



भारत सरकार  
और  
फिनलैण्ड गणतंत्र सरकार के बीच  
विमान सेवा करार

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

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

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

निम्नलिखित के संबंध में सहमत हुए हैं ।

अनुच्छेद-1  
परिभाषा

1. जब तक कि प्रसंग से अन्यथा अपेक्षित न हो, इस करार के प्रयोजन के लिए -

§क§ "वैमानिकी प्राधिकारी" पद का आशय फिनलैंड के मामले में नागर विमानन प्रशासन तथा भारत सरकार के मामले में नागर विमानन महानिदेशक अथवा दोनों मामलों में ऐसे व्यक्ति या निकाय जिसे उक्त प्राधिकारियों द्वारा इस समय किए जा रहे कार्य निष्पादन के लिए प्राधिकृत किया गया हो।

§ख§ "नामित विमान कंपनी" पद से अभिप्राय ऐसी विमान कंपनी से है जिसे एक सौविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों ने इस करार के अनुच्छेद 3 के अनुसार



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

§ ग § "अभिसमय" पद से अभिप्राय 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय से है, और इसमें उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 90 के अंतर्गत स्वीकृत कोई भी अनुबंध तथा उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 90 और 94 के अंतर्गत पारित अनुबंध या अभिसमय में किया गया कोई भी संशोधन शामिल होगा जहां तक कि इन अनुबंधों और संशोधनों का दोनों सविदाकारी पक्ष द्वारा अनुकरण कर लिया गया हो।

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

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

#### अनुच्छेद-2

#### यातायात अधिकारों की मंजूरी

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

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

§ क § बिना उतरे हुए दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग से होकर उड़ना,

§ ख § यातायात से भिन्न प्रयोजनों के लिए दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में रुकना,



और

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

3. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 2 में किसी भी बात का अर्थ यह नहीं समझा जाएगा कि किसी भी एक सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को, दूसरे सविदाकारी पक्ष के किसी स्थान को यात्री, कार्गो या डाक विमान से ले जाने का अधिकार मिल गया है ।

#### अनुच्छेद-3

#### एयरलाइनों को नामित करना और प्रचालन के लिए प्राधिकृत करना

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

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

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

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



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

5. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को, ऐसे किसी भी मामलों में इस अनुच्छेद के पैराग्राफ ३ में उल्लिखित प्रचालन अधिकार मंजूर करने से मना करने अथवा किसी भी नामित विमान कंपनी द्वारा इस करार के अनुच्छेद-2 में निर्दिष्ट अधिकारों का प्रयोग करने पर ऐसे प्रतिबंध लगाने का अधिकार होगा जो वह आवश्यक समझे जिसमें उक्त सविदाकारी पक्ष इस बारे में आश्वस्त नहीं हो कि उस विमान कंपनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण विमान कंपनी को नामित करने वाले सविदाकारी पक्ष या उसके राष्ट्रों में निहित है ।

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

#### अनुच्छेद-4

#### प्रचालन प्राधिकार को प्रतिसंहृत करना अथवा रोक देना

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

३क३ किसी भी ऐसे मामले में जहां उसे यह संतोष न हो कि उस विमान कंपनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण, विमान कंपनी को नामित करने वाले सविदाकारी पक्ष या ऐसे सविदाकारी पक्ष के राष्ट्रों में निहित है, अथवा

३ख३ यदि वह विमान कंपनी इन अधिकारों को मंजूर करने वाले सविदाकारी पक्षों के कानूनों और/या विनियमों का अनुपालन करने में असफल रहती है, अथवा

३ग३ यदि वह विमान कंपनी इस करार के अंतर्गत निर्धारित शर्तों के अनुसार प्रचालन में



असफल रहती है ।

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

#### अनुच्छेद-5 प्रयोक्ता प्रभार

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

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

#### अनुच्छेद-6 सीमा-शुल्क तथा अन्य प्रभारों से छूट

1. दोनों में से किसी भी सौविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवाओं पर प्रचालित विमान तथा विमान में रखे गए उनके नियमित उपस्कर, कल



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

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

§ क § एक सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में विमान में लिए गए विमान भंडार, यथोचित सीमाओं के भीतर और जिसका उपयोग दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी की अंतरराष्ट्रीय वायु सेवा में प्रचालित विमान के लिये किया गया हो,

§ ख § दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा अंतरराष्ट्रीय वायु सेवा में प्रचालित विमानों की मरम्मत अथवा रख-रखाव के लिए एक सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में प्रयोग किए गए अतिरिक्त पुर्जे,

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

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

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



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

5. आवश्यक एयरलाइन दस्तावेज अर्थात् समय-सारणी, हवाई टिकट और वायु मार्ग बिल जिन्हें एक सौविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा प्रयोग में लाया जाना हो और जिसे दूसरे सौविदाकारी पक्ष के भू-भाग में आरंभ किया जाना हो, सीमा-शुल्क और ऐसे ही अन्य प्रभारों से छूट दी जाएगी ।

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

#### अनुच्छेद-7

#### एयरलाइन प्रतिनिधित्व

1. प्रत्येक सौविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को दूसरे सौविदाकारी पक्ष के भू-भाग में अपने स्वयं के अथवा स्थानीय प्रशासनिक, वाणिज्यिक और तकनीकी कार्मिकों का प्रतिनिधित्व बनाये रखने का अधिकार होगा जो नामित विमान कंपनी की आवश्यकताओं के लिए आवश्यक हो। इस प्रकार का प्रतिनिधित्व स्थानीय विनियमों और कार्य विनियमों के अनुसार स्थापित किया जा सकेगा।

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



**अनुच्छेद-8**

**कानूनों और विनियमों की प्रयोज्यता**

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

**अनुच्छेद-9**

**सम्मता प्रावधान**

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





से कोई प्रतिकूल प्रभाव न पड़े ।

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

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

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

#### अनुच्छेद-10

#### यातायात कार्यक्रमों का अनुमोदन

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

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



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

### अनुच्छेद-11 आंकड़ों की व्यवस्था

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

### अनुच्छेद-12 टैरिफ

1. निम्नलिखित पैराग्राफों के प्रयोजन के लिए "टैरिफ" शब्द का अभिप्राय यात्रियों, सामान और कार्गो के वहन के लिए अदा किये जाने वाले मूल्य और उन शर्तों से है जिनके अंतर्गत ये मूल्य लागू होते हैं, जिसमें एजेंसी और अन्य अनुषंगी सेवाओं के मूल्य और शर्तें शामिल हैं परन्तु जिसमें डाक के वहन के लिए पारिश्रमिक और उससे संबंधित शर्तें शामिल नहीं हैं।
2. किसी सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा अन्य सविदाकारी पक्ष के भू-भाग या उस तक वहन के लिए वसूल किये जाने वाले टैरिफ समुचित स्तरों पर निर्धारित किये जाएंगे जिसमें प्रचालन की लागत, उचित लाभ और अन्य फयरलाइनों के टैरिफ सहित सभी संगत पहलुओं को ध्यान में रखा जाएगा।
3. जहां कहीं भी संभव हो, टैरिफ का निर्धारण, यदि लागू हो, अन्य फयरलाइनों के साथ परामर्श करके, दोनों सविदाकारी पक्षों की नामित विमान कंपनियों द्वारा सहमति से किया



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

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

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

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

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

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



### अनुच्छेद-13 उपार्जन का हस्तांतरण

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

### अनुच्छेद-14 विमानन सुरक्षा

1. अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों और दायित्वों के अनुरूप, सविदाकारी पक्ष पुनः इस बात की पुष्टि करते हैं कि गैर-कानूनी हस्तक्षेप की कार्रवाई के विरुद्ध नागर विमानन सुरक्षा का बचाव करने के बारे में एक दूसरे के प्रति उनका दायित्व इस करार का अभिन्न अंग है। अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों और दायित्वों की व्यापकता को सीमित किये बिना सविदाकारी पक्ष 14 सितम्बर, 1963 को टोक्यो में हस्ताक्षरित, विमान में किये गए अपराधों एवं कुछ अन्य कृत्यों से संबंधित अभिसमय, 16 दिसम्बर 1970 को हेग में हस्ताक्षरित विमान के गैर-कानूनी अभिग्रहण निवारण अभिसमय और 23 सितम्बर, 1971



को मॉड्यूल में हस्ताक्षरित नागर विमानन सुरक्षा के विरुद्ध गैर-कानूनी कार्रवाई उन्मूलन अभिसमय के प्रावधानों के अनुरूप कार्रवाई करेंगे।

2. अनुरोध किए जाने पर सौविदाकारी पक्ष गैर-कानूनी रूप से सिविल विमानों के अभिग्रहण किए जाने और ऐसे विमान, उसके यात्रियों, कर्मियों, हवाई अड्डों और हवाई दिक्कालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध गैर-कानूनी कृत्यों से बचाव के लिए या नागर विमानन की सुरक्षा के विरुद्ध किसी अन्य धमकी के लिए एक दूसरे को सभी आवश्यक सहायता प्रदान करेंगे।

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

4. प्रत्येक सौविदाकारी पक्ष इस बात से सहमत है कि ऐसे विमान प्रचालकों से, दूसरे सौविदाकारी पक्ष द्वारा उस सौविदाकारी पक्ष के भू-भाग में प्रवेश करते समय, वहां से प्रस्थान करते समय या उसमें रहते समय अपेक्षित ऊपर पैराग्राफ § 3 में उल्लिखित विमानन सुरक्षा उपबंधों का पालन करने की अपेक्षा की जा सकती है। प्रत्येक सौविदाकारी 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 ले जाए जाने या लादने से पूर्व तथा उसके दौरान उसकी जांच करने के लिए प्रभावी उपाय किए गए हैं। प्रत्येक सौविदाकारी पक्ष किसी विशेष खतरे का मुकाबला करने हेतु विशेष उपयुक्त सुरक्षा उपाय करने के लिए दूसरे सौविदाकारी पक्ष द्वारा किये गए अनुरोध पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेगा।

5. जब कभी किसी सिविल विमान के गैर-कानूनी अभिग्रहण की धमकी या इस प्रकार की धमकी की घटना होती है या किसी ऐसे विमान, उसके यात्रियों और कर्मियों, हवाई अड्डों और हवाई दिक्कालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध कोई गैर-कानूनी कार्य किया जाता है तो



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

#### अनुच्छेद-15

#### विचार-विमर्श

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

#### अनुच्छेद-16

#### संशोधन

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

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

#### अनुच्छेद-17

#### विवादों का निपटारा

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



**अनुच्छेद-18**  
**बहुपक्षीय हवाई अभिसमय का प्रवर्तन**

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

**अनुच्छेद-19**  
**अनुबंध**

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

**अनुच्छेद-20**  
**समाप्त करना**


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



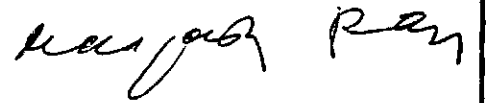
अनुच्छेद-21  
प्रवर्तन

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

दिनांक 18 जुलाई, 1995 को नई दिल्ली स्थान में हिन्दी, फिनिश तथा अंग्रेजी भाषाओं में प्रत्येक की दो-दो प्रतियों में हस्ताक्षर किए गए जिनमें सभी पाठ समान रूप से प्रामाणिक हैं। यदि इनके निर्वचन में कोई भिन्नता हो तो अंग्रेजी पाठ ही मान्य होगा।



भारत सरकार



फिनलैण्ड सरकार





अनुबंध  
संड-1

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

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

संड-11

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

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

टिप्पणी :

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



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

2. फिनलैंड गणराज्य की नामित विमान कंपनी को एक ही उड़ान पर दिल्ली के साथ मद्रास को भी अपनी सेवाएं देने की छूट होगी।

3. भारत की नामित विमान कंपनी को एक ही उड़ान पर फिनलैंड गणराज्य के भू-भाग के साथ में दो और स्थलों को अपनी सेवाएं देने की छूट होगी ।

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



**INTIAN HALLITUKSEN JA  
SUOMEN TASAVALLAN HALLITUKSEN VÄLINEN  
LENTOLIIKENNESOPIMUS**

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

ovat Chicagossa 7. päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avatun  
kansainvälisen siviiliilmailun yleissopimuksen osapuolia ja jotka

haluavat edistää keskinäisiä suhteitaan siviiliilmailun alalla ja tehdä  
sopimuksen lentoliikenteen aloittamiseksi alueittensa välillä,

ovat sopineet seuraavasta:



## 1 artikla

### MÄÄRITELMÄT

1. Tässä sopimuksessa, ellei asiayhteys muuta edellytä :

- a) "ilmailuviranomaiset" tarkoittaa Intian osalta siviili-ilmailun pääjohtajaa ja Suomen osalta Ilmailulaitosta tai molempien osalta muuta sellaista henkilöä tai toimielintä, joka on valtuutettu suorittamaan mainittujen viranomaisten nykyisin hoitamia tehtäviä,
- b) "nimetty lentoyhtiö" tarkoittaa lentoyhtiötä, jonka toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaiset ovat kirjallisesti nimenneet toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisille tämän sopimuksen 3 artiklan mukaisesti,
- c) "yleissopimus" tarkoittaa Chicagossa 7. päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan lukien kaikki tämän yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt liitteet sekä kaikki sen 90 ja 94 artiklan mukaisesti liitteisiin ja yleissopimukseen tehdyt muutokset, sikäli kuin molemmat sopimuspuolet ovat hyväksyneet nämä liitteet ja muutokset ja
- d) termeillä "alue", "lentoliikenne", "kansainvälinen lentoliikenne", "lentoyhtiö" ja "laskeutuminen ilman kaupallista tarkoitusta" on kullekin Chicagon yleissopimuksen 2 ja 96 artiklassa annettu merkitys.

2. Tämän sopimuksen artikloilla on otsikot vain viittausten helpottamiseksi.



## 2 artikla

### LIIKENNEOIKEUKSIEN MYÖNTÄMINEN

1. Sopimuspuoli myöntää toiselle sopimuspuolelle tässä sopimuksessa määritellyt oikeudet säännöllisen kansainvälisen lentoliikenteen järjestämiseen ja harjoittamiseen sopimuksen liitteessä määrätyillä reiteillä. Tällaista liikennettä ja näitä reittejä kutsutaan jäljempänä vastaavasti sovituksi liikenteeksi" ja "määrätyiksi reiteiksi".
2. Jollei tämän sopimuksen määräyksistä muuta johdu, sopimuspuolen nimeämällä lentoyhtiöllä on seuraavat oikeudet :
  - a) oikeus lentää ilman välilaskua toisen sopimuspuolen alueen yli,
  - b) oikeus laskeutua toisen sopimuspuolen alueelle ilman kaupallista tarkoitusta ja
  - c) harjoittaessaan sovittua liikennettä määrätyillä reitillä molempien sopimuspuolten nimeämällä lentoyhtiöllä on myös oikeus ottaa ja jättää sopimuspuolen alueella tämän sopimuksen liitteessä asianomaista reittiä varten määrätyissä paikoissa kansainvälisen liikenteen matkustajia, rahtia ja postia joko yhdessä tai erikseen.
3. Tämän artiklan 2 kappaleen määräysten ei tule katsoa oikeuttavan sopimuspuolen nimettyä lentoyhtiötä ottamaan toisen sopimuspuolen alueella matkustajia, rahtia tai postia, jonka määränpäänä on toinen paikka tämän toisen sopimuspuolen alueella.

## 3 artikla

### LENTOYHTIÖIDEN NIMEÄMINEN JA LIKENNELUPA

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



2. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus peruuttaa tällainen ilmoitus tai muuttaa sitä.
3. Saadessaan tällaisen ilmoituksen toisen sopimuspuolen on viipymättä myönnettävä, jollei tämän artiklan 4 ja 5 kappaleista muuta johdu, nimetylle lentoyhtiölle asianomainen liikennelupa.
4. Sopimuspuolen ilmailuviranomaiset voivat vaatia toisen sopimuspuolen nimeämää lentoyhtiötä osoittamaan, että se kykenee täyttämään ne ehdot, joista määrätään niissä laeissa ja määräyksissä, joita mainitut viranomaiset tavallisesti soveltavat kansainvälisessä lentoliikenteessä yleissopimuksen määräysten mukaisesti.
5. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus kieltäytyä myöntämästä tämän artiklan 3 kappaleessa tarkoitettua lentolupaa tai asettaa nimetyn lentoyhtiön 2 artiklassa määrättyjen oikeuksien harjoittamiselle tarpeellisiksi katsomiansa ehtoja, mikäli mainittu sopimuspuoli ei ole vakuuttunut siitä, että tämän lentoyhtiön pääasiallinen omistusoikeus ja tosiasiallinen hallinta kuuluvat lentoyhtiön nimenneelle sopimuspuolelle tai sen kansalaisille.
6. Näin nimetty ja valtuutettu lentoyhtiö voi aloittaa sovitun liikenteen harjoittamisen milloin tahansa, edellyttäen että lentoyhtiö noudattaa kaikkia tämän sopimuksen soveltuvia määräyksiä.

#### 4 artikla

### LIKENNELUVAN PERUUTTAMINEN TAI SEN KÄYTÖN LYKKÄÄMINEN

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



- a) milloin ne eivät ole vakuuttuneita siitä, että tämän lentoyhtiön pääasiallinen omistusoikeus ja tosiasiallinen hallinta kuuluvat lentoyhtiön nimenneelle sopimuspuolelle tai sen kansalaisille tai
- b) jos tämä lentoyhtiö on jättänyt noudattamatta oikeudet myöntäneen sopimuspuolen lakeja ja / tai määräyksiä tai
- c) jos lentoyhtiö muutoin ei liikennöi tässä sopimuksessa mainittujen ehtojen mukaisesti.

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

## 5 artikla

### LIKENNÖIMISMAKSUT

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

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



## 6 artikla

### VAPAUTUS TULLEISTA JA MUISTA MAKSUISTA

1. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavat ilma-alukset samoin kuin niiden vakiovarusteet, varaosat, poltto- ja voiteluaineet, ilma-aluksessa olevat varastot (mukaan lukien ruoka, juomat ja tupakka) ovat vapaat kaikista tulleista, tarkastusmaksuista ja muista sen kaltaisista maksuista saapuessaan toisen sopimuspuolen alueelle, edellyttäen että tällaiset varusteet, varaosat ja varastot jäävät ilma-alukseen siksi kunnes ne viedään edelleen maasta tai kyseinen ilma-alus tai sen matkustajat käyttävät tai kuluttavat ne lennoilla mainitun alueen yläpuolella.
2. Tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitetuista tulleista, korvauksista ja maksuista, lukuun ottamatta annetun palvelun kustannuksiin perustuvia maksuja, ovat myös vapaat:
  - a) sopimuspuolen alueella kohtuullisissa rajoissa ilma-alukseen otetut varastot, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä käyttämässä ilma-aluksessa tältä alueelta suuntautuvalla lennolla,
  - b) toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä käyttämien ilma-alusten huoltoa tai korjausta varten sopimuspuolen alueelle tuomat varaosat, mukaan lukien moottorit, ja
  - c) sopimuspuolen alueelle tuodut tai siellä varastoitavat poltto- ja voiteluaineet sekä tekniset kulutustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä siinäkin tapauksessa, että niitä käytetään lennettäessä sen sopimuspuolen alueen yläpuolella olevalla matkaosuudella, jonka alueella ne on otettu alukseen.





3. Tämän artiklan 2 kappaleessa tarkoitettu tavara voidaan vaatia pidettäväksi tullivalvonnassa.
4. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön ilma-aluksen vakiovarusteet, kuten myös ilma-aluksessa yleensä pidettävät tarvikkeet, varastot ja varaosat, saadaan purkaa toisen sopimuspuolen alueella ainoastaan tämän sopimuspuolen tulliviranomaisten annettua siihen luvan. Tällöin ne voidaan asettaa mainittujen viranomaisten valvontaan siihen asti kunnes ne viedään edelleen alueelta tai niiden osalta muutoin menetellään tullimääräysten mukaisesti.
5. Tarvittavat lentoyhtiön asiakirjat kuten aikataulut, lentoliput ja lentorahtikirjat, jotka on tarkoitettu sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön ja tuotu toisen sopimuspuolen alueelle, ovat vapaat tulleista ja sen kaltaisista maksuista mainitun toisen sopimuspuolen alueella.
6. Sopimuspuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatalla olevat matkatavarat ja rahti ovat vapaat tulleista ja muista sen kaltaisista maksuista, jotka eivät perustu niiden saapuessa tai lähtiessä annettujen palvelujen kustannuksiin.

#### 7 artikla

### LENTOYHTIÖN EDUSTUS

1. Kummankin sopimuspuolen nimeämällä lentoyhtiöllä on oikeus perustaa ja ylläpitää toisen sopimuspuolen alueella edustustoa, jossa sillä on nimetyn lentoyhtiön toiminnan kannalta tarpeellinen oma tai paikallinen hallinnollinen, kaupallinen ja tekninen henkilökuntansa. Tällainen edustusto perustetaan paikallisten määräysten ja menettelytapojen mukaisesti.
2. Kummankin sopimuspuolen nimetyllä lentoyhtiöllä on oikeus julkaista omia kuljetusasiakirjojaan ja mainostaa ja edistää myyntiä toisen sopimuspuolen alueella. Tällainen myynti voi tapahtua maksua vastaan paikallisessa valuutassa tai jossakin vaihdettavassa valuutassa



tai luottokortilla joko suoraan lentoyhtiön omien myyntikonttoreiden välityksellä tai myynti- ja / tai matkatoimistojen kautta kenelle tahansa henkilölle tai mille tahansa järjestölle tai toimielimelle.

#### **8 artikla**

### **LAKIEN JA MÄÄRÄYSTEN SOPIVUUS**

1. Sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat kansainvälisessä lentoliikenteessä olevien ilma-alusten tuloa sen alueelle ja lähtöä sieltä tai sellaisten ilma-alusten käyttöä ja lentoa mainitun alueen sisällä, sovelletaan toisen sopimuspuolen nimetyn lentoyhtiön ilma-aluksiin.
2. Sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat matkustajien, miehistön, rahdin ja postin tuloa sen alueelle, siellä oloa tai sieltä lähtöä, kuten lakeja ja määräyksiä, jotka liittyvät passeihin, tulliin, valuuttaan, terveydenhoitoon ja karanteeniin, sovelletaan toisen sopimuspuolen nimetyn lentoyhtiön ilma-alusten kuljettamiin matkustajiin, miehistöön, rahtiin ja postiin silloin kun ne ovat mainitulla alueella.
3. Sopimuspuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatkalla olevia matkustajia, matkatavaroita ja rahtia, jotka eivät poistu lentoaseman tähän tarkoitukseen varatulta alueelta, ei saa alistaa muuhun kuin yksinkertaistettuun tarkastukseen, paitsi silloin kun on kyse turvatoimista väkivallantekoja ja ilmarosvoutta vastaan.

#### **9 artikla**

### **KAPASITEETTIMÄÄRÄYKSET**

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



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

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

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

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

#### 10 artikala

### LIIKENNEOHJELMIEN HYVÄKSYMINEN

1. Kummankin sopimuspuolen ilmailuviranomaisten tulee saada nimetty lentoyhtiönsä jättämään toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisille harkittavaksi ja hyväksyttäväksi tiedot liikennetyypistä, vuorojen lukumäärästä, käytettävän ilma-alueen tyypistä ja lentoaikatauluista vähintään kuusikymmentä (60) päivää ennen sovitusliikenteen aloittamista. Samat tiedot tulee antaa vähintään kolmekymmentä (30) päivää etukäteen silloin, kun sovitusliikenteen harjoittamiseen on määrä tehdä muutoksia.



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

### **11 artikla**

#### **TILASTOJEN TOIMITTAMINEN**

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

### **12 artikla**

#### **TARIFFIT**

1. Seuraavissa kappaleissa "tariffi" tarkoittaa matkustajien, matkatavaroiden ja rahdin kuljetuksesta maksettavia hintoja soveltamiseksi, mukaan lukien asiamiestoimintaan ja muihin lisäpalveluihin liittyvät hinnat ja ehdot, mutta lukuun ottamatta postinkuljetusta koskevia korvauksia ja ehtoja.
2. Sopimuspuolen nimetyn lentoyhtiön veloittamat kuljetustariffit toisen sopimuspuolen alueelle tai sieltä pois on vahvistettava kohtuullisiksi ottamalla asianmukaisesti huomioon kaikki asiaan vaikuttavat tekijät, mukaan lukien liikennöimiskustannukset, kohtuullinen voitto ja muiden lentoyhtiöiden tariffit.
3. Aina kun on mahdollista, tariffeista on sovittava molempien sopimuspuolten kyseisten nimettyjen lentoyhtiöiden kesken, ja tilanteen mukaan neuvotellen muiden



lentoyhtiöiden kanssa. Mikäli mahdollista, sopimus tulee tehdä käyttäen asianmukaista kansainvälistä tariffien koordinaatiomekanismia. Jos mihinkään monenväliseen tai kahdenväliseen sopimukseen ei päästä, kumpikin nimetty lentoyhtiö voi kehittää omat tariffinsa.

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

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

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

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

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



### 13 artikla

#### TULOJEN SIIRTÄMINEN

1. Kumpikin sopimuspuoli myöntää toisen sopimuspuolen nimetylle lentoyhtiölle oikeuden siirtää pääkonttorilleen toisen sopimuspuolen alueella ansaitut tuloylijäämät. Tällaiset siirrot tulee suorittaa ilman tarpeetonta viivettä missä tahansa vaihdettavassa valuutassa ja sen sopimuspuolen valuutanvaihtoa koskevien määräysten mukaisesti, jonka alueella tulot ovat muodostuneet.
2. Siirrot tulee tehdä virallisen valuuttakurssin perusteella tai mikäli virallisia valuuttakursseja ei ole, markkinoilla vallitsevan valuuttakurssin mukaan.
3. Mikäli sopimuspuolten välillä on voimassa maksujärjestelyjä koskevia erityisjärjestelyjä, näiden järjestelyjen määräyksiä tulee soveltaa varojen siirtämiseen tämän artiklan 1 kappaleen nojalla.

### 14 artikla

#### LENTOLIIKENTEEN TURVAAMINEN

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



2. Sopimuspuolten on pyydettyäessä annettava toisilleen kaikki tarpeellinen apu siviili-ilma-alusten laittoman haltuunoton ja tällaisten ilma-alusten, niiden matkustajien ja miehistön, lentoasemien ja lennonvarmistuslaitteiden turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen sekä siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvan muun uhan estämiseksi.

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

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

5. Kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laitton haltuunotto tai ilma-aluksen turvallisuutta, sen matkustajia ja miehistöä, lentoasemia tai lennonvarmistuslaitteita kohtaan tapahtuu muu laitton teko, tai kun tällainen uhka on olemassa, sopimuspuolten on avustettava toisiaan helpottamalla yhteyksiä ja



muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti saattaa päätökseen tällainen tapaus tai sen uhka.

#### 15 artikla

### NEUVOTTELUT

Molempien sopimuspuolten ilmailuviranomaisten tulee vaihtaa säännöllisesti näkemyksiä tämän sopimuksen soveltamisesta ja tulkinnasta tiiviin yhteistyön hengessä.

#### 16 artikla

### MUUTTAMINEN

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

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

#### 17 artikla

### ERIMIELISYYKSIEN SOVITTELU

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



**18 artikla****MONENVÄLISTEN ILMAILUSOPIMUSTEN SOVELLETTAVUUS**

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

**19 artikla****LIITE**

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

**20 artikla****SOPIMUKSEN IRTISANOMINEN**

Jompikumpi sopimuspuoli voi milloin tahansa antaa toiselle sopimuspuolelle kirjallisen ilmoituksen halustaan irtisanoa sopimus. Tällainen ilmoitus on toimitettava samanaikaisesti Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle. Jos tällainen ilmoitus annetaan, tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa kahdentoista (12) kuukauden kuluttua siitä päivästä lukien, jolloin toinen sopimuspuoli on vastaanottanut mainitun ilmoituksen. Jos toinen sopimuspuoli ei vahvista vastaanottaneensa irtisanomisilmoitusta, se katsotaan vastaanotetuksi neljäntoista (14) päivän kuluttua siitä, kun Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö on sen vastaanottanut.

**21 artikla****VOIMAANTULO**

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


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

INTIAN HALLITUKSEN  
PUOLESTA



(BRIJESH KUMAR)  
JOINT SECRETARY

SUOMEN TASAVALLAN  
HALLITUKSEN PUOLESTA



(MARJATTA RASD)  
SUURLÄHETILÄS



**LIITE**  
**I OSA**

Intian nimetyllä lentoyhtiöllä on oikeus harjoittaa sovittua liikennettä seuraavilla reitillä :

lähtöpaikat	Välilaskupaikat	Määränpää	Edelleen
Paikat Intiassa.	Yksi paikka Venäjän federaa- tion, Ukrainan, Viron, Latvian, Liettuan Ja Valko-Venäjän alueilla.	Helsinki ja kaksi muuta myöhemmin so- vittavaa paik- kaa Suomessa.	Myöhemmin sovittavat paikat.

**II OSA**

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

lähtöpaikat	Välilaskupaikat	Määränpää	Edelleen
Paikat Suomen tasavallassa.	Yksi paikka Venäjän federaa- tion, Ukrainan, Viron, Latvian, Liettuan ja Valko-Venäjän alueilla.	Delhi, Bombay, Madras.	Myöhemmin sovittavat paikat.



Huomautuksia :

1. Jommankumman (kummankin) sopimuspuolen lentoyhtiö(t) voi(vat) millä tahansa tai kaikilla lennoillaan jättää pois minkä tahansa välipaikkakunnan tai paikkakunnan sopimuspuolen alueelta edelleen edellyttäen, että sovittu liikenne näillä reiteillä alkaa joltain paikkakunnalta lentoyhtiön nimenneen sopimuspuolen alueella.
2. Suomen tasavallan nimeämällä lentoyhtiöllä on mahdollisuus liikennöidä saman lennon yhteydessä Delhin lisäksi Madraasiin.
3. Intian nimeämällä lentoyhtiöllä on mahdollisuus saman lennon yhteydessä liikennöidä kahdelle paikkakunnalle Suomessa.
4. Sopimuspuolen lentoyhtiön kerran nimeämää välilaskupaikkakuntaa ei saa muuttaa IATAN liikennekauden aikana.



सत्यमेव जयते

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF INDIA

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND

The Government of India and the Government of the Republic of Finland, hereinafter referred to as the "Contracting Parties".

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;

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

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

DEFINITIONS

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

- (a) the term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of India, the Director General of Civil Aviation and in the case of Finland the Civil Aviation Administration or in both cases, any person or body authorized to perform the functions currently exercised by the said authorities,
- (b) the term "designated airline" shall mean an airline which the aeronautical authorities of one Contracting Party have designated in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of this Agreement,



सत्यमेव जयते

-: 2 :-

- (c) the term "Convention" shall mean the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention adopted under Articles 90 and 94 thereof, so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties and
- (d) the terms "territory", "air service", "International air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

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

## ARTICLE 2

### GRANT OF TRAFFIC RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Annex thereto. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:-

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes and



-: 3 :-

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

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

### ARTICLE 3

#### DESIGNATION OF AIRLINES AND OPERATING AUTHORIZATION

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

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

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

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



-: 4 :-

5. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (3) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

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

#### ARTICLE 4

##### REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION

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

- (a) in any case where they are not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nations; or
- (b) in case of failure by that airline to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting the rights; or
- (c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of





- : 5 :-

this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations or provisions of this Agreement such right shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of fifteen (15) days from the date of a request for consultations.

#### ARTICLE 5

##### USER CHARGES

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

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

#### ARTICLE 6

##### EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

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



--: 6 :-

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

- (a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air service of the designated airline of the other Contracting Party;
- (b) spare parts, including engines, introduced into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international air service of the designated airline of the other Contracting Party; and
- (c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party for use in an international air service of the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the other Contracting Party, in which territory they are taken on board.

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

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



-: 7 :-

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

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

#### ARTICLE 7

##### AIRLINE REPRESENTATION

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

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

#### ARTICLE 8

##### APPLICABILITY OF LAWS AND REGULATIONS

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



-: 8 :-

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

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

#### ARTICLE 9

#### CAPACITY PROVISIONS

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

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

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

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



--: 9 :-

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

#### ARTICLE 10

##### APPROVAL OF TRAFFIC PROGRAMMES

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

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

#### ARTICLE 11

##### PROVISION OF STATISTICS

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause their designated airline to furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried during each quarter on the agreed services to and from the territory of



--: 10 :-

that other Contracting Party, showing the points of embarkation and disembarkation of such traffic. Such statistics shall be furnished as soon as possible after the end of each quarter.

## ARTICLE 12

### TARIFFS

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

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

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

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

5. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities have expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph (4) of this Article, those tariffs shall be considered as approved. In the event of the period



-: 11 :-

for submission being reduced, as provided for in paragraph (4), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

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

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

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

#### ARTICLE 13

##### TRANSFER OF EARNINGS

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

2. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rate for currency payment, or where there



-: 12 :-

are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for currency payment.

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

#### ARTICLE 14

#### AVIATION SECURITY

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

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties, they shall require that operators of aircraft of their registry





-: 13 :-

or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

#### ARTICLE 15

#### CONSULTATION

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

#### ARTICLE 16

#### MODIFICATION

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such



-: 14 :-

consultation may be through discussions or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request. Any modification so agreed shall come into force on the first day of the second month after it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

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

#### ARTICLE 17

##### SETTLEMENT OF DISPUTES

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

#### ARTICLE 18

##### APPLICABILITY OF MULTILATERAL AIR CONVENTIONS

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

#### ARTICLE 19

##### ANNEX

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



ARTICLE 20

TERMINATION

Either Contracting Party may at any time give written notice to the other Contracting Party of its desire to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 21

ENTRY INTO FORCE

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

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

FOR THE GOVERNMENT  
OF INDIA

(BRIJESH KUMAR)  
JOINT SECRETARY

FOR THE GOVERNMENT OF THE  
REPUBLIC OF FINLAND

(MARJATTA RASI)  
AMBASSADOR



-: 16 :-

A N N E X

SECTION-I

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

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

SECTION-II

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

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in the Republic of Finland	One point in the territories of the Russian Federation, Ukraine, Estonia, Latvia, Lithuania and Belarus	Delhi Bombay Madras	To be agreed at a later date



-: 17 :-

Notes :

1. The designated airline of either Contracting Party may on any or all flights omit calling at any of the intermediate points or beyond points provided that the agreed services on these routes begin at a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.
2. The designated airline of the Republic of Finland will have the flexibility to serve Madras in combination with Delhi on the same flight.
3. The designated airline of India will have the flexibility to serve two points in combination in the territory of the Republic of Finland, on the same flight.
4. An intermediate point once specified by the designated airline of a Contracting Party shall not be changed during a IATA Traffic period.