

No. 37325

**Finland
and
India**

Air Services Agreement between the Government of the Republic of Finland and the Government of India (with annex). New Delhi, 18 July 1995

Entry into force: 1 November 1996, in accordance with article 21

Authentic texts: English, Finnish and Hindi

Registration with the Secretariat of the United Nations: Finland, 7 March 2001

**Finlande
et
Inde**

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République de Finlande et le Gouvernement de l'Inde (avec annexe). New Delhi, 18 juillet 1995

Entrée en vigueur : 1er novembre 1996, conformément à l'article 21

Textes authentiques : anglais, finnois et hindi

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Finlande, 7 mars 2001

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF INDIA

The Government of the Republic of Finland and the Government 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 seventh day of December, 1944;

Desiring to promote their mutual relations in the field of civil aviation and to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

(a) the term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of Finland, the Civil Aviation Administration and in the case of India the Director General of Civil Aviation or in both cases, any person or body authorized to perform the functions currently exercised by the said authorities,

(b) the term "designated airline" shall mean an airline which the aeronautical authorities of one Contracting Party have designated in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of this Agreement,

(c) the term "Convention" shall mean 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 to the Annexes or of the Convention adopted under Articles 90 and 94 thereof, so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties and

(d) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

2. Titles given to the Articles of this Agreement are for the purpose of reference only.

Article 2. Grant of Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Annex thereto. 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 designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:

(a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and

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

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

Article 3. Designation of Airlines and Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw or alter such designation.

3. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (4) and (5) of this Article, without delay grant to the designated airline the appropriate operating authorization.

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

5. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (3) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the 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.

6. The airline so designated and authorized may begin to operate the agreed services at any time provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement.

Article 4. Revocation or Suspension of Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend the operating authorization granted to the airline designated by the other Contracting Party or to impose such appropriate conditions as it may deem necessary on the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement:

(a) in any case where they are not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or

(b) in case of failure by that airline to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting the rights; or

(c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations or provisions of this Agreement such right shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of fifteen (15) days from the date of a request for consultations.

Article 5. User Charges

1. Each Contracting Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other aviation facilities, provided that these charges shall not be higher than those paid by other airlines engaged in similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging organizations and the designated airlines using the services and facilities and, where practicable, through the airlines' representative organizations. Reasonable notice should be given to users of any proposal for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

Article 6. Exemption from Customs and other Duties

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft or its passengers on flights over that territory.

2. There shall also be exempt from the duties, fees and charges referred to in paragraph (1) of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

(a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air service of the designated airline of the other Contracting Party;

(b) spare parts, including engines, introduced into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international air service of the designated airline of the other Contracting Party; and

(c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party for use in an international air service of the designated

airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the other Contracting Party, in which territory they are taken on board.

3. Materials referred to in paragraph (2) above may be required to be kept under customs supervision or control.

4. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and spare parts normally retained on board aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5. Necessary airline documents, such as timetables, air tickets and airway bills, intended for the use of the designated airline of one Contracting Party and introduced into the territory of the other Contracting Party, shall be exempted from customs duties and similar charges in the territory of that other Contracting Party.

6. Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Contracting Party shall be exempt from customs duties fees and other similar charges not based on the cost of services on arrival or departure.

Article 7. Airline Representation

1. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to establish and maintain in the territory of the other Contracting Party a representation with its own or local administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline. Such representation shall be established in accordance with local regulations and procedures.

2. The designated airline of each Contracting Party shall be entitled to issue its own documents of carriage and to advertise and promote sales in the territory of the other Contracting Party. Such sales may be effected against payment in local currency or any convertible currency or by credit cards either directly through the airline's own sales offices or through sales and/or travel agencies to any person, organization or body.

Article 8. Applicability of Laws and Regulations

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

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry to, stay in or departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail, such as those regarding passports, customs, currency, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, while they are within the said territory.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, except in respect of security measures against acts of violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control.

Article 9. Capacity Provisions

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall have fair and equal opportunity to operate the agreed services on any route specified in the Annex to this Agreement.

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 agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall retain as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo including mail coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

4. Based upon the principles enshrined in the preceding paragraph, the frequencies of the agreed services to be provided 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 frequencies of the agreed services to be provided by the designated airline of each 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 frequency entitlements already in force shall prevail.

Article 10. Approval of Traffic Programmes

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause their designated airline to file with the aeronautical authorities of the other Contracting Party, 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 shall also be supplied at least thirty (30) days in advance as and when any changes are to be introduced regarding operation of the agreed services.

2. Each alteration in the traffic programme as well as requests for permission to operate additional flights shall be submitted by the airline designated by one Contracting Party for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests for alteration or for additional flights shall be dealt with promptly by the aeronautical authorities.

Article 11. Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause their designated airline to furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relat-

ing to the traffic carried during each quarter 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 quarter.

Article 12. Tariffs

1. For the purpose of the following paragraphs, the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

2. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

3. The tariffs shall, wherever possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, after consultation if applicable, with other airlines. Such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the appropriate international tariff co-ordination mechanism. Failing any multilateral or bilateral agreement, each designated airline may develop tariffs individually.

4. The tariffs shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

5. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities have expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph (4) of this Article, those tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (4), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

6. If during the period applicable in accordance with paragraph (5) the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of disapproval of a tariff developed in accordance with the provisions of paragraph (3), the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to establish the tariff by mutual agreement.

7. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (4) of this Article, or on the establishment of any tariff under paragraph (6), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

8. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

Article 13. Transfer of Earnings

1. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to remit to its head office, the excess over expenditure of receipts earned in the territory of the first Contracting Party. Such remittances shall be made, without undue delay, in any convertible currency and in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

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

3. In case special arrangements ruling the settlement of payments are in force between the two Contracting Parties, the provisions of such arrangements shall be applied to the transfer of funds under paragraph (1) of this Article.

Article 14. Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law the Contracting Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December, 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September, 1971.

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 on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties, they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

Article 15. Consultation

In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall exchange views regularly on the application and interpretation of this Agreement.

Article 16. Modification

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation may be through discussions or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request. Any modification so agreed shall come into force on the first day of the second month after it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph (1) of this Article, modifications relating to the Annex to this Agreement may be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall become effective as agreed between them.

Article 17. 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 18. Applicability of Multilateral Air Conventions

If a general multilateral air convention enters into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 15 of this Agreement may be held with a view of determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

Article 19. Annex

The Annex attached to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to the Agreement shall include references to the Annex, except where otherwise expressly provided.

Article 20. Termination

Either Contracting Party may at any time give written notice to the other Contracting Party of its desire to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party. 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 21. Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels that the procedures necessary for the entry into force of this Agreement have been completed.

Done at New Delhi this 18th day of July, 1995 in two originals each in Finnish, Hindi and English Languages, all the texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the Republic of Finland:

MARJATTA RASI
Ambassador

For the Government of India:

BRIJESH KUMAR
Joint Secretary

ANNEX

Section - I

The designated airline of India shall be entitled to operate the agreed services on the following routes:

Points of origin	Intermediate Points	Points of destination	Beyond points
Points in India	One Point in the territories of the Russian Federation, Ukraine, Estonia, Latvia, Lithuania and Belarus.	Helsinki and two points in Finland to be specified later.	To be agreed at a later date.

Section - II

The designated airline of the Republic of Finland shall be entitled to operate the agreed services on the following routes:

Points of origin	Intermediate Points	Points of destination	Points beyond
Points in the Republic of Finland	One Point in the territories of the Russian Federation, Ukraine, Estonia, Latvia, Lithuania and Belarus.	Delhi, Bombay, Madras	To be agreed at a later date.

Notes:

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

2. The designated airline of the Republic of Finland will have the flexibility to serve Madras in combination with Delhi on the same flight.

3. The designated airline of India will have the flexibility to serve two points in combination in the territory of the Republic of Finland, on the same flight.

4. An intermediate point once specified by the designated airline of a Contracting Party shall not be changed during a IATA Traffic period.

[FINNISH TEXT — TEXTE FINNOIS]

**Suomen Tasavallan hallituksen ja Intian
hallituksen välinen**

LENTOLIKENNESOPIMUS

Suomen tasavallan hallitus ja Intian hallitus, jäljempänä "sopimuspuolet", jotka

ovat Chicagossa 7. päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avatun kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen osapuolia ja jotka

haluavat edistää keskinäisiä suhteitaan siviili-ilmailun alalla ja tehdä sopimuksen lentoliikenteen aloittamiseksi alueittensa välillä,

ovat sopineet seuraavasta:

1 artikla

Määritelmät

1. Tässä sopimuksessa, ellei asiayhteys muuta edellytä:

a) "ilmailuviranomaiset" tarkoittaa Suomen osalta Ilmailulaitosta ja Intian osalta siviili-ilmailun pääjohtajaa tai molempien osalta muuta sellaista henkilöä tai toimielintä, joka on valtuutettu suorittamaan mainittujen viranomaisten nykyisin hoitamia tehtäviä,

b) "nimetty lentoyhtiö" tarkoittaa lentoyhtiötä, jonka toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaiset ovat kirjallisesti nimenneet toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisille tämän sopimuksen 3 artiklan mukaisesti,

c) "yleissopimus" tarkoittaa Chicagossa 7. päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan lukien kaikki tämän yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt liitteet sekä kaikki sen 90 ja 94 artiklan mukaisesti liitteisiin ja yleissopimukseen tehdyt muutokset, sikäli kuin molemmat sopimuspuolet ovat hyväksyneet nämä liitteet ja muutokset ja

d) termeillä "alue"; "lentoliikenne", "kansainvälinen lentoliikenne", "lentoyhtiö" ja

"laskeutuminen ilman kaupallista tarkoitusta" on kullekin Chicagon yleissopimuksen 2 ja 96 artiklassa annettu merkitys.

2. Tämän sopimuksen artikloilla on otsikot vain viittausten helpottamiseksi.

2 artikla

Liikenneoikeuksien myöntäminen

1. Sopimuspuoli myöntää toiselle sopimuspuolelle tässä sopimuksessa määritellyt oikeudet säännöllisen kansainvälisen lentoliikenteen järjestämiseen ja harjoittamiseen sopimuksen liitteessä määrätyillä reiteillä. Tällaista liikennettä ja näitä reittejä kutsutaan jäljempänä vastaavasti "sovituksi liikenteeksi" ja "määrätyiksi reiteiksi".

2. Jollei tämän sopimuksen määräyksistä muuta johdu, sopimuspuolen nimeämällä lentoyhtiöllä on seuraavat oikeudet:

a) oikeus lentää ilman välilaskua toisen sopimuspuolen alueen yli,

b) oikeus laskeutua toisen sopimuspuolen alueelle ilman kaupallista tarkoitusta ja

c) harjoittaessaan sovittua liikennettä määrätyillä reitillä molempien sopimuspuolten nimeämällä lentoyhtiöllä on myös oikeus ottaa ja jättää sopimuspuolen alueella tämän sopimuksen liitteessä asianomaista reittiä varten määrätyissä paikoissa kansainvälisen liikenteen matkustajia, rahtia ja postia joko yhdessä tai erikseen.

3. Tämän artiklan 2 kappaleen määräysten ei tule katsoa oikeuttavan sopimuspuolen nimettyä lentoyhtiötä ottamaan toisen sopimuspuolen alueella matkustajia, rahtia tai postia, jonka määränpäässä on toinen paikka tämän toisen sopimuspuolen alueella.

3 artikla

Lentoyhtiöiden nimeäminen ja liikennelupa

1. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus nimetä toiselle sopimuspuolelle tehdyllä kirjallisella ilmoituksella yksi lentoyhtiö harjoittamaan sovittua liikennettä määrätyillä reiteillä.

2. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus peruuttaa tällainen ilmoitus tai muuttaa sitä.

3. Saadessaan tällaisen ilmoituksen toisen sopimuspuolen on viipymättä myönnettävä, jollei tämän artiklan 4 ja 5 kappaleista muuta johdu, nimetyille lentoyhtiöille asianomainen liikennelupa.

4. Sopimuspuolen ilmailuviranomaiset voivat vaatia toisen sopimuspuolen nimeämään lentoyhtiötä osoittamaan, että se kykenee täyttämään ne ehdot, joista määrätään niissä laeissa ja määräyksissä, joita mainitut viranomaiset tavallisesti soveltavat kansainvälisessä lentoliikenteessä yleissopimuksen määräysten mukaisesti.

5. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus kieltäytyä myöntämästä tämän artiklan 3 kappaleessa tarkoitettua lentolupaa tai asettaa nimetyn lentoyhtiön 2 artiklassa määrättyjen oikeuksien harjoittamiselle tarpeelliseksi katsomiensa ehtoja, mikäli mainittu sopimuspuoli ei ole vakuuttunut siitä, että tämän lentoyhtiön pääasiallinen omistusoikeus ja tosiasiallinen hallinta kuuluvat lentoyhtiön nimenneelle sopimuspuolelle tai sen kansalaisille.

6. Näin nimetty ja valtuutettu lentoyhtiö voi aloittaa sovittuun liikenteen harjoittamiseen milloin tahansa, edellyttäen että lentoyhtiö noudattaa kaikkia tämän sopimuksen soveltuvia määräyksiä.

4 artikla

Liikenneluvan peruuttaminen tai sen käytön lykkääminen

1. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus peruuttaa tai kieltää toistaiseksi toisen sopimuspuolen nimeämälle lentoyhtiölle myönnetty lentolupa tai asettaa tarpeelliseksi katsomiensa ehtoja tämän sopimuksen 2 artiklassa määriteltujen oikeuksien harjoittamiselle:

a) milloin ne eivät ole vakuuttuneita siitä, että tämän lentoyhtiön pääasiallinen omistusoikeus ja tosiasiallinen hallinta kuuluvat lentoyhtiön nimenneelle sopimuspuolelle tai sen kansalaisille tai

b) jos tämä lentoyhtiö on jättänyt noudattamatta oikeudet myöntäneen sopimuspuolen lakeja ja/tai määräyksiä tai

c) jos lentoyhtiö muutoin ei liikennöi tässä

sopimuksessa mainittujen ehtojen mukaisesti.

2. Ellei välitön tämän artiklan 1 kappaleessa mainittu peruuttaminen, keskeyttäminen tai ehtojen asettaminen ole välttämätöntä lakien ja/tai määräysten uusien rikkomisten estämiseksi, tällaista oikeutta saa käyttää vasta sen jälkeen, kun on neuvoteltu toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten kanssa. Tällaiset neuvottelut tulee aloittaa viidentoista (15) päivän kuluessa siitä, kun neuvottelupyyntö on esitetty.

5 artikla

Liikennöimismaksut

1. Kumpikin sopimuspuoli voi asettaa tai sallia asetettavan oikeudenmukaisia ja kohtuullisia maksuja lentokentän ja muiden ilmailulaitteiden käytöstä, edellyttäen että nämä maksut eivät ole korkeampia kuin muiden samanlaista kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavien lentoyhtiöiden maksut.

2. Kummankin sopimuspuolen tulee tukea toimivaltaisten laskutusorganisaatioidensa ja palveluja ja laitteita käyttävien nimettyjen lentoyhtiöiden välisiä neuvotteluja ja, mikäli mahdollista, lentoyhtiöiden neuvotteluja edustajajärjestöjen välityksellä. Käyttäjille tulisi antaa riittävästi tietoa kaikista liikennöimismaksuihin kohdistuvista muutosehdoista, jotta ne voivat ilmaista käsityksensä ennen muutosten tekoa.

6 artikla

Vapautus tulleista ja muista maksuista

1. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavat ilma-alukset samoin kuin niiden vakiovarusteet, varaosat, poltto- ja voiteluaineet, ilma-aluksessa olevat varastot (mukaan, lukien ruoka, juomat ja tupakka) ovat vapaat kaikista tulleista, tarkastusmaksuista ja muista sen kaltaisista maksuista saapuessaan toisen sopimuspuolen alueelle, edellyttäen että tällaiset varusteet, varaosat ja varastot jäävät ilma-alukseen siksi kunnes ne viedään edelleen maasta tai kyseinen ilma-alus tai sen matkustajat käyttävät tai kuluttavat ne lennoilla mainitun alueen yläpuolella.

2. Tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitettuja tulleista, korvauksista ja maksuista, lukuun ottamatta annetun palvelun kustannuksiin perustuvia maksuja, ovat myös vapaat:

a) sopimuspuolen alueella kohtuullisissa rajoissa ilma-alukseen otetut varastot, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä käyttämässä ilma-aluksessa tältä alueelta suuntautuvalla lennolla,

b) toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä käyttämien ilma-alusten huoltoa tai korjausta varten sopimuspuolen alueelle tuomat varaosat, mukaan lukien moottorit, ja

c) sopimuspuolen alueelle tuodut tai siellä varastoitavat poltto- ja voiteluaineet sekä tekniset kulutustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä siinäkin tapauksessa, että niitä käytetään lennettäessä sen sopimuspuolen alueen yläpuolella olevalla matkaosuudella, jonka alueella ne on otettu alukseen.

3. Tämän artiklan 2 kappaleessa tarkoitettu tavara voidaan vaatia pidettäväksi tullivalvonnassa.

4. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön ilma-aluksen vakiovarusteet, kuten myös ilma-aluksessa yleensä pidettävät tarvikkeet, varastot ja varaosat, saadaan purkaa toisen sopimuspuolen alueella ainoastaan tämän sopimuspuolen tulliviranomaisten annettua siihen luvan. Tällöin ne voidaan asettaa mainittujen viranomaisten valvontaan siihen asti kunnes ne viedään edelleen alueelta tai niiden osalta muutoin menetellään tullimääräysten mukaisesti.

5. Tarvittavat lentoyhtiön asiakirjat, kuten aikataulut, lentoliput ja lentorahtikirjat, jotka on tarkoitettu sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön käyttöön ja tuotu toisen sopimuspuolen alueelle, ovat vapaat tulleista ja sen kaltaisista maksuista mainitun toisen sopimuspuolen alueella.

6. Sopimuspuolen alueen kautta välittämällä läpikulkumatalla olevat matkatavarat ja rahti ovat vapaat tulleista ja muista sen kaltaisista maksuista, jotka eivät perustu niiden saapuessa tai lähtiessä annettujen palvelujen kustannuksiin.

7 artikla

Lentoyhtiön edustus

1. Kummankin sopimuspuolen nimeämällä lentoyhtiöllä on oikeus perustaa ja ylläpitää toisen sopimuspuolen alueella edustustoa, jossa sillä on nimetyn lentoyhtiön toiminnan kannalta tarpeellinen oma tai paikallinen hallinnollinen, kaupallinen ja tekninen henkilökuntansa. Tällainen edustusto perustetaan paikallisten määräysten ja menettelytapojen mukaisesti.

2. Kummankin sopimuspuolen nimetyllä lentoyhtiöllä on oikeus julkaista omia kuljetusasiakirjojaan ja mainostaa ja edistää myyntiä toisen sopimuspuolen alueella. Tällainen myynti voi tapahtua maksua vastaan paikallisessa valuutassa tai jossakin vaihdettavassa valuutassa tai luottokortilla joko suoraan lentoyhtiön omien myyntikonttoreiden välityksellä tai myynti- ja/tai matkatoimistojen kautta kenelle tahansa henkilölle tai mille tahansa järjestölle tai toimielimelle.

8 artikla

Lakien ja määräysten sopivuus

1. Sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat kansainvälisessä lentoliikenteessä olevien ilma-alusten tuloa sen alueelle ja lähtöä sieltä tai sellaisten ilma-alusten käyttöä ja lentoa mainitun alueen sisällä, sovelletaan toisen sopimuspuolen nimetyn lentoyhtiön ilma-aluksiin.

2. Sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat matkustajien, miehistön, rahdin ja postin tuloa sen alueelle, siellä oloa tai sieltä lähtöä, kuten lakeja ja määräyksiä, jotka liittyvät passeihin, tulliin, valuuttaan, terveydenhoitoon ja karanteeniin, sovelletaan toisen sopimuspuolen nimetyn lentoyhtiön ilma-alusten kuljettamiin matkustajiin, miehistöön, rahtiin ja postiin silloin kun ne ovat mainitulla alueella.

3. Sopimuspuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatkalla olevia matkustajia, matkatavaroita ja rahtia, jotka eivät poistu lentoaseman tähän tarkoitukseen varatulta alueelta, ei saa alistaa muuhun kuin yksin-

kertaistettuun tarkastukseen, paitsi silloin kun on kyse turvatoimista väkivallantekoja ja ilmarosvoutta vastaan.

9 artikla

Kapasiteettimääräykset

1. Sopimuspuolen nimeämällä lentoyhtiöllä tulee olla oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet harjoittaa sovittua liikennettä millä tahansa tämän sopimuksen liitteessä määritellyllä reitillä.

2. Harjoittaessaan sovittua liikennettä kummankin sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön tulee ottaa huomioon toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön edut siten, ettei viimeksi mainitun liikennöimistä samoilla reiteillä tarpeettomasti vaikeuteta.

3. Sopimuspuolten nimeämien lentoyhtiöiden tarjoaman sovittuun liikenteeseen päätarkoituksena tulee olla sellaisen liikennekapasiteetin tarjoaminen, joka kalustoa kohtuullisesti kuormittaen täyttää lentoyhtiön nimenneen sopimuspuolen alueelta tulevat ja sinne suuntautuvat nykyiset ja kohtuudella arvioitavissa olevat matkustajien ja rahdin kuljetustarpeet, posti mukaan lukien.

4. Edellä oleviin kappaleisiin sisältyviin periaatteisiin perustuen kummankin sopimuspuolen nimettyjen lentoyhtiöiden harjoittaman sovittuun liikenteeseen lentovuorot sovitaan näiden kahden sopimuspuolen ilmailuviranomaisten kesken.

5. Muutosten kummankin sopimuspuolen nimetyn lentoyhtiön harjoittamassa sovittuun liikenteeseen lentovuorojen lukumäärässä tulee perustua ensisijaisesti lisääntyneeseen liikennetarpeeseen sopimuspuolten alueiden välillä ja muutos edellyttää molempien ilmailuviranomaisten välistä sopimusta. Sopimusta tai ratkaisua odotettaessa jo vallitsevat oikeudet pysyvät voimassa.

10 artikla

Liikenneohjelmien hyväksyminen

1. Kummankin sopimuspuolen ilmailuviranomaisten tulee saada nimetty lentoyhtiönä jättämään toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisille harkittavaksi ja hyväksyttäväksi tiedot liikennetyypistä, vuorojen lukumäärästä, käytettävän ilma-alueen tyypistä

ja lentoaikatauluista vähintään kuusikymmentä (60) päivää ennen sovitun liikenteen aloittamista. Samat tiedot tulee antaa vähintään kolmekymmentä (30) päivää etukäteen silloin, kun sovitun liikenteen harjoittamiseen on määrä tehdä muutoksia.

2. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön on toimitettava liikenneohjelmansa jokainen muutos samoin kuin lupapyynnöt lisälentojen suorittamisesta toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi. Ilmailuviranomaisten tulee käsitellä tällaiset muutos- tai lisälentopyynnöt viipymättä.

11 artikla

Tilastojen toimittaminen

Kummankin sopimuspuolen ilmailuviranomaisten tulee saada nimeämänsä lentoyhtiö toimittamaan toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisille tilastotietoja, jotka liittyvät kunkin vuosineljänneksen aikana toteutettuun sovittuun liikenteeseen toisen sopimuspuolen alueelle ja sieltä pois. Tällaiset tilastotiedot tulee toimittaa niin pian kuin mahdollista kunkin vuosineljänneksen päätyttyä.

12 artikla

Tariffit

1. Seuraavissa kappaleissa "tariffi" tarkoittaa matkustajien, matkatavaroiden ja rahdin kuljetuksesta maksettavia hintoja soveltamiseksi, mukaan lukien asiainhoito, mukaan lukien lisäpalveluihin liittyvät hinnat ja ehdot, mutta lukuun ottamatta postinkuljetusta koskevia korvauksia ja eltoja.

2. Sopimuspuolen nimetyn lentoyhtiön veloittamat kuljetustariffit toisen sopimuspuolen alueelle tai sieltä pois on vahvistettava kohtuullisiksi ottamalla asianmukaisesti huomioon kaikki asiaan vaikuttavat tekijät, mukaan lukien liikennöimiskustannukset, kohtuullinen voitto ja muiden lentoyhtiöiden tariffit.

3. Aina kun on mahdollista, tariffeista on sovittava molempien sopimuspuolten kyseis-

ten nimettyjen lentoyhtiöiden kesken, ja tilanteen mukaan neuvotellen muiden lentoyhtiöiden kanssa. Mikäli mahdollista, sopimus tulee tehdä käyttäen asianmukaista kansainvälistä tariffien koordinaatiomekanismia. Jos mihinkään monenväliseen tai kahdenväliseen sopimukseen ei päästä, kumpikin nimetty lentoyhtiö voi kehittää omat tariffinsa.

4. Tariffit tulee jättää molempien sopimuspuolten ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi vähintään kuusikymmentä (60) päivää ennen niiden suunniteltua käyttöönottoa. Eriytistapauksessa tätä aikaa voidaan lyhentää mainittujen viranomaisten sopimuksella.

5. Tämä hyväksyminen voidaan antaa nimenomaisesti. Jos kumpikaan ilmailuviranomainen ei ole ilmaissut kielteistä kantaansa kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa tariffien hyväksyttäväksi jättämisestä tämän artiklan 4 kappaleen mukaisesti, kyseiset tariffit katsotaan hyväksytyiksi. Mikäli tariffien jättämisaikaa on lyhennetty, kuten 4 kappaleessa määrätään, ilmailuviranomaiset voivat sopia, että hylkäämisestä on ilmoitettava ennen kuin on kulunut kolmekymmentä (30) päivää.

6. Jos toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaiset antavat 5 kappaleen edellyttämän ajanjakson puiteissa toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisille ilmoituksen kielteisestä kannastaan 3 kappaleen määräysten mukaisesti kehitettyyn tarffiin, molempien sopimuspuolten ilmailuviranomaiset pyrkivät vahvistamaan tarffin keskinäisellä sopimuksella.

7. Jos ilmailuviranomaiset eivät kykene sopimaan mistään niille tämän artiklan 4 kappaleen nojalla hyväksyttäväksi jätetystä tariffista, tai tarffin vahvistamisesta 6 kappaleen nojalla, erimielisyys ratkaistaan tämän sopimuksen 17 artiklan mukaisesti.

8. Tämän artiklan määräysten mukaisesti vahvistettu tarffi pysyy voimassa, kunnes uusi tarffi vahvistetaan. Tarffia ei kuitenkaan saa jatkaa tämän kappaleen nojalla enempää kuin kaksitoista (12) kuukautta sen päivämäärän jälkeen, jona sen voimassaolo muutoin olisi lakannut.

13 artikla

Tulojen siirtäminen

1. Kumpikin sopimuspuoli myöntää toisen sopimuspuolen nimetyille lentoyhtiölle oikeuden siirtää pääkonttorilleen toisen sopimuspuolen alueella ansaitut tuloylijäämät. Tällaiset siirrot tulee suorittaa ilman tarpeetonta viivettä missä tahansa vaihdettavassa valuutassa ja sen sopimuspuolen valuutanvaihtoa koskevien määräysten mukaisesti, jonka alueella tulot ovat muodostuneet.

2. Siirrot tulee tehdä virallisen valuuttakurssin perusteella tai mikäli virallisia valuuttakursseja ei ole, markkinoilla vallitsevan valuuttakurssin mukaan.

3. Mikäli sopimuspuolten välillä on voimassa maksujärjestelyjä koskevia erityisjärjestelyjä, näiden järjestelyjen määräyksiä tulee soveltaa varojen siirtämiseen tämän artiklan 1 kappaleen nojalla.

14 artikla

Lentoliikenteen turvaaminen

1. Kansainvälisen oikeuden mukaisten oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa mukaisesti sopimuspuolet vahvistavat, että niiden keskinäinen velvollisuus suojella siviili-ilmailun turvallisuutta siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta muodostaa olennaisen osan tätä sopimusta. Rajoittamatta kansainvälisoikeudellisia yleisiä oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan sopimuspuolten on erityisesti toimittava Tokiossa 14. päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitetun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevan yleissopimuksen, Haagissa 16. päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitetun ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemistä koskevan yleissopimuksen sekä Montrealissa 23. päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitetun siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemistä koskevan yleissopimuksen määräysten mukaisesti.

2. Sopimuspuolten on pyydettyessä annettava toisilleen kaikki tarpeellinen apu siviili-ilma-alusten laittoman haltuunoton ja tällaisten ilma-alusten, niiden matkustajien ja

miehistön, lentoasemien ja lennonvarmistuslaitteiden turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen sekä siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvan muun uhan estämiseksi.

3. Sopimuspuolten on toimittava keskinäisissä suhteissaan Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien lentoliikenteen turvaamista koskevien määräysten mukaisesti, jotka on otettu liitteeksi kansainväliseen siviili-ilmailua koskevaan yleissopimukseen, siinä laajuudessa kuin tällaiset turvamääräykset ovat sopimuspuoliin sovellettavissa; niiden tulee vaatia, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät tai ilma-alusten käyttäjät, joiden harjoittaman liiketoiminnan pääpaikka tai vakinainen kotipaikka on sopimuspuolten alueella, sekä että niiden alueella olevien lentokenttien pitäjät toimivat näiden lentoliikenteen turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

4. Kumpikin sopimuspuoli suostuu siihen, että tällaisia ilma-alusten käyttäjiä voidaan vaatia noudattamaan edellä 3 kappaleessa tarkoitettuja ilmailun turvamääräyksiä, joita toinen sopimuspuoli vaatii noudatettavan ilma-aluksen saapuessa tämän toisen sopimuspuolen alueelle, sieltä lähtiessä tai siellä ollessa. Kummankin sopimuspuolen on taatava, että sen alueella tehokkaasti sovelletaan asianmukaisia toimenpiteitä ilma-alusten suojelemiseksi ja matkustajien, miehistön, käsimatkatavaroiden, matkatavaroiden, rahdin ja ilma-aluksen varastojen tarkastamiseksi ennen ilma-alukseen nousemista tai sen lastaamista sekä näiden tapahtumien aikana. Kummankin sopimuspuolen on myös harkittava myönteisesti toisen sopimuspuolen pyyntöä kohtuullisista erityisurvatoimista tiettyä uhkaa vastaan.

5. Kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laiton haltuunotto tai ilma-aluksen turvallisuutta, sen matkustajia ja miehistöä, lentoasemia tai lennonvarmistuslaitteita kohtaan tapahtuu muu laiton teko, tai kun tällainen uhka on olemassa, sopimuspuolten on avustettava toisiaan helpottamalla yhteyksiä ja muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti saattaa päätökseen tällainen tapaus tai sen uhka.

15 artikla

Neuvottelut

Molempien sopimuspuolten ilmailuviran-

omaisten tulee vaihtaa säännöllisesti näkemäksi tämän sopimuksen soveltamisesta ja tulkinnasta tiiviin yhteistyön hengessä.

16 artikla

Muuttaminen

1. Jos jompikumpi sopimuspuoli pitää toivottavana jonkin tämän sopimuksen määräyksen muuttamista, se voi pyytää neuvotteluja toisen sopimuspuolen kanssa. Tällaiset neuvottelut voivat tapahtua keskustelujen avulla tai kirjeenvaihdolla ja ne tulee aloittaa kuudenkymmeuen (60) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä lukien. Näin sovittu muutos tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen, kun se on hyväksytty diplomaattisella noottieuvaihdolla.

2. Tämän artiklan 1 kappaaleen määräysten estämättä tämän sopimuksen liitettä koskevista muutoksista voidaan sopia sopimuspuolten ilmailuviranomaisten välillä ja ne tulevat voimaan siten kuin heidän välillään sovitaan.

17 artikla

Erimielisyyksien sovittelu

Jos sopimuspuolten välillä syntyy erimielisyyttä tämän sopimuksen tulkinnasta tai soveltamisesta, sopimuspuolten ilmailuviranomaiset pyrkivät ratkaisemaan sen neuvottelemalla keskenään ja jollei tässä onnistuta, erimielisyys viedään sopimuspuolten ratkaistavaksi.

18 artikla

Monenvälisten ilmailusopimusten sovellettavuus

Jos monenvälinen ilmailua koskeva yleissopimus tulee voimaan kummankin sopimuspuolen osalta, sellaisen yleissopimuksen määräykset ovat ensisijaisia tähän sopimukseen nähden. Tämän sopimuksen 15 artiklan mukaiset neuvottelut voidaan käydä, jotta saadaan selvitettyä, missä määrin mainitun monenvälisen yleissopimuksen määräykset vaikuttavat tähän sopimukseen.

19 artikla

Liite

Tähän sopimukseen kuuluvan liitteen katsotaan olevan osa sopimusta ja kaikki viittaukset sopimukseen sisältävät viittauksen liitteeseen, paitsi milloin nimenomaan toisin määrätään.

20 artikla

Sopimuksen irtisanominen

Jompikumpi sopimuspuoli voi milloin tahansa antaa toiselle sopimuspuolelle kirjallisen ilmoituksen halustaan irtisanoa sopimus. Tällainen ilmoitus on toimitettava samanlaisesti Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle. Jos tällainen ilmoitus annetaan, tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa kahdenkymmentä (20) kuukauden kuluttua siitä päivästä lukien, jolloin toinen sopimuspuoli on vastaanottanut mainitun ilmoituksen. Jos toinen sopimuspuoli ei vahvista vastaanottaneensa irtisanomisilmoitusta, se katsotaan vastaanotetuksi neljäkymmentä (40) päivän kuluttua siitä, kun Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö on sen vastaanottanut.

21 artikla

Voimaantulo

Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen, kun sopimuspuolet ovat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu.

TEHTY New Delhissä 18. päivänä heinäkuuta 1995 kahtena alkuperäiskappaleena, joista molemmat suomen, hindin ja englannin kielillä, ja kaikki tekstit ovat yhtä todistusvoimaisia. Tulkintaerimielisyyksien satuessa noudatetaan englanninkielistä tekstiä.

**Suomen Tasavallan hallituksen
puolesta**

Marjatta Rasi

Suurlähettiläs

Intian hallituksen puolesta

Brijesh Kumar

Joint Secretary

LIITE

I OSA

Intian nimetyllä lentoyhtiöllä on oikeus harjoittaa sovittua liikennettä seuraavilla reiteillä:

Lähtöpaikat	Väli-laskupaikat	Määränpää	Edelleen
Paikat Intiassa.	Yksi paikka Venäjän federaation, Ukrainan, Viron, Latvian, Liettuan ja Valko-Venäjän alueilla.	Helsinki ja kaksi muuta myöhemmin sovittavaa paikkaa Suomessa.	Myöhemmin sovittavat paikat.

II OSA

Suomen tasavallan nimetyllä lentoyhtiöllä on oikeus harjoittaa sovittua liikennettä seuraavilla reiteillä:

Lähtöpaikat	Väli-laskupaikat	Määränpää	Edelleen
Paikat Suomen tasavallassa.	Yksi paikka Venäjän federaation, Ukrainan, Viron, Latvian, Liettuan ja Valko-Venäjän alueilla.	Delhi, Bombay, Madras.	Myöhemmin sovittavat paikat.

Huomautuksia:

1. Jommankumman (kummankin) sopimuspuolen lentoyhtiö(t) voi(vat) millä tahansa tai kaikilla lennoillaan jättää pois minkä tahansa välipaikkakunnan tai paikkakunnan sopimuspuolen alueelta edelleen edellyttäen, että sovittu liikenne näillä reiteillä alkaa joltain paikkakunnalta lentoyhtiön nimenneen sopimuspuolen alueella.

2. Suomen tasavallan nimeämällä lentoyhtiöllä on mahdollisuus liikennöidä saman lennon yhteydessä Delhin lisäksi Madrasiin.

3. Intian nimeämällä lentoyhtiöllä on mahdollisuus saman lennon yhteydessä liikennöidä kahdelle paikkakunnalle Suomessa.

4. Sopimuspuolen lentoyhtiön kerran nimeämää väli-laskupaikkakuntaa ei saa muuttaa IATA:n liikennekauden aikana.

फिनलैण्ड गणतंत्र सरकार
और
भारत सरकार के बीच
विमान सेवा करार

फिनलैण्ड गणतंत्र सरकार और भारत सरकार जिन्हें पतत्पश्चात् "सौविदाकारी पक्ष" कहा गया है ।

जो 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में दस्ताखर के लिए प्रस्तुत किए गए अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय से संबोधित पक्ष है,

जो अपने-अपने संबोधित क्षेत्रों के बीच विमान सेवाएं स्थापित करने के प्रयोजन से एक करार करने के लिए नागर विमानन के क्षेत्र में आपसी संबंधों को बढ़ावा देने के इच्छुक हैं,

निम्नलिखित के संबंध में सहमत हुए हैं ।

अनुच्छेद-1
परिभाषा

1. जब तक कि प्रसंग से अन्यथा अपेक्षित न हो, इस करार के प्रयोजन के लिए -
 - §क§ "वैमानिकी प्राधिकारी" पद का आशय फिनलैंड के मामले में नागर विमानन प्रशासन तथा भारत सरकार के मामले में नागर विमानन मन्त्रालय अथवा दोनों मामलों में ऐसे व्यक्ति या निकाय जिसे उक्त प्राधिकारियों द्वारा इस समय किए जा रहे कार्य निष्पादन के लिए प्राधिकृत किया गया हो।
 - §ख§ "नामित विमान कंपनी" पद से अभिप्राय ऐसी विमान कंपनी से है जिसे एक सौविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों ने इस करार के अनुच्छेद 3 के अनुसार

दूसरे सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को लिखित रूप में नामित किया हुआ हो।

§ ग § "अभिसमय" पद से अभिप्राय 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में इस्ताब्लर 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 पारित अनुबंध या अभिसमय में किया गया कोई भी संशोधन शामिल होगा जहां तक कि इन अनुबंधों और संशोधनों का दोनों सविदाकारी पक्ष द्वारा अनुकरण कर लिया गया हो।

§ घ § "मू-भाग", "डवाई सेवा", "अंतरराष्ट्रीय डवाई सेवा", "विमान कंपनी" और "यातायात से निम्न प्रयोजनों के लिए रुकना" पदों का अर्थ वही है जो कि क्रमशः अभिसमय के अनुच्छेद 2 और 96 में दिया गया है।

2. इस कहर के अनुच्छेदों को दिए गए शीर्षक केवल संदर्भ के प्रयोजन के लिए है।

अनुच्छेद-2

यातायात अधिकारों की मंजूरी

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष दूसरे पक्ष को इस कहर के अनुबंध में निर्दिष्ट मार्गों पर अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाएं प्रचलित तथा स्थापित करने के प्रयोजन से इस कहर में निर्दिष्ट अधिकार मंजूर करता है। इस प्रकार की सेवाओं और मार्गों को इसके पश्चात क्रमशः "सम्मत सेवाएं" और "निर्दिष्ट मार्ग" कहा गया है।

2. इस कहर के प्रावधानों के अधधीन रहते हुए, प्रत्येक सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को निम्नलिखित अधिकार प्राप्त होंगे :-

§ क § बिना उतरे हुए दूसरे सविदाकारी पक्ष के मू-भाग से डेकर उड़ना,

§ ख § यातायात से निम्न प्रयोजनों के लिए दूसरे सविदाकारी पक्ष के मू-भाग में रुकना,

§ 4। किसी विनिर्दिष्ट मार्ग पर सम्मत सेवा का प्रचालन करते हुए प्रत्येक सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनियों को इस करार के अनुबंध में उस मार्ग के लिए निर्दिष्ट स्थान § 5। पर अन्य सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में अंतरराष्ट्रीय यात्री, कार्गो और डाक में अंतरराष्ट्रीय यातायात को चढ़ाने और उतारने का भी अलग से अथवा संयुक्त रूप से 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 कंपनी को, दूसरे सविदाकारी पक्ष के किसी स्थान को यात्री, कार्गो या डाक विमान से ले जाने का अधिकार मिल गया है ।

अनुच्छेद-3

पर्यटकों को नामित करना और प्रचालन के लिए प्राधिकृत करना

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को विनिर्दिष्ट मार्गों पर सम्मत सेवाओं का प्रचालन करने के लिए दूसरे सविदाकारी पक्ष को लिखित रूप से सूचित करते हुए एक विमान कंपनी को नामित करने का अधिकार होगा ।

2. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को ऐसे नामांकन को बदलने या वापिस लेने का अधिकार होगा ।

3. ऐसा नामांकन प्राप्त हो जाने पर दूसरा सविदाकारी पक्ष, इस अनुच्छेद के पैराग्राफ § 4। और § 5। के उपबंधों के अधीन रहते हुए बिना विलंब के नामित विमान कंपनी को उपयुक्त प्रचालन प्राधिकार मंजूर करेगा ।

4. एक सविदाकारी पक्ष के वैधानिकी प्राधिकारी दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कंपनी से यह अपेक्षा कर सकेंगे कि वह उन्हें आश्वस्त करे कि वह उन कानूनों और विनियमों के अधीन विहित शर्तों को पूरा करने के योग्य हैं जो ऐसे, प्राधिकारियों द्वारा

अभिसमय के उपबंधों के अनुरूप सामान्यतः अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं के प्रचालन पर लागू किये जाते हैं ।

5. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को, ऐसे किसी भी मामले में इस अनुच्छेद के पैराग्राफ १३१ में उल्लिखित प्रचालन अधिकार मंजूर करने से मना करने अथवा किसी भी नामित विमान कंपनी द्वारा इस कण्टर 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 उस विमान कंपनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण विमान कंपनी को नामित करने वाले सविदाकारी पक्ष या उसके राष्ट्रों में निहित है ।

6. इस प्रकार से नामित और प्राधिकृत विमान कंपनी किसी भी समय सम्मत सेवाओं का प्रचालन आरंभ कर सकती है बशर्ते कि इस कण्टर के प्रावधानों का पूर्णतया पालन कर लिया गया हो ।

अनुच्छेद-4

प्रचालन प्राधिकार को प्रतिबंधित करना अथवा रोक देना

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कंपनी को, इस कण्टर के अनुच्छेद-2 में निर्दिष्ट प्रचालन प्राधिकार प्रतिबंधित करने या अधिकारों का प्रयोग रोक देने अथवा ऐसी शर्तें लगाने का अधिकार होगा जो वह इन अधिकारों के प्रयोग पर लगाना आवश्यक समझे :-

१क॥ किसी भी ऐसे मामले में जहां उसे यह संतोष न हो कि उस विमान कंपनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण, विमान कंपनी को नामित करने वाले सविदाकारी पक्ष या ऐसे सविदाकारी पक्ष के राष्ट्रों में निहित है, अथवा

१ख॥ यदि वह विमान कंपनी इन अधिकारों को मंजूर करने वाले सविदाकारी पक्षों के कानूनों और/या विनियमों का अनुपालन करने में असफल रहती है, अथवा

१ग॥ यदि वह विमान कंपनी इस कण्टर के अंतर्गत निर्धारित शर्तों के अनुसार प्रचालन में

असफल रहती है ।

2. जब तक कानूनों और/या विनियमों या इस कथर के उपबंधों का और आगे उत्तंघन रोकने के लिए इस अनुच्छेद के पैराग्राफ-1 में उल्लिखित प्रचालन प्राधिकार का तत्काल प्रतिसंघण या निलंबन अथवा उसमें शर्तों का आरोपण अनिवार्य न हो, ऐसे अधिकार का प्रयोग दूसरे सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों के सश विचार-विमर्श करने के बाद ही किया जाएगा। परामर्श के लिए किए गए अनुरोध की तारीख से फन्दड §15॥ दिनों के भीतर ऐसा परामर्श शुरू हो जाएगा।

अनुच्छेद-5

प्रयोक्ता प्रभार

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को इवाई अड्डों और अन्य विमानन सुविधाओं का प्रयोग करने के लिए उपयुक्त प्रभार लगाने अथवा लगाने को अनुमति देने का अधिकार होगा बशर्ते कि ये प्रभार इसी प्रकार की अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं में तगी अन्य पररताइनों के विमान दाघ अदा किए जा रहे प्रभार से अधिक नहीं होंगे ।

2. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष अपने सक्षम प्रभार वसूलने वाले संगठनों और सेवाओं तथा सुविधाओं का लाभ उठाने वाली नामित विमान कंपनियों के बीच विचार-विमर्श को प्रोत्साहन देगा और जहां व्यवहार्य हो, ऐसा पररताइनों के प्रतिनिधि संगठनों से किया जा सकेगा। प्रयोक्ता प्रभारों में परिवर्तन करने के लिए किसी भी प्रस्ताव के लिए उपयोगकर्ताओं को नोटिस दिया जाना चाहिए जिससे कोई भी संशोधन किए जाने से पूर्व वे अपने विचार व्यक्त कर सकें।

अनुच्छेद-6

सीमा-शुल्क तथा अन्य प्रभारों से छूट

1. दोनों में से किसी भी सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी दाघ अंतरराष्ट्रीय इवाई सेवाओं पर प्रचालित विमान तथा विमान में रहे गए उनके नियमित उपस्कर, कल

पुर्जे, ईंधन और स्नेहक को सप्लाई तथा विमान भंडार, इलाय पदार्थ, पेय पदार्थ तथा तम्बाकू सहित। सोमा शुल्क से मुक्त रहेंगे। दूसरे सौविदाकारी पक्ष के भू-भाग में पहुंचने पर, निरीक्षण शुल्क या ऐसे ही अन्य प्रकार बशर्ते कि विमान में ऐसे उपस्कर, क्लपुर्जे, आपूर्ति तथा भंडार चाहे जब तक उनका पुनः निर्यात किया जाना हो अथवा उस भू-भाग में उड़ानों पर इसके यंत्रियों अथवा इस प्रकार के विमान में प्रयोग किया जाना हो अथवा उपयोग किया जाना हो ।

2. प्रदत्त सेवाओं की लागत के आधार पर वसूल किए गये प्रकार को छोड़कर, इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 1 में उल्लिखित ड्यूटी, शुल्कों अथवा प्रभारों से छूट प्रदान की जासगी :-

क। एक सौविदाकारी पक्ष के भू-भाग में विमान में लिए गए विमान भंडार, यथोचित सोमाओं के भीतर और जिसका उपयोग दूसरे सौविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी की अंतरराष्ट्रीय वायु सेवा में प्रचलित विमान के लिये किया गया हो,

ख। दूसरे सौविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा अंतरराष्ट्रीय वायु सेवा में प्रचलित विमानों की मरम्मत अथवा रस-रखाव के लिए एक सौविदाकारी पक्ष के भू-भाग में प्रयोग किए गए अतिरिक्त पुर्जे,

ग। एक सौविदाकारी पक्ष को नामित विमान कंपनी के विमान द्वारा सम्मत सेवाओं के प्रचालन में उपयोग के लिए अभिप्रेत, ईंधन, स्नेहक और उपयोग की जाने वाली तकनीकी आपूर्तियां जबकि दूसरे सौविदाकारी पक्ष के भू-भाग के मांतर निष्पादित मार्ग के भाग पर इन सप्लाई का उपयोग किया जाना हो जहां उन्हें विमान में ले जाया गया हो ।

3. उपरोक्त पैराग्राफ 2 में दर्शाई सामग्री सीमा-शुल्क प्राधिकारियों की निगरानी अथवा नियंत्रण में रहेगी ।

4. किसी भी सौविदाकारी पक्ष को नामित विमान कंपनी द्वारा वांछित उपस्कर और सामान्यतया विमान में रखी गई सामग्री और सप्लाई को केवल दूसरे सौविदाकारी पक्ष के भू-भाग में दूसरे सौविदाकारी पक्ष के सीमा-शुल्क प्राधिकारियों को अनुमति से ही उतारा जा

सकता है। ऐसे मामलों में, उन्हें तब तक संबंधित प्राधिकारियों की निगरानी में रखा जा सकेगा जब तक उनका पुनः निर्यात नहीं किया जाता अथवा सीमा-शुल्क विनियमों के अनुसार इनका निपटारा नहीं कर दिया जाता ।

5. आवश्यक एयरलाइन दस्तावेज अर्थात् समय-सारणी, डवाई टिकट और वायु मार्ग बिल जिनमें एक सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा प्रयोग में लाया जाना हो और जिसे दूसरे सविदाकारी पक्ष के मू-भाग में आरंभ किया जाना हो, सीमा-शुल्क और ऐसे ही अन्य प्रमारों से छूट दो जाएगी ।

6. एक सविदाकारी पक्ष के मू-भाग में सीधे पारगमन में सामान और कार्गो सीमा-शुल्क ड्यूटियों और आगमन अथवा प्रस्थान पर सेवाओं की लागत पर आधारित इसी प्रकार के अन्य प्रमारों से मुक्त रहेगा ।

अनुच्छेद-7

एयरलाइन प्रतिनिधित्व

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को दूसरे सविदाकारी पक्ष के मू-भाग में अपने स्वयं के अथवा स्थानीय प्रशासनिक, वाणिज्यिक और तकनीकी कर्मियों का प्रतिनिधित्व बनाने का अधिकार होगा जो नामित विमान कंपनी की आवश्यकताओं के लिए आवश्यक हों। इस प्रकार का प्रतिनिधित्व स्थानीय विनियमों और कार्य विनियमों के अनुसार स्थापित किया जा सकेगा।

2. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को दूसरे सविदाकारी पक्ष के मू-भाग में अपने स्वयं के परिवहन दस्तावेज जारी करने, विज्ञापन देने और अपनी बिक्री बढ़ाने का अधिकार होगा। इस प्रकार का विक्रय स्थानीय मुद्रा में भुगतान करके अथवा किसी भी परिवर्तनीय मुद्रा में अथवा क्रेडिट कार्डों से एयरलाइनों के स्वयं के विक्रय कार्यालयों के माध्यम से सीधे ही अथवा विक्रय से और/अथवा किसी भी व्यक्ति, संगठन अथवा निकाय की यात्रा एजेंसी के माध्यम से किया जा सकेगा।

अनुच्छेद-8

कानूनों और विनियमों की प्रयोज्यता

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष के अंतरराष्ट्रीय हवाई दिक्चालन अथवा अपने ही मू-भाग के अंदर प्रचालनों और दिक्चालन में लगे ऐसे विमानों पर उसके मू-भाग में प्रवेश और वहां से प्रस्थान को शासित करने वाले कानून और विनियम दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी के विमानों पर भी लागू होंगे ।
2. एक सविदाकारी पक्ष के मू-भाग में यात्रियों, कर्मियों के सदस्यों, कार्गो और डाक के प्रवेश मुकाम अथवा वहां से प्रस्थान को शासित करने वाले कानून और विनियम जैसे पासपोर्ट, सीमा-शुल्क, मुद्रा, स्वास्थ्य और संगरोध दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी के विमानों के उक्त मू-भाग के अंदर वाहित यात्रियों, कर्मियों, कार्गो और डाक पर भी लागू होंगे।
3. किसी भी सविदाकारी पक्ष के मू-भाग में सीधे पारगमन में यात्रो, सामान और कार्गो डिंसा और वायु हस्तक्षेप के विरुद्ध सुरक्षा उपायों को छोड़कर और इस प्रयोजन के लिए हवाई अड्डे के आरक्षित क्षेत्र को न छोड़ने वाले, मात्र एक साधारण नियंत्रण के अधीन होंगे ।

अनुच्छेद-9

समता प्रावधान

1. सविदाकारी पक्षों की नामित विमान कंपनियां इस करार के अनुबंध में निर्दिष्ट किसी भी मार्ग पर सम्मत सेवाओं के प्रचालन के लिए बराबर और सही अवसर पाने की अधिकारी होंगी।
2. सम्मत सेवाओं का प्रचालन करते हुए, प्रत्येक सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी के हितों को ध्यान में रखेगी जिससे प्रथम सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को उसी मार्ग के प्रचालन पर अनावश्यक रूप

से कोई प्रतिकूल प्रभाव न पड़े ।

3. सौविदाकारी पक्षों की नामित विमान कंपनियों द्वारा प्रदत्त सम्मत सेवाओं में, अपने प्राथमिक उद्देश्य के रूप में यंत्रियों और कार्गो के, जिसमें आवश्यक अथवा उस सौविदाकारी पक्ष के भू-भाग को, जिसने एयरलाइन को नामित किया हो, जावक डाक शामिल है। वहन के लिए विद्यमान और उचित रूप से प्रत्यक्षित आवश्यकताओं को पूरा करने हेतु पर्याप्त क्षमता के उचित लोड फैक्टर पर आधारित व्यवस्था निर्दिष्ट होगी ।

4. पूर्ववर्ती पैराग्राफों में प्रतिष्ठापित सिद्धांतों के आधार पर, प्रत्येक सौविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा सम्मत सेवाओं की आवृत्तियां दोनों सौविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों की सहमति से की जाएगी ।

5. प्रत्येक सौविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा प्रचालित सम्मत सेवाओं की आवृत्ति में कोई भी वृद्धि सौविदाकारी पक्षों के भू-भागों में मुख्यतः यातायात की बढ़ी हुई आवश्यकता पर आधारित होगी और यह दोनों देशों के वैमानिकी प्राधिकारियों की सहमति से की जाएगी। ऐसा करार अथवा समझौता होने तक, पहले से हो लागू क्षमता और आवृत्ति लागू रहेंगे ।

अनुच्छेद-10

यातायात कार्यक्रमों का अनुमोदन

1. प्रत्येक सौविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी, अपनी नामित विमान कंपनी को, दूसरे सौविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को सेवा के प्रकार और इसकी आवृत्ति, प्रयोग किये जाने वाले विमान और उड़ान समयावतियों के बारे में सम्मत सेवाओं के उद्घाटन से साठ (60) दिन पहले विचार व अनुमोदन के लिए भेजने के लिए कहेंगे। इस प्रकार की सूचना, सम्मत सेवाओं के प्रचालन के संबंध में कोई भी परिवर्तन किये जाने से कम से कम 30 दिन पहले दी जानी चाहिए।

2. यातायात कार्यक्रम में प्रत्येक परिवर्तन और अतिरिक्त उड़ानों के प्रचालन करने की

अनुमति का अनुरोध सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा अन्य सविदाकारी पक्ष के वैमर्गिनकी प्राधिकारियों को अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किया जायेगा। परिवर्तन अथवा अतिरिक्त उड़ानों के लिए ऐसे अनुरोध पर वैमर्गिनकी प्राधिकारियों द्वारा तुरंत कार्रवाई की जायेगी ।

अनुच्छेद-11

आंकड़ों की व्यवस्था

प्रत्येक सविदाकारी पक्ष के वैमर्गिनकी प्राधिकारियों को अपनी-अपनी नामित विमान कंपनी द्वारा अन्य पक्ष के नामित वैमर्गिनकी प्राधिकारियों के उक्त अन्य सविदाकारी पक्ष के भू-भाग के लिए व वडां से सम्पन्न सेवाओं पर प्रत्येक तिमाही के दौरान बहन किये गये यातायात से संबंधित आंकड़े देने के लिए कडा जायगा जिसमें ऐसे यातायात के उतरने और चढ़ने के स्थलों का उल्लेख किया गया हो। इस प्रकार के आंकड़े प्रत्येक तिमाही के अंत के बाद यथासंभव शीघ्र दिये जायेंगे ।

अनुच्छेद-12

टैरिफ

1. निम्नलिखित पैराग्राफों के प्रयोजन के लिए "टैरिफ" शब्द का अभिप्राय यात्रियों, सामान और कार्गो के बहन के लिए अदा किये जाने वाले मूल्य और उन शर्तों से है जिनके अंतर्गत ये मूल्य लागू होते हैं, जिसमें पर्सेसी और अन्य अनुसंगी सेवाओं के मूल्य और शर्तें शामिल हैं परन्तु जिसमें डाक के बहन के लिए पारिश्रमिक और उससे संबंधित शर्तें शामिल नहीं हैं।

2. किसी सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा अन्य सविदाकारी पक्ष के भू-भाग या उस तक बहन के लिए वसूल किये जाने वाले टैरिफ समुचित स्तरों पर निर्धारित किये जायेंगे जिसमें प्रचालन की लागत, उचित लाभ और अन्य पर्यस्ताइनों के टैरिफ सहित सभी संगत पहलुओं को ध्यान में रखा जायगा।

3. जहां कहीं भी संभव हो, टैरिफ का निर्धारण, यदि लागू हो, अन्य पर्यस्ताइनों के साथ परामर्श करके, दोनों सविदाकारी पक्षों की नामित विमान कंपनियों द्वारा सहमति से किया

जाएगा। जहाँ कहीं संभव हो, इस प्रकार का करार उपयुक्त अंतरराष्ट्रीय टैरिफ सम्बन्ध तकनीक का प्रयोग करके किया जाएगा। किसी भी बहुपक्षीय अथवा द्विपक्षीय करार के न हो सकने पर, प्रत्येक नाभित विमान कंपनी स्वतंत्र रूप से टैरिफों का निर्धारण कर सकती है।

4. इस प्रकार सम्मत टैरिफ उनके लागू किये जाने की प्रस्तावित तारीख से कम से कम साठ §60§ दिन पहले दोनों सविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के अनुमोदन के लिए भेजे जाएंगे। विशेष मामलों में उक्त प्राधिकारियों की सहमति से यह अवधि कम भी की जा सकती है।

5. यह अनुमोदन स्पष्ट रूप से दिया जाए। यदि किसी भी वैमानिकी प्राधिकारी ने इस अनुच्छेद के पैराग्राफ §4§ के अनुसार प्रस्तुत किए जाने के तीस §30§ दिनों के अंदर अनुमोदन के लिए अपनी अस्वीकृति व्यक्त न की तो इन टैरिफों को अनुमोदित हुआ मान लिया जाएगा। पैरा §4§ में किए गए प्रावधान के अनुसार यदि प्रस्तुतीकरण की अवधि को कम किया जाता है तो वैमानिकी प्राधिकारी आपस में इस बारे में सहमत हो सकते हैं कि वह अवधि तीस §30§ दिनों से कम होगी जिसमें अस्वीकृति अवश्य अधिसूचित कर दी जानी चाहिए।

6. पैरा §5§ के अनुसार लागू अवधि के दौरान एक सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी अधिकारी अन्य सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी को पैरा §3§ के प्रावधानों के अनुसार निर्धारित टैरिफ के बारे में असहमति का नोटिस देता है तो दोनों सविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी आपसी सहमति से टैरिफ निर्धारण करने का प्रयास करेंगे।

7. यदि वैमानिकी प्राधिकारी, इस अनुच्छेद के पैरा §4§ के अंतर्गत उन्हें प्रस्तुत किए गए टैरिफ अथवा पैरा §6§ के अंतर्गत टैरिफ के निर्धारण के संबंध में सहमत नहीं हो सकते तो विवाद का निपटारा इस करार के अनुच्छेद-17 के उपबंधों के अनुसार किया जाएगा।

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

अनुच्छेद-13

उपार्जन का इस्तिलाफ

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष अन्य सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को, प्रथम सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में व्यय से अधिक अर्जित आय को अपने मुख्यालय प्रेषित करने का अधिकार प्रदान करता है। ऐसे प्रेषण किसी भी परिवर्तनीय मुद्रा में, अनुचित विलंब के बिना किये जायेंगे और वे उस सविदाकारी पक्ष के उस भू-भाग में विदेशी मुद्रा विनियमों के अनुसार होंगे जहां पर यह राजस्व अर्जित किया गया हो।
2. इस प्रकार का अंतला मुद्रा भुगतान की सरकारी विनियम दर पर किया जायगा अथवा जहां कोई सरकारी विनियम दर न हो, मुद्रा भुगतान के लिए अंतला प्रवृत्त विदेशी मुद्रा मार्केट दरों पर किया जायगा।
3. यदि दोनों सविदाकारी पक्षों के बीच भुगतान के निपटारे के लिए कोई विशेष प्रबंध किए गए हों, तब इस अनुच्छेद के पैरा 1 के अधीन नियमों के अंतला के लिए ऐसे प्रबंध के उपबंध लागू होंगे।

अनुच्छेद-14

विमानन सुरक्षा

1. अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों और दायित्वों के अनुरूप, सविदाकारी पक्ष पुनः इस बात की पुष्टि करते हैं कि गैर-कानूनी इस्तिलाफ 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 और दायित्वों की व्यापकता को सीमित किये बिना सविदाकारी पक्ष 14 सितम्बर, 1963 के टोक्यो में इस्ताक्षरित, विमान में किये गए अपराधों एवं कुछ अन्य कृत्यों से संबंधित अभिसमय, 16 दिसम्बर 1970 के डेग में इस्ताक्षरित विमान के गैर-कानूनी अभिग्रहण निवारण अभिसमय और 23 सितम्बर, 1971

को मॉडिफाई करने के लिए आवश्यक है।

2. अनुपेक्षित रूप से सार्वजनिक पक्ष गैर-कानूनी रूप से सार्वजनिक विमानों के अभिग्रहण किए जाने और ऐसे विमान, उसके यात्रियों, कर्मियों, हवाई अड्डों और हवाई दिक्कतलन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध गैर-कानूनी कृत्यों से बचाव के लिए या नागर विमानन की सुरक्षा के विरुद्ध किसी अन्य घटक के लिए एक दूसरे को समीचीन 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 नभित नागर विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप उस सीमा तक कार्य करेंगे जहां तक वे इन पक्षों पर लागू होते हैं, वे अपने संजीकृत विमान प्रचालकों या ऐसे विमान प्रचालकों जिनका व्यवसाय का प्रमुख स्थान अथवा स्थाई निवास उनके मूल-भाग में है तथा उनके क्षेत्र में हवाई अड्डों के प्रचालकों से यह अपेक्षा करेंगे कि वे इन विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप कार्य करेंगे।

4. प्रत्येक सार्वजनिक पक्ष इस बात से सहमत है कि ऐसे विमान प्रचालकों से, दूसरे सार्वजनिक पक्ष द्वारा उस सार्वजनिक पक्ष के मूल-भाग में प्रवेश करते समय, वहां से प्रस्थान करते समय या उसमें रहते समय अपेक्षित ऊपर पैराग्राफ 1.3.1 में उल्लिखित विमानन सुरक्षा उपबंधों का पालन करने की अपेक्षा की जा सकती है। प्रत्येक सार्वजनिक पक्ष यह सुनिश्चित करेगा कि उसके मूल-भाग में विमान की सुरक्षा करने तथा यात्रियों, कर्मियों, ले जाई जाने वाली वस्तुओं, सामान, कार्गो तथा विमान भंडार विमान में ले जाई जाने या लादने से पूर्व तथा उसके दौरान उसकी जांच करने के लिए प्रभावी उपाय किए गए हैं। प्रत्येक सार्वजनिक पक्ष किसी विशेष स्तर का मुकाबला करने हेतु विशेष उपयुक्त सुरक्षा उपाय करने के लिए दूसरे सार्वजनिक पक्ष द्वारा किये गए अनुपेक्षित पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेगा।

5. जब कभी किसी सार्वजनिक विमान के गैर-कानूनी अभिग्रहण की घमकी या इस प्रकार की घमकी की घटना होती 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

सौविदाकारी पक्ष एक दूसरे को संचार सुविधाएं प्रदान करेंगे और उस प्रकार की घटनाओं अथवा उनके नतरे को तुरंत और सुरक्षा पूर्वक समाप्त करने के लिए आवश्यक सभी उपयुक्त उपाय करके एक दूसरे की सहायता करेंगे ।

अनुच्छेद-15

विचार-विमर्श

निकट सहयोग की भावना से दोनों सौविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी इस करार के प्रवर्तन और निर्वचन के लिए नियमित रूप से विचारों का आदान-प्रदान करते रहेंगे।

अनुच्छेद-16

संशोधन

1. यदि कोई भी सौविदाकारी पक्ष इस करार के किन्हीं प्रावधानों में संशोधन करना चाहता है तो वह दूसरे पक्ष से परामर्श के लिए अनुरोध कर सकता है। ऐसा परामर्श विचार-विमर्श या पत्राचार द्वारा हो सकता है और यह अनुरोध की तिथि से साठ (60) दिन की अवधि में आरंभ किया जाएगा। इस प्रकार से सहमत कोई भी संशोधन राजनीतिक टिप्पणियों के आदान-प्रदान द्वारा इसके पुष्टि होने से दूसरे माह के प्रथम दिन को प्रभाव में आएगा।

2. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 1 के प्रावधानों से भिन्न इस करार के अनुबंध संबंधी संशोधन सौविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के मध्य सद्मति से किया जा सकता है तथा उनके मध्य हुई सहमति के अनुसार प्रभाव में आएगा ।

अनुच्छेद-17

विवादों का निपटन

यदि इस करार के निर्वचन अथवा प्रवर्तन के संबंध में कोई विवाद उत्पन्न होता है तो दोनों सौविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी परस्पर बातचीत से इसे हल करने का प्रयास करेंगे जिसके असफल रहने की दशा में विवाद को निपटन हेतु सौविदाकारी पक्षों के पास भेजा जाएगा।

अनुच्छेद-18
बहुपक्षीय डवार्ड अभिसमय का प्रवर्तन

यदि दोनों पक्षों के संबंध में कोई सामान्य बहुपक्षीय डवार्ड अभिसमय प्रभाव में जाता है तो ऐसे अभिसमय के प्रावधान बने रहेंगे । उक्त बहुपक्षीय अभिसमय के उपबंधों से इस कणर पर पढ़ने वाले प्रभाव की सीमा का आकलन करने की दृष्टि से इस कणर के अनुच्छेद 15 के अनुसार विचार विमर्श किया जा सकता है।

अनुच्छेद-19
अनुबंध

इस कणर का अनुबंध, कणर का ही एक भाग माना जाएगा और उसके सिवाय जहां कि अन्यथा व्यवस्था न हो, इस कणर से संबंधित सभी संदर्भों में इस अनुबंध से संबंधित संवर्भ शामिल होंगे ।

अनुच्छेद-20
समाप्त करना


कोई भी सौविदाकारी पक्ष कभी भी दूसरे सौविदाकारी पक्ष को इस कणर को समाप्त करने की अपनी इच्छा के बारे में लिखित रूप से नोटिस दे सकता है। ऐसा नोटिस सद्य ही सद्य अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को भेजा जाएगा। यदि ऐसा नोटिस दिया जाता है तो यह कणर दूसरे सौविदाकारी पक्ष द्वारा नोटिस प्राप्त करने के बारह (12) माह पश्चात समाप्त होगा। दूसरे सौविदाकारी पक्ष पाषती न मिलने की दशा में, अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा इस नोटिस की प्राप्ति के चौदह (14) दिन पश्चात यह नोटिस प्राप्त हुआ मान लिया जाएगा।


अनुच्छेद-21

प्रवर्तन

यह करार, सविवाक्यों पक्षों द्वारा राजनयिक माध्यम से इस करार के प्रवर्तन की आवश्यक प्रक्रिया के पूर्ण होने की सूचना एक दूसरे को देने की तिथि से दूसरे माह के प्रथम दिन से लागू होगा।

दिनांक 18.7.1995 को नई दिल्ली [स्थान] में फिनिश, हिन्दी तथा अंग्रेजी भाषाओं में प्रत्येक की दो-दो प्रतियों में हस्ताक्षर किए गए जिनमें सभी पाठ समान रूप से प्रामाणिक हैं। यदि इनके निर्वचन में कोई भिन्नता हो तो अंग्रेजी पाठ ही मान्य होगा।


नूते फिनिश सरकार


नूते भारत सरकार

अनुबंध

संड-1

भारत की नामित विमान कंपनी को निम्नलिखित मार्गों पर सम्मत सेवाओं के प्रचालन का अधिकार होगा :-

मूल स्थल	मध्यवर्ती स्थल	गंतव्य स्थल	परे के स्थल
भारत में स्थल	रूसी महासंघ, उकेन, एस्टोनिया, लातविया, लिथुआनिया तथा बेलारूस के भू-भागों में एक स्थल	हेलसिंकी तथा दो अन्य स्थल फिन्लैंड में जो बाद में बताए जाएंगे।	बाद में तय होंगे।

संड-1।

फिन्लैंड गणराज्य की नामित विमान कंपनी को निम्नलिखित मार्गों पर सम्मत सेवाओं के प्रचालन का अधिकार होगा :-

मूल स्थल	मध्यवर्ती स्थल	गंतव्य स्थल	परे के स्थल
फिन्लैंड गणराज्य में स्थल	रूसी महासंघ, उकेन, एस्टोनिया, लातविया, लिथुआनिया तथा बेलारूस के भू-भागों में एक स्थल।	दिल्ली, बंबई, मद्रास	बाद में तय होंगे।

टिप्पणी :

1. किसी भी सविदाकरणे पक्ष की नामित विमान कंपनी किसी भी उड़ान पर अथवा सभी उड़ानों पर किसी भी मध्यवर्ती स्थल अथवा परे के स्थल को छोड़ सकती है बशर्ते कि इन मार्गों

पर सम्मत सेवाओं का आरंभ विमान कंपनी को नामित करने वाले सविदाकारी पक्ष के मू-भाग के स्थल से होना हो।

2. फिनलैंण्ड गणराज्य की नामित विमान कंपनी को एक छी उद्दान पर दिल्ली के साथ मद्रास को भी अपनी सेवाएं देने की छूट होगी।

3. भारत की नामित विमान कंपनी को एक छे उद्दान पर फिनलैंण्ड गणराज्य के मू-भाग के साथ में दो और स्थलों को अपनी सेवाएं देने की छूट होगी ।

4. किसी सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा एक बार बताया गया मध्यवर्ती स्थल "आयट" यात्रायात अवधि के दौरान बदला नहीं जाएगा

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE L'INDE

Le Gouvernement de la République de Finlande et le Gouvernement de l'Inde (ci-après dénommés "les Parties contractantes");

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

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

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

a) l'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas de la Finlande, l'Administration de l'aviation civile et, dans celui de l'Inde, le Directeur général de l'aviation civile, ou dans les deux cas, toute autre personne ou toute autre organisation habilitée à exercer les fonctions attribuées actuellement auxdites autorités;

b) l'expression "entreprise désignée" s'entend de l'entreprise de transport aérien, désignée par écrit par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante aux autorités aéronautiques de l'autre, conformément à l'article 3 du présent Accord;

c) le terme "Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute Annexe adoptée au titre de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention adoptés au titre des Articles 90 et 94 de ladite Convention, dans la mesure où ces annexes ou amendements ont été adoptés par les deux Parties contractantes; et

d) les expressions "territoire", "services aériens", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donnent les Articles 2 et 96 de la Convention, respectivement.

2. Les titres des articles du présent Accord sont donnés uniquement à titre de référence.

Article 2. Octroi des droits de trafic

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits spécifiés dans le présent Accord afin d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes indiquées à l'Annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après appelés les "services convenus" et "les routes indiquées", respectivement.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie contractante jouit des droits suivants :

- a) survoler sans y atterrir le territoire de l'autre Partie contractante;
- b) faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante à des fins non commerciales et
- c) pendant l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, l'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie contractante a également le droit d'embarquer ou de débarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante en un point ou des points spécifiés pour cette route dans l'Annexe au présent Accord, du trafic international en matière de passagers, fret et courrier, séparément ou ensemble.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante le droit 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 habilitation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien chargée d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées.

2. Chaque Partie contractante est habilitée à retirer ou à modifier ladite désignation.

3. Dès réception de la désignation en question, l'autre Partie contractante accorde sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 du présent article, les autorisations d'exploitation adéquates à l'entreprise de transport aérien désignée.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante de fournir la preuve qu'elle est pleinement qualifiée pour remplir les conditions prescrites par la législation et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation des services aériens internationaux par lesdites autorités, conformément aux dispositions de la Convention.

5. Chaque Partie contractante a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 3 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle peut estimer nécessaires à l'exercice par l'entreprise de transport aérien désignée des droits spécifiés dans l'article 2, dans tous les cas où ladite Partie contractante n'est pas complètement certaine qu'une partie importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ses ressortissants.

6. L'entreprise de transport aérien ainsi désignée et habilitée peut commencer à exploiter à tout moment les services convenus, à condition qu'elle se conforme à toutes les dispositions applicables du présent Accord.

Article 4. Révocation ou suspension de l'habilitation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer ou de suspendre l'habilitation d'exploitation accordée à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante

ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord :

a) dans tous les cas où elle n'est pas certaine qu'une partie importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien est entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ses ressortissants; ou

b) dans le cas où ladite entreprise de transport aérien manque de se conformer à la législation et/ou à la réglementation de la Partie contractante qui accorde les droits; ou

c) dans tous les autres cas où l'entreprise de transport aérien ne respecte pas les conditions prescrites au titre du présent Accord.

2. Sauf s'il est immédiatement indispensable de prendre une mesure de révocation, de suspension ou d'imposition des conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher que se poursuivent des infractions à la législation et/ou à la réglementation, il n'est fait usage de ce droit qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent commencer dans les quinze (15) jours qui suivent la date de la demande de consultations.

Article 5. Redevances d'usage

1. Chaque Partie contractante peut imposer ou laisser imposer des redevances justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports et autres installations aériennes, à condition que ces redevances ne soient pas plus élevées que celles payées par les autres entreprises de transport aérien exploitant des services aériens internationaux similaires.

2. Chaque Partie contractante encourage des consultations entre ses organismes financiers compétents et les entreprises désignées utilisant les services et les installations et, lorsque c'est possible, avec des organisations représentatives des entreprises de transport aérien. Un préavis raisonnable doit être donné aux utilisateurs en ce qui concerne toute proposition visant à modifier les redevances pour leur permettre d'exprimer leurs points de vue avant que lesdits changements soient effectifs.

Article 6. Exemption des droits de douane et autres impôts

1. Les aéronefs affectés à des services aériens internationaux par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante, de même que leur équipement normal, les pièces détachées, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac), se trouvant à l'intérieur desdits aéronefs, sont exonérés de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition qu'ils restent à bord jusqu'au moment où ils sont réexportés ou utilisés ou consommés par ledit aéronef ou ses passagers pendant des vols au-dessus du territoire en question.

2. Sont également exonérés des droits, bonoraires et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de services :

a) les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans des limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord d'aéronefs quittant le terri-

toire en question et exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;

b) les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à l'entretien ou à la remise en état des aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;

c) les carburants, les lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire d'une des Parties contractantes et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements doivent être consommés au-dessus du territoire de l'autre Partie contractante où ils ont été embarqués.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements mentionnés au paragraphe 2 ci-dessus soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les articles, provisions et pièces de rechange normalement conservés à l'intérieur des aéronefs exploités par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières de cette Partie contractante. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils soient utilisés de quelque autre façon, conformément aux règlements douaniers.

5. Les documents nécessaires tels qu'horaires, billets et connaissements aériens destinés à être utilisés par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante et introduits sur le territoire de l'autre Partie contractante sont exonérés de droits de douane et autres taxes similaires sur le territoire de cette autre Partie contractante.

6. Les bagages et le fret en transit direct à travers le territoire d'une Partie contractante sont exonérés des droits de douane et autres taxes similaires qui ne sont pas basés sur le coût des services à l'arrivée ou au départ.

Article 7. Activités commerciales

1. L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante a le droit d'installer et de faire travailler sur le territoire de l'autre Partie contractante, une agence fonctionnant avec son propre personnel ou du personnel recruté localement, administratif, commercial et technique selon les besoins, de ladite entreprise. Cette représentation est mise en place conformément à la réglementation et aux procédures locales.

2. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante est autorisée à émettre ses propres titres de transport, faire de la publicité et encourager des ventes sur le territoire de l'autre Partie contractante. Les titres de transport peuvent être achetés en monnaie locale ou dans toute autre devise convertible ou avec des cartes de crédit, soit directement par l'intermédiaire des bureaux de vente de l'entreprise elle-même, soit par l'entremise d'agence de voyage et de tourisme.

Article 8. Applicabilité de la législation et de la réglementation

1. La législation et la réglementations d'une Partie contractante régissant l'admission sur son territoire ou le départ de ce dernier d'un aéronef assurant des services aériens internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation dudit aéronef pendant sa présence sur ledit territoire, s'appliquent à l'aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante.

2. La législation et la réglementation d'une Partie contractante régissant l'entrée, le séjour sur son territoire ou le départ de celui-ci des passagers, équipages, fret et courrier, telles que les formalités concernant les passeports, les douanes, les devises, la santé et la quarantaine, s'appliquent aux passagers, équipages, fret et courrier transportés par l'aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante pendant leur séjour sur ledit territoire.

3. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct à travers le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf en ce qui concerne des mesures de sécurité visant à prévenir des actes de violence ou de piraterie aérienne.

Article 9. Dispositions relatives à la capacité

1. Les entreprises de transport désignées des Parties contractantes ont la faculté d'exploiter, dans des conditions égales et équitables, les services convenus sur les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord.

2. En exploitant les services convenus sur les routes indiquées, l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante doit tenir compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante de façon à ne pas affecter indûment les services aériens que cette dernière fournit sur la même route.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont toujours pour objet essentiel de fournir à un taux de charge suffisant une capacité adaptée aux besoins actuels et raisonnablement prévisibles en ce qui concerne le transport des passagers et du fret, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

4. Sur la base des principes énumérés dans le paragraphe précédent, les fréquences des services convenus à fournir par l'entreprise de chaque Partie contractante font l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

5. Toute intensification des fréquences des services convenus devant être fournie par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante est fondée essentiellement sur l'augmentation des besoins de trafic entre les territoires des Parties contractantes et font l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux pays. En attendant que ces accords soient conclus, les autorisations concernant les fréquences déjà en vigueur sont maintenues.

Article 10. Approbation des programmes de trafic aérien

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante demandent à leur entreprise de transport aérien désignée de fournir, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, aux fins d'examen et d'approbation, soixante (60) jours au moins avant l'inauguration des services convenus, tous renseignements concernant le type de service, sa fréquence, le type d'aéronef utilisé et les horaires. Des renseignements similaires doivent également être fournis trente (30) jours au moins avant l'entrée en vigueur de tout changement concernant l'exploitation des services convenus.

2. Chaque modification des programmes de trafic aérien, ainsi que les demandes d'autorisation d'exploitation de vols supplémentaires, sont soumises par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces demandes visant des modifications ou des vols supplémentaires sont traitées rapidement par les autorités aéronautiques.

Article 11. Fourniture de statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante font en sorte que leur entreprise de transport aérien désignée fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les relevés statistiques concernant le trafic transporté chaque trimestre à destination et à partir du territoire de cette autre Partie contractante et montrant les points d'embarquement ou de débarquement de ce trafic. Ces statistiques sont fournies le plus rapidement possible après la fin de chaque trimestre.

Article 12. Tarifs

1. Aux fins des paragraphes qui suivent, le terme "tarif" désigne les prix perçus pour le transport des passagers, des bagages et du fret, ainsi que les conditions d'agence et autres services auxiliaires mais non compris la rémunération et les conditions de transport du courrier.

2. Les tarifs appliqués par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante pour le transport vers le territoire de l'autre Partie contractante et au retour de celui-ci, sont fixés à des taux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres entreprises de transport aérien.

3. Chaque fois que possible, les tarifs sont déterminés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées concernées des deux Parties contractantes après consultations, le cas échéant, avec d'autres entreprises de transport aérien. Les accords en question sont, dans la mesure du possible, réalisés suivant les directives du mécanisme international de coordination des tarifs. Faute d'accord multilatéral ou bilatéral, chaque entreprise de transport aérien désignée peut élaborer individuellement ses tarifs.

4. Les tarifs sont soumis pour approbation aux autorités aéronautiques des Parties contractantes soixante (60) jours au moins avant la date proposée pour leur entrée en vigueur.

Dans des cas particuliers, ce délai peut être raccourci sous réserve d'un accord de la part desdites autorités.

5. L'approbation en question est donnée explicitement. Si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé de désaccord dans les trente (30) jours qui suivent la date de la présentation, conformément au paragraphe 4 du présent article, lesdits tarifs sont considérés comme approuvés. En cas de réduction du délai de soumission, comme prévu au paragraphe 4, les autorités aéronautiques de l'une peuvent convenir de ramener à moins de trente (30) jours le délai au cours duquel un désaccord doit être notifié.

6. Si pendant la période applicable, conformément au paragraphe 5, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante informent celles de l'autre Partie contractante de leur désaccord au sujet d'un tarif élaboré conformément aux dispositions du paragraphe 3, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de fixer le tarif d'un commun accord.

7. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur est soumis au titre du paragraphe 4 du présent article, ou sur l'élaboration d'un tarif quelconque aux termes du paragraphe 6, le différend est résolu conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

8. Un tarif établi conformément aux dispositions du présent article demeure en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé. Néanmoins, un tarif ne peut être prorogé en vertu des dispositions du présent paragraphe pendant plus de douze (12) mois après la date à laquelle il aurait autrement cessé d'être valable.

Article 13. Transfert des recettes.

1. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante le droit d'envoyer à son siège social l'excédent des recettes sur les dépenses, enregistré sur le territoire de la première Partie contractante. Ces envois doivent être faits sans délai injustifié, dans toute devise convertible, conformément à la réglementation des changes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle les recettes se sont accumulées.

2. Ces transferts de fonds s'effectuent sur la base du taux de change officiel pour les paiements en devises ou, lorsqu'il n'y a pas de taux officiel, au taux du marché des changes pour les paiements en devises.

3. Au cas où des arrangements spéciaux régissant les paiements sont en vigueur entre les deux Parties contractantes, les dispositions de ces arrangements sont appliquées aux transferts de fonds, aux termes du paragraphe 1 du présent article.

Article 14. Sécurité aérienne

1. Conformément aux droits et obligations qu'elles ont contractés dans le cadre du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous les actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter l'ensemble de leurs droits et obligations dans le cadre du droit international, les Parties contractantes s'efforcent en par-

ticulier d'agir conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de sécurité aérienne et aux exigences techniques fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent en annexes à la Convention de Chicago, dans la mesure où lesdites dispositions et normes relatives à la sécurité sont applicables aux Parties contractantes; elles demandent aux exploitants des aéronefs de leur pavillon, ou aux exploitants des aéronefs qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire, d'agir conformément aux dispositions de sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante reconnaît que les exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer les dispositions et les normes de sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 ci-dessus, demandées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire ou le départ de ce dernier ou pendant leur séjour sur ledit territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger l'aéronef et inspecter les passagers, l'équipage, les bagages à main, les bagages de soute, le fret et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande présentée par l'autre Partie contractante pour que des mesures spéciales de sécurité soient prises en vue de faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de leurs aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

Article 15. Consultations

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes échangent leurs points de vue régulièrement sur l'application et l'interprétation du présent Accord.

Article 16. Modifications

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations à l'autre Partie

contractante. Ces consultations peuvent avoir lieu au cours d'entretiens ou par correspondance et doivent commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande. Toute modification ainsi convenue et qui a fait l'objet d'un accord, entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit sa confirmation par un échange de notes diplomatiques.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, les modifications intéressant l'Annexe au présent Accord peuvent faire l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes et entrer en vigueur selon que ces dernières en conviennent.

Article 17. Règlement des différends

Si un différend surgit au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de le résoudre par des négociations entre elles, faute de quoi le différend est transmis aux Parties contractantes pour règlement.

Article 18. Applicabilité des conventions aériennes multilatérales

Si une convention générale multilatérale relative aux transports aériens entre en vigueur en ce qui concerne les deux Parties contractantes, les dispositions de ladite convention prévalent. Des consultations, conformément à l'article 15 du présent Accord peuvent être ouvertes afin de déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est affecté par les dispositions de ladite convention multilatérale.

Article 19. Annexe

L'Annexe jointe au présent Accord est réputée faire partie intégrante de l'Accord et toute référence à l'Accord englobe l'Annexe, sauf précision contraire.

Article 20. Dénonciation

Chaque Partie contractante peut à tout moment informer par notification écrite l'autre Partie contractante de son désir de mettre fin au présent Accord. Cette notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si cette notification est effective, le présent Accord prend effet douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui où les Parties contractantes se sont notifiées par la voie diplomatique que les formalités nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord ont été accomplies.

Fait à New Delhi le 18 juillet 1995 en deux originaux, chacun en finnois, hindi et anglais, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation le texte anglais Prévaut.

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :

MARJATTA RASI
Ambassadeur

Pour le Gouvernement de l'Inde :

BRIJESH KUMAR
Secrétaire adjoint

ANNEXE

SECTION I

L'entreprise de transport aérien désignée de l'Inde est autorisée à exploiter les services convenus sur les routes suivantes :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points de destination	Points au-delà
Points en Inde	Un point dans les territoires de la Fédération de Russie, en Ukraine, en Estonie, en Lettonie, en Lituanie et au Bélarus	Helsinki et deux autres points en Finlande, qui seront spécifiés par la suite.	A convenir à une date ultérieure.

SECTION II

L'entreprise de transport aérien désignée de la République de Finlande est autorisée à exploiter les services convenus sur les routes suivantes :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points de destination	Points au-delà
Points en République de Finlande	Un point dans les territoires de la Fédération de Russie, en Ukraine, en Estonie, en Lettonie, en Lituanie et au Bélarus.	Delhi, Bombay, Madras	A convenir à une date ultérieure.

Notes :

1. L'entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes peut, sur un ou sur tous les vols omettre de faire escale à n'importe lequel des points intermédiaires ou des points au-delà, à condition que les services convenus pour ces routes commencent à un point situé sur le territoire de la Partie contractante désignant l'entreprise de transport aérien.

2. L'entreprise de transport aérien désignée de la République de Finlande aura la possibilité de desservir Madras en association avec Delhi, sur le même vol.

3. L'entreprise de transport aérien désignée de l'Inde aura la possibilité de desservir deux points en association sur le territoire de la République de Finlande, sur le même vol.

4. Un point intermédiaire, une fois qu'il est spécifié par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante ne peut être modifié pendant une période de trafic de l'IATA (Association du transport aérien international).

