

Air Services Agreement

between

The Government of the Republic of India

and

**The Government of the
Federative Republic Of Brazil**

The Government of the Republic of India and the Government of the Federative Republic Of Brazil (hereinafter referred to as the "Parties");

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

Desiring to promote international air services between their respective territories;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines; and

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

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

- a) "aeronautical authority" means, in the case of Brazil, the civil aviation authority represented by the National Civil Aviation Agency (ANAC); in the case of India the Director General of Civil Aviation, Government of India; or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions exercised by the said authorities;
- b) "Agreement" means this Agreement, any annex to it, and any amendments thereto;
- c) "capacity" means the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;
- d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94, insofar as such Annexes and amendments have become effective for both Parties;
- e) "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
- f) "price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo, excluding mail, in air transportation, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- g) "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- h) "user charges" means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo; and

- i) "air service", "international air service", "airline", and "stop for non-traffic purposes", have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention.

ARTICLE 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedule jointly agreed upon by the aeronautical authorities of both Parties.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Party shall enjoy the following rights:
 - a) to fly without landing across the territory of the other Party;
 - b) to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purposes;
 - c) to make stops at the point(s) on the route(s) specified in the Route Schedule jointly agreed upon by the aeronautical authorities of both Parties for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo or mail separately or in combination; and
 - d) other rights specified in this Agreement
3. The airlines of each Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2 a) and b) of this Article.
4. Nothing in paragraph 2 shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the territory of the other Party.

ARTICLE 3

Designation and Authorisation of Airlines

1. Each Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and transmitted to the other Party through diplomatic channels and shall identify whether the airline is authorised to conduct the type of air services specified in the Annex.

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

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

ARTICLE 4

Revocation or Suspension of Operating Authorisation

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

- (a) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party or its nationals;
- (b) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Applications of Laws) of this Agreement; or

(c) the other Party is not maintaining and administering the standards set out in Article 7 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with clauses (b) and (c) of paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation of an airline of the other Party in accordance with the provisions of Article 8 (Aviation Security).

ARTICLE 5

Application of Laws

1. The laws and regulations of one Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the airlines of the other Party.
2. The laws and regulations of one Party relating to the entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew and cargo including mail such as those regarding immigration, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the airline of the other Party while they are within the said territory.
3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air transportation, in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.
4. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 6

Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.
2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization (ICAO), the other Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.
3. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognize for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Party.

ARTICLE 7

Safety

1. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained in respect of an airline designated by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft and operation of the designated airline(s). Such consultations shall take place within 30 days of the request or any longer period as may be agreed between the Parties.
2. If, following such consultations, one Party finds that safety standards in the areas referred to in paragraph (1) that meet the standards established at that time in accordance with the Convention are not effectively maintained and administered in respect of airline(s) designated by the other Party, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action.

3. Each party reserves the right to suspend or limit the operating authorization of an airline(s) designated by the other Party in the event the other Party does not take appropriate corrective action within 30 days.

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 8

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 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, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.
2. The 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 Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who are established in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

4. Each 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 Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline or airlines designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time.

ARTICLE 9

User Charges

1. Neither Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Party user charges higher than those imposed on all airlines operating and its own airlines operating similar international services.
2. User charges imposed on the designated airline(s) of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities of providing the appropriate airport, environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authority and airlines using the service and facilities provided, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Party shall further encourage its competent charging authority and such users to exchange appropriate information concerning user charges.
4. Neither party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 20 (Settlement of Disputes), to be in breach of a provision of this Article, if:
 - (a) it has undertaken a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable time; and
 - (b) following such a review, it has taken all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

ARTICLE 10

Customs Duties

1. Each Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges, not based on the cost of services provided on arrival, on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items such as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Party operating the agreed services.
2. The exemptions granted by this article shall apply to the items referred to in paragraph 1:
 - a) introduced into the territory of the Party by or on behalf of the designated airline of the other Party;

b) retained on board aircraft of the designated airline of one Party upon arrival in or leaving the territory of the other Party; or

c) taken on board aircraft of the designated airline of one Party in the territory of the other Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline of either Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that territory. 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.

ARTICLE 11

Capacity

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

2. If applicable, any increase in the capacity to be provided and the frequency of services to be operated by the designated airlines of each Party shall be subject to agreement between both Parties. Pending such an agreement or settlement, the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.

3. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of each Party shall be entitled to operate any number of all-cargo services between each other's territory with any type of aircraft with full 3rd, 4th and 5th freedom traffic rights regardless of the points specified in the Route Schedule. Such all-cargo services may also be operated under co-operative marketing arrangements

such as code sharing, blocked space, etc. with any other airline(s), including airlines of third countries.

ARTICLE 12

Co-operative Marketing Arrangements

1. The designated airline(s) of each Party may enter into co-operative marketing arrangements, such as code-share, block space or any other joint venture arrangement, with –

- (a) the designated airline(s) of the same Party; or
- (b) the designated airline(s) of the other Party; or
- (c) the designated airline(s) of a third country.

2. The operating airline(s) involved in the co-operative marketing arrangements shall hold the underlying traffic rights including the route rights and the capacity entitlements and meet the requirements normally applied to such arrangements.

3. All marketing airline(s) involved in the co-operating arrangements shall hold the underlying route rights and meet the requirements normally applied to such arrangements.

4. The total capacity operated by the air services performed under such arrangements shall be counted only against the capacity entitlement of the Party designating the operating airline(s). The capacity offered by the marketing airline(s) on such services shall not be counted against the capacity entitlement of the Party designating that airline.

5. The designated airline(s) of either side shall be allowed to transfer traffic (i.e. starburst) between aircraft involved in the code-share operations without restriction as to number, size and type of aircraft.

6. In addition to the operating airline(s), the aeronautical authorities of each side may require the marketing airline(s) to file schedules for approval and also provide any other documents before commencement of air services under the co-operative marketing arrangements.

7. When holding out services for sale under such arrangements, the concerned airline or its agent shall make it clear to the purchaser at the point of

sale as to which airline shall be the operating airline on each sector of the service and with which airline(s) the purchaser is entering into a contractual relationship.

8. Before providing code sharing services, the code sharing partners shall agree as to which party shall be responsible for security, safety, facilitation, liability and other consumer related matters. Such an agreement shall be filed with the aeronautical authorities of both Parties before implementation of the code-share arrangements.

ARTICLE 13

Pricing

1. Prices charged for air services operated under this Agreement may be freely established and shall not be subject to approval.
2. Each Party may require notification to or filing with the authorities by the designated airlines of prices for transportation to and from its territory.
3. Notwithstanding the foregoing, each Party may notify the other Party to:
 - (a) prevent tariffs whose application constitutes anti-competitive behavior which to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a route;
 - (b) protect consumers from tariffs that are excessive or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - (c) protect airlines from tariffs that are predatory or artificially low.
4. For the purposes set out in paragraph (3) of this Article, the Parties may require the designated airlines of the other Party to provide information relating to the establishment of the tariffs.
5. If one Party believes that the tariff charged by designated airline(s) of the other Party is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (3) of this Article, it may notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible and request consultations which shall be held not later than 30 days after receipt of the request. If the Parties reach an agreement with respect to the tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect.

ARTICLE 14

Competition

1. The Parties shall inform each other about their competition laws, policies and practices or changes thereto, and any particular objectives thereof, which could affect the operation of air transport services under this agreement and shall identify the authorities responsible for their implementation.
2. The Parties shall notify each other whenever they consider that there may be incompatibility between the application of their competition laws, policies and practices and the matters related to the operation of this Agreement.

ARTICLE 15

Currency Conversion and Remittance of Earnings

1. Each Party shall permit airline(s) of the other Party to convert and transmit abroad, on demand, all local revenues from the sale of air transport services and associated activities directly linked to air transport in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted promptly at the rate of exchange applicable as of the date of the request for conversion and remittance.
2. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in conformity with the applicable laws and regulations and are not subject to any administrative or exchange charges except those normally made by banks for the carrying out of such conversion and remittance.
3. The provisions of this Article do not exempt the airlines of both Parties of the duties, taxes and contributions they are subject to.
4. If there is a special agreement between the Parties to avoid double taxation, or a special agreement which regulates transferring of funds between the Parties, such agreements shall prevail.

ARTICLE 16

Commercial Activities

1. Each Party shall accord airlines of the other Party the right to sell and market international air services in its territory directly or through agents or other intermediaries of the airline's choice, including the right to establish offices, both on-line and off-line.
2. Each airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, subject to its national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries, and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted by that airline.
3. The designated airline or airlines of one Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.
4. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Party and authorized to perform such services for other airlines.
5. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Party, and consistent with such laws and regulations:
 - a) each Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 3 of this Article; and
 - b) both Parties shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

ARTICLE 17

Statistics

Each Party shall provide or cause its designated airline or airlines to provide the aeronautical authorities of the other Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services operated by the designated airline(s) of the first Party.

ARTICLE 18

Approval of Schedules

1. The designated airline of each Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Party at least 30 (thirty) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.
2. For supplementary flights which the designated airline of one Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Party. Such requests shall usually be submitted at least 15 (fifteen) days prior to the operation of such flights.
3. If because of special and unusual circumstances, a designated airline of one Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Parties.
4. The designated airlines of one Party shall have the right to use airways, airports and other facilities provided by the other Party on a non-discriminatory basis.

ARTICLE 19

Consultations

1. Either Party may, at any time, request consultations on the interpretation, application, implementation, or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.
2. Such consultations, which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of 60 (sixty) days from the date the other Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Parties.

ARTICLE 20

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Parties shall in the first place endeavour to settle it by consultations between the Parties.
2. If Parties fail to resolve the dispute by negotiations, it shall be settled through diplomatic channels.
3. Any dispute arising under this Agreement that is not resolved by the procedure stated in para 1 and 2 above, may be referred, by agreement of the Parties, to some person or body for decision. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.
4. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:-
 - (a) Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

- (b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with clause (a) of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the senior most Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. In the event that either the President or the senior most qualified Vice President appoints the third arbitrator under this Paragraph, that third arbitrator shall not be a national of either of the Parties.

5. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own rules of procedure. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

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

7. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

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

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

10. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedure set out in clause (b) of paragraph (4) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

ARTICLE 21

Amendments

Any amendment to this Agreement agreed to by the Parties in accordance with Article 19 (Consultations), shall come into effect on a date to be determined by an exchange of diplomatic notes, indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Parties.

ARTICLE 22

Multilateral Agreements

If a multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of that multilateral agreement.

ARTICLE 23

Intermodal Services

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

ARTICLE 24

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to ICAO. This Agreement shall terminate at midnight, local time of the notified Party immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by ICAO.

ARTICLE 25

Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered upon its signature with ICAO by the Party in which territory this Agreement was signed, or as agreed by the Parties.

ARTICLE 26

Entry into Force

This Agreement will enter into force on the date of the receipt of the second diplomatic note indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Parties.

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

Done at New Delhi this 8th day of March, 2011, in duplicate in Portuguese and Hindi (and in English), all texts being authentic. In case of any divergence of interpretation of the Portuguese and Hindi texts, the English text shall prevail.

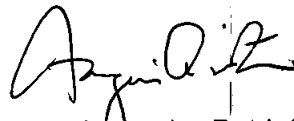


For the Government of the
Republic of India



(Vayalar Ravi)

For the Government of the
Federative Republic of Brazil



(Antonio Aguiar Patriota)

भारत गणराज्य की सरकार

तथा

ब्राजील गणराज्य की सरकार

के बीच

विमान सेवा करार

गुप्त

निम्न प्रकार से सहमत हुई है :-

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

इच्छा से;

एयरलाइनों के बीच प्रतिस्पर्धा के आधार पर अन्तरराष्ट्रीय विमानन प्रणाली प्रोत्साहित करने की

अपने संबंधित राज्य क्षेत्रों के बीच अन्तरराष्ट्रीय विमान सेवाओं के संवर्धन के इच्छुक होते हुए;

अभिसमय के संबंधित पक्ष होने के नाते;

7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किए गए अन्तरराष्ट्रीय नागर विमानन

संवर्धित किया गया है।

भारत गणराज्य की सरकार तथा ब्राजील की सरकार, जिन्हें (एतदपश्चात् पक्ष के रूप में

प्रकार के लिए, दर अथवा प्रभार की उपलब्धता को भी शामिल करती है।
 सेवा प्रमाण के लिए किसी किराया, दर अथवा प्रभार से है तथा वे शर्तें भी हैं जो इस
 को छोड़कर, एयरलाइनों जिसमें उनके एंजिन भी शामिल हैं द्वारा वर्णित जाने वाले विमान
 “मूल्य” पद का अभिप्राय यात्रियों और उनके सामान के वहन और/अथवा कार्गो, डाक

(घ)

अनुच्छेद 3 के अन्वय नगमित और प्राधिकृत किया गया है।
 “नगमित एयरलाइन” पद का अभिप्राय ऐसी एयरलाइन से है जिसे इस प्रकार के

(ङ)

शामिल है, जहां तक वे अनुबंध तथा संशोधन दोनों पक्षों के लिए प्रभावी हो गए हैं।
 अथवा 90 के अन्तगत उक्त अनुबंधों अथवा अभिसमय में किया गया कोई भी संशोधन
 अनुच्छेद 90 के अन्तगत स्वीकृत कोई भी अनुबंध तथा उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 94
 प्रवृत्त अंतरराष्ट्रीय नगर विमानन अभिसमय से है और इसमें उक्त अभिसमय के
 “अभिसमय” पद का अभिप्राय 07 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हुए इंटरकांश्लर

(घ)

सामाहिक, मौसमी या वार्षिक आधार पर; से है
 युग्म, या देश से देश) या विशिष्ट अवधि के दौरान एक मार्ग पर, जैसे दैनिक,
 सामान्यतः उड़ानों की संख्या (आवृत्ति) या सीट या बाजार में उपलब्ध टनों कार्गो (शहर
 “क्षमता” पद का अभिप्राय करार के अन्तगत उपलब्ध कराई गई सेवा से है, जिस

(ग)

शामिल है; तथा

“करार” पद में इसका अनुबंध और इसमें अथवा इस करार में किया गया संशोधन भी

(ख)

प्राधिकृत किया गया है।

निकाय जिस उक्त प्राधिकारियों द्वारा इस समय किए जा रहे कार्यों के निष्पादन के लिए
 में नगर विमानन महानिदेशक अथवा इसके उल्लेखिकारी अथवा कोई व्यक्ति अथवा
 एजेंसी (एएनएसी) के प्रतिनिधित्व द्वारा नगर विमानन प्राधिकरण तथा भारत के मामले
 “वैमानिकी प्राधिकारी” पद से अभिप्राय, ब्राजील के मामले में, राष्ट्रीय नगर विमानन

(क)

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

परिभाषा

- घ. इस करार में निदिष्ट अन्य अधिकार
- ग. विनिदिष्ट मार्ग पर सहमत सेवा का प्रचालन करते समय, प्रत्येक पक्ष द्वारा नामित एयरलाइन (एयरलाइन्स) को इस प्रकार की अनुसूची में उस मार्ग के लिए उल्लिखित स्थल (स्थलों) पर दूसरे पक्ष के राज्याधीन में अंतरराष्ट्रीय यातायात में यात्रियों सामान अथवा डाक सहित कार्गो के अलग-अलग अथवा सम्मिलित रूप में चढ़ाने और उतारने का भी अधिकार होगा।
- ख. दूसरे पक्ष के राज्याधीन में गैर-यातायात प्रयोजनों के लिए रुकना, तथा
- क. बिना अवतरण किए दूसरे पक्ष के राज्याधीन के पार उड़ान भरना;

निम्नलिखित अधिकार होंगे प्राप्त :-

2. इस करार के उपबंधों के अध्येन, प्रत्येक पक्ष द्वारा नामित विमानकंपनी (कंपनियों) को कमशः "सहमत सेवाएं" और "विनिदिष्ट मार्ग" कहा जाएगा।
1. प्रत्येक पक्ष दूसरे पक्ष को इस करार के साथ संलग्न अनुसूची के उपयुक्त खण्ड में निदिष्ट मार्गों पर अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं को स्थापित करने के प्रयोजनार्थ इस करार में निदिष्ट अधिकारों की मंजूरी देता है। इसके अग्रे, इस प्रकार की सेवाओं तथा मार्गों को कमशः "सहमत सेवाएं" और "विनिदिष्ट मार्ग" कहा जाएगा।

अधिकारों की मंजूरी

अनुच्छेद-2

- 96 में इनके लिए निर्धारित किया गया है :
- (अ) "विमान सेवा" "अन्तरराष्ट्रीय विमान सेवा" "एयरलाइन" तथा "गैर-यातायात प्रयोजनों के लिए रुकना" पदों से अभिप्राय कमशः वही होगा जो अभिसमय के अनुच्छेद द्वारा एयरलाइनों पर लगाया गया हो अथवा लगाए जाने की अनुमति दी गई हो।
- (ब) "प्रयोजन प्रभार" पद से अभिप्राय, उस प्रभार से है जो विमानों, उनके कर्मीदलों, यात्रियों तथा कार्गो हेतु संबद्ध सेवाओं तथा सुविधाओं सहित हवाईअड्डा परिसम्पत्ति या सुविधाओं के अथवा विमान दिक्कालन सुविधाओं के प्रावधान के संबंध में सक्षम प्राधिकारी
- (क) किसी देश के संदर्भ में "राज्याधीन पद" से अभिप्राय वही है जो अभिसमय के अनुच्छेद 2 में इसके लिए निर्धारित किया गया है;

ग. एयरलाइन को नामित करने वाला पक्ष अनुच्छेद 7 (संरक्षा) तथा अनुच्छेद 8 (विमान सुरक्षा) में निर्धारित मानकों का अनुसरण तथा प्रशासन कर रहा है।

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

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

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

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

एयरलाइनों का नामन तथा प्राधिकरण

अनुच्छेद - 3

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

3. इस प्रकार के अनुच्छेद 3 (नामन व प्राधिकरण) के अंतर्गत नामित उन एयरलाइन (एयरलाइनों) से शिब, प्रत्येक पक्ष की विमानकंपनी (कंपनियों) को भी इस अनुच्छेद के पैरा (2) के उप-पैरा (क) तथा (ख) में विनिर्दिष्ट अधिकार प्राप्त होंगे।

कानून की प्रयोज्यता

अनुच्छेद-5

अनुमति पर रोक, प्रति संहरण, सीमा अथवा प्रचालन प्राधिकार पर शर्त नहीं लगती।
 पक्ष की एक एयरलाइन अथवा एयरलाइनों के प्रचालन प्राधिकार अथवा तकनीकी
 यह अनुच्छेद इस करार के अनुच्छेद-8 (विमानन सुरक्षा) के प्रावधानों के अनुसार अन्य

3

सकता।
 द्वारा स्थापित अधिकारों का निर्वाह अन्य पक्ष के साथ विचार विमर्श के बाद ही किया जा
 अतिरिक्त को रोकने के लिए तात्कालिक कार्रवाई करना अनिवार्य न हो इस अनुच्छेद
 जब तक इस अनुच्छेद के पैरा (1) के उप पैराग्राफ (ख) अथवा (ग) के साथ और आगे

2

और प्रशासन नहीं कर रहा है।
 (ग) अन्य पक्ष इस करार के अनुच्छेद - 7 (सुरक्षा) में निर्धारित मानकों का रखरखाव

कार्गो तथा विनियमों का पालन करने में असफल रहती है;
 (ख) वह एयरलाइन इस करार के अनुच्छेद-5 (कानूनों की प्रयोज्यता) में वर्णित

पक्ष के राष्ट्रों में निहित नहीं है।
 (क) उस एयरलाइन का वास्तविक स्वामित्व तथा प्रभावी नियंत्रण अन्य पक्ष, अथवा

जैसी वह आवश्यक समझे शर्त, लगा सकता है;
 को प्रतिसंहरण अथवा निलम्बन कर सकता है अथवा निम्न में से किसी भी स्थिति में
 दोनों में से कोई भी पक्ष, अन्य पक्ष द्वारा नामित एयरलाइन को प्रदत्त प्रचालन प्राधिकार

1.

प्रचालनिक प्राधिकार का प्रतिसंहरण अथवा निलम्बन

अनुच्छेद-4

1. प्रचालन के उद्देश्य से एक पक्ष द्वारा जारी या वैध तथा अभी भी लागू उद्देश्योन्मुखता प्रमाणपत्र, सक्षमता प्रमाणपत्र तथा लाइसेंसों को अन्य पक्ष द्वारा भी वैध माना जाएगा बशर्त अपेक्षाएँ जिनके अन्तर्गत ऐसे प्रमाणपत्र तथा लाइसेंस जारी किए गए थे या वैध माने गए थे, वे अभिसमय के अनुसार स्थापित न्यूनतम मानकों के समान या ऊपर हों।
2. यदि उपर्युक्त पैरा 1 में संदर्भित विशेषाधिकार या लाइसेंस या प्रमाणपत्र की शर्तें, जो एक पक्ष की वैमानिक प्राधिकरणों द्वारा किसी व्यक्ति या नाभित एयरलाइंस को या सहमत सेवाओं के प्रचालन में प्रयुक्त एयरलाइंस के संबंध में नाभित एयरलाइंस, अभिसमय के अन्तर्गत न्यूनतम मानकों के अन्तर्गत की अनुमति देते हैं और जो अन्तरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन में फाइल किए गए हैं, तो अन्य पक्ष प्रचालन प्रकृति के स्पष्टीकरण के उद्देश्य से वैमानिकी प्राधिकरणों के मध्य परामर्श के लिए अनुरोध कर सकता है।

प्रमाणपत्रों और लाइसेंसों को मान्यता

अनुच्छेद-6

1. एक पक्ष के अंतरराष्ट्रीय हवाई दिवचालन में रत विमानों के उसके राज्यक्षेत्र और वहां से प्रस्थान को अथवा उसमें राज्यक्षेत्र के अन्दर ऐसे विमानों के प्रचालन तथा दिवचालन और विनियम दूसरे पक्ष की नाभित एयरलाइंस के विमानों पर लागू होंगे।
2. एक पक्ष के यात्रियों, कर्मियों और डाक सहित कर्माँदल और डाक सहित कर्माँदल और उसके राज्यक्षेत्र में प्रवेश, मुकाम और वहां से प्रस्थान को शाश्वित करने वाले कानून और विनियम जैसे पासपोर्ट, सीमाशुल्क, मुद्रा और स्वास्थ्य एवं सगरौष से संबंधित कानून विनियम में उक्त राज्यक्षेत्र के रहते समय दूसरे पक्ष की नाभित एयरलाइंस के विमानों द्वारा वाहित यात्रियों, कर्मियों और डाक पर लागू होंगे।
3. दोनों में से कोई भी पक्ष अपने सीमाशुल्क आबजन, सगरौष तथा ऐसे ही विनियमों के अनुप्रयोग के संबंध में इसी प्रकार की अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं में रत दूसरे पक्ष की नाभित एयरलाइंस की तुलना में अपनी स्वयं की अथवा किसी अन्य एयरलाइंस को तरजीह नहीं देगा।
4. दोनों में से किसी भी पक्ष के राज्यक्षेत्र में सीधे पारगमन करने वाले यात्री सामान कर्माँदल और डाक अत्यधिक सरलीकृत नियंत्रण से अधिक के अधीन नहीं होंगे। सीधे पारगमन वाला सामान और कर्माँदल, सीमाशुल्क और इसी प्रकार के अन्य कर्माँदल से मुक्त होंगा।

(क) वह कोई भी गंभीर बात जिससे किसी विमान अथवा एक विमान के प्रचालन, अभिसमय से पहले उस समय स्थापित न्यूनतम मानकों के अनुरूप प्रचालन नहीं किया जा रहा हो;

सामने आते हैं-

5. यदि इस प्रकार के रैम्प निरीक्षण अथवा बड़ी मात्रा में रैम्प निरीक्षणों से निम्नलिखित बातें

विना कारण कोई देरी न हो।

उपरोक्त (इस अनुच्छेद में रैम्प निरीक्षण कहा गया है) की जांच की जा सके बशर्त कि इससे दरखाशों की वैधता तथा इसके कमियों दोनों की जांच की जा सके तथा विमान और इसके प्रतिनिधियों द्वारा जांच के अधीन हों, जो विमान पर तथा इसके लिए होंगे जिससे विमान के प्रचालित कोई भी विमान अन्य पक्ष के राज्यक्षेत्र के अधीन रहते हुए, अन्य पक्ष के प्राधिकृत पक्ष की एयरलाइन्स (एयरलाइन्स) की ओर से एक लीज करार के अधीन सहित अथवा द्वारा इस बात पर सहमति हुई है कि अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र के लिए अथवा सेवाओं पर एक

है जब अन्य पक्ष 30 दिनों के अन्दर उपयुक्त निवारक कार्रवाई नहीं करती है।

3. प्रत्येक पक्ष के पास, अन्य पक्ष की नामित एयरलाइन्स की प्रचालन प्राधिकार का निलम्बन करने अथवा सीमा निर्धारित करने का अधिकार आरक्षित है तथा ऐसा उस समय पर किया जाना

अवगत करेगा तथा अन्य पक्ष उपयुक्त निवारक कार्रवाई करेगा।

पक्ष दूसरे पक्ष को इन निष्कर्षों तथा इन न्यूनतम मानकों की पूर्ति के लिए आवश्यक उपकरणों से समान हो, में सुरक्षा मानकों का प्रभावपूर्ण ढंग से अनुरक्षण या प्राशिक्षित नहीं कर रहा है तो प्रथम में संदर्भित क्षेत्रों के ऐसे किसी क्षेत्र में जो कि अभिसमय स्थापित न्यूनतम मानकों के कम से कम 2. यदि इस प्रकार के विचार-विमर्श के बाद एक पक्ष को पता चलता है कि अन्य पक्ष ऐसा 1

के 30 दिनों के भीतर या कोई लम्बी अवधि के भीतर किए जाएंगे।

1. प्रत्येक पक्ष, वैमानिकी सुविधाओं, विमानकर्मी, विमान और नामित एयरलाइन्स के प्रचालन से संबंधित, अन्य पक्ष की नामित विमान कम्पनी के संबंध में सुरक्षा मानकों के अनुरक्षण पर विचार-विमर्श का अनुरोध कर सकता है। ऐसे परामर्श पक्षों के बीच सहमत अनुसार, अनुरोध

सुरक्षा

अनुच्छेद - 7

3. बहुरहाल, प्रत्येक पक्ष को यह अधिकार होगा कि वह अन्य पक्ष द्वारा अपने स्वयं के नागरिकों को प्रदत्त प्रमाणपत्रों को अपने स्वयं के क्षेत्र के ऊपर उड़ान भरने या अवतरण के उद्देश्य से उनकी मान्यता से इनकार कर सकता है।

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

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

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

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

गैर-कानूनी अभिग्रहण निवारण अभिसमय और 23 सितंबर, 1971 को मांटेयल में हस्ताक्षरित नागर विमानन सुरक्षा के विरुद्ध गैर-कानूनी कार्रवाई उन्मूलन अभिसमय और मांटेयल में 24 फरवरी, 1988 को प्रोटोकाल पर तथा 1 मार्च, 1991 को मांटेयल में पला लगाने के प्रयोजन के लिए प्लास्टिक विस्फोटकों की मार्किंग तथा विमानन सुरक्षा पर किसी भी अन्य अभिसमय जिसके दोनों पक्ष सदस्य हों।

3 प्रत्येक पक्ष अपने राज्यक्षेत्र के भीतर सक्षम प्रभारी प्राधिकारियों तथा सेवाओं तथा सुविधाओं का इस्तेमाल करने वाली नाभित एयरलाइन (एयरलाइन्स) के बीच परामर्श का प्रास्तावित करेगा। प्रत्येक पक्ष सक्षम प्रभारी प्राधिकारियों तथा नाभित एयरलाइन (एयरलाइन्स) को ऐसी सूचना के आदान प्रदान के लिए प्रोत्साहित करेगा जैसा कि इस अनुच्छेद के पैरा (1) तथा (2) में वर्णित सिद्धांतों के अनुरूप औचित्यपूर्ण सटीक तथा पारदर्शी समीक्षा किए जा सकने के लिए आवश्यक हो। प्रत्येक पक्ष सक्षम प्रभारी

2 दूसरे पक्ष की नाभित एयरलाइन (एयरलाइन्स) पर लगाए जाने वाले प्रयोक्ता प्रभारों में, हवाई अड्डे पर अथवा हवाई अड्डे की प्रणाली के भीतर उपयुक्त हवाई अड्डे, पर्यावरण, हवाई दिक्कालन तथा विमानन सुरक्षा सुविधाओं तथा सेवाओं को प्रदान करने वाले समक्ष प्रभारी प्राधिकारियों की पूर्ण लागत परिलक्षित होगी किन्तु ये प्रभार इन लागतों से अधिक नहीं होंगे। ऐसी पूर्ण लागत में, अवमूल्यन के पड़ना, परिसंपत्तियों पर औचित्यपूर्ण रिटर्न शामिल हो सकती है। जिस सुविधाओं तथा सेवाओं के लिए प्रभार किए जाते हैं उन्हें एक दक्ष तथा विकसित आधारा पर उपलब्ध कराया जाएगा।

1 प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को हवाई अड्डों और अन्य विमानन सुविधाओं का प्रयोग करने के लिए उपयुक्त प्रभार लगाने अथवा लगाने का अनुमति देने का अधिकार होगा बशर्ते कि ये प्रभार इसी प्रकार की अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं में लगी अन्य एयरलाइनों के विमान द्वारा अदा किए जा रहे प्रभार से अधिक नहीं होंगे।

प्रयोक्त प्रभार

अनुच्छेद-9

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

2. इस अनुच्छेद द्वारा प्रदान की गई छूटें केवल तब स्वीकृत की जाएंगी यदि पैरा 1 में संदर्भित मदें:

(क) अन्य पक्ष की नामित एयरलाइन द्वारा अथवा उसकी ओर से उस पक्ष के राज्यक्षेत्र में जाए गए हों;

(ख) अन्य पक्ष के राज्यक्षेत्र में आगमन अथवा प्रस्थान पर एक पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) के विमान में रखे गए हों ;

(ग) एक पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) के विमान पर उड़ान के भीतर अन्य पक्ष के राज्यक्षेत्र में जाए गए हों और सहमत सेवाओं को प्रचालित करने में उपयोग हेतु प्रयुक्त हों।

यहां ऐसी वस्तुएं छूट दिए जाने वाले पक्ष के क्षेत्र के भीतर संपूर्ण रूप से प्रयुक्त या उपयोग की गई हैं बशर्तें केवल पक्ष के क्षेत्र में ऐसी वस्तुओं का स्वामित्व हस्तांतरणीय नहीं हो।

3. किसी भी पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) के विमान पर सामान्यतः रखी गई सामग्री, भंडारण अथवा आपूर्तियों को केवल अन्य पक्ष के राज्यक्षेत्र में उस अन्य पक्ष के सीमाशुल्क प्राधिकारियों के अनुमोदन से उतारा जा सकता है। ऐसी स्थिति में ऐसी मदों को इतने समय तक उक्त प्राधिकारियों के पर्यवेक्षण में रखा जाना अपेक्षित हो जब तक कि सीमा-शुल्कों विनियमनों के अनुसार उनका पुनः निर्यात अथवा अन्यथा निपटान किया जा सके।

1. प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) द्वारा मुहैया कराई जाने वाली क्षमता और प्रचालित की जाने वाली सेवाओं की आवृत्ति पर दोनों पक्ष सहमत होंगे।
2. प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) द्वारा मुहैया कराई जाने वाली क्षमता और प्रचालित की जाने वाली सेवाओं की आवृत्ति में कोई भी वृद्धि, यदि लागू होती है, दोनों पक्षों के बीच सहमति के अध्वधीन होगी। ऐसे किसी करार या समाधान के लम्बित रहते, पहले से लागू क्षमता और आवृत्ति संबंधी पात्रताएं जारी रहेंगी।
3. पूर्ववर्ती उपबंधों के बावजूद, प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइनें पूर्ण तृतीय, चतुर्थ और पंचम स्वतंत्रता अधिकारों के साथ किसी भी प्रकार के विमानों से एक दूसरे के राज्यक्षेत्र के बीच कितनी भी संख्या में आल-कार्गो सेवाएं प्रचालित करने की पात्र होंगी, जिसका संबंध मार्ग अनुसूची में विनिर्दिष्ट स्थलों से नहीं होगा। ऐसी आल-कार्गो सेवाओं का प्रचालन किसी अन्य एयरलाइन(एयरलाइनों), जिसमें तीसरे देशों की एयरलाइनें भी शामिल हैं, के साथ कोड शेयरिंग, ब्लॉकड स्पेस आदि जैसे सहकारी विपरण करारों के तहत भी प्रचालित किया जा सकता है।

अनुच्छेद 12

सहकारी विपणन प्रबंध-व्यवस्था

1. प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइन(एयरलाइनों) प्रतिस्पर्धा को नियंत्रित करने वाले लागू नियमों एवं विनियमों के अधीन सहकारी विपणन प्रबंध-व्यवस्था, जैसे कि कोड शेयर, ब्लॉक स्पेस तथा कोई अन्य संयुक्त उद्यम प्रबंध, निम्नलिखित कंपनियों के साथ कर करती है:-
 - (क) उसी पक्ष की एयरलाइन(एयरलाइनें), अथवा
 - (ख) दूसरे पक्ष की एयरलाइन(एयरलाइनें), अथवा
 - (ग) किसी तीसरे देश की एयरलाइन(एयरलाइनें)।
2. सहकारी विपणन प्रबंध-व्यवस्था में शामिल एयरलाइन(एयरलाइनों) मार्ग अधिकारों तथा क्षमता हकदारियों समेत अंतर्निहित (अंडरलाइंग) यातायात अधिकार धारित करेंगी तथा ऐसी प्रबंध-व्यवस्था के लिए सामान्यतः लागू अपेक्षाओं को पूरा करेंगी।
3. सहकारी प्रबंध-व्यवस्था में शामिल सभी विपणन एयरलाइन(एयरलाइनों) अंतर्निहित (अंडरलाइंग) मार्ग अधिकार धारित करेंगी तथा ऐसी प्रबंध-व्यवस्था के लिए सामान्यतः लागू अपेक्षाओं को पूरा करेंगी।
4. ऐसी प्रबंध-व्यवस्था के तहत निष्पादित हवाई सेवाओं द्वारा प्रचालित कुल क्षमता की गणना केवल प्रचालन एयरलाइन(एयरलाइनों) को नामित करने वाले पक्ष की क्षमता हकदारियों में से ही

होगी। ऐसी सेवाओं पर विपणन एयरलाइन (एयरलाइनों) द्वारा ऑफर की गई क्षमता की गणना उस एयरलाइन को नामित करने वाले पक्ष की क्षमता हकदारियों में से ही की जाएगी।

5. दोनों पक्षों की नामित एयरलाइन(एयरलाइनों)को कोड शेयर प्रचालनों में शामिल विमानों के बीच विमानों की संख्या, आकार तथा श्रेणी के संबंध में बिना किसी प्रतिबंध के यातायात हस्तांतरित (अर्थात स्टारबस्ट)करने की अनुमति होगी।

6. प्रचालनिक एयरलाइन(एयरलाइनों) के अतिरिक्त, दोनों पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी विपणनकर्ता एयरलाइन(एयरलाइनों) से अपेक्षा रख सकते हैं कि वे अनुसूचितयों को अनुमोदनार्थ फाइल करें और सहकारी विपणन करारों के तहत हवाई सेवाएं आरंभ करने से पहले अन्य दस्तावेज मुहैया कराएं

7. ऐसी प्रबंध-व्यवस्था के तहत बिक्री के लिए सेवाओं को होल्ड आउट करते समय, संबंधित एयरलाइन अर्थात् इसका एजेंट बिक्री के समय खरीददार के समक्ष यह स्पष्ट करेंगे कि कौन-सी एयरलाइन प्रत्येक सेवा सेक्टर पर प्रचालन करेगी तथा किस एयरलाइन(एयरलाइनों) के साथ खरीददार संविदागत संबंध बना रहा है।

8. कोड शेयरिंग सेवाएं मुहैया कराने से पहले, कोड शेयरिंग भागीदार इस पर सहमति देंगे कि कौन-सा पक्ष सुरक्षा, संरक्षा, सुविधा (फेसिलिटेशन) संबंधी दायित्वों और अन्य उपभोक्ता-संबंधी मामलों के लिए उत्तरदायी होंगी। कोड शेयर करारों के क्रियान्वयन से पहले ऐसा एक करार दोनों पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के पास फाइल किया जाएगा।

अनुच्छेद-13

मूल्यकरण

1. इस करार के तहत प्रचालित हवाई सेवाओं के मूल्य स्वतंत्रतापूर्वक स्थापित किए जा सकते हैं और ये अनुमोदन के अध्यक्षीन नहीं होंगे।
2. प्रत्येक पक्ष अपने राज्यक्षेत्र के लिए और राज्यक्षेत्र से पारवहन के मूल्य के बारे में नामित एयरलाइनों द्वारा प्राधिकारियों को अधिसूचित किए जाने अथवा फाइलिंग किए जाने की अपेक्षा रख सकता है।
3. पूर्ववर्ती उपबंधों के बावजूद, प्रत्येक पक्ष अन्य पक्ष को निम्न के बारे में अधिसूचित करे:
क) ऐसे टैरिफ की रोकथाम, जिसके लागू होने से प्रतिस्पर्धा-रोधी व्यवहार उत्पन्न होता हो जिसका प्रभाव किसी प्रतिस्पर्धी के अधिकारों में कटौती अथवा किसी प्रतिस्पर्धी को किसी मार्ग से हटाए जाने के रूप में हो सकता हो,
ख) उपभोक्ताओं की ऐसे मूल्यों से रक्षा जो किसी प्रभावशाली स्थिति के दुरुपयोग की वजह से अत्यधिक हों या प्रतिरोधक हों, तथा
ग) एयरलाइनों की ऐसे मूल्यों से रक्षा जो नुकसानदायक हों अथवा कृत्रिम रूप से कम हों।

2. ऐसे राजस्व के परिवर्तन और प्रेषण की अनुमति लागू कानूनों और विनियमों के अन्तर्गत दी जाएगी और ये राजस्व, ऐसे परिवर्तन और प्रेषण को क्रियान्वित करने के लिए बैंकों द्वारा सामान्यतः लगाए गए प्रमारों को छोड़ कर, किसी प्रशासनिक अथवा विनियम प्रमारों के अधीन नहीं होंगे।

1. प्रत्येक पक्ष अन्य पक्ष की एयरलाइन (एयरलाइनों) को, मांग करने पर, हवाई परिवहन सेवाओं तथा हवाई परिवहन से प्रत्यक्ष: सम्बद्ध गतिविधियों की बिक्री से अर्जित, और स्थानीय रूप से संचालित यात्रा से अधिक, सभी स्थानीय राजस्वों को, परिवर्तन और प्रेषण के लिए किए गए अनुरोध की लिख को लागू विनियम तयों पर तत्परतापूर्वक अनुमति परिवर्तन और प्रेषण के साथ, विदेश में परिवर्तित और हस्तांतरित करने की अनुमति देगा।

मुद्रा परिवर्तन और आय का प्रेषण
अनुच्छेद 15

2. जब कभी भी पक्ष यह विचार करते हैं कि उनके प्रतिस्पर्धा संबंधी कानूनों, नीतियों और परिणतियों तथा इस प्रकार के प्रचालन से संबंधित मामलों में कोई असमानत्व है तो वे एक दूसरे को सूचित करेंगे।

1. दोनों पक्ष एक दूसरे को अपने प्रतिस्पर्धा संबंधी कानूनों, नीतियों तथा परिणतियों अथवा उल्लेखनीय प्राधिकारियों की पहचान करेंगे।

उन्में किए जाने वाले परिवर्तनों, उनके विधि उद्देश्यों के बारे में सूचित करेंगे, जिनका प्रभाव इस प्रकार के तहत हवाई परिवहन सेवाओं के प्रचालन पर पड़ सकता है, और इनके क्रियान्वयन के लिए उल्लेखनीय प्राधिकारियों की पहचान करेंगे।

प्रतिस्पर्धा
अनुच्छेद 14

5. यदि एक पक्ष यह मानता है कि इस अनुच्छेद के पैरा (3) में निर्धारित किए गए उद्देश्यों के अनुसार दूसरे पक्ष की नामित एयरलाइन द्वारा वर्तमान में किए जाने वाले प्रस्तावित टैरिफ सही प्रतीत होते हैं तो यह विचार विमर्श का अनुरोध कर सकता है और जितनी जल्दी हो सके अपनी असहमति के कारणों को दूसरे पक्ष को अधिसूचित कर सकता है। इस प्रकार के विचार विमर्श अनुरोध के प्राप्त होने से 30 दिनों बाद नहीं किए सकेंगे। यदि पक्ष टैरिफ के संबंध में किसी समझौते पर पहुंच सकते हैं जिसके लिए असंतुष्ट होने का नोटिस दिया जा चुका है तो प्रत्येक पक्ष करार को प्रभावी बनाने के लिए बेहतर प्रयास करेगा। इस प्रकार के परस्पर करार के बिना पिछले वर्तमान टैरिफ आगे भी लागू होंगे।

4. इस अनुच्छेद के पैरा (3) में दिए गए उद्देश्यों के लिए प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइनों, अनुरोध होने पर, दूसरे पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को ऐसे वैमानिकी प्राधिकारियों द्वारा विनिर्दिष्ट टैरिफ से टैरिफ की स्थापना से संबंधित सूचना उपलब्ध कराएंगी।

3 इस अनुच्छेद के प्रावधान दोनों पक्षों की एयरलाइनों को उन ड्यूटियों, करों और अंशदानों से छूट प्रदान नहीं करते जिनके अध्यापीन ये एयरलाइनें हैं।

4 यदि दोनों पक्षों के बीच दोहरे करधान से बचने के उद्देश्य से कोई विशेष करार मौजूद है, अथवा कोई ऐसा विशेष करार है जो उन पक्षों के बीच निधियों के हस्तांतरण को विनियमित करता है, तो ऐसे करार मान्य होंगे।

अनुच्छेद 16
वाणिज्यिक गतिविधियाँ

1 प्रत्येक पक्ष दूसरे पक्ष की एयरलाइनों को प्रत्यक्षतः अथवा एजेंटों अथवा एयरलाइन की प्रसूद के अन्य मध्यस्थों के माध्यम से, अपने राज्य क्षेत्र में, अंतर्राष्ट्रीय हवाई सेवाओं की बिक्री और विपणन का अधिकार प्रदान करेगा जिसमें ऑन लाइन तथा ऑफ लाइन दोनों प्रकार के कार्यालय स्थापित करने का अधिकार शामिल होता है।

2 प्रत्येक एयरलाइन को दूसरे देश की स्वतंत्रतापूर्वक परिवर्तनीय मुद्राओं में अथवा उस राज्य क्षेत्र की मुद्रा में उसके राष्ट्रीय कर्नलों और विनियमों के अध्यापीन, पारवहन की बिक्री करने का अधिकार होगा, और कोई भी व्यक्ति उस एयरलाइन द्वारा स्वीकृत मुद्राओं में ऐसे पारवहन का क्रय करने के लिए स्वतंत्र होगा।

3 एक पक्ष की नामित एयरलाइन अथवा एयरलाइनों को, पारस्परिकता के आधार पर, अन्य पक्ष के राज्य-क्षेत्र में सहमत सेवाओं के प्रचालन के संबंध में यथापक्षित, अपने प्रतिनिधियों तथा वाणिज्यिक, प्रचालनिक तथा तकनीकी स्टाफ को नियुक्त करने और बनाए रखने का अधिकार होगा।

4 स्टाफ संबंधी इन अध्यापीनों को, एक पक्ष की नामित एयरलाइन अथवा एयरलाइनों के विकल्प पर, अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में प्रचालन कर रहे और अन्य एयरलाइनों के लिए ऐसी सेवाएँ निष्पादित करने के लिए प्राधिकृत किसी अन्य संगठन, कंपनी की सेवाओं का इस्तेमाल करके अथवा अपने खुद के कर्मियों द्वारा पूरा किया जा सकता है।

5 ये प्रतिनिधि और स्टाफ अन्य पक्ष के लागू कर्नलों तथा विनियमों के अध्यापीन होंगे और ऐसे कर्नलों और विनियमों के अनुरूप होंगे।

क) प्रत्येक पक्ष, पारस्परिकता के आधार पर और न्यूनतम तिलब के साथ, इस अनुच्छेद के पैरा 3 में संश्लित प्रतिनिधियों और स्टाफ को आवश्यक रोजगार प्राधिकरण, पर्यटक, बीमा अथवा ऐसे ही अन्य हस्तांतरण प्रदान करेगा; तथा
ख) दोनों पक्ष अधिकतम नब्बे (90) दिनों की कतिपय अस्थायी ड्यूटियों को निष्पादित करने वाले कर्मियों के लिए प्राधिकरणों की आवश्यकता को सरल और तीव्र करेगा।

1. कोई भी पक्ष, किसी भी समय, इस करार की व्याख्या, प्रत्याधान, किमान्यन अथवा संशोधन अथवा इस करार के अनुपालन के संबंध में परामर्शों का अनुरोध कर सकता है।
2. ऐसे परामर्श, जो चर्चा के माध्यम से अथवा पत्राचार द्वारा किए जा सकते हैं, दूसरे पक्ष द्वारा लिखित अनुरोध प्राप्त करने से लेकर 60 (साठ) दिन की अवधि के भीतर आरम्भ होंगे, जब तक कि पक्षों द्वारा अन्यथा सहमत न हो।

परामर्श
अनुच्छेद 19

4. एक पक्ष की नामित एयरलाइनों को और-विवेकाधिकार आधार पर अन्य पक्ष द्वारा मुहैया कराई गई। एयरवेज, हवाईअड्डों तथा अन्य सुविधाओं का इस्तेमाल करने का अधिकार होगा।
3. यदि विशिष्ट अथवा असाधारण परिस्थितियों की वजह से एक पक्ष की कोई नामित एयरलाइन अपने सामान्य मार्ग(कॉटेज) पर कोई सेवा प्रचालित करने में असमर्थ है, तो अन्य पक्ष, दोनों पक्षों द्वारा पारस्परिक रूप से निर्णीत किए अनुरोध, मार्गों के उपयुक्त अस्थायी पुनः प्रबंध के लिए ऐसी सेवा के निरंतर प्रचालन के संचालन का भरपूर प्रयास करेगा।
2. अनुपूर्वक उड़ानें निम्न लिखित एयरलाइन अनुमोदित समय सारणी के बाहर सहमत सेवाओं पर प्रचालित करने की इच्छुक हों, के लिए उस एयरलाइन को दूसरे पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों से पूर्वानुमति का अनुरोध करना चाहिए। ऐसे अनुरोध प्रायः ऐसी उड़ानों के प्रचालन से कम से कम 15 (पंद्रह) दिन पहले प्रस्तुत किए जाएंगे।
1. प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइन अन्य पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों के अनुमोदनार्थ, सहमत सेवाओं के प्रचालन से कम से कम तीस(30) दिन पहले, अपनी अमीबल उड़ान अनुसूचियां प्रस्तुत करेगी। यही संशोधन इन अनुसूचियों में किसी भी संशोधन के लिए लागू होगा।

अनुसूचियों का अनुमोदन
अनुच्छेद 18

प्रत्येक पक्ष, अनुरोध किए जाने पर अन्य पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को, प्रथम पक्ष की नामित एयरलाइन(एयरलाइनों) द्वारा प्रचालित सहमत सेवाओं पर मुहैया कराई गई क्षमता की समीक्षा करने के प्रयोजन से, आंकड़ों की विवरणिका मुहैया करायेंगा अथवा नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) से मुहैया करवाएगा।

आंकड़े
अनुच्छेद 17

अनुच्छेद 20
विवादों का निपटान

1. यदि इन पक्षों के बीच इस करार की व्याख्या अथवा प्रत्यायोजन के संबंध में कोई विवाद उत्पन्न होता है, तो सबसे पहले दोनों पक्ष अपने बीच विचार विमर्श द्वारा इसके समाधान का प्रयास करेंगे।
2. यदि पक्ष वार्ताओं द्वारा विवाद का समाधान करने में विफल रहते हैं, तो इसे राजनयिक माध्यमों (चैनलों) द्वारा सुलझाया जायेगा।
3. इस अनुच्छेद के तहत उत्पन्न होने वाला कोई भी विवाद, जिसे उपरोक्त पैरा 1 या 2 में उल्लिखित प्रक्रियाओं द्वारा सुलझाया नहीं जा सका हो, तो ये विवाद पक्षों की सहमति से किसी व्यक्ति अथवा निकाय को भेजे जा सकते हैं। यदि पक्ष सहमत नहीं होते हैं, तो विवाद को, किसी भी पक्ष के अनुरोध से, निम्नानुसार स्थापित प्रक्रियाओं के अनुरूप मध्यस्थ को प्रस्तुत किया जा सकता है।
4. मध्यस्थता एक निम्नानुसार गठित तीन मध्यस्थों के एक अभिकरण द्वारा की जाएगी :
 - क) मध्यस्थता के अनुरोध की प्राप्ति के बाद 30 दिन के भीतर, प्रत्येक पक्ष एक मध्यस्थ का नाम बताएगा। इन दो मध्यस्थों का नाम आने के बाद 60 दिन के भीतर, वे सहमति से एक तीसरे मध्यस्थ को नियुक्त करेंगे जो मध्यस्थता अभिकरण के अध्यक्ष के रूप में काम करेंगा।
 - ख) यदि कोई भी पक्ष एक मध्यस्थ का नाम बताने में विफल रहता है, अथवा इस पैरा के उप-पैरा (क) के अनुरूप तीसरे मध्यस्थ की नियुक्ति नहीं होती है, तो कोई भी पक्ष 30 दिनों के भीतर आवश्यक मध्यस्थ अथवा मध्यस्थों की नियुक्ति के लिए अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन की परिषद के अध्यक्ष से अनुरोध कर सकता है। यदि परिषद का अध्यक्ष दोनों पक्षों में से एक पक्ष की राष्ट्रीयता वाला है, तो वरिष्ठतम उपाध्यक्ष जो इस आधार पर अयोग्य न हो, यह नियुक्ति करेगा। अध्यक्ष अथवा वरिष्ठतम उपाध्यक्ष द्वारा इस पैरा के अंतर्गत तीसरे मध्यस्थ की नियुक्ति किए जाने की स्थिति में, उस तीसरे मध्यस्थ की राष्ट्रीयता किसी भी पक्ष की राष्ट्रीयता नहीं होगी।
5. अन्यथा सहमति होने की स्थिति को छोड़कर, मध्यस्थ अभिकरण इस करार के अनुरूप अपने अधिकार क्षेत्र की सीमाएं निर्धारित करेगा और अपने प्रक्रियागत नियम स्थापित करेगा। एक बार बन जाने के बाद, यह अभिकरण अपने अंतिम निर्णय के लम्बित रहते अंतरिम राहत उपायों की अनुशंसा कर सकता है। अभिकरण के निर्देश अथवा किसी भी पक्ष के अनुरोध पर, अभिकरण के पूरी तरह गठित हो जाने के बाद पंद्रह(15) दिनों के भीतर मध्यस्थता के निश्चित मुद्दों तथा अनुसरित की जाने वाली विनिर्दिष्ट प्रक्रियाओं को निर्धारित करने के लिए एक बैठक की जाएगी।

6. अन्यथा सहमति होने को छोड़कर अथवा अभिकरण द्वारा यथा निर्देशित, प्रत्येक पक्ष अभिकरण के पूरी तरह गठित होने के समय के 45 दिनों के भीतर एक ज्ञापन प्रस्तुत करेगा। उत्तर 60 दिन बाद देय होंगे। अभिकरण किसी भी पक्ष के अनुरोध पर अथवा अपनी स्वयं की पहल पर उत्तरों के देय होने के बाद 15 दिन के भीतर एक सुनवाई करेगा।
7. अभिकरण सुनवाई के पूरा होने के 30 दिन के भीतर, अथवा यदि कोई सुनवाई न हुई हो, तो दोनों पक्षों के उत्तर प्रस्तुत किए जाने के बाद, एक लिखित निर्णय प्रदान करेगा। अभिकरण के बहुमत का निर्णय मान्य होगा।
8. दोनों पक्ष निर्णय के लिए जाने के बाद 15 दिन के भीतर निर्णय के स्पष्टीकरण के अनुरोध कर सकती है तथा दिया गया कोई भी स्पष्टीकरण ऐसे अनुरोध के 15 दिन के भीतर जारी किया जाएगा।
9. प्रत्येक पक्ष, अपने राष्ट्रीय कानून के अनुरूप सीमा तक मध्यस्थ अभिकरण के किसी भी निर्णय अथवा अवार्ड को पूर्ण रूप से प्रभावी करेगा।
10. मध्यस्थ अभिकरण के व्ययों को, जिनमें मध्यस्थों के शुल्क तथा खर्च शामिल हैं, पक्षों द्वारा समान रूप से वहन किया जाएगा। इस अनुच्छेद के पैरा 4 के उपबंध (ख) की प्रक्रियाओं के संबंध में अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन की परिषद के अध्यक्ष द्वारा किए गए किसी भी व्यय को मध्यस्थ अभिकरण के व्ययों का भाग माना जाएगा।

अनुच्छेद 21
संशोधन

अनुच्छेद 19(परामर्श) के अनुसार पक्षों द्वारा सहमत इस करार का कोई भी संशोधन राजनयिक टिप्पणियों जिनमें यह इंगित किया गया हो कि दोनों पक्षों द्वारा सभी आवश्यक आंतरिक प्रक्रियाएं पूरी कर ली गई हैं के आदान-प्रदान द्वारा निर्धारित तिथि से लागू होगा।

अनुच्छेद 22
बहुपक्षीय करार

यदि दोनों पक्षों के संबंध में हवाई परिवहन से संबंधित कोई बहुपक्षीय करार लागू होता है, तो वर्तमान करार को संशोधित किया जाएगा ताकि उस बहुपक्षीय करार के प्रावधानों का अनुपालन हो।

प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइन्स (एयरलाइन्स) को, यात्रियों तथा कर्गों के हवाई परिवहन के संबंध में, अन्य पक्ष के राज्य क्षेत्र में संबंधित पक्ष के राष्ट्रीय कानूनों और विनियमों के अन्वेषी, किसी भी स्थल के लिए अथवा से कोई भी इंटरमीडिएट परिवहन लगाने की अनुमति होगी। ऐसी एयरलाइन्स (एयरलाइन्स) अपने स्वयं के इंटरमीडिएट परिवहन को निष्पादित करने अथवा अन्य वाहकों के साथ कोड शेयरिंग समेत करारों के ज़रिए इसे मुहैया कराने का विकल्प चुन सकती है। इंटरमीडिएट सेवाओं को एक यू. सी. वा के रूप में अथवा संयुक्त रूप से हवाई और इंटरमीडिएट परिवहन के लिए एक सकल मूल्य पर सेवा किया जा सकता है, बशर्ते यात्रियों और जहाज वाहकों (शिपर्स) को ऐसे पारवहन के प्रदाताओं के बारे में सूचित किया जाए।

कोई भी पक्ष, किसी भी समय पर, दूसरे पक्ष को इस करार को निरस्त करने के अपने निर्णय के बारे में राजनयिक चैनलों के माध्यम से लिखित में नोटिस दे सकता है। ऐसे नोटिस साथ ही इंकाओ को सूचित किया जाएगा। यह करार दूसरे पक्ष द्वारा नोटिस की प्राप्ति की प्रथम वर्षगांठ से पूर्वतन पहले अधिसूचित पक्ष के स्थानीय समयानुसार अधिसूचित को निरस्त होगा, जब तक कि इस नोटिस को इस अवधि की समाप्ति से पहले करार द्वारा वापस ले लिया जाए। दूसरे पक्ष द्वारा प्राप्ति की पावती की अनुपस्थिति में, इस नोटिस को इंकाओ द्वारा नोटिस की प्राप्ति के चौदह (14) दिनों बाद प्राप्त हुआ माना जाएगा।

यह करार और इसका कोई भी संशोधन उस पक्ष द्वारा इंकाओ में इसका हस्ताक्षर होने पर पूर्णिकृत किया जाएगा जिसके राज्य क्षेत्र में इस करार पर हस्ताक्षर किए गए थे अथवा पक्षों द्वारा सहमति दी गई थी।

अनुच्छेद 26
लागू होना

यह करार, दोनों पक्षों के बीच राजनयिक नोटस के आदान-प्रदान के बाद, लागू होगा, जिसमें यह पुष्टि की गई हो कि प्रत्येक पक्ष ने इस करार तथा इसके अनुबंधों के लागू होने के लिए आवश्यक आंतरिक प्रक्रियाएं पूरी कर ली हैं।

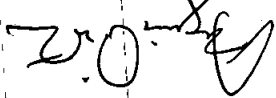
जिसके साथ में अयोधरत्नाक्षरियों ने, अपनी-अपनी सरकारों द्वारा विहित प्राधिकृत हो जाने पर, इस करार पर हस्ताक्षर किए हैं।

यह दिनांक 08 मार्च, 2011 (माह तथा वर्ष) को नई दिल्ली (स्थान) में पूर्वगामी, हिन्दी और अंग्रेजी में, जो प्रामाणिक पाठ होगा में दो मूल प्रतियों में निष्पादित किया गया। निर्वाचन से संबंधित किसी भी मतभेद की स्थिति में अंग्रेजी पाठ मान्य होगा।

(व्यलार रवि)
भारत गणराज्य की सरकार



(एटानिना) अरवंधर पुरियेटा)
भारत गणराज्य की सरकार



**ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA ÍNDIA**

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da República da Índia
(doravante denominados "Partes"),

Sendo partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944;

Desejando promover serviços aéreos internacionais entre seus respectivos territórios;

Desejando promover um sistema de aviação internacional baseado na competição entre empresas aéreas; e

Desejando assegurar o mais alto grau de segurança operacional e segurança da aviação em serviços aéreos internacionais e reafirmando sua preocupação sobre atos ou ameaças contra a segurança da aeronave, que comprometam a segurança das pessoas ou propriedade, afetem adversamente a operação de serviços aéreos e prejudiquem a confiança pública na segurança da aviação civil;

Acordam o que se segue:

Artigo 1 Definições

Para os fins do presente Acordo, salvo disposição em contrário, o termo:

- a) “autoridade aeronáutica” significa, no caso do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); no caso da Índia, o Diretor Geral de Aviação Civil, Governo da Índia; ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;
- b) “Acordo” significa este Acordo, qualquer anexo a ele, e quaisquer emendas decorrentes;
- c) “capacidade” significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências) ou de assentos, ou de toneladas de carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país) ou em uma rota, durante um período determinado, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;
- d) “Convenção” significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;
- e) “empresa aérea designada” significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;
- f) “preço” significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e carga, excluindo mala postal, por via aérea, incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele, cobrado pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam esses preços, tarifas e encargos;
- g) “território”, em relação a um Estado tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;
- h) “tarifa aeronáutica” significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou por essas autorizado a ser cobrado, pelo uso do aeroporto ou de suas instalações e serviços, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, por aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga; e

- i) “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional”, “empresa aérea” e “escala para fins não comerciais”, têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção.

Artigo 2 Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.
2. Sujeito às disposições deste Acordo, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes gozarão dos seguintes direitos:
 - a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;
 - b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;
 - c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação; e
 - d) os demais direitos especificados no presente Acordo.
3. As empresas aéreas de cada Parte, outras que não as designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo também gozarão dos direitos especificados nas alíneas a) e b) do parágrafo 2 deste Artigo.
4. Nenhum dispositivo do parágrafo 2 será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte.

Artigo 3 Designação e Autorização de Empresas Aéreas

1. Cada Parte terá o direito de designar uma ou mais empresas aéreas para o propósito de operar os serviços acordados nas rotas especificadas e de revogar ou alterar tais designações. Tais designações deverão ser feitas por escrito e transmitidas à outra Parte, por via diplomática, e deverão identificar se a empresa está autorizada a conduzir o tipo de serviços aéreos acordados.
2. Ao receber tal designação e o pedido de autorização de operação da empresa aérea designada, na forma e no modo prescritos, as autoridades aeronáuticas da outra Parte concederão a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:

- a) a propriedade substancial e o controle efetivo daquela empresa aérea sejam mantidos pela Parte que a designa ou por seus nacionais;
- b) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer as condições determinadas segundo as leis e os regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços aéreos internacionais pela Parte que recebe o pedido; e
- c) a Parte que designa a empresa aérea mantenha e administre as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação).

Artigo 4

Revogação ou Suspensão de Autorização de Operação

1. Cada Parte poderá revogar ou suspender as autorizações de operação concedidas a uma empresa aérea designada pela outra Parte, ou impor condições que considere necessárias, nos casos em que:
 - a) a propriedade substancial e o controle efetivo daquela empresa aérea não sejam mantidos pela Parte que a designa ou por seus nacionais;
 - b) aquela empresa aérea tenha deixado de cumprir as leis e os regulamentos referidos no Artigo 5 (Aplicação de Leis) deste Acordo; ou
 - c) a outra Parte não esteja mantendo e administrando as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional).
2. A menos que uma ação imediata seja essencial para evitar ulterior não cumprimento dos itens (b) e (c) do parágrafo 1 deste Artigo, os direitos estabelecidos por este Artigo serão exercidos somente após consulta com a outra Parte.
3. Este Artigo não limita os direitos de cada Parte de reter, revogar, limitar ou impor condições à autorização de operação de uma empresa aérea da outra Parte conforme as disposições do Artigo 8 (Segurança da Aviação).

Artigo 5

Aplicação de Leis

1. As leis e os regulamentos de uma Parte relativos à entrada ou saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou a operação e a navegação de tal aeronave enquanto em seu território, serão aplicados à aeronave das empresas aéreas da outra Parte.
2. As leis e os regulamentos de uma Parte relativos à entrada, permanência e saída de seu território de passageiros, tripulantes e carga, incluindo mala postal, tais como os relativos à imigração, alfândega, moeda, saúde e quarentena, serão aplicados aos passageiros,

tripulantes, carga e mala postal transportados por aeronaves das empresas aéreas da outra Parte enquanto permanecerem no referido território.

3. Nenhuma Parte dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares.

4. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto deverão ser isentas de taxas alfandegárias e outras taxas similares.

Artigo 6

Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos que tenham sido estabelecidos segundo a Convenção.

2. Se os privilégios ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 anterior, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte para qualquer pessoa ou empresa aérea designada, ou relativos a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença dos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção, e que tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a outra Parte pode pedir que se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão.

3. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoos ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

Artigo 7

Segurança Operacional

1. Cada Parte poderá solicitar a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas a uma empresa aérea designada pela outra Parte, relacionadas com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de empresas aéreas designadas. Tais consultas serão realizadas dentro dos 30 dias após a apresentação da solicitação ou em período maior, conforme acordado entre as Partes.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chega à conclusão de que os requisitos de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, satisfaçam as normas estabelecidas à época, em conformidade com a Convenção, não são efetivamente mantidos e administrados em relação às empresas aéreas designadas pela outra Parte, a outra Parte será notificada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir com esses requisitos mínimos, e a outra Parte deverá tomar a ação corretiva apropriada.

3. Cada Parte se reserva ao direito de suspender ou limitar a autorização a uma empresa aérea designada pela outra Parte caso não tenham sido adotadas ações corretivas no prazo de até 30 dias.

4. Fica acordado que qualquer aeronave operada por uma empresa aérea de uma Parte que preste serviços para ou do território da outra Parte poderá, quando se encontrar no território dessa outra Parte, ser objeto de inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, a bordo ou ao redor da aeronave para verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e a condição aparente da aeronave e de seu equipamento (denominada neste Artigo "inspeção de Rampa"), desde que isso não cause demoras desnecessárias.

5. Se qualquer inspeção de rampa ou série de inspeções de rampa motivarem:

- a) sérias preocupações de que uma aeronave ou a operação de uma aeronave não estão em conformidade com os padrões mínimos estabelecidos à época, de acordo com a Convenção; ou
- b) sérias preocupações de que há falta de manutenção e administração efetiva dos padrões de segurança estabelecidos à época, de acordo com a Convenção;

a Parte que executa a inspeção poderá concluir que, segundo o Artigo 33 da Convenção, os requisitos sob os quais os certificados ou licenças da aeronave ou de sua tripulação foram emitidos ou validados, ou os requisitos sob os quais a aeronave opera, não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

6. Caso o acesso para inspeção de rampa de uma aeronave operada por uma empresa aérea de uma Parte, conforme o parágrafo 4 deste Artigo, seja negado pelo representante daquela empresa, a outra Parte poderá inferir que as preocupações referidas no parágrafo 5 deste Artigo procedem, permitindo as conclusões referidas naquele parágrafo.

7. Cada Parte se reserva o direito de suspender ou modificar a autorização dada a uma ou mais empresas aéreas da outra Parte imediatamente, no caso da primeira Parte concluir, seja como resultado de uma inspeção ou série de inspeções de rampa, uma negativa de acesso para realização de inspeção de rampa, uma consulta ou outra razão, que uma ação imediata é essencial para a segurança da operação de uma empresa aérea.

8. Qualquer ação tomada por uma Parte de acordo com os parágrafos 3 ou 7 deste Artigo será suspensa assim que deixem de existir os motivos que levaram à sua adoção.

Artigo 8 Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional,

as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

2. As Partes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, de aeroportos e instalações de navegação aérea, e contra qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção; exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves estabelecidos em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre segurança da aviação. Cada Parte notificará a outra Parte de toda diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar a qualquer momento a realização imediata de consultas com a outra Parte sobre tais diferenças.

4. Cada Parte concorda que a tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste Artigo e exigidas pela outra Parte para a entrada, saída ou permanência no território da outra Parte. Cada Parte assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte também considerará de modo favorável toda solicitação da outra Parte com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

5. Quando ocorrer um incidente, ou ameaça de incidente, de apoderamento ilícito de aeronave civil, ou outros atos ilícitos contra a segurança de tal aeronave, seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas começarão dentro dos quinze (15) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos quinze (15) dias a partir do começo das consultas, isso constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte. Quando justificada por uma emergência ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento.

Artigo 9 Tarifas Aeronáuticas

1. Nenhuma Parte cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte tarifas aeronáuticas superiores às cobradas a todas as empresas aéreas em operação e às suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

2. Tarifas aeronáuticas cobradas às empresas aéreas designadas da outra Parte poderão refletir, mas não exceder, o custo total incidente para a autoridade competente fornecer instalações e serviços de aeroporto, ambientais, de navegação aérea e de segurança da aviação apropriados, no aeroporto ou no sistema aeroportuário. Tal custo total poderá incluir um retorno razoável sobre os ativos, após depreciação. Instalações e serviços para os quais as tarifas são cobradas deverão ser fornecidos eficiente e economicamente.

3. Cada Parte encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas que utilizam as instalações e os serviços proporcionados, quando for factível por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas. Propostas de modificação das tarifas aeronáuticas deverão ser comunicadas a tais usuários com razoável antecedência, a fim de permitir-lhes expressar seus pontos de vista antes que as alterações sejam feitas. Adicionalmente, cada Parte encorajará suas autoridades competentes e tais usuários a trocarem informações apropriadas relativas às tarifas aeronáuticas.

4. Nenhuma das Partes deverá, em procedimentos de solução de controvérsias de acordo com o Artigo 20 (Solução de Controvérsias), ser considerada em violação de uma provisão deste Artigo, se:

- a) tiver procedido a uma revisão da tarifa ou prática que seja objeto de reclamação pela outra Parte dentro de um período de tempo razoável; e
- b) após feita tal revisão, tenha tomado todas as medidas a seu alcance para corrigir qualquer tarifa ou prática incompatível com este Artigo.

Artigo 10 Direitos Alfandegários

1. Cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens, tais como bilhetes, conhecimentos aéreos, material impresso com o símbolo da empresa aérea e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

2. As isenções previstas neste Artigo serão aplicadas aos produtos referidos no parágrafo 1:

- a) introduzidos no território de uma Parte por ou em nome da empresa aérea designada pela outra Parte;
- b) mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte, na chegada ou na saída do território da outra Parte; ou
- c) embarcados nas aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte no território da outra Parte e com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados;

sejam ou não tais produtos utilizados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte que outorga a isenção, sob a condição de que sua propriedade não seja transferida no território de tal Parte.

3. O equipamento de bordo de uso regular, bem como os materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes, somente poderão ser descarregados no território da outra Parte com a autorização das autoridades alfandegárias de tal território. Nesse caso, tais itens poderão ser colocados sob a supervisão das mencionadas autoridades até que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários.

Artigo 11 Capacidade

1. A capacidade a ser ofertada e a frequência de serviços a serem operados pelas empresas aéreas designadas de cada Parte será acordada entre ambas as Partes.

2. Se aplicável, qualquer aumento da capacidade a ser oferecida e das frequências a serem operadas pelas empresas aéreas designadas de cada Parte será objeto de acordo entre ambas as Partes. Até que tal acordo ou arranjo seja feito, a capacidade e frequências em vigor prevalecerão.

3. Não obstante o disposto anteriormente, as empresas aéreas designadas de cada Parte poderão operar qualquer quantidade de serviços exclusivamente cargueiros entre os territórios de ambas as Partes com qualquer tipo de aeronave com direitos de 3^a, 4^a e 5^a liberdades, independentemente dos pontos especificados no Quadro de Rotas. Tais serviços exclusivamente cargueiros também poderão ser operados sob acordos cooperativos de comercialização, tais como código compartilhado, bloqueio de assentos, entre outros, com quaisquer outras empresas aéreas, incluindo empresas de terceiros países.

Artigo 12
Acordos Cooperativos de Comercialização

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte poderão celebrar acordos cooperativos de comercialização, tais como código compartilhado, bloqueio de assentos ou qualquer outro acordo de *joint venture*, com:

- a) empresas aéreas designadas da mesma Parte; ou
- b) empresas aéreas designadas da outra Parte; ou
- c) empresas aéreas designadas de um terceiro país.

2. As empresas aéreas operadoras envolvidas em acordos de cooperação comercial deverão possuir os direitos de tráfego correspondentes, incluindo direitos de rota e de capacidade, e cumprir com os requisitos normalmente aplicados a tais acordos.

3. Todas as empresas aéreas comercializadoras envolvidas nos acordos cooperativos deverão possuir os direitos de rota correspondentes e cumprir com os requisitos normalmente aplicados a tais acordos.

4. A capacidade total operada pelos serviços aéreos executados sob tais acordos será descontada somente da capacidade alocada à Parte que designa a empresa aérea operadora. A capacidade ofertada pela empresa aérea comercializadora em tais serviços não deverá ser descontada da capacidade da Parte que a designa.

5. As empresas aéreas designadas de cada lado poderão transferir tráfego entre aeronaves envolvidas nas operações em código compartilhado sem restrições quanto a número, tamanho e tipo de aeronave.

6. As autoridades aeronáuticas de cada lado poderão requerer às empresas comercializadoras, de modo semelhante às empresas aéreas operadoras, o registro de horários para aprovação e também o fornecimento de quaisquer outros documentos antes do começo dos serviços aéreos sob os acordos de cooperação comercial.

7. Ao oferecer serviços sob tais acordos, a empresa aérea envolvida ou seus representantes deverão esclarecer ao comprador, no ponto de venda, qual empresa operará em cada trecho do serviço e com quais empresas o comprador está estabelecendo relacionamento contratual.

8. Antes de prestar serviços em código compartilhado, as empresas participantes do acordo de código compartilhado deverão acordar sobre qual delas será responsável pela segurança operacional, pela segurança da aviação, pela facilitação, pela responsabilidade civil e por outros assuntos relacionados ao consumidor. Tal entendimento deverá ser registrado junto às autoridades aeronáuticas de ambas as Partes antes da implementação do acordo de código compartilhado.

Artigo 13

Preços

1. Os preços cobrados pelos serviços operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidos livremente, sem estar sujeitos à aprovação.
2. Cada Parte pode requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte para e desde seu território.
3. Não obstante o acima, cada Parte poderá notificar a outra Parte para:
 - a) evitar tarifas cuja aplicação constitua um comportamento anti-competitivo que tenha o efeito de incapacitar um concorrente ou excluí-lo de uma rota;
 - b) proteger os consumidores contra tarifas que sejam excessivas ou restritivas devido ao abuso de posição dominante; e
 - c) proteger as empresas aéreas contra tarifas predatórias ou artificialmente baixas.
4. Para os fins previstos no parágrafo 3 deste Artigo, as Partes poderão requerer que as empresas aéreas designadas da outra Parte forneçam informação referente ao estabelecimento das tarifas.
5. Caso uma Parte considere que a tarifa cobrada pela empresa aérea designada da outra Parte é incompatível com as considerações estabelecidas no parágrafo 3 deste Artigo, poderá notificar a outra Parte dos motivos de sua insatisfação, tão logo possível, e solicitar consulta, que será realizada o mais tardar 30 dias após o recebimento do pedido. Se as Partes chegarem a um acordo com relação à tarifa para a qual a notificação de insatisfação tenha sido dada, cada Parte envidará seus melhores esforços para colocar tal acordo em vigor.

Artigo 14

Concorrência

1. As Partes deverão informar-se mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência ou sobre modificações a essas, bem como sobre quaisquer objetivos concretos relacionados, que poderiam afetar a operação de serviços de transporte aéreo cobertos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua aplicação.
2. As Partes deverão notificar-se mutuamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e as matérias relacionadas à aplicação deste Acordo.

Artigo 15

Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte permitirá às empresas aéreas designadas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de

transporte aéreo e atividades diretamente relacionadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo sua rápida conversão e remessa, à taxa de câmbio do dia do pedido para a conversão e remessa.

2. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto àqueles normalmente cobrados pelos bancos para a execução de tais conversão e remessa.

3. O disposto neste Artigo não isenta as empresas aéreas de ambas as Partes do pagamento dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas.

4. Caso exista um acordo especial entre as Partes para evitar a dupla tributação, ou caso um acordo especial regule a transferência de fundos entre as Partes, tais acordos prevalecerão.

Artigo 16 Atividades Comerciais

1. Cada Parte concederá às empresas aéreas da outra Parte o direito de vender e comercializar em seu território serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios, tanto como empresa operadora quanto como não operadora.

2. Cada empresa aérea terá o direito de vender serviços de transporte na moeda desse território ou, sujeito às leis e regulamentos nacionais, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa poderá adquirir tais serviços de transporte em moedas aceitas por essa empresa aérea.

3. As empresas aéreas designadas de uma Parte poderão, com base na reciprocidade, trazer e manter no território da outra Parte seus representantes e o pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados.

4. Essas necessidades de pessoal podem, a critério das empresas aéreas designadas de uma Parte, ser satisfeitas com pessoal próprio ou usando os serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte, autorizadas a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.

5. Os representantes e os auxiliares estarão sujeitos às leis e regulamentos em vigor da outra Parte e de acordo com tais leis e regulamentos:

- a) cada Parte concederá, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as autorizações de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares necessários para os representantes e os auxiliares mencionados no parágrafo 3 deste Artigo; e

- b) ambas Partes facilitarão e acelerarão as autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam noventa (90) dias.

Artigo 17 Estatísticas

Cada Parte proporcionará ou fará com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente requeridas para a revisão da capacidade ofertada nos serviços acordados operados pelas empresas aéreas designadas da primeira Parte.

Artigo 18 Aprovação de Horários

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte submeterão sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos trinta (30) dias antes de operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento será aplicado para qualquer modificação dos horários.
2. Para os voos de reforço que a empresa aérea designada de uma Parte deseje operar nos serviços acordados, fora do quadro horário aprovado, essa empresa aérea solicitará autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte. Tais solicitações serão submetidas pelo menos quinze (15) dias antes da operação de tais voos.
3. Se, devido a circunstâncias especiais e não usuais, uma empresa aérea designada de uma Parte não puder operar um serviço em sua rota normal, a outra Parte envidará seus melhores esforços para facilitar a operação continuada de tal serviço mediante rearranjo temporário de rotas conforme mutuamente acordado entre as Partes.
4. As empresas aéreas designadas de uma Parte terão direito de usar aerovias, aeroportos e outras facilidades fornecidas pela outra Parte em bases não discriminatórias.

Artigo 19 Consultas

1. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda deste Acordo ou seu satisfatório cumprimento.
2. Tais consultas, que podem ser feitas mediante reuniões ou por correspondência, serão iniciadas dentro de um período de 60 (sessenta) dias a partir da data do recebimento da solicitação por escrito pela outra Parte, a menos que de outra forma acordado pelas Partes.

Artigo 20
Solução de Controvérsias

1. Caso surja qualquer disputa entre as Partes relativa à interpretação ou à aplicação deste Acordo, as Partes deverão primeiramente buscar solucioná-la por meio de consultas entre as Partes.

2. Se as Partes não resolverem a disputa por meio de negociações, a disputa deverá esta ser discutida por via diplomática.

3. Qualquer disputa que surja sob este Acordo, não resolvida pelos procedimentos estabelecidos nos parágrafos 1 e 2 acima, poderá ser encaminhada, por acordo entre as Partes, a uma pessoa ou organização para decisão. Caso as Partes ainda assim não cheguem a um acordo, a disputa deverá, a pedido de qualquer das Partes, ser submetida à arbitragem, conforme os procedimentos estabelecidos abaixo.

4. A arbitragem será feita por um tribunal de três árbitros, a ser constituído conforme a seguir:

- (a) até 30 dias após o recebimento da solicitação de arbitragem, cada Parte nomeará um árbitro. Até 60 dias após estes dois árbitros terem sido nomeados, eles deverão, por acordo, apontar um terceiro árbitro, que deverá atuar como Presidente do tribunal arbitral;
- (b) caso qualquer Parte deixe de nomear um árbitro, ou se o terceiro árbitro não for indicado conforme a alínea a deste parágrafo, qualquer Parte poderá requerer que o Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional nomeie um árbitro ou árbitros em até 30 dias. Caso o Presidente do Conselho seja de mesma nacionalidade de uma das Partes, o Vice Presidente mais antigo e qualificado que não esteja impedido pelo mesmo motivo fará a indicação. Caso tanto o Presidente quanto o Vice Presidente mais antigo indiquem o terceiro árbitro conforme este parágrafo, este não deverá ser nacional de qualquer das Partes.

5. Exceto se acordado de forma diversa, o tribunal arbitral determinará os limites de sua jurisdição conforme este Acordo e estabelecerá suas próprias regras de procedimento. O tribunal, uma vez constituído, poderá recomendar medidas transitórias até a determinação final. Sob orientação do tribunal ou a pedido de qualquer das Partes, uma conferência para determinar as questões precisas a serem arbitradas e os procedimentos específicos a serem seguidos deverá ser realizada o mais tardar 15 dias após o tribunal estar constituído.

6. Exceto se acordado de forma diversa ou conforme orientado pelo tribunal, cada Parte deverá submeter um memorando em até 45 dias após a constituição do tribunal. As respostas deverão ser recebidas nos 60 dias que se seguem. O tribunal realizará uma audiência a pedido de qualquer das Partes ou por iniciativa própria, no prazo de 15 dias após o prazo para submissão das respostas.

7. O tribunal procurará proferir uma decisão por escrito até 30 dias após a conclusão da audiência ou, se não houver audiência, após a data de apresentação de ambas as respostas. A decisão da maioria do tribunal deve prevalecer.

8. Qualquer das Partes poderá solicitar esclarecimentos sobre a decisão no prazo de até 15 dias após sua emissão, e o esclarecimento deverá ser feito no prazo de até 15 dias após tal solicitação.

9. Cada Parte deverá, na medida em que for consistente com sua legislação nacional, dar pleno efeito a qualquer decisão ou sentença do tribunal arbitral.

10. As despesas do tribunal arbitral, incluindo os honorários e as despesas dos árbitros, serão repartidas em partes iguais entre as Partes. Quaisquer despesas incorridas pelo Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional no âmbito do procedimento previsto na alínea b do parágrafo 4 deste Artigo serão consideradas parte das despesas do tribunal arbitral.

Artigo 21 Emendas

Qualquer emenda deste Acordo acertada entre as Partes, em conformidade com o Artigo 19 (Consultas), entrará em vigor em data a ser determinada por troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

Artigo 22 Acordos Multilaterais

Se um acordo multilateral relativo a transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, o presente Acordo será emendado para conformar-se às disposições de tal acordo multilateral.

Artigo 23
Serviços Intermodais

Às empresas aéreas designadas de cada parte será permitido contratar, em conexão com o transporte aéreo de passageiros e carga, qualquer transporte intermodal para ou de qualquer ponto do território da outra Parte, sujeito às leis e regulamentos nacionais de cada Parte envolvida. Tais empresas aéreas poderão optar por realizar seu próprio transporte intermodal ou fazê-lo por meio de acordos, incluindo código compartilhado com outras transportadoras. Os serviços intermodais podem ser oferecidos como um serviço direto e por um preço único para o transporte aéreo e intermodal combinados, desde que os passageiros e os embarcadores sejam informados sobre os fornecedores de tais transportes.

Artigo 24
Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte por escrito, por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à OACI. Este Acordo expirará à meia noite, hora local da Parte notificada, imediatamente antes de concluído período de um ano da data de recebimento da notificação, a menos que se retire tal notificação mediante acordo, antes de concluído tal prazo. Se a outra Parte não acusar recebimento, será considerado que a notificação foi recebida 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela OACI.

Artigo 25
Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda a este serão registrados, depois de assinados, na OACI pela Parte em cujo território haja sido assinado, ou conforme consensuado entre as Partes.

Artigo 26
Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

Em testemunho do que os abaixo assinados, estando devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em _____, no dia _____ do mês de _____, do ano de 2011, em português, hindi e inglês, sendo todos os textos autênticos. Em caso de divergência de interpretação entre os textos em português e hindu, o texto em inglês prevalecerá.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
DA ÍNDIA



PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL

