

भारत सरकार  
और  
आस्ट्रिया संघीय सरकार  
के बीच विमान सेवाओं  
के संबंध में करार

भारत सरकार और आस्ट्रिया संघीय सरकार, जिन्हें इससे आगे "संविदाकारी पक्ष" कहा गया है,

जो 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किए गए अन्तर्राष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के हस्ताक्षरकर्ता हैं,

अपने-अपने भू-भागों के बीच तथा उनसे परे विमान सेवाएँ परिचालित करने के लिए एक करार करने की इच्छा से,

नीचे लिखी बातों पर सहमत हुई है :-

अनुच्छेद - 1  
परिभाषा

जब तक कि प्रसंग से कोई अन्य अर्थ अभीष्ट न हो, प्रस्तुत करार के प्रयोजन के लिए :

§क§ "संविदाकारी पक्ष" पद का आशय एक पक्षकार के रूप में आस्ट्रिया संघीय सरकार और दूसरे पक्षकार के रूप में भारत सरकार से है,

§ख§ "अभिसमय" पद का आशय 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किये गए अन्तर्राष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय से है और इसमें उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 90 के अन्तर्गत अपनाए गए कोई भी अनुबंध और अनुच्छेद 90 और 94 के अन्तर्गत किये गए अनुबंध या अभिसमय में कोई भी संशोधन शामिल होंगे जहाँ तक ये दोनों संविदाकारी पक्षों के लिये प्रभावी हो गए हों,

§ग§ "वैमानिकी प्राधिकारी" पद का आशय आस्ट्रिया संघीय सरकार के सम्बन्ध में लोक आर्थिक और परिवहन मंत्री और भारत सरकार के सम्बन्ध में नागर विमानन के महानिदेशक या अन्य किसी भी ऐसे प्राधिकारी से है, जिसे ऐसे कार्यों को करने के लिए विधिवत रूप से अधिकृत किया गया हो और जिन्हें इस समय उक्त प्राधिकारियों द्वारा किया जाता है,

॥घ॥ "नामित विमान कम्पनी" पद का आशय ऐसी विमान कम्पनी से है जिसे प्रस्तुत करार के अनुच्छेद-3 के अनुसार नामित तथा प्राधिकृत किया गया है,

॥ङ॥ किसी भी देश के संबंध में "भू-भाग" पद का आशय उस देश की प्रभुसत्ता के अधीन उसके भू-भाग और उस के समीप लगे हुए जल क्षेत्र से है,

॥च॥ "विमान सेवारं" पद का आशय ऐसी अनुसूचित विमान सेवाओं से है जो यात्रियों, माल तथा डाक के परिवहन के लिए विमान द्वारा परिचालित की जाती है,

॥छ॥ "अन्तर्राष्ट्रीय विमान सेवा" पद का आशय उस विमान सेवा से है जो एक से अधिक देशों के भू-भागों के ऊपर हवाई मार्ग से होकर जाती है,

॥ज॥ "विमान कम्पनी" पद का आशय ऐसे विमान परिवहन उद्यम से है जो अन्तर्राष्ट्रीय विमान सेवारं परिचालित कर रहा हो,

॥झ॥ "गेर-यातायात प्रयोजनों के लिये स्कना" पद का आशय यात्रियों, कार्गो या डाक उतारने या चढ़ाने के अतिरिक्त अन्य प्रयोजनों के लिए अवतरण करने से है,

॥ण॥ "क्षमता" पद का आशय :

॥1॥ विमान के संबंध में मार्ग पर या उस मार्ग के किसी खण्ड पर उपलब्ध उस विमान के पेलोड से है,

॥2॥ विनिर्दिष्ट विमान सेवा के संबंध में, दी गई किसी अवधि में एक मार्ग पर, या एक मार्ग के किसी खण्ड पर ऐसे विमान द्वारा परिचालित की गई कई आवृत्तियों द्वारा गुणित ऐसी किसी सेवा पर प्रयुक्त विमान की क्षमता से है ।

#### अनुच्छेद - 2

#### यातायात अधिकार प्रदान करना

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष को अनुबंध में विनिर्दिष्ट मार्गों पर विमान सेवाओं के परिचालन करने के प्रयोजन के लिए वर्तमान करार में विनिर्दिष्ट अधिकार प्रदान करता है ॥जिन्हें इससे आगे "सम्मत सेवारं" तथा "विनिर्दिष्ट मार्ग" कहा गया है॥ सम्मत सेवाओं का उद्घाटन अनुच्छेद-3 में दिए गए प्रावधानों के अनुपालन के पश्चात किसी भी समय किया जा सकता है ।

2. वर्तमान करार के प्रावधानों के अनुसार प्रत्येक संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कम्पनी को निम्न-लिखित अधिकार प्राप्त होंगे :-

॥क॥ बगैर उतरे हुए दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग से होकर उड़ना,

॥ख॥ यातायात से भिन्न प्रयोजनों के लिए उक्त भू-भाग में रुकना,

॥ग॥ विनिर्दिष्ट मार्ग पर सम्मत सेवाओं को परिचालित करते समय, यात्रियों, कार्गो या डाक को चढ़ाने या उतारने के प्रयोजन से इस करार के अनुबन्ध में उल्लिखित किसी मार्ग पर किसी संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में रुकना ।

3. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ में कोई भी बात, किसी भी संविदाकारी पक्ष की विमान कम्पनी को, दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग से उस दूसरे संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में किसी अन्य स्थान के लिए यात्री, माल या डाक ले जाने का विशेषाधिकार प्रदान नहीं करेगी ।

4. एक संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में अंतर्राष्ट्रीय हवाई नेविगेशन पर परिचालित किये जा रहे विमान या विमान सेवाओं अथवा उसके भू-भाग के भीतर परिचालित ऐसे विमान या विमान सेवाओं के प्रवेश या प्रस्थान करने से संबंधित कानून, विनियम और निदेश दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनियों के विमानों और सम्मत सेवाओं पर लागू होंगे ।

#### अनुच्छेद - 3

#### स्वरत्ताइने नामित करना

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को इस करार के अनुबन्ध के अनुसार सम्मत सेवाओं के परिचालन के लिए लिखित रूप में, दूसरे संविदाकारी पक्ष को एक विमान कम्पनी नामित करने का अधिकार होगा ।

2. ऐसा नामांकन प्राप्त होने पर, संविदाकारी पक्ष अपने वैमानिकी प्राधिकारियों के माध्यम से और इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 4 और 5 के प्रावधानों के अधीन बिना विलंब के इस प्रकार नामित विमान कम्पनी को उपयुक्त परिचालन प्राधिकार मंजूर करेगा ।

3. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को, दूसरे संविदाकारी पक्ष को लिखित अधिसूचना द्वारा ऐसी किसी विमान कम्पनी का नामांकन वापस लेने और दूसरी विमान कम्पनी नामित करने का अधिकार होगा ।

4. एक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कम्पनी से यह अपेक्षा कर सकते हैं कि वह उन्हें इस बात के लिये संतुष्ट करे कि वह उक्त प्राधिकारियों द्वारा हवाई कैरियरो और अंतर्राष्ट्रीय वाणिज्यिक हवाई सेवाओं के परिचालन पर सामान्यतः लागू कानूनों और विनियमों के अधीन निर्धारित शर्तों को पूरा करने योग्य है ।

5. दोनों में से प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष को ऐसी विमान कम्पनी के नामांकन को स्वीकार करने से इन्कार करने अथवा प्रस्तुत करार के अनुच्छेद-2 के पैरा 2 में विमान कम्पनी को निर्दिष्ट अधिकारों की मंजूरी को रोक देने या विमान कम्पनी द्वारा ऐसे अधिकारों के उपयोग पर ऐसे प्रतिबंध जो कि वह आवश्यक समझे, लगाने का अधिकार होगा यदि वह इस बात से संतुष्ट हो कि उस विमान कम्पनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण दूसरे सीवदाकारी पक्ष अथवा उसके राष्ट्रिकों में निहित नहीं है। इस पैराग्राफ के प्रयोजन के लिए, "पर्याप्त स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण" वाक्यांश का अर्थ यह है कि ऐसे किसी भी मामले में जहाँ नामित विमान कम्पनी किसी दूसरे देश की विमान कम्पनी या दूसरे देश की सरकार या राष्ट्रिकों के साथ किसी भी प्रकार के करार द्वारा इस करार के अर्थात् अपनी सेवाओं का परिचालन करती है तो ऐसी विमान कम्पनी नामित करने वाले सीवदाकारी पक्ष या उसके राष्ट्रिकों के पास तब तक विमान कम्पनी का पर्याप्त स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण नहीं समझा जाएगा जब तक कि सीवदाकारी पक्ष या उसके राष्ट्रिकों के पास, नामित विमान कम्पनी की परिसंपत्ति के अधिकांश हिस्से के अलावा,

1४ नामित विमान कम्पनी के प्रबंध में प्रभावी नियंत्रण न हो, और

2४ विमान सेवाओं के परिचालन में प्रयुक्त विमान बेड़े और उपकरणों के अधिकांश भाग का स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण न हो।

6. इस प्रकार नामित और प्राधिकृत विमान कम्पनी किसी भी समय सम्मत सेवाओं का परिचालन कर सकती है बशर्ते कि अनुच्छेद-10 और 12 के प्रावधानों का अनुपालन कर दिया गया हो।

#### अनुच्छेद - 4

#### परिचालन प्राधिकार का प्रतिबंधन या निलंबन

प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष के पास यह अधिकार सुरक्षित रहता है कि यदि दूसरे सीवदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी द्वारा पहले सीवदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी के कानूनों और विनियमों का पालन न किया जाए और यदि पहले सीवदाकारी पक्ष के विचार में मौजूदा करार के अंतर्गत मंजूर किये गए अधिकारों के अनुसार शर्तों का अनुपालन न किया जाए तो वह ऐसे परिचालन प्राधिकार को प्रतिबंधित कर सकता है या ऐसी उपयुक्त शर्तें लगा सकता है जो वह उचित समझे। यह तब भी लागू होगा यदि अनुच्छेद-3 के पैरा 5 के प्रावधानों का पालन न किया जाए। ऐसी कार्रवाई प्रस्तुत करार के अनुच्छेद-16 के अनुसार सीवदाकारी पक्षों के बीच परामर्श करने के बाद ही की जाएगी, बशर्ते कि कानूनों, विनियमों या प्रस्तुत करार के प्रावधानों के आगे और उल्लंघन को रोकने के लिये, परिचालनों को तत्काल रोकना या यथोचित शर्तें लगाना आवश्यक न हो जाए।

#### अनुच्छेद - 5

#### प्रभार

किसी भी एक सीवदाकारी पक्ष के भू-भाग में, दूसरे सीवदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी के विमान द्वारा उपयोग किये जा रहे हवाई अड्डे और अन्य सुविधाओं के लिये उस पर लगाया गया प्रभार किसी राष्ट्रीय स्पयरलाइन के ऐसे विमान द्वारा अंदा किये जा रहे प्रभार से अधिक नहीं होगा जो उसी प्रकार की अंतर्राष्ट्रीय हवाई सेवाओं में लगा हो।

- § 4 सख्तिगत नामित विमान कम्पनी की आवश्यकताओं के लिए दूसरे सीविकाकारी पक्ष के भू-भाग में विभाजन जारी करना तथा बिकी का संवर्धन।
- § 5 वहन के सभी दस्तावेजों को जारी करना, और
- § 6 कायलियों की स्थापना और परिवर्तन करना,
- § 7 तकनीकी और वाणिज्यिक कार्यों को भरी करना,

को निम्न समान अवसर प्राप्त होंगे :-

अन्य सीविकाकारी पक्ष के कानूनों और विनियमों के अनुसार, प्रत्येक सीविकाकारी पक्ष को नामित विमान कम्पनी

**प्रतिनिधित्व, टिकट उपलब्ध करना तथा विद्युत संवर्धन**

**अनुच्छेद - 9**

प्रत्येक सीविकाकारी पक्ष को प्रत्येक सीविकाकारी पक्ष द्वारा परिवर्तन में अन्य सीविकाकारी पक्ष को नामित विमान कम्पनी के हित को ध्यान में रखा जाएगा ताकि उसी मांग पर दूसरे पक्ष द्वारा उपलब्ध कराई जा रही सेवाओं पर अनिवार्यक प्रभाव न पड़े।

**नामित विमान कम्पनी का हित**

**अनुच्छेद - 8**

प्रत्येक सीविकाकारी पक्ष को नामित विमान कम्पनी सभी प्रकार से, दोनों सीविकाकारी पक्षों के बीच अनारिस्टीय यातायातके वहन के लिए निष्पक्ष और समान अवसर प्राप्त करेगी।

**समान अवसर**

**अनुच्छेद - 7**

को नामित विमान कम्पनी को इस प्रकार के प्रभारों से छूट या माफी नहीं देना।  
शुल्क या वेसे प्रभारों से छूट या माफी नहीं देना जब तक कि दूसरे सीविकाकारी पक्ष पहले सीविकाकारी पक्ष बताने कि कोई भी सीविकाकारी पक्ष अन्य सीविकाकारी पक्ष को नामित विमान कम्पनी को सीमा शुल्क, निरीक्षण आदि प्रभार से मुक्त रखा जाएगा और यह अवसर दूसरे सीविकाकारी पक्ष द्वारा अनारिस्टीय विमान अन्तर्देशीय विमान से उड़ान भरने के पर्याप्त विमान में ही रहेगी, इन्हे सीमा शुल्क, निरीक्षण शुल्क या वेसे पूर्णतः अनारिस्टीय विमान सेवाओं के परिवर्तन में किया जाएगा और दूसरे सीविकाकारी पक्ष के भू-भाग में से जारी गईं उड़ान सलाहें, स्विचके तेल, फलन पूर्णता, विमान उपकरणों और विमान 'मण्डर' विनका उपयोग प्रत्येक सीविकाकारी पक्ष के भू-भाग में दूसरे सीविकाकारी पक्ष को नामित विमान कम्पनी द्वारा उसके विमान से कम नहीं होगा।

**सीमा शुल्क और अन्य शुल्क से छूट**

**अनुच्छेद - 6**

**अनुच्छेद - 10**

**क्षमता**

1. उपलब्ध कराए जाने वाली क्षमता और परिचालित की जाने वाली सेवाओं की आवृत्ति पर अनुच्छेद-7 और 8 में निर्धारित सिद्धांतों और इस अनुच्छेद के प्रावधानों के अनुसार नामित विमान कम्पनियों के बीच सहमति की जाएगी ।
2. इस प्रकार सम्मत अनुसूची दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों को लागू की जाने वाली प्रस्तावित तारीख से कम से कम तीस §30§ दिन पूर्व अनुमोदन के लिए प्रस्तुत की जाएगी । विशेष मामलों में इस सीमा को उक्त प्राधिकारियों की सम्मति से कम किया जा सकता है ।
3. किसी भी संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी द्वारा उपलब्ध कराई जा रही क्षमता में कोई भी वृद्धि और/या उसके द्वारा परिचालित की जाने वाली सेवाओं की आवृत्ति प्रथमतः नामित विमान कम्पनियों के बीच सहमति से होगी और यह संविदाकारी पक्षों के भू-भागों के बीच यातायात की अनुमानित आवश्यकताओं के आधार पर वैमानिकी प्राधिकारियों के अनुमोदन के साथ ही होगी । इस करार या समझौते के लागू होने तक, पहले से ही चालू क्षमता और आवृत्ति अधिकार जारी रहेंगे ।
4. यदि संविदाकारी पक्षों की नामित विमान कम्पनियाँ किसी मामले पर सहमत होने में असफल रहती हैं तो संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी किसी समझौते पर पहुंचने में मदद करेंगे ।
5. इस अनुच्छेद के पैरा 1 की शर्तों के अनुसार उपलब्ध कराई जाने वाली क्षमता और परिचालित की जाने वाली सेवाओं की आवृत्ति पर हुई सहमति पत्रों के आदान-प्रदान द्वारा विनिर्दिष्ट की जाएगी । इस अनुच्छेद के पैरा 3 के अनुसार इस प्रकार विनिर्दिष्ट आवृत्ति में कोई भी वृद्धि दोनों वैमानिकी प्राधिकारियों द्वारा संयुक्त रूप से विनिर्दिष्ट की जाएगी ।

**अनुच्छेद - 11**

**परिचालनात्मक सूचना उपलब्ध कराना**

प्रत्येक संविदाकारी पक्ष अपनी नामित विमान कम्पनी से दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को सेवा के प्रकार, उपयोग किए जाने वाले विमान के प्रकार, उड़ान अनुसूचियों, टैरिफ अनुसूचियों तथा सम्मत सेवाओं के परिचालन से संबंधित अन्य सभी सम्बद्ध सूचनाओं की, जिनमें ऐसी सूचना भी सम्मिलित होगी जो वैमानिक प्राधिकारियों को इस बात की तसल्ली कराने के लिए आवश्यक हो कि प्रस्तुत करार की शर्तों का विधिवत रूप से पालन किया जा रहा है, सम्मत सेवाओं को आरम्भ करने से यथासंभव जितना पहले हो सके, भिजवायेगा। सम्मत सेवाओं से संबंधित किसी भी परिवर्तन पर इस अनुच्छेद की शर्तें इसी प्रकार लागू होंगी ।

**अनुच्छेद - 12**  
**आकड़ों की व्यवस्था**

प्रत्येक सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी, दूसरे सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी को, देशों के उद्गम और गंतव्य स्थान तथा ऐसे यातायात को बढ़ाने और उतारने के स्थानों को दर्शाते हुए दूसरे सविदाकारी पक्ष को प्रत्येक महीने में उसके भू-भाग से अथवा उसके भू-भाग को इसकी विमान सेवाओं पर वाहित यातायात से संबंधित आकड़े प्रस्तुत करेगा। ऐसे आकड़े यथा संभव शीघ्र प्रस्तुत करने होंगे।

**अनुच्छेद - 13**  
**टैरिफ**

1. निम्नलिखित पैराओं के प्रयोजन के लिए "टैरिफ" पद का आशय ऐसे मूल्य से है जिसका भुगतान यात्रियों और कार्गो को ले जाने के लिये किया जाता है और जिसके अंतर्गत मूल्य और एजेंसी की शर्तों तथा अन्य सहायक सेवाओं सहित, ये मूल्य लागू होते हैं परन्तु डाक ले जाने के लिए शर्तों और पारिश्रमिक इसमें शामिल नहीं है।
2. एक सविदाकारी पक्ष की विमान कम्पनी द्वारा दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग से अथवा उसके भू-भाग के लिये वहन किये जाने वाला टैरिफ उचित स्तरों पर निर्धारित किया जाएगा जिसमें परिचालन की लागत, उचित लाभ तथा अन्य विमान कम्पनियों के टैरिफ सहित सभी संगत पहलुओं पर ध्यान दिया जाएगा।
3. इस अनुच्छेद के पैरा §2§ में निर्दिष्ट टैरिफ पर यदि संभव हो, दोनों सविदाकारी पक्षों की संबंधित नामित विमान कम्पनी द्वारा सहमत होगी, और ऐसा करार जहाँ भी संभव हो सके टैरिफ तैयार करने के लिए अंतर्राष्ट्रीय विमान परिवहन संघ की प्रक्रिया के उपयोग द्वारा किया जाएगा।
4. इस प्रकार के सम्मत टैरिफों को उन्हें लागू करने की प्रस्तावित तारीख से कम से कम नब्बे §90§ दिन पहले दोनों सविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के पास अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किया जाएगा। यदि उक्त प्राधिकारी सहमत हो तो यह अवाधि विशेष मामलों में घटाई भी जा सकती है।
5. यह सहमति तुरंत ही दी जाननी चाहिए। यदि दोनों में से किसी भी वैमानिकी प्राधिकारी ने, इस अनुच्छेद के पैरा §4§ के अनुसार टैरिफों के प्रस्तुत किए जाने की तारीख से तीस §30§ दिन के अन्दर-अन्दर अपनी अस्वीकृति व्यक्त नहीं की तो इन टैरिफों को स्वीकृत हुआ मान लिया जाएगा। यदि टैरिफ प्रस्तुत किए जाने की अवाधि को बढ़ाया जाता है, जैसा कि पैरा §4§ में व्यवस्था है, तो वैमानिकी प्राधिकारी इस बात पर सहमत हो सकते हैं कि वह अवाधि, जिसके अन्दर-अन्दर अपनी अस्वीकृति की सूचना अवश्य दी जानी चाहिए तीस §30§ दिन से कम होगी।

6. यदि किसी टैरिफ पर इस अनुच्छेद के पैरा ३ के अनुसार सहमति नहीं हो सकी अथवा इस अनुच्छेद के पैरा 5 के अनुसार लागू होने वाली अवधि के दौरान यदि एक वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे वैमानिकी प्राधिकारी को इस अनुच्छेद के पैरा 3 के उपबंधों के अनुसार सहमत टैरिफ के बारे में अपनी अस्वीकृति की सूचना देता है तो दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी परस्पर सहमति द्वारा टैरिफ निर्धारित करने का प्रयत्न करेंगे ।

7. यदि वैमानिकी प्राधिकारी इस अनुच्छेद के पैरा 4 के अंतर्गत उन्हें प्रस्तुत किए गए किसी टैरिफ पर अथवा इस अनुच्छेद के पैरा 6 के अंतर्गत किसी टैरिफ को निश्चित करने पर सहमत न हो सके तो विवाद का निपटान प्रस्तुत करार के अनुच्छेद 18 के उपबंधों के अनुसार किया जाएगा ।

8. इस अनुच्छेद के उपबंधों के अनुसार स्थापित टैरिफ तब तक लागू रहेगा जब तक कि नया टैरिफ स्थापित नहीं हो जाता । तथापि, इस पैरे के आधार पर उस तारीख के बाद बारह 12 महीनों से अधिक अवधि के लिए इस टैरिफ को बढ़ाया नहीं जाएगा जिस तारीख को यह अन्यथा समाप्त हो गया होता ।

#### अनुच्छेद - 14

#### अर्जित राजस्व का हस्तांतरण

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष, दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी को पहले संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में व्यय से ऊपर अर्जित आय अपने प्रधान कार्यालय को भेजने का अधिकार मंजूर करता है । लेकिन इस प्रकार का प्रेषण विनियम की सरकारी दर पर आसानी से सुलभ परिवर्तनीय मुद्रा में और जिस भू-भाग में यह राजस्व अर्जित किया गया है उस भू-भाग के संविदाकारी पक्ष के विदेशी मुद्रा विनियमों के अधीन और उनके अनुसार किया जाएगा ।

2. यदि दोनों संविदाकारी पक्षों के बीच भुगतान के निपटान की विशेष व्यवस्था लागू होती है तो ऐसी व्यवस्था के उपबंध इस अनुच्छेद के पैरा 1 के अन्तर्गत निधियों के हस्तांतरण पर लागू होंगे ।

#### अनुच्छेद - 15

#### विमानन सुरक्षा

11. अंतर्राष्ट्रीय कानून के अन्तर्गत अपने अधिकारों और दायित्वों के अनुरूप, संविदाकारी पक्ष पुनः इस बात की पुष्टि करते हैं कि गैर-कानूनी हस्तक्षेप की कार्रवाई के विरुद्ध नागर विमानन सुरक्षा का बचाव करने के बारे में एक-दूसरे के प्रति उनका दायित्व इस करार का अभिन्न अंग है । अंतर्राष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों और दायित्वों के सामान्य सिद्धान्त को सीमित किये बिना, संविदाकारी पक्ष, विशेष रूप से, 14 सितम्बर, 1963 को टोकियो में हस्ताक्षरित, विमान में किये गए अपराधों एवं कुछ अन्य कृत्यों से संबंधित अभिसमय, 16 दिसम्बर, 1970 को हेग में हस्ताक्षरित, विमान के गैर-कानूनी अभिग्रहण निवारण अभिसमय और 23 सितम्बर, 1971 को मांटीयाल में हस्ताक्षरित नागर विमानन सुरक्षा के विरुद्ध गैर कानूनी कार्रवाई उन्मूलन अभिसमय के प्रावधानों के अनुरूप कार्रवाई करेंगे ।



2. अनुरोध किये जाने पर सिविल विमानों का अभिग्रहण किये जाने और ऐसे विमान, उसके यात्रियों और कार्मिकों, हवाई अड्डों एवं विमान दिक्कालन सुविधाओं तथा नागर विमानन सुरक्षा को होने वाले किसी भी प्रकार के खतरे के विरुद्ध एक-दूसरे को सभी संभव सहायता प्रदान करेंगे।

3. अपने पारस्परिक संबंधों में सिविल विमान पक्ष, अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा सुस्थापित विमानन सुरक्षा प्रावधानों, जिन्हें अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के अनुबंधों के रूप में नामित किया गया है और जहां तक ऐसे सुरक्षा प्रावधान उन सिविल विमान पक्षों पर लागू होते हैं, के अनुरूप कार्रवाई करेंगे, वे अपेक्षा करेंगे कि उनके रजिस्ट्रीकृत विमानों के प्रचालक अथवा उन विमानों के प्रचालक जिनका व्यापार का प्रमुख स्थान या स्थायी निवास उनके भू-भाग में है और उनके भू-भाग में स्थित हवाई अड्डों के प्रचालक ऐसे विमानन सुरक्षा प्रावधानों के अनुरूप कार्रवाई करें।

4. प्रत्येक सिविल विमान पक्ष इस बात से सहमत है कि विमानों के ऐसे प्रचालकों से, उस दूसरे सिविल विमान पक्ष के भू-भाग में प्रवेश करते हुए, वहां से प्रस्थान करते हुए या उसके भीतर रहते हुए, दूसरे सिविल विमान पक्ष द्वारा ऊपर पैरा 3 में उल्लिखित विमानन सुरक्षा प्रावधानों का अनुपालन करने की अपेक्षा की जा सकती है। प्रत्येक सिविल विमान पक्ष यह सुनिश्चित करेगा कि उसके भू-भाग में विमान की सुरक्षा करने और विमान में सवार होने या लदान से पूर्व या उसके दौरान यात्रियों, कर्मिकों, ले जाई जाने वाली माल, सामान, कार्गो और विमान भण्डार का निरीक्षण करते समय पर्याप्त रूप से कारगर उपाय करेगा। किसी विशेष खतरे का सामना करने हेतु विशेष उचित सुरक्षा उपायों के लिए एक सिविल विमान पक्ष के किसी भी अनुरोध पर दूसरा सिविल विमान पक्ष सहानुभूति से विचार करेगा।

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

#### अनुच्छेद - 16

##### परामर्श

सिविल विमान पक्ष, निकट सहयोग और पारस्परिक सहायता की भावना से, इस करार के प्रवर्तन और विवेचन के संबंध में नियमित रूप से विचारों का आदान-प्रदान करेंगे।

#### अनुच्छेद - 17

##### संशोधन

दोनों में से किसी भी सिविल विमान पक्ष द्वारा किसी भी समय इस करार में संशोधन करने हेतु परामर्श करने का अनुरोध किया जा सकता है। इस करार के प्रवर्तन और विवेचन से संबंधित मामलों पर भी परामर्श

करने की आवश्यकता पड़ सकती है यदि दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष यह समझता है कि अनुच्छेद-16 के आशय के अंतर्गत विचारों का आदान-प्रदान निष्पत्त रहा है। ऐसा परामर्श अनुरोध किये जाने की तारीख से 60 दिन की अवधि के भीतर शुरू किया जाएगा। ऐसे परामर्शों के फलस्वरूप इस करार में कोई भी संशोधन तभी प्रभावी होगा जब संवैधानिक आवश्यकताएँ पूरी हो जाएँ और पत्रों के आदान-प्रदान द्वारा इनकी पुष्टि हो जाए।

2. संविदाकारी पक्षों के सक्षम प्राधिकारियों के बीच सीधे सहमति द्वारा अनुबंध में निर्दिष्ट मार्गों में संशोधन किये जा सकते हैं और इनकी पुष्टि राजनयिक माध्यम से टिप्पणियों के आदान-प्रदान द्वारा की जाएगी।

#### अनुच्छेद - 18

#### विवादों का निपटान

यदि इस करार के विवेचन और प्रवर्तन के संबंध में कोई विवाद खड़ा होता है तो संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी आपस में बातचीत द्वारा इसे निपटाने का प्रयास करेंगे और ऐसा न हो सकने पर यह विवाद निपटान के लिये संविदाकारी पक्षों को भेजा जाएगा।

#### अनुच्छेद - 19

#### शिक्कागो अभिसमय की प्रयोज्यता

इस करार के अंतर्गत स्थापित हवाई सेवाओं पर जिस सीमा तक ये लागू हैं, अभिसमय के प्रावधान, इस करार की अवधि के लिये संविदाकारी पक्षों के बीच अपने वर्तमान स्वरूप में लागू रहेंगे, जैसे कि वे करार के अभिन्न अंग हों, बशर्ते कि संविदाकारी पक्ष अभिसमय में किसी संशोधन के लिये सहमत न हो जाएँ और उस स्थिति में यथा संशोधित अभिसमय इस करार की अवधि के दौरान लागू रहेगा।

#### अनुच्छेद - 20

#### प्रवर्तन में आना

1. इस करार का अनुबंध इस करार का भाग समझा जाएगा और जहाँ स्पष्ट रूप से अन्यथा न उल्लेख किया गया हो, करार के लिये सभी संदर्भ में अनुबंध के लिये संदर्भ भी शामिल होंगे।

2. यह करार उस तारीख के बाद दूसरे मास के प्रथम दिन से प्रवर्तन में आयेगा, जिस तारीख को संविदाकारी पक्ष एक-दूसरे को राजनयिक टिप्पणियों के माध्यम से यह सूचित करें कि उनकी अपनी-अपनी संवैधानिक प्रक्रियाओं के अंतर्गत इसे लागू करने की अपेक्षाएँ पूरी कर ली गई हैं।


:: 11 ::

अनुच्छेद - 21

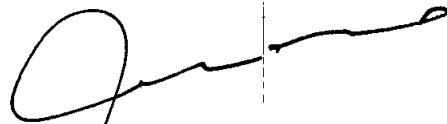
समाप्त करना

दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष किसी भी समय इस करार को समाप्त करने हेतु अपने निर्णय के बारे में दूसरे संविदाकारी पक्ष को नोटिस दे सकता है। ऐसा नोटिस साथ-साथ ही अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन की परिषद और संयुक्त राष्ट्र सचिवालय को भी भेजा जाएगा। यदि ऐसा नोटिस दिया जाता है तो दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा ऐसा नोटिस प्राप्त करने की तारीख से 12 मास के बाद यह करार समाप्त हो जाएगा, बशर्ते कि यह नोटिस सहमति द्वारा उक्त अवधि की समाप्ति से पूर्व ही वापस न ले लिया जाए। दूसरे संविदाकारी पक्ष से इसकी पावती की सूचना न मिलने की स्थिति में, अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा नोटिस प्राप्त होने की तारीख से चौदह दिन बाद प्राप्त किया गया मान लिया जाएगा।

दिनांक 26 अक्टूबर 1989 को नई दिल्ली में हिन्दी, जर्मन और अंग्रेजी भाषाओं में प्रत्येक दो प्रतियों में छः मूल पाठों में हस्ताक्षर किये गए जिनमें सभी पाठ समान रूप से प्रामाणिक हैं। इसके विवेचन में कोई मत-भेद होने की स्थिति में अंग्रेजी पाठ मान्य होगा।



शशि कान्त मिश्र  
सचिव, नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय  
कृते भारत सरकार



डा० क्रिस्टोफ कोर्नारो  
भारत में आस्ट्रिया के राजदूत  
कृते आस्ट्रिया संघीय सरकार

अनुभव

क- आस्ट्रिया संघीय सरकार द्वारा नामित विमान कम्पनी को निम्नलिखित मार्ग पर दोनो दिशाओ में अनुपूर्वित विमान सेवाओ का परिवहन करने का अधिकार होगा :

प्रस्थान के स्थान	आगमन के स्थान
आस्ट्रिया के स्थान	नई दिल्ली

ब- भारत सरकार द्वारा नामित विमान कम्पनी को निम्नलिखित मार्ग पर दोनो दिशाओ में अनुपूर्वित विमान सेवाओ का परिवहन करने का अधिकार होगा :

प्रस्थान के स्थान	आगमन के स्थान
भारत के स्थान	विधाना

दियनी : भयवर्ती स्थानों और परे के स्थानों तथा इन स्थानों के बिन्दु/बिन्दु स्थानों से यातायात अधिकारों का उपयोग करने के बारे में सहमत विवादकारी पक्षों के दोनो वैधानिक प्रतिकारियों द्वारा की गयी।

ABKOMMEN

ZWISCHEN DER

REGIERUNG VON INDIEN

UND DER

ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG

ÜBER LUFTVERKEHR

Die Regierung von Indien und die Österreichische Bundesregierung,  
In der Folge die "Vertragsparteien" genannt,

ALS Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unter-  
zeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt  
(in der Folge die "Konvention" genannt),

UND VOM Wunsche geleitet, ein Abkommen zum Zwecke der Errichtung eines  
Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten abzuschließen,

HABEN folgendes vereinbart:

Artikel 1  
Begriffsbestimmungen

Für die Anwendung dieses Abkommens, sofern der Zusammenhang nicht etwas anderes erfordert:

- a) bedeutet der Ausdruck "Vertragspartei" die Regierung von Indien auf der einen Seite und die Österreichische Bundesregierung auf der anderen Seite;
- b) bedeutet der Ausdruck "die Konvention" das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt und schließt jeden gemäß Artikel 90 dieser Konvention angenommenen Anhang sowie Änderungen des Anhangs oder der Konvention gemäß deren Artikel 90 und 94 ein, sofern diese für beide Vertragsparteien in Kraft getreten sind;
- c) bedeutet der Ausdruck "Luftfahrtbehörden" im Falle der Regierung von Indien den "Director General of Civil Aviation" (Generaldirektor für Zivilluftfahrt) und im Falle der Österreichischen Bundesregierung den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr oder jede andere Behörde, die zur Wahrnehmung der gegenwärtig von den genannten Behörden ausgeübten Funktionen gesetzlich befugt ist;
- d) bedeutet der Ausdruck "namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen" ein Fluglinienunternehmen, das gemäß Artikel 3 des vorliegenden Abkommens namhaft gemacht und zugelassen wurde;
- e) bedeutet der Ausdruck "Hoheitsgebiet" in bezug auf einen Staat die Landgebiete und angrenzenden Hoheitsgewässer, die unter der Souveränität dieses Staates stehen;
- f) bedeutet der Ausdruck "Fluglinie" jede planmäßige Luftverkehrsverbindung, die mit Luftfahrzeugen zur öffentlichen Beförderung von

Fluggästen, Post oder Fracht betrieben wird;

- g) bedeutet der Ausdruck "internationale Fluglinie" eine Fluglinie, die durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat führt;
- h) bedeutet der Ausdruck "Fluglinienunternehmen" jedes Luftverkehrsunternehmen, das eine internationale Fluglinie anbietet oder betreibt;
- i) bedeutet der Ausdruck "nichtgewerbliche Landung" eine Landung zu jedem anderen Zweck als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Fracht oder Post;
- j) bedeutet der Ausdruck "Beförderungskapazität":
  - i. in bezug auf ein Luftfahrzeug die diesem auf einer Flugstrecke oder einem Flugstreckenabschnitt zur Verfügung stehende Nutzlast;
  - ii. in bezug auf eine festgelegte Fluglinie die Beförderungskapazität des auf dieser Fluglinie eingesetzten Luftfahrzeuges, multipliziert mit der von diesem Luftfahrzeug innerhalb eines gegebenen Zeitraumes auf einer Flugstrecke oder einem Flugstreckenabschnitt betriebenen Frequenz.

## Artikel 2

### Gewährung von Verkehrsrechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die im vorliegenden Abkommen festgelegten Rechte für die Errichtung



von Fluglinien auf den im Anhang festgelegten Flugstrecken (in der Folge "die vereinbarten Fluglinien" und "die festgelegten Flugstrecken" genannt). Die vereinbarten Fluglinien können nach Erfüllung der Bestimmungen des Artikels 3 jederzeit aufgenommen werden.

2. Vorbehaltlich der Bestimmungen des vorliegenden Abkommens genießt das von jeder Vertragspartei namhaft gemachte Fluglinienunternehmen die folgenden Rechte:
  - a) das Recht, das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
  - b) das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Landungen zu nichtgewerblichen Zwecken durchzuführen; sowie
  - c) das Recht, beim Betrieb einer vereinbarten Fluglinie auf einer festgelegten Flugstrecke im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an dem Punkt, der im Anhang zu dem vorliegenden Abkommen für diese Flugstrecke festgelegt ist, Landungen durchzuführen, um Fluggäste, Fracht oder Post aufzunehmen oder abzusetzen.
3. Keine Bestimmung in Absatz 2 dieses Artikels ist dahingehend auszulegen, daß dem Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei das Recht eingeräumt wird, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Fracht oder Post aufzunehmen, die für einen anderen Punkt im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.
4. Die Gesetze, Verordnungen und sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei, die den Ein- oder Austritt in ihr oder aus ihrem Hoheitsgebiet von in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeugen oder betriebenen Fluglinien oder den Betrieb dieser Luftfahrzeuge oder Fluglinien innerhalb ihres Hoheitsgebietes regeln, sind auf die Luftfahrzeuge und vereinbarten Fluglinien des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens der anderen Vertragspartei anzuwenden.

Artikel 3

Namhaftmachung von Fluglinienunternehmen

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, in Übereinstimmung mit dem Anhang zu diesem Abkommen der anderen Vertragspartei ein Fluglinienunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien schriftlich namhaft zu machen.
2. Bei Erhalt der Namhaftmachung hat die Vertragspartei im Wege ihrer eigenen Luftfahrtbehörden und nach Maßgabe der Bestimmungen der Absätze 4 und 5 dieses Artikels dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen die entsprechende Betriebsbewilligung unverzüglich zu erteilen.
3. Jede Vertragschließende Partei hat das Recht, durch schriftliche Benachrichtigung der anderen Vertragspartei die Namhaftmachung eines solchen Fluglinienunternehmens zurückzuziehen und ein anderes namhaft zu machen.
4. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von dem Fluglinienunternehmen, das von der anderen Vertragspartei namhaft gemacht worden ist, verlangen, ihnen den Nachweis zu erbringen, daß es in der Lage ist, die Bedingungen der Gesetze und Vorschriften zu erfüllen, die von ihnen üblicherweise auf den Betrieb von Luftfahrtunternehmen und gewerblichem internationalen Luftverkehr angewendet werden.
5. Jede Vertragspartei hat das Recht, die Annahme der Namhaftmachung des Fluglinienunternehmens abzulehnen oder die Gewährung der in Artikel 2 Absatz 2 des vorliegenden Abkommens angeführten Rechte dem Fluglinienunternehmen zu versagen oder für die Ausübung dieser Rechte durch das Fluglinienunternehmen die von ihr als notwendig erachteten Bedingungen in all jenen Fällen aufzuerlegen, in denen ihr nicht nachgewiesen wird, daß ein substantieller Teil des

Eigentums und die effektive Kontrolle dieses Fluglinienunternehmens bei der anderen Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen liegen. Für die Zwecke dieses Absatzes bedeutet der Ausdruck "ein substantieller Teil des Eigentums und die effektive Kontrolle", daß dieses an dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen durch die Vertragspartei, die das Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat, oder ihre Angehörigen dann nicht besteht, wenn das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen seine Fluglinien gemäß diesem Abkommen durch Abschluß einer Vereinbarung mit dem Fluglinienunternehmen, mit der Regierung oder mit Staatsangehörigen eines anderen Staates betreibt, es sei denn, die Vertragspartei oder ihre Staatsangehörigen haben neben dem Mehrheitsanteil an dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen noch zusätzlich

- i. die effektive Kontrolle an der Leitung des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens sowie
  - ii. das Eigentum und die effektive Kontrolle über den Hauptteil der für den Betrieb der Fluglinien verwendeten Luftfahrzeugflotte und Ausrüstung.
6. Unter der Voraussetzung der Erfüllung der Bestimmungen der Artikel 10 und 12 kann das so namhaft gemachte und ermächtigte Fluglinienunternehmen jederzeit den Betrieb der vereinbarten Fluglinien aufnehmen.

#### Artikel 4

##### Widerruf oder Aussetzung der Betriebsbewilligung

Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung zu widerrufen oder solche angemessene Bedingungen aufzuerlegen, die von ihr als notwendig erachtet werden, falls ein namhaft

gemachtes Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei es unterläßt, die Gesetze und Vorschriften der ersteren Vertragspartei zu befolgen, oder falls, nach Ansicht der ersteren Vertragspartei, die Bedingungen nicht erfüllt werden, unter denen die Rechte gemäß dem vorliegenden Abkommen gewährt worden sind. Dies findet auch dann Anwendung, wenn die Bestimmungen des Artikel 3 Absatz 5 nicht befolgt werden. Eine solche Maßnahme darf erst nach Beratungen zwischen den Vertragsparteien gemäß Artikel 16 des vorliegenden Abkommens gesetzt werden, es sei denn, daß eine sofortige Aussetzung von Bewilligungen oder die Auferlegung von Bedingungen notwendig ist, um weitere Verstöße gegen Gesetze, Vorschriften oder Bestimmungen des vorliegenden Abkommens hintanzuhalten.

#### Artikel 5

##### Benutzungsentgelte

Die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung von Flughäfen und anderen Luftfahrteinrichtungen durch das Luftfahrzeug des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens der anderen Vertragspartei auferlegten Benutzungsentgelten dürfen nicht höher sein als die Benutzungsentgelte, die von dem Luftfahrzeug einer inländischen Fluglinie entrichtet werden, die gleichartige internationale Fluglinien betreibt.

#### Artikel 6

##### Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben

Bestände von Treibstoffen, Schmierölen, Ersatzteilen, der üblichen Ausrüstung und Bordvorräte, die eingeführt oder an Bord des Luftfahrzeuges des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens einer

Vertragspartei genommen worden sind, ausschließlich für den Verbrauch durch oder in diesem Luftfahrzeug bestimmt sind und beim Abflug vom letzten angeflogenen Flughafen im Hoheitsgebiet der letzteren Vertragspartei an Bord verbleiben, genießen hinsichtlich von Zöllen, Inspektionsgebühren oder ähnlichen Abgaben keine ungünstigere Behandlung als jene, die letztere Vertragspartei den inländischen Fluglinienunternehmen, welche planmäßige internationale Fluglinien betreiben, oder den meistbegünstigten Fluglinienunternehmen gewährt:

Allerdings ist keine Vertragspartei verpflichtet, dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei Befreiungen oder Ermäßigungen von Zöllen, Inspektionsgebühren oder ähnlichen Abgaben zu gewähren, sofern nicht diese andere Vertragspartei dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der ersteren Vertragspartei Befreiungen oder Ermäßigungen von solchen Abgaben gewährt.

#### Artikel 7

##### Gleiche Möglichkeiten

Das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei genießt in jeder Hinsicht in fairer und gleicher Weise Gelegenheit zur Beförderung von internationalem Verkehr zwischen den Hoheitsgebieten der beiden Vertragsparteien.

#### Artikel 8

##### Interessen der namhaft gemachten Fluglinienunternehmen

Beim Betrieb der vereinbarten Fluglinien durch das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei sind die Interessen des

namhaft gemachten Fluglinienunternehmens der anderen Vertragspartei zu berücksichtigen, um die Fluglinien, die letztere auf derselben Flugstrecke betreibt, nicht ungebührlich zu beeinträchtigen.

Artikel 9

Vertretung, Ausstellung von Beförderungsdokumenten  
und Verkaufsförderung

Vorbehaltlich der Gesetze und Vorschriften der anderen Vertragspartei hat das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei die gleiche Möglichkeit,

- a) technisches und kaufmännisches Personal zu beschäftigen,
- b) Büros einzurichten und zu betreiben,
- c) alle Beförderungsdokumente auszustellen; und
- d) im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Werbung und Verkaufsförderung für die Erfordernisse des betreffenden namhaft gemachten Fluglinienunternehmens zu betreiben.

Artikel 10

Beförderungskapazität

1. Die bereitzustellende Beförderungskapazität und die Frequenz der zu betreibenden Fluglinien werden zwischen den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen gemäß den in Artikel 7 und 8 festgelegten Grundsätzen und gemäß den Bestimmungen dieses Artikels vereinbart.

2. Die so vereinbarten Flugpläne sind den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien mindestens dreißig (30) Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihrer Einführung zur Genehmigung vorzulegen. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden herabgesetzt werden.
3. Jede Zunahme der bereitzustellenden Beförderungskapazität und/oder der Frequenz der von dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei zu betreibenden Fluglinien wird in erster Linie zwischen den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen vereinbart und unterliegt der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden unter Zugrundelegung der geschätzten Verkehrsnachfrage zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien. Bis zum Abschluß einer solchen Vereinbarung oder Regelung bleiben die bereits in Kraft stehenden Ansprüche hinsichtlich Kapazität und Frequenz maßgebend.
4. Können sich die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Vertragsparteien über eine Angelegenheit nicht einigen, so werden sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, eine Einigung darüber zu erzielen.
5. Vereinbarungen über die bereitzustellende Beförderungskapazität und die Frequenz der zu betreibenden Fluglinien im Sinne des Absatzes 1 dieses Artikels werden durch Briefwechsel festgelegt. Jede Zunahme der gemäß Absatz 3 dieses Artikels festgelegten Frequenz wird von den Luftfahrtbehörden einvernehmlich festgelegt.

#### Artikel 11

##### Beistellung von Betriebsinformation

Jede Vertragspartei veranlaßt, daß ihr namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei vor

Aufnahme der vereinbarten Fluglinien die Art der Fluglinie, die einzusetzende Luftfahrzeugtype, die Flug- und Tarifpläne und alle anderen relevanten Informationen über den Betrieb der vereinbarten Fluglinien so lange im voraus, als dies tunlich ist, zur Kenntnis bringt, einschließlich solcher Informationen, die verlangt werden können, um den Luftfahrtbehörden nachzuweisen, daß die Bestimmungen dieses Abkommens ordnungsgemäß befolgt werden. Die Bestimmungen dieses Artikels finden in gleicher Weise auf alle Änderungen bezüglich der vereinbarten Fluglinien Anwendung.

#### Artikel 12

##### Beistellung von Statistiken

Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei übermitteln den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei Statistiken über das in jedem Monat auf ihren Fluglinien zu oder von dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei beförderte Verkehrsaufkommen unter Angabe der Ursprungs- und Bestimmungsländer sowie der Ein- und Austrittspunkte dieses Verkehrs. Diese Statistiken werden so bald wie möglich übersandt.

#### Artikel 13

##### Tarife

1. Für die Zwecke der folgenden Absätze bedeutet der Begriff "Tarife" die für die Beförderung von Fluggästen und Fracht zu zahlenden Preise sowie die Bedingungen, unter denen diese Preise Anwendung finden, einschließlich der Preise und Bedingungen für Vermittlung



und andere Hilfsdienste, jedoch nicht Vergütungen und Bedingungen für die Beförderung von Post.

2. Die von dem Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei für die Beförderung in das oder aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einzuhebenden Tarife sind unter gebührender Berücksichtigung aller maßgeblichen Faktoren, einschließlich der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns und der Tarife anderer Fluglinienunternehmen, in angemessener Höhe zu erstellen.
3. Die in Absatz 2 dieses Artikels genannten Tarife sind, wenn möglich, zwischen den beteiligten namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der beiden Vertragsparteien zu vereinbaren; eine solche Vereinbarung ist, wenn immer möglich, durch die Anwendung der Verfahren des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) für die Ausarbeitung von Tarifen zu treffen.
4. Die auf diese Weise vereinbarten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien spätestens neunzig (90) Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihrer Einführung zur Genehmigung vorzulegen. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden herabgesetzt werden.
5. Die Genehmigung kann ausdrücklich erfolgen. Hat keine der Luftfahrtbehörden ihre Ablehnung innerhalb von dreißig (30) Tagen vom Zeitpunkt der Vorlage gemäß Absatz 4 dieses Artikels zum Ausdruck gebracht, so gelten diese Tarife als genehmigt. Wird die Frist zur Vorlage, wie im Absatz 4 vorgesehen, herabgesetzt, können die Luftfahrtbehörden vereinbaren, daß die Frist, innerhalb der eine Ablehnung bekanntgegeben werden muß, weniger als dreißig (30) Tage beträgt.
6. Kann über einen Tarif eine Einigung gemäß Absatz 3 dieses Artikels nicht erzielt werden oder gibt eine Luftfahrtbehörde der anderen

Luftfahrtbehörde während der gemäß Absatz 5 dieses Artikels vorgesehenen Frist bekannt, daß sie einen gemäß den Bestimmungen des Absatzes 3 vereinbarten Tarif ablehnt, so werden sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien bemühen, den Tarif in gegenseitigem Einvernehmen festzusetzen.

7. Können sich die Luftfahrtbehörden über einen ihnen gemäß Absatz 4 dieses Artikels vorgelegten Tarif oder über die Festsetzung eines Tarifs gemäß Absatz 6 dieses Artikels nicht einigen, so wird die Meinungsverschiedenheit gemäß den Bestimmungen des Artikel 18 dieses Abkommens beigelegt.
8. Ein gemäß den Bestimmungen dieses Artikels erstellter Tarif bleibt in Kraft, bis ein neuer Tarif erstellt worden ist. Nichtsdestoweniger darf jedoch ein Tarif kraft dieses Absatzes nicht mehr als zwölf (12) Monate über den Zeitpunkt hinaus verlängert werden, an dem er andernfalls abgelaufen wäre.

#### Artikel 14

##### Überweisung von Einnahmen

1. Jede Vertragspartei gewährt dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, den im Hoheitsgebiet der ersteren Vertragspartei erzielten Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben an ihren Hauptsitz zu überweisen. Diese Überweisungen erfolgen jedenfalls in frei konvertierbarer Währung zum offiziellen Wechselkurs und vorbehaltlich der und gemäß den Devisenbestimmungen jener Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der Ertrag entstanden ist.

2. Bestehen besondere Vereinbarungen zwischen den beiden Vertragsschließenden Parteien über den Ausgleich von Zahlungen, so finden auf die Überweisung von Geldern gemäß Absatz 1 dieses Artikels die Bestimmungen dieser Vereinbarungen Anwendung.

#### Artikel 15

#### Sicherheit der Zivilluftfahrt

1. Im Einklang mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien, daß ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, einen integralen Bestandteil dieses Abkommens bildet. Ohne die Allgemeinheit ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten zu beschränken, handeln die Vertragsparteien in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des am 14. September 1963 in Tokio unterzeichneten Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, des am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen und des am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt.
2. Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede notwendige Hilfe, um Handlungen der widerrechtlichen Inbesitznahme von Zivilluftfahrzeugen und sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, von deren Fluggästen und Besatzungsmitgliedern, von Flughäfen und Luftfahrteinrichtungen sowie jede sonstige Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation festgelegten und als Anhänge zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt bezeichneten Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt, sofern solche Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie tragen dafür Sorge, daß die Betreiber von Luftfahrzeugen, die bei ihnen registriert sind oder den Hauptgeschäftssitz oder ständigen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet haben, sowie die Flughafenhalter in ihrem Hoheitsgebiet in Übereinstimmung mit diesen Sicherheitsbestimmungen handeln.
4. Beide Vertragsparteien kommen überein, daß solche Betreiber von Luftfahrzeugen angehalten werden können, die von der anderen Vertragspartei gefordert, in Absatz 3 dieses Artikels genannten Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt für die Einreise in das, die Ausreise aus dem und das Verweilen in dem Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei zu befolgen. Beide Vertragsparteien tragen dafür Sorge, daß in ihrem Hoheitsgebiet geeignete Maßnahmen effektiv angewandt werden, um das Luftfahrzeug zu schützen und die Fluggäste, die Besatzungsmitglieder, die von ihnen mitgeführten Gegenstände, das Gepäck, die Fracht und die Vorräte an Bord sowohl vor dem Einsteigen und Beladen als auch währenddessen einer Kontrolle zu unterziehen. Jede der Vertragsparteien hat weiters jedwede Aufforderung der anderen Vertragspartei zur Ergreifung angemessener Sondermaßnahmen zum Schutz vor einer ganz bestimmten Bedrohung wohlwollend zu berücksichtigen.
5. Kommt es zu einem Zwischenfall widerrechtlicher Inbesitznahme von Zivilluftfahrzeugen oder sonstiger widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, von Flughäfen oder Luftfahrteinrichtungen oder droht ein derartiger Zwischenfall, so gewähren die Vertragsparteien einander Hilfe durch erleichterten Informationsfluß und sonstige geeignete Maßnahmen zur schnellen und sicheren Beendigung eines derartigen Zwischenfalls oder der Gefahr eines solchen.

Artikel 16

Beratung

Im Geiste enger Zusammenarbeit werden die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien regelmäßig ihre Ansichten über die Anwendung und Auslegung des vorliegenden Abkommens austauschen.

Artikel 17

Änderung

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit um Beratungen ersuchen, um Änderungen zu diesem Abkommen einzuleiten. Weiters können Beratungen über Fragen betreffend die Auslegung und Anwendung dieses Abkommens verlangt werden, wenn eine der Vertragsparteien der Ansicht ist, daß ein Meinungs-austausch im Rahmen des Artikel 16 erfolglos geblieben ist. Diese Beratungen haben innerhalb eines Zeitraumes von sechzig (60) Tagen vom Zeitpunkt des Ersuchens zu beginnen. Jede Änderung dieses Abkommens als Ergebnis dieser Beratungen tritt nach Erfüllung der jeweiligen verfassungsmäßigen Erfordernisse und Bestätigung durch Briefwechsel in Kraft.
2. Änderungen hinsichtlich der im Anhang festgelegten Flugstrecken können durch direkte Vereinbarung zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsparteien erfolgen und werden durch diplomatischen Notenwechsel bestätigt.

Artikel 18

Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

Bei einer Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens werden sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, diese auf dem Verhandlungswege beizulegen; im Falle des Scheiterns wird die Meinungsverschiedenheit den Vertragsparteien zur Beilegung überwiesen.

Artikel 19

Anwendbarkeit der Konvention von Chicago

Die Bestimmungen der Konvention bleiben in ihrer gegenwärtigen Fassung zwischen den Vertragsparteien für die Dauer dieses Abkommens in dem Umfang in Kraft, in dem sie auf die gemäß diesem Abkommen errichteten Fluglinien anwendbar sind, und gelten als integraler Bestandteil dieses Abkommens, es sei denn, daß beide Vertragsparteien einen Änderungsantrag zur Konvention ratifizieren, welcher ordnungsgemäß in Kraft getreten ist; in diesem Fall bleibt die Konvention für die Dauer dieses Abkommens in der so geänderten Fassung in Kraft.

Artikel 20

Inkrafttreten

1. Der Anhang zu diesem Abkommen gilt als Bestandteil des Abkommens und alle Verweise auf das Abkommen schließen auch solche auf den Anhang ein, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes vorgesehen ist.

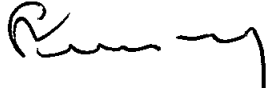
2. Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die beiden Vertragsparteien einander in einem diplomatischen Notenwechsel bekanntgegeben haben, daß die Erfordernisse für sein Inkrafttreten nach ihren jeweiligen verfassungsrechtlichen Verfahren erfüllt worden sind.

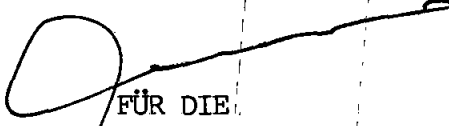
Artikel 21

Beendigung

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihren Wunsch bekanntgeben, dieses Abkommen zu kündigen. Eine solche Benachrichtigung ist gleichzeitig dem Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und dem Sekretariat der Vereinten Nationen zur Kenntnis zu bringen. Ist eine solche Benachrichtigung erfolgt, tritt dieses Abkommen zwölf Monate nach dem Zeitpunkt des Erhaltes der Kündigung durch die andere Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieses Zeitraumes einvernehmlich zurückgezogen wird. Wenn keine Empfangsbestätigung durch die andere Vertragspartei erfolgt, gilt die Kündigung als vierzehn (14) Tage nach Erhalt durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation eingegangen.

GESCHEHEN in New Delhi am 26. Okt. ..1989 in sechs Urschriften, jeweils zwei davon in Hindi, Deutsch und Englisch, wobei alle Texte gleichermaßen authentisch sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich der Auslegung ist der englische Text maßgebend.

  
FÜR DIE  
REGIERUNG VON INDIEN:

  
FÜR DIE  
ÖSTERREICHISCHE BUNDESREGIERUNG:

A N H A N G

A. Das von der Regierung von Indien namhaft gemachte Fluglinienunternehmen ist berechtigt, auf den folgenden Flugstrecken Fluglinien in beiden Richtungen zu betreiben:

Abflugpunkte:

Ankunftspunkte:

---

Punkte in Indien

Wien

---

B. Das von der Österreichischen Bundesregierung namhaft gemachte Fluglinienunternehmen ist berechtigt, auf den folgenden Flugstrecken Fluglinien in beiden Richtungen zu betreiben:

Abflugpunkte:

Ankunftspunkte:

---

Punkte in Österreich

New Delhi

---

Anmerkung: Zwischenpunkte und Punkte darüber hinaus sowie die Ausübung von Verkehrsrechten zu bzw. von diesen Punkten werden von den beiden Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart.



AGREEMENT BETWEEN THE  
GOVERNMENT OF INDIA  
AND THE  
AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT  
RELATING TO AIR SERVICES

The Government of India and the Austrian Federal Government,  
Hereinafter described as the "Contracting Parties",

BEING parties to the Convention on International Civil Aviation (hereinafter referred to as the "Convention") opened for signature at Chicago on the 7th December, 1944,

AND DESIRING to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between their respective territories,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE - 1

Definitions

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

- (a) the term "Contracting Party" means the Austrian Federal Government on the one hand and the Government of India on the other;
- (b) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annex or Convention under Articles 90 and 94 thereof insofar as these have become effective for both Contracting Parties;
- (c) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Austrian Federal Government, the Federal Minister for Public Economy and Transport and, in the case of the Government of India, the Director General of Civil Aviation, or any other authority legally empowered to perform the functions exercised now by the said authorities;
- (d) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of the present Agreement;

- (e) the term "territory" in relation to a state means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that State;
- (f) the term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo;
- (g) the term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State;
- (h) the term "airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service;
- (i) the term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail;
- (j) the term "capacity" means:
  - I) in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route;
  - II) in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route.

## ARTICLE - 2

### Grant of Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in the Annex thereto (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes"). The agreed services may be inaugurated at any time after the provisions of Article 3 have been complied with.
2. Subject to the provisions of the present 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, to make stops in the territory of the other Contracting Party at the point specified for that route in the Annex to the present Agreement, for the purpose of embarking or disembarking traffic in passengers, cargo or mail.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the 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.

4. The laws, regulations and instructions of one Contracting Party, relating to entry into or departure from its territory, of aircraft or air services operated in international air navigation or to the operation of such aircraft or air services while within its territory shall apply to aircraft and agreed services of the designated airline of the other Contracting Party.

### ARTICLE - 3

#### Designation of Airlines

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 in accordance with the Annex to this Agreement.
2. On receipt of the designation, the Contracting Party shall, through its own aeronautical authorities and subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of this Article, without delay grant to the designated airline the appropriate operating authorization.
3. Each Contracting Party shall have the right, by written notification to the other Contracting Party, to withdraw the designation of any such airline and to designate another one.
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 by them to the operation of air carriers and of international commercial air services.

5. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of the airline or to withhold the grant to the airline of the rights specified in paragraph 2 of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those rights in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the other Contracting Party or its nationals. For the purpose of this paragraph, the expression "substantial ownership and effective control" means that in any case where the designated airline operates its services under this Agreement by entering into any agreement with the airline of any other country or the Government or nationals of any other country, the Contracting Party designating the airline or its nationals shall not be deemed to have substantial ownership and effective control of the designated airline, unless the Contracting Party or its nationals, in addition to the ownership of the major part of the assets of the designated airline, have also

- (i) effective control in the management of the designated airline, and
- (ii) ownership and effective control of the major part of the fleet of aircraft and equipment used in the operation of the services.

6. The airline so designated and authorized may begin to operate the agreed services at any time provided that the provisions of Articles 10 and 12 have been complied with.

#### ARTICLE - 4

##### Revocation or Suspension of Operating Authorization

Each Contracting Party reserves the right to itself to revoke the operating authorization or to impose such appropriate conditions as it may deem necessary in case of failure by a designated airline of the other Contracting Party to comply with the laws and regulations of the former Contracting Party, or in case, in the judgement of the former Contracting Party, there is a failure to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with the present Agreement. This shall also apply if the provisions of paragraph 5 of Article 3 are not complied with. Such action shall be taken only after consultation between the Contracting Parties in accordance with Article 16 of the present Agreement unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringement of laws, regulations or provisions of the present Agreement.

ARTICLE - 5

Charges

The charges imposed in the territory of one Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those paid by the aircraft of a national airline engaged in similar international air services.

ARTICLE - 6

Exemption from Customs and other Duties

Supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into or taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party and intended solely for use by or in such aircraft and remaining on board on departure from the last airport of call in the territory of the second Contracting Party shall be accorded, with respect to customs duty, inspection fees or similar charges, treatment not less favourable than that granted by the second Contracting Party to the national airlines operating scheduled international air services or to the airlines of the most favoured nation:

Provided that neither Contracting Party shall be obliged to grant to the designated airline of the other Contracting Party exemption or remission of customs duty, inspection fees or similar charges unless such other Contracting Party grants exemption or remission of such charges to the designated airline of the first Contracting Party.

ARTICLE - 7

Equal Opportunity

The designated airline of each Contracting Party shall, in all respects, enjoy fair and equal opportunity for the carriage of international traffic between the territories of the two Contracting Parties.

**ARTICLE - 8**

**Interest of Designated Airlines**

In the operation by the designated airline of either Contracting Party of the agreed air services, the interest of the designated airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to effect unduly the services which the latter provides on the same route.

**ARTICLE - 9**

**Representation, Ticketing and Sales Promotion**

Subject to the laws and regulations of the other Contracting Party, the designated airline of each Contracting Party shall have an equal opportunity to:

- (a) employ technical and commercial personnel;
- (b) establish and operate offices;
- (c) issue all documents of carriage; and
- (d) advertise and promote sales in the territory of the other Contracting Party, for the requirements of the concerned designated airline.

**ARTICLE - 10**

**Capacity**

1. The capacity to be provided and the frequency of services to be operated shall be agreed between the designated airlines in accordance with the principles laid down in Articles 7 and 8 and the provisions of this Article.
2. The schedules so agreed upon shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.
3. Any increase in the capacity to be provided and/or frequency of services to be operated by the designated airline of either Contracting Party shall be agreed in the first instance between the designated airlines and shall be subject to the approval of the aeronautical authorities on the basis of the estimated requirements of traffic between the territories of the Contracting Parties. Pending such agreement or settlement, the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.

4. If the designated airlines of the Contracting Parties fail to agree on any matter the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement thereon.

5. The capacity to be provided and the frequency of services to be operated in terms of paragraph 1 of this Article, as agreed shall be specified in an exchange of letters. Any increase in the frequency so specified pursuant to paragraph 3 of this Article shall be specified jointly by the aeronautical authorities.

#### ARTICLE - 11

##### Provision of Operating Information

Each Contracting Party shall cause its designated airline to communicate to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, prior to the inauguration of the agreed services, the type of service, the type of aircraft to be used, the flight schedules, tariff schedules, and all other relevant information concerning the operation of the agreed services including such information as may be required to satisfy the aeronautical authorities that the requirements of this Agreement are being duly observed. The requirements of this Article shall likewise apply to any changes concerning the agreed services.

#### ARTICLE - 12

##### Provision of Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried during each month on its air services to or from the territory of the other Contracting Party showing the countries of origin and destination and the points of embarkation and disembarkation of such traffic. Such statistics shall be furnished as early as possible.

ARTICLE - 13

Tariffs

1. For the purpose of the following paragraphs, the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers 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 airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable level, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.
3. The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.
4. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least ninety (90) 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 has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph (4) of this Article, these 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 a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (3) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (5) of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (3) the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine 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 determination of any tariff under paragraph (6) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 18 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, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it otherwise would have expired.

#### ARTICLE - 14

##### 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, however, shall be made in freely convertible currency at the official rate of exchange and subject to and in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

2. 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 - 15

##### Aviation Security

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

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting 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 - 16

##### 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 the present agreement.

**ARTICLE - 17**

**Modification**

1. Consultations may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of initiating any amendments to this Agreement. Consultations may also be required on matters concerning the interpretation and application of this Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of Article 16 has been without success. Such consultations shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Any modification of this Agreement as a result of such consultations shall come into effect after the respective constitutional requirements have been fulfilled and when it has been confirmed by an exchange of letters.

2. Modifications to the routes specified in the Annex may be made by direct agreement between the competent authorities of the Contracting Parties and shall be confirmed by an exchange of notes through diplomatic channels.

**ARTICLE - 18**

**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 - 19**

**Applicability of Chicago Convention**

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

**ARTICLE - 20**

**Entry into Force**

1. The Annex to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex, except where otherwise expressly provided.
2. This Agreement shall enter into force on the first day of the second month, following the date on which the two Contracting Parties have notified each other in an exchange of diplomatic notes that the requirements for its entry into force under their respective constitutional procedures have been fulfilled.

**ARTICLE - 21**

**Termination**

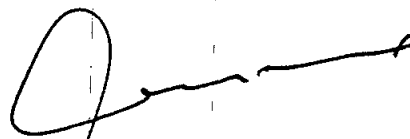
Either Contracting Party may, at any time, give written notice to the other Contracting Party of its desire to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the Council of the International Civil Aviation Organisation and the Secretariat of the United Nations. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

DONE at New Delhi, this twenty sixth day of October 1989 in six Originals, two each in the Hindi, German and English language, all the texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.



**(S.K. MISRA)**  
Secretary  
Ministry of Civil Aviation  
and Tourism  
For Government of India



**(DR. CHRISTOPH CORNARO)**  
Ambassador of Austria to India  
For Austrian Federal Government

ANNEX

- A. The airline designated by the Austrian Federal Government shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on the following routes:

Points of Departure	Points of arrival
Points in Austria	New Delhi

- B. The airline designated by the Government of India shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on the following routes:

Points of Departure	Points of arrival
Points in India	Vienna

**Note:** Intermediate points and points beyond and the exercise of traffic rights to/from these points shall be agreed upon by the two aeronautical authorities of the Contracting Parties.