्यान रखा जाएगा । और जब उपयुक्त समझा जाय, अनुबंध में निर्दिष्ट समूचे मार्ग अथवा इसके भाग पर, प्रचालन करने वाली अन्य विमान कम्पनियों के टैरिफों को भी ध्यान में रखा जाएगा ।

2. ऐसे टैरिफों के सम्बन्ध में दोनों सविदाकारी पक्षों जिन्हें टैरिफों के अनुमोदन की अपेक्षा है, नामित विमान कम्पनियों द्वारा सहमति दी जाये । तथापि कोई नामित विमान कंपनी को किसी टैरिफ का एक पक्षीय तौर पर प्रस्ताव करने और वैमानिकी प्राधिकारी ऐसे टैरिफ का अनुमोदन देने के लिए प्रतिबोधित नहीं होंगे ।

3. दोनों में से किसी भी सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को सहमत सेवा के सम्बन्ध में टैरिफ, अनुमोदन हेतु ऐसे रूप में जिसमें वे अलग से अपेक्षा करें, प्रस्तुत करने पड़ सकते हैं और ऐसे मामले में इस प्रकार की प्रस्तुति प्रस्तावित प्रभावी तारीख से कम से कम साठ 60 दिन पहले करनी होगी, जब तक कि वैमानिकी प्राधिकारी इस प्रकार की प्रस्तुति को कम अवधि के नोटिस में प्रस्तुत करने की अनुमति नहीं दे देते।

4. जहां कोई टैरिफ प्रस्तुत किये जाने अपेक्षित हो, इस मामले में दोनों सविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों द्वारा उनके अनुमोदन के बाद ही वे प्रभावी होंगे। यदि किसी भी सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी, प्रस्तुत करने की तारीख से तीस 30 दिन के अन्दर अपनी अस्वीकृति व्यक्त नहीं करते, तो वे टैरिफ अनुमोदित हुए मान लिये जाएंगे। प्रस्तुत करने की अवधि के पटये जाने की दशा में जैसे कि ऊपर पैराग्राफ 3 में व्यवस्था की गई है, दोनों सविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी इस बारे में सहमत हो सकते हैं कि वह अवधि जिसके अन्दर किसी अस्वीकृति की सूचना अवश्य दी जानी चाहिए, तीस 30 दिन से कम होगी।

5. यदि वैमानिकी प्राधिकारी इस अनुच्छेद के प्रावधानों के अधीन प्रस्तुत किए गए किसी टैरिफ पर सहमत नहीं होते तो विवाद का निपटन इस कथार के अनुच्छेद 16 के उपबंधों के अनुसार किया जाए।

6. दूसरे सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र तथा ऐसे देश के जो सविदाकारी पक्ष नहीं हैं अन्य क्षेत्र के बीच वहन के लिए एक सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी द्वारा प्रभारित टैरिफ क्रमशः दूसरे सविदाकारी पक्ष तथा ऐसे गैर सविदाकारी देश के वैमानिकी प्राधिकारियों के अनुमोदन की शर्त के अध्याधीन होंगे परन्तु शर्त यह होगी कि समान स्थलों के बीच सेवाओं के लिए किसी भी सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी अपनी स्वयं की विमानकम्पनी के टैरिफ से भिन्न टैरिफ की अपेक्षा नहीं करेंगे। किसी भी सविदाकारी पक्ष की नामित विमानकम्पनी दूसरे सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों के समक्ष उनकी अपेक्षाओं के अनुसार ऐसे टैरिफ प्रस्तुत करेगी। ऐसे टैरिफों के अनुमोदन को कम से कम पन्द्रह 15 दिन के नोटिस पर वापस लिया जा सकता है परन्तु शर्त यह होगी कि कोई सविदाकारी पक्ष सम्बन्धित नामित विमानकम्पनी को समान स्थलों के बीच अपनी स्वयं की विमानकम्पनी की टैरिफों के समान ही इन टैरिफों को लागू करने की अनुमति देगा।

7. कुछ निर्दिष्ट अवधि तक वेध टैरिफों के अलावा इस अनुच्छेद के प्रावधानों के अनुसार स्थापित टैरिफ नए टैरिफ स्थापित होने तक प्रभावी रहेंगे ।

अनुच्छेद-11

पर्यटन प्रतिनिधित्व

1. पारस्परिकता के आधार पर तथा इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 3 के अधीन रहते हुए एक सविदाकारी पक्ष की नामित विमानकम्पनी को दूसरे सविदाकारी पक्ष के राज्य क्षेत्र में सहमत सेवाओं के प्रचालन के सम्बन्ध में यथा अपेक्षित प्रतिनिधि और वाणिज्यिक प्रचालनात्मक तथा तकनीकी स्टाफ लाने और रखने की अनुमति होगी ।

2. नामित विमानकम्पनी के विवेकानुसार स्टाफ सम्बन्धी यह अपेक्षाएं अपने स्वयं के कर्मियों द्वारा या किसी अन्य संगठन, कम्पनी या अन्य सविदाकारी पक्ष के राज्य क्षेत्र में प्रचालनरत और उस सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में ऐसी सेवाएं निष्पादित करने के लिए प्राधिकृत विमानकम्पनी की सेवाएं प्रयोग करके पूरी की जा सकती हैं ।

3. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 1 में उल्लिखित प्रतिनिधि तथा स्टाफ दूसरे सविदाकारी पक्ष के कानूनों और विनियमों के अधीन होंगे तथा इन कानूनों और विनियमों के अनुरूप प्रत्येक सविदाकारी पक्ष उक्त प्रतिनिधियों तथा स्टाफ को पारस्परिकता के आधार पर तथा न्यूनतम विलम्ब से आवश्यक नियोजन प्राधिकार, आगन्तुक वीजा अथवा अन्य ऐसे प्रलेख प्रदान करेगा ।

अनुच्छेद-12

वाणिज्यिक अवसर तथा नियतों का हस्तान्तरण

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी को दूसरे सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में प्रत्यक्ष रूप से तथा अपने विवेकानुसार, अपने एजेंटों के माध्यम से हवाई परिवहन की बिक्री का अधिकार होगा । इस प्रकार की नामित विमान कम्पनी को उस राज्यक्षेत्र की मुद्रा में अथवा राष्ट्रीय विधि द्वारा अनुमत सीमा तक दूसरे देशों की मुक्त रूप से परिवर्तनीय मुद्राओं

में परिवहन की बिक्री का अधिकार होगा और उसी सीमा तक कोई भी व्यक्ति उस विमान कम्पनी द्वारा बिक्री हेतु स्वीकार्य मुद्राओं में इस प्रकार के परिवहन को खरीदने के लिए स्वतंत्र होगा ।

2. प्रत्येक संधिदाकारी पक्ष दूसरे संधिदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी को प्रथम संधिदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में व्यय से अधिक अर्जित आय की राशि को अपने प्रधान कार्यालय को प्रेषित करने का अधिकार प्रदान करता है । तथापि, इस प्रकार के धन-प्रेषण, उस राज्यक्षेत्र में जहां कि राजस्व उपार्जित हुआ, संधिदाकारी पक्ष के विदेशी मुद्रा विनियमों के अन्तर्गत तथा उनके अनुरूप किसी भी परिवर्तनीय मुद्रा में करने होंगे ।

3. ऐसे हस्तांतरण मुद्रा भुगतान हेतु शासकीय विनियम वर के आधार पर किये जायेंगे अथवा जहां कोई शासकीय विनियम दरें नहीं हैं, वहां मुद्रा भुगतान हेतु प्रचलित विदेशी मुद्रा बाजार दरों के आधार पर किए जायेंगे।

4. यदि दोनों संधिदाकारी पक्षों के मध्य भुगतानों के निपटारे के संबंध में विशेष प्रबंध व्यवस्था प्रभावी है तो इस प्रकार की प्रबंध-व्यवस्था संबंधी उपबंध इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 2 के अधीन नियतों के हस्तांतरण के संबंध में लागू होंगे।

अनुच्छेद-13

प्रचलन संबंधी सूचना की व्यवस्था

1. प्रत्येक संधिदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे संधिदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी से अपेक्षा कर सकते हैं कि वह सड़मत सेवाओं की शुरुआत से कम से कम {साठ} 60 दिन पूर्व, सेवा की क्रिस्म तथा इसकी आवृत्ति से संबंधित सूचना, प्रयोग में लाए जाने वाले विमानों की क्रिस्म तथा उड़ान समयावधियों संबंधी विवरण उनके विचारार्थ तथा अनुमोदनार्थ प्रस्तुत करें। सड़मत सेवाओं के प्रचालन संबंधी जब कभी भी कोई परिवर्तन किया जाना हो तो इसी प्रकार की सूचना कम से कम {तीस} 30 दिन पहले ही दी जानी अपेक्षित होगी।

2. नामित विमान कम्पनी अन्य संधिदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को आश्वस्त करने के लिए कि करार संबंधी अपेक्षाओं का विधिवत पालन किया जा रहा है, यथा अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी देगी।

अनुच्छेद-14
आंकड़ों की व्यवस्था

दोनों में से किसी भी सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी अन्य सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी से अपेक्षा कर सकते हैं कि वह उस अन्य सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र को तथा से सहमत सेवाओं के संबंध में प्रत्येक माह के दौरान वाहित यातायात से संबंधित आंकड़े जिनमें ऐसे यातायात के आरोहण तथा अवरोहण संबंधी स्थलों को दर्शाया गया हो, प्रस्तुत करें। ऐसे आंकड़े प्रत्येक माह की समाप्ति के उपरंत यथासंभव शीघ्र प्रस्तुत किये जाने होंगे।

अनुच्छेद-15
परामर्श

1. निक्ट सहयोग की भावना से, सविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी समय-समय पर इस करार के उपबंधों के कार्यान्वयन तथा संतोषजनक अनुपालन को सुनिश्चित करने के विचार से एक-दूसरे से परामर्श करेंगे तथा जब कभी इसमें संशोधन करना आवश्यक हो तब भी परामर्श करेंगे।

2. दोनों में से कोई भी सविदाकारी पक्ष परामर्श के लिए अनुरोध कर सकता है जो कि बातचीत अथवा पत्राचार के माध्यम से हो सकता है और यह परामर्श लिखित अनुरोध की प्राप्ति के [साठ] 60 दिनों की अवधि के भीतर ही आरंभ कर लिया जायेगा। जब तक कि दोनों सविदाकारी पक्ष इस अवधि को बढ़ाने पर सहमत न हों।

अनुच्छेद-16
विवादों का निपटन

इस करार के निर्वहन अथवा अनुप्रयोग से संबंधित यदि कोई विवाद उठता है तो सविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी परस्पर बातचीत के माध्यम से इसे निपटने का प्रयास करेंगे, ऐसा न कर पाने की स्थिति में उक्त विवाद निपटन हेतु सविदाकारी पक्षों को भेजा

जाएगा।

अनुच्छेद-17

संशोधन

यदि दोनों में से कोई संविदाकारी पक्ष इस करार के किसी उपबंध में संशोधन किया जाना वांछनीय समझता हो तो वह दूसरे संविदाकारी पक्ष को परामर्श हेतु अनुरोध कर सकता है। इस प्रकार के परामर्श, जो वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच हो सकते हैं और जो चर्चा अथवा पत्राचार द्वारा किए जा सकते हैं, लिखित अनुरोध की प्राप्ति के 60 दिन की अवधि के भीतर शुरू कर दिए जायेंगे जब तक कि दोनों संविदाकारी पक्ष इस अवधि को बढ़ाने पर सहमत न हों। इस प्रकार से सहमत कोई भी संशोधन, उनकी राजनयिक टिप्पणियों के आदान-प्रदान द्वारा पुष्टि कर दिए जाने के बाद ही प्रभावी होंगे।

अनुच्छेद - 18

बहुपक्षीय अभिसमयों की प्रयोज्यता

1. जिस सीमा तक ये इस करार के अंतर्गत स्थापित विमान सेवाओं के लिए लागू हैं, अभिसमय के उपबंध करार की समयावधि के लिए संविदाकारी पक्षों के बीच अपने वर्तमान रूप में ही प्रभावी रहेंगे, जैसे कि यह करार के अभिन्न अंग हों, जब तक कि दोनों संविदाकारी पक्ष अभिसमय में किसी संशोधन की अभिपुष्टि नहीं करते, उसके बाद जो विधिवत रूप से प्रभावी हो जाएगा, और उस स्थिति में यथा संशोधित अभिसमय इस करार की समयावधि के लिए प्रभावी रहेगा।

2. इस करार को इस तरह संशोधित किया जायेगा ताकि यह हवाई परिवहन से संबंधित किसी भी अन्य बहुपक्षीय अभिसमयों के अनुरूप हों जो दोनों संविदाकारी पक्षों पर बाध्य हो सके।

अनुच्छेद - 19

समाम्त करना

दोनों में से कोई भी सविवाकारी पक्ष किसी भी समय इस करार को समाप्त करने संबंधी अपने निर्णय के बारे में दूसरे सविवाकारी पक्ष को राजनयिक माध्यमों से लिखित रूप में नोटिस दे सकता है, इस प्रकार के नोटिस की सूचना साथ-साथ अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को दी जाएगी। यह करार दूसरे सविवाकारी पक्ष द्वारा नोटिस प्राप्त करने की तारीख से {बारह} 12 महीने बाद समाप्त हो जाएगा, जब तक कि इस अवधि की समाप्ति से पूर्व समाप्ति संबंधी नोटिस सहमति से वापस नहीं ले लिया जाता। दूसरे सविवाकारी पक्ष की ओर से प्राप्त सूचना न मिलने की स्थिति में, उक्त नोटिस अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को नोटिस प्राप्त होने की तारीख से {चौदह} 14 दिन के बाद प्राप्त हुआ माना जाएगा।

अनुच्छेद-20

प्रवर्तन

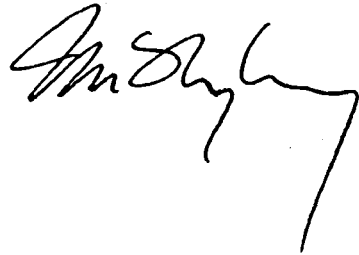
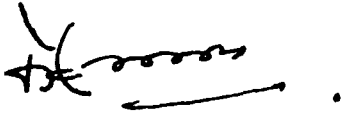
यह करार हस्ताक्षरित होने की तारीख से प्रभावी होगा।

इस करार के साथ स्वरूप अधोहस्ताक्षरियों ने संबंधित सरकारों द्वारा इसके लिए विधिवत रूप से प्राधिकृत किए जाने पर, वर्तमान करार पर हस्ताक्षर कर दिए हैं।

वैशिंग्टन में दिनांक 26 अगस्त, 1997 को हिन्दी तथा अंग्रेजी भाषाओं में दो मूल प्रतियों में निष्पादित किया गया जिसके दोनों पाठ समान रूप से प्रामाणिक हैं। निर्वचन से संबंधित किसी भी मतभेद होने की स्थिति में अंग्रेजी पाठ प्रवृत्त होगा।

कृते भारत गणतंत्र सरकार

कृते न्यूजीलैंड सरकार



**अनुबंध
मार्ग अनुसूची**

1. न्यूजीलैंड द्वारा नामित विमानकम्पनियों द्वारा दोनों दिशाओं में प्रचलित किए जाने वाले मार्ग :-

प्रस्थान स्थल	मध्यवर्ती स्थल	गंतव्य स्थल	परे के स्थल
न्यूजीलैंड स्थित स्थल	सहमति की जानी है	एक स्थल पर सहमति की जानी है	सहमति की जानी है

2. भारत की नामित विमानकम्पनियों द्वारा दोनों दिशाओं में प्रचलित किए जाने वाले मार्ग :-

प्रस्थान स्थल	मध्यवर्ती स्थल	गंतव्य स्थल	परे के स्थल
भारत स्थित स्थल	सहमति की जानी है	एक स्थल पर सहमति की जानी है	सहमति की जानी है

टिप्पणियां :-

1. दोनों में से किसी भी सविदाकारी पक्ष की नामित विमानकम्पनियां किसी भी अथवा सभी उद्धानों पर किसी भी मध्यवर्ती स्थल अथवा परे के स्थल को छोड़ सकती हैं बशर्ते कि इन मार्गों पर प्रत्येक सेवा विमानकम्पनी को नामित करने वाली सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र स्थित किसी स्थल से शुरू और/अथवा समाप्त होती हो ।

2. अविनिर्दिष्ट मध्यवर्ती और/अथवा परे के स्थलों के संबंध में प्रचालन पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों का प्रयोग किए बिना किया जाय ।

3. नामित विमानकम्पनियों को कॉलम 3 में उल्लिखित स्थलों तथा कॉलम 2 एवं 4 में उल्लिखित स्थलों के मध्य यातायात अधिकारों का प्रयोग करने के लिए अनुमति दी जाएगी ।

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET
LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE L'INDE RELATIF AUX
SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République de l'Inde,

Ci-après dénommés les "Parties contractantes";

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago¹;

Désireux de conclure un accord aux fins d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

a) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, du Ministre chargé de l'aviation civile et, dans le cas de l'Inde, du Directeur général de l'aéronautique civile ou, dans les deux cas, de toute autre personne et de tout autre organisme habilités à exercer les fonctions qui relèvent actuellement desdites autorités;

b) L'expression "services convenus" s'entend des services aériens réguliers assurés sur les routes indiquées dans l'annexe au présent Accord en vue du transport public de passagers, de fret et de courrier, séparément ou en combinaison;

c) Le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de son annexe et de tout amendement qui y serait apporté;

d) Le terme "Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que de toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et de tout amendement aux annexes ou à la Convention adopté conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci, dans la mesure où ces annexes et amendements auront pris effet pour les deux Parties contractantes;

e) L'expression "entreprise désignée" s'entend de toute compagnie aérienne désignée et agréée conformément à l'article 3 du présent Accord;

f) Le terme "tarifs" s'entend des prix à acquitter pour le transport de passagers, de bagages ou de fret, ainsi que des conditions dans lesquelles ces prix sont appliqués, y compris les prix et conditions concernant les services d'agence et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des rémunérations et conditions applicables au transport du courrier;

1. Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213 et vol. 1175, p. 297

g) Les expressions "services aériens", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur attribue l'article 96 de la Convention; et

h) Le terme "territoire" a le sens que lui attribue l'article 2 de la Convention, étant entendu que, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, il exclut les îles Cook, Nioué et Tokélaou.

Article 2. Octroi de droits

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits ci-après aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux réguliers par son entreprise de transport aérien :

- a) Le droit de survoler son territoire sans atterrir;
- b) Le droit de faire sur son territoire des escales non commerciales.

2. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans l'Accord aux fins de l'établissement et de l'exploitation des services convenus par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante. Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante jouira, en sus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés dans l'annexe au présent Accord, afin d'embarquer et de débarquer des passagers, du fret et du courrier en trafic international, séparément ou en combinaison, y compris à destination et en provenance d'autres points spécifiés dans l'annexe.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne sera réputée conférer à une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, du fret ou du courrier destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3. Désignation et autorisation d'exploitation

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante jusqu'à deux entreprises de transport aérien en vue de l'exploitation des services convenus, ainsi que de retirer ou modifier ces désignations.

2. Au reçu d'une désignation et sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accorderont sans retard à une entreprise ainsi désignée les autorisations adéquates d'exploitation des services convenus pour lesquels ladite entreprise aura été désignée.

3. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante qu'elle leur apporte la preuve qu'elle est qualifiée pour remplir les conditions prescrites par la législation ou les règlements normalement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par ces autorités conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chacune des Parties contractantes aura le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer les conditions qu'elle pourra juger nécessaires à l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés à l'article 2, si elle n'est pas convaincue que la Partie contractante qui a désigné ladite entreprise

ou ses ressortissants détiennent une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise. Aux fins du présent paragraphe, l'expression "une part importante de la propriété et le contrôle effectif" signifie que, si l'entreprise désignée exploite ses services en vertu du présent Accord en vertu d'un contrat conclu avec une entreprise de transport aérien de tout autre pays, ou bien avec le gouvernement ou des ressortissants de tout autre pays, la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise ou ses ressortissants ne pourra être considérée comme détenant une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise désignée que si la Partie contractante ou ses ressortissants détiennent la majeure partie du capital de cette entreprise et en outre :

- a) En contrôlent effectivement la direction; et
- b) Possèdent et contrôlent effectivement la majeure partie de la flotte aérienne et de l'équipement utilisés aux fins de l'exploitation des services.

5. Au reçu de ces autorisations, l'entreprise désignée pourra commencer à n'importe quel moment à exploiter en totalité ou en partie les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

Article 4. Annulation ou suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes auront le droit d'annuler ou de suspendre l'autorisation d'exploitation accordée en vertu de l'article 3 du présent Accord à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou d'y imposer des conditions à titre provisoire ou permanent :

- a) Si cette entreprise cesse d'être qualifiée au regard des autorités aéronautiques de ladite Partie contractante en vertu des lois et des règlements normalement et raisonnablement appliqués par ces autorités conformément à la Convention;
- b) Si cette entreprise contrevient aux lois ou règlements de cette Partie contractante;
- c) Si elles ne sont pas convaincues qu'une part importante et le contrôle effectif de l'entreprise sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par ses ressortissants; et
- d) Si l'entreprise n'exploite pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.

2. À moins que cela ne soit nécessaire dans l'immédiat pour mettre fin à des infractions aux lois et règlements visés plus haut, les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article ne pourront être exercés qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante conformément à l'article 15 du présent Accord.

Article 5. Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante qui régissent, sur son territoire, l'entrée, le séjour et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs devront être respectés par toute entreprise désignée par l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de chaque Partie contractante concernant l'entrée, l'autorisation de survol, le transit, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine devront, dans la mesure où ils sont applicables, être respectés par toute entreprise désignée par l'autre Partie contractante, ainsi que par ses équipages, ses passagers, son fret et son courrier, lors de l'entrée, du transit et du séjour de ses aéronefs sur le territoire de la première Partie contractante, ou du départ de ce territoire.

3. Aucune des deux Parties contractantes ne donnera à sa propre entreprise ni à une entreprise aérienne d'un autre pays la préférence sur une entreprise désignée par l'autre Partie contractante qui assure des services aériens internationaux similaires, en matière d'application de ses règlements douaniers, d'immigration, de quarantaine et similaires.

4. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct par le territoire de l'une des Parties contractantes et qui ne quitteront pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne feront l'objet d'aucun contrôle, si ce n'est pour des raisons de sécurité aérienne, de contrôle des stupéfiants ou encore dans des circonstances spéciales. Les bagages et le fret en transit direct seront exonérés de droits de douane et des autres taxes similaires.

Article 6. Sécurité aérienne

1. Conformément à leurs droits et obligations en droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation réciproque de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale fait partie intégrante du présent Accord. Sans préjudice de l'ensemble de leurs droits et obligations en droit international, les Parties contractantes se conformeront en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970², et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³.

2. Chacune des Parties contractantes prêtera à l'autre, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs, tout autre acte illicite portant atteinte à la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, ainsi que des aéroports et des installations de navigation aérienne, et toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conformeront aux dispositions relatives à la sécurité aérienne prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui constituent des annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions leur sont applicables; elles exigeront des exploitants d'aéronefs de leur pavillon, des exploitants d'aéronefs ayant leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment à ces dispositions.

4. Chacune des Parties contractantes reconnaît que ces exploitants d'aéronefs pourront être tenus de respecter les dispositions en matière de sécurité aérienne visées au para-

1. Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

2. *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

3. *Ibid.*, vol. 974, p. 177 et vol. 1217, p. 404 (rectificatif au volume 974).

graphe 3 et imposées par l'autre Partie contractante à l'entrée et au séjour sur son territoire, ainsi qu'au départ de ce territoire. Elle veillera à ce que soient prises, sur son territoire, des mesures efficaces et adéquates pour la protection des aéronefs et pour l'inspection des passagers, des équipages, des bagages de cabine et de soute, ainsi que du fret et des provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examinera dans un esprit positif toute demande que l'autre Partie lui adressera afin qu'elle prenne des mesures de sécurité spéciales et raisonnables pour faire face à une menace particulière contre la sécurité de l'aviation civile.

5. En cas d'incident ou de menace d'un incident sous la forme de la capture illicite d'un aéronef civil ou de tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité d'un aéronef, de ses passagers, de son équipage, d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin rapidement et sans danger à l'incident ou à la menace en question.

6. Chacune des Parties contractantes prendra les mesures qu'elle jugera faisables pour faire en sorte qu'un aéronef de l'autre Partie contractante victime d'un acte de piraterie ou d'une autre intervention illégale et qui aura atterri sur son territoire soit retenu au sol, à moins que son départ ne soit rendu indispensable par la nécessité primordiale de protéger les vies humaines. Dans la mesure du possible, ces mesures seront prises en concertation.

7. Si l'une des Parties contractantes éprouve des difficultés à appliquer les dispositions du présent article en matière de sécurité aérienne, les autorités aéronautiques de chacune d'elles pourront demander à engager des consultations immédiates avec celles de l'autre Partie contractante.

8. Toute dérogation aux dispositions du présent article pourra donner lieu à l'application de l'article 4 du présent Accord.

Article 7. Droits de douane et autres impositions

1. Les aéronefs exploités en service international, par l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes, ainsi que leur équipement normal, leurs approvisionnements en carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord déjà embarqués ou biens introduits ou chargés à bord desdits aéronefs, et destinés uniquement à être utilisés par eux ou à leur bord bénéficieront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres redevances ou taxes, d'un traitement non moins favorable que celui accordé par cette autre Partie contractante à sa propre entreprise de transport aérien qui exploite des services aériens internationaux réguliers ou aux entreprises de la nation la plus favorisée.

2. Le même traitement sera accordé en ce qui concerne les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties contractantes en vue de l'entretien ou de la réparation des aéronefs utilisés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

3. Aucune des Parties contractantes ne sera tenue d'accorder à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante des exonérations ou remises de droits de douane, frais d'in-

spection ou autres redevances similaires si l'autre Partie contractante n'accorde pas d'exonération ou de remise de ces droits à l'entreprise désignée de la première Partie contractante.

4. L'équipement normal transporté à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ainsi que les matériels et approvisionnements conservés à leur bord ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières de ce territoire.

5. Il pourra être exigé que les matériels visés aux paragraphes 1, 2 et 4 du présent article demeurent sous la surveillance et le contrôle des autorités douanières.

Article 8. Redevances d'usage

1. Chacune des Parties contractantes encouragera la tenue, entre ses autorités compétentes et les entreprises désignées qui utilisent les services et les installations prêtés par ces autorités, de consultations relatives aux redevances d'usage, et cela si possible par l'entremise des organisations représentatives des compagnies aériennes. Toute proposition de modification des redevances d'usage devra être notifiée à ces utilisateurs avec un préavis raisonnable pour leur permettre d'exprimer leurs vues. Chacune des Parties contractantes encouragera en outre ses autorités compétentes et les utilisateurs à échanger les informations qui conviennent au sujet des redevances d'usage.

2. Aucune des Parties contractantes n'accordera à ses propres entreprises de transport aérien ni à aucune autre entreprise la préférence sur une entreprise de l'autre Partie contractante qui assure des services aériens internationaux similaires, en ce qui concerne l'application de ses règlements douaniers, d'immigration, de quarantaine et similaires, ou encore l'utilisation de ses aéroports, couloirs aériens, services de trafic aéronautique et installations apparentées sous son contrôle.

Article 9. Principes applicables à l'exploitation des services convenus

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes bénéficieront de possibilités équitables et égales d'exploiter les services convenus.

2. Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante tiendra compte des intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante de façon à ne pas porter indûment préjudice aux services que cette entreprise assure sur la même route.

3. La capacité assurée dans l'exploitation des services convenus par les entreprises désignées devra avoir un rapport étroit avec les besoins estimés de transport aérien de passagers entre les territoires des Parties contractantes.

4. Conformément aux principes énoncés dans les paragraphes qui précèdent, la capacité à assurer et la fréquence des services à exploiter par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante seront déterminées en concertation par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

5. Toute augmentation de la capacité à assurer et/ou de la fréquence des services à exploiter par l'entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie contractante sera déterminée essentiellement en fonction de l'accroissement des besoins de trafic entre les territoires des

Parties contractantes et devra faire l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties. Dans l'attente d'un accord ou d'un règlement de cette nature, les dotations en capacité et en fréquence déjà en vigueur le demeureront.

Article 10. Tarifs

1. Les tarifs applicables entre les territoires des deux Parties contractantes seront établis à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs à prendre en considération, y compris le coût d'exploitation, les intérêts des usagers, un bénéfice raisonnable, la qualité du service et, s'il y a lieu, les tarifs des autres entreprises qui desservent en totalité ou en partie les routes indiquées en annexe.

2. Ces tarifs pourront être concertés entre les entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties contractantes, qui en solliciteront l'approbation. Toutefois, il ne sera pas interdit à une entreprise désignée de proposer unilatéralement un tarif, ni aux autorités aéronautiques de l'approuver.

3. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes pourront exiger que les tarifs applicables à un service convenu leur soient soumis en vue de leur approbation (sous la forme qu'elles pourront chacune demander), auquel cas le dépôt des tarifs sera effectué au moins soixante (60) jours avant la date d'entrée en vigueur projetée, à moins que les autorités aéronautiques n'en autorisent le dépôt avec un préavis plus court.

4. Si des tarifs doivent être déposés, ils ne prendront effet qu'après avoir été approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Si les autorités aéronautiques d'aucune Partie contractante n'ont exprimé leur désaccord dans les trente (30) jours à compter de la date du dépôt, les tarifs seront réputés approuvés. Si le délai de dépôt est réduit comme prévu au paragraphe 3 ci-dessus, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes pourront convenir que le délai de signification d'un éventuel désaccord sera inférieur à trente (30) jours.

5. Si les autorités aéronautiques refusent d'approuver un tarif déposé conformément aux dispositions du présent article, le différend pourra être réglé conformément à l'article 16 du présent Accord.

6. Les tarifs qu'entend appliquer une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes pour le transport entre le territoire de l'autre Partie et celui d'un État tiers devront être approuvés par les autorités aéronautiques de l'autre Partie et par celles de l'État tiers, étant entendu toutefois que ces autorités ne devront pas imposer des tarifs différents de ceux pratiqués par leurs propres entreprises de transport aérien pour des services assurés entre les mêmes points. Une entreprise désignée d'une Partie contractante devra soumettre ces tarifs aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante en se conformant à leurs prescriptions. L'approbation desdits tarifs pourra être retirée moyennant un préavis de quinze (15) jours au moins, à condition toutefois que la Partie contractante concernée autorise l'entreprise en question à appliquer les mêmes tarifs que ses propres entreprises pour des services assurés entre les mêmes points.

7. À l'exception des tarifs valables pour une période déterminée, tout tarif établi conformément aux dispositions du présent article demeurera en vigueur jusqu'à l'établissement

d'un nouveau tarif.

Article 11. Représentation des entreprises

1. Toute entreprise désignée par l'une des Parties contractantes sera autorisée, sur la base de la réciprocité et sous réserve du paragraphe 3 du présent article, à faire venir et installer sur le territoire de l'autre Partie contractante ses représentants et son personnel commercial, opérationnel et technique pour les besoins de l'exploitation des services convenus.

2. Ces besoins en personnel pourront, au choix de l'entreprise désignée, être couverts par son propre personnel ou en faisant appel à une autre organisation, société ou compagnie aérienne travaillant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer les services en question sur ce territoire.

3. Les représentants et les membres du personnel visés au paragraphe 1 du présent article seront assujettis aux lois et règlements de l'autre Partie contractante et, conformément à ces lois et règlements, chacune des Parties contractantes devra, sur la base de la réciprocité et dans les meilleurs délais, accorder les autorisations d'emploi nécessaires, les visas de visiteurs et les autres documents similaires aux représentants et aux personnels en question.

Article 12. Activités commerciales et transferts de fonds

1. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes aura le droit de vendre des titres de transport sur le territoire de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire de ses agents. Elle aura le droit de vendre ces titres dans la monnaie du territoire ou, dans la mesure autorisée par la législation nationale, en devises librement convertibles d'autres pays; de même, toute personne pourra librement acheter ces titres de transport et s'acquitter du paiement en devises acceptées par l'entreprise.

2. Chacune des Parties contractantes accorde à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante le droit de transférer la différence entre les recettes et les dépenses réalisées par elle sur son territoire. Toutefois, ces transferts devront être effectués en une devise convertible sous réserve des, et conformément aux, règlements de change de la Partie contractante sur le territoire de laquelle les recettes ont été réalisées.

3. Ces transferts seront effectués sur la base du taux de change officiel des devises ou, en l'absence de taux de change officiel, aux taux en vigueur sur le marché des devises.

4. Si des arrangements spéciaux régissant les paiements sont en vigueur entre les deux Parties contractantes, les dispositions de ces arrangements seront appliquées aux transferts de fonds à effectuer au titre du paragraphe 2 du présent article.

Article 13. Communication d'informations sur l'exploitation

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes pourront exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante qu'elle dépose, pour étude et approbation, au moins soixante (60) jours avant l'inauguration des services convenus, des informations concernant la nature des services et leur fréquence, le type d'aéronefs à utiliser et les horaires des vols. La communication d'informations similaires pourra également être exigée au moins trente (30) jours à l'avance lorsque des modifications éventuelles devront être apportées à l'exploitation des services convenus.

2. Les entreprises désignées devront également fournir toutes les autres informations qui pourront être exigées pour prouver aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante que les prescriptions de l'Accord sont dûment respectées.

Article 14. Communication de statistiques

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes pourront exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante qu'elle fournisse des statistiques du trafic mensuel assuré au titre des services convenus à destination et en provenance du territoire de cette autre Partie contractante, avec indication des points d'embarquement et de débarquement de ce trafic. Ces statistiques devront être communiquées le plus tôt possible à la fin de chaque mois.

Article 15. Consultations

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre afin de veiller à l'application et au respect des dispositions du présent Accord, et se consulteront également en cas de besoin pour y apporter des modifications.

2. Chacune des Parties contractantes pourra demander l'engagement d'une consultation qui pourra avoir lieu oralement ou par correspondance et devra débiter dans un délai de soixante (60) jours suivant la réception d'une demande écrite, à moins que les deux Parties contractantes ne soient convenues d'un délai plus long.

Article 16. Règlement des différends

En cas de différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de le régler par voie de négociations directes. En cas d'échec, le différend sera soumis aux Parties contractantes aux fins de règlement.

Article 17. Modification

Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle pourra demander à tenir des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations, qui pourront se dérouler entre les autorités aéronautiques soit oralement, soit par correspondance, devront débiter dans les soixante (60) jours suivant la réception d'une demande écrite, à moins que les Parties contractantes ne soient convenues d'un délai plus long. Toute modification ainsi adoptée entrera en vigueur une fois confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Article 18. Applicabilité des conventions aéronautiques multilatérales

1. Dans la mesure où elles sont applicables aux services aériens créés en vertu du présent Accord, les dispositions de la Convention demeureront en vigueur sans modification entre les Parties contractantes pendant la durée du présent Accord comme si elles en faisaient partie intégrante, à moins que les deux Parties contractantes n'aient ratifié un

amendement à la Convention qui sera dûment entré en vigueur, auquel cas la Convention ainsi modifiée continuera de s'appliquer pendant la durée de l'Accord.

2. Le présent Accord sera modifié de façon à le rendre conforme à toute autre convention multilatérale relative aux transports aériens qui pourra prendre force obligatoire pour les deux Parties contractantes.

Article 19. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord, en notifiant simultanément cette décision à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prendra fin douze (12) mois après la réception de cette notification par l'autre Partie, à moins qu'elle ne soit retirée par accord mutuel avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci sera réputée avoir été reçue par elle quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

En foi de quoi, les soussignés, dûment habilités à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Wellington le 26 août 1997 en deux exemplaires, chacun en langues hindi et anglaise, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE :

JENNY SHIPLEY

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE L'INDE :

KAJOR MAL MEENA

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

I. Routes à desservir dans les deux directions par les entreprises désignées de la Nouvelle-Zélande :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points de destination</i>	<i>Points au-delà</i>
Points en Nouvelle-Zélande	À convenir	Un point à convenir	À convenir

II. Routes à desservir dans les deux directions par les entreprises désignées de l'Inde

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points de destination</i>	<i>Points au-delà</i>
Points en Inde	À convenir	Un point à convenir	À convenir

Notes:

1. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes pourront lors d'un quelconque de leurs vols ou de tous leurs vols omettre de faire escale en l'un quelconque des points intermédiaires ou au-delà à condition que chaque service assuré sur ces routes commence et/ou se termine en un point situé sur le territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise.

2. Les points intermédiaires et/ou au-delà non spécifiés pourront être desservis sans exercer de droits de trafic de cinquième liberté.

3. Les entreprises désignées seront autorisées à exercer des droits de trafic entre les points de la colonne 3 et ceux des colonnes 2 et 4.