

Air Services Agreement

between

The Government of the Republic of India

and

The Government of the Islamic Republic of Iran

Preamble

The Government of the Republic of India and the Government of the Islamic Republic of Iran (hereinafter referred to as the "Contracting 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

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

(1) "aeronautical authorities" means in the case of the Islamic Republic of Iran, the Civil Aviation Organization or any person or body authorised to perform the functions at present exercised by the said Organisation, and in the case of the Republic of India, the Director General of Civil Aviation or any person or body authorised to perform the functions at present exercised by the said Director General of Civil Aviation.

(2) "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;

(3) "capacity" in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on a route or a section of a route, and in relation to an agreed service means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequencies operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route.

(4) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December, 1944, and includes any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties, and any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annexes or amendments are at any given time effective for both Contracting Parties;

(5) "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes", shall have the same meaning as assigned to them in Article 96 of the Convention;

(6) "designated airline" means an airline designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement;

(7) "tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air service charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

(8) "territory" shall have the same meaning as assigned to it in Article 2 of the Convention; and

(9) "user charges" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services, including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers, baggage and cargo.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate Section or the Annex to this Agreement. Such services and routes shall hereinafter be called "the agreed services" and "the specified routes", respectively.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:
 - (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - (b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and
 - (c) while operating an agreed service at the points specified for that route in the Annex to this Agreement, the airline(s) designated by each Contracting Party shall also enjoy the right to embark and disembark, in the territory of the other Contracting Party, international traffic in passengers and cargo including mail, separately or in combination.
3. The airline(s) of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in clauses (a) and (b) of paragraph (2) of this Article.
4. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo including mail destined for another point in the territory of that other Contracting Party.
5. If because of special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting 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 Contracting Parties.
6. The designated airlines of one Contracting Party shall have the right to use airways, airports and other facilities provided by the other Contracting Party on a non-discriminatory basis.

Article 3

Designation and Authorisation of Airlines

1. Each Contracting 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 Contracting 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 from one Contracting Party and an application from the designated airline, in the form and manner prescribed for the purpose by the aeronautical authorities of the other Contracting Party, the other Contracting 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 Contracting 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 Contracting Party considering the application; and
- (c) the Contracting Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 9 (Safety) and Article 10 (Aviation Security).

Article 4

Revocation or Suspension of Operating Authorisation

1. Either Contracting Party may revoke or suspend the operating authorisation granted to an airline designated by the other Contracting 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 Contracting Party or its nationals;
- (b) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 (Applications of Laws) of this Agreement; or
- (c) the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards set out in Article 9 (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 Contracting Party. Such consultations between the Contracting Parties shall begin within 30 days of the receipt of the request.

3. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation of an airline of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 10 (Aviation Security).

Article 5

Principles governing operation of Agreed Services

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.
2. The capacity to be provided and the frequency of services to be operated by the designated airline(s) of each Contracting Party shall be agreed between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
3. Any increase in the capacity to be provided and the frequency of services to be operated by the designated airlines of either Contracting Party shall be subject to agreement between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Pending such agreement or settlement, the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.

Article 6

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and procedures relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the designated airline(s) of the other Contracting Party.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and procedures relating to the admission into or departure from its territory of passengers, baggage, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, currency, health, sanitary and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or shippers of cargo of the designated airline(s) of the other Contracting Party.
3. Neither Contracting Party shall give preference to its own or to any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of the laws and regulations and procedures provided for in this Article.
4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving areas of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence, air piracy, narcotics control be subject to no more than a simplified control. Such baggage and cargo shall be exempt from customs duties, excise taxes and other similar national and/or local fees and charges.

Article 7

User Charges

1. User charges imposed on the designated airline(s) of the other Contracting Party shall be just, reasonable, non-discriminatory, and equitably apportioned among all categories of users. Such user charges shall be assessed on the designated airline(s) of the other Contracting Party on terms not less favourable than the terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the designated airline(s) of the other Contracting 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 Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities in its territory and the designated airline(s) using the services and facilities. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate and transparent review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles stated in paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in the user charges to enable the users to express their views before changes are implemented.

Article 8

Exemption from Customs Duties and Charges

1. Each Contracting Party shall, on the principle of reciprocity, exempt the designated airline(s) of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and other products destined for sale or to be used solely in connection with the operation or servicing of aircraft) 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 the designated airline(s).

2. The exemptions under paragraph 1 of this Article shall be granted only if the items referred to therein are –

- (a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline(s) of the other Contracting Party;
- (b) retained on board aircraft of the designated airline(s) of one Contracting Party upon arrival in or leaving the territory of the other Contracting Party; or
- (c) taken on board aircraft of the designated airline(s) of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party for use in operating the agreed services.

3. The exemptions under this Article shall apply regardless of the fact whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party.

4. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline(s) of either 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 a case, they may be placed under supervision of the said authorities upto such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the customs regulations.

Article 9

Safety

1. Either Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained in respect of an airline designated by the other Contracting 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 Contracting Parties.

2. If, following such consultations, one Contracting 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 Contracting Party, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action.

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

4. It is agreed that any aircraft operated by an airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting 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:

- 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
- serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention;

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to decide 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 Contracting Party in accordance with paragraph (4) of this Article is denied by a representative of that airline, the other Contracting 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 Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event (the first Contracting 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 Contracting 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 10

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, both 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, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971, and its Protocol done at Montreal on February 24, 1988 and any other Convention on aviation security to which both Parties become members.

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

3. Both Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, 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 to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into and departure from the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.

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

6. When either Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation of the designated airline(s) of that Contracting Party. When required by an emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

7. Any action taken in accordance with paragraph (6) shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the provisions of this Article.

Article 11

Commercial Activities

1. The airline(s) of each Contracting Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Contracting Party for promotion and sale of air services and other ancillary products and services required for the provision of air services.

2. The airline(s) of each Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services and other ancillary products and services. Such staff requirements may, at the option of the airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organization or company operating in the territory of the other Contracting Party and authorised to perform such services in the territory of such other Contracting Party.

3. Any airline of each Contracting Party may engage in the sale of air services and its ancillary products and services in the territory of the other Contracting Party directly and, at the airline's discretion, through its agents. For

this purpose, the airline shall have the right to use its own transportation documents and any person shall be free to purchase such transportation and its ancillary products, services and facilities in the currency of that territory or in convertible currencies.

4. The airline(s) of each Contracting Party shall have the right to convert and transfer freely in any convertible currency, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed earned by such airlines in connection with the sale of air transportation and other ancillary products, services and facilities as well as commercial interest earned on such revenues (including interest earned on deposits awaiting transfer). Conversion and remittance shall be permitted promptly at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the airline makes the initial application for remittance.

5. The airline(s) of each Contracting Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchase of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency. At their discretion, the airline(s) of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies in accordance with the national regulations of the other Contracting Party.

6. Notwithstanding anything contained in this Article, the exercise of rights under this Article shall be in accordance with the applicable domestic rules and regulations consistent with the purposes of this Agreement. If one Contracting Party imposes restrictions on the transfer of local revenues in excess of sums locally disbursed by the designated airlines of the other Contracting Party, the latter shall have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airlines of the first Contracting Party.

Article 12

Approval of Time Table

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party may require the designated airline(s) of the other Contracting Party to file for their consideration and approval, at least 30 days prior to the inauguration of the agreed services, flight schedules containing the information pertaining to the type of service and its frequency, the type of aircraft to be used and the flight timings at each point. Similar information shall also be provided at least 30 days in advance for each IATA traffic season and also as and when any changes are to be introduced regarding operation of the agreed services.

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

Article 13

Provision of Statistics

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide or direct its designated airline(s) to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried during each month on the agreed services to and from the territory of that other Contracting Party, showing the points of embarkation and disembarkation of such traffic. Such statistics shall be furnished as soon as possible after the end of each month, but not later than 30 days following the month to which they relate.
2. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide or direct its designated airline (s) to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to true origin and destination of traffic carriage to and from the territory of that other Contracting Party.

Article 14

Tariff

1. The tariffs in respect of the agreed services operated by the designated airline(s) of each Contracting Party shall be established by each designated airline based upon its commercial considerations in the market place at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operation and reasonable profit.
2. The tariffs established under paragraph (1) shall not be required to be filed by the designated airline(s) of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.
3. Notwithstanding the foregoing, each Contracting Party shall have the right to intervene so as to:
 - (a) prevent tariffs whose application constitutes anti-competitive behavior which has or is likely to or intended 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 aeronautical authorities of one Contracting Party may require the designated airlines of the other Contracting Party to provide information relating to the establishment of the tariffs.

5. If one Contracting Party believes that the tariff charged by designated airline(s) of the other Contracting Party is inconsistent with considerations set forth in paragraph (3) of this Article, it shall notify the other Contracting 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 Contracting Parties reach an agreement with respect to the tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. In the absence of such an agreement, the previously existing tariff shall continue to be in effect.

Article 15

Multilateral Agreements

1. In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention in-so-far as those provisions are applicable to international air services.

2. If, after entry into force of this Agreement, both Contracting Parties become Contracting party to a multilateral agreement that addresses matters covered by this Agreement, either Contracting Party may request consultations to determine whether this Agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.

Article 16

Consultations

1. Either Contracting Party may, at any time, make a request in writing for consultation on the interpretation, application, implementation or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.

2. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations begin within a period of 60 days from the date on which the other Contracting Party receives the request.

Article 17

Amendment

1. This Agreement may be amended by written agreement of the Contracting Parties.

2. Any amendment so agreed shall enter into force subject to the provisions of Article 21 of this Agreement.

3. Notwithstanding the provisions of paragraph (2) above, the Contracting Parties may agree to give immediate effect to an amendment to the Annex to this Agreement.

Article 18

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties failed to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer to the dispute for an advisory opinion to some person or body.
3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs (1) and (2) above, either Contracting Party may in accordance with its relevant laws and regulations, while sending a notice to the other Contracting Party, refer the dispute to an arbitral tribunal comprising of three arbitrators.
4. In the case the dispute is referred to arbitration, each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt a notice in respect of reference of the dispute to arbitration and the umpire shall be appointed within a further period of sixty (60) days from the last appointment by the two so nominated. If either Contracting Party fails to nominate its arbitrator within the specified period, or nominated arbitrators fail to agree on the umpire within the said period, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint the arbitrator of failing party or the umpire as the case may require. The umpire shall be a national of a state having diplomatic relations with both Contracting Parties at the time of the appointment.
5. In the case of the appointment of the umpire by he President of the Council of the International Civil Aviation Organization, if the President of the Council of the International Civil Aviation Organization is prevented from carrying out the said function or if he is a national of either Contracting Party, the appointment shall be made by the Vice-president and if the Vice-president is also prevented from carrying out the said function or if he is a national of either Contracting Party, the appointment shall be made by senior member of the Council who is not a national of either Contracting Party.
6. Subject to other provisions agreed by the Contracting Parties, the arbitral tribunal shall determine its procedure and the place of arbitration.
7. The decisions of the arbitral tribunal shall be binding for the Contracting Parties.
8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators shall be shared equally by the Contracting Parties. Any expenses incurred by the Council in connection with the appointment of the umpire and/or the arbitrator of the failing party as referred to in paragraph (3) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 19

Termination

Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight at the place of receipt of the notice immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Contracting Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 20

Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 21

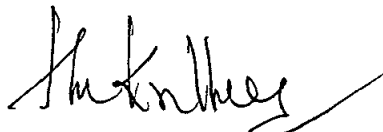
Entry into Force

1. This Agreement shall enter into force on the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties confirming that each Contracting Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of this Agreement and its Annex.
2. Notwithstanding paragraph (1), the Contracting Parties may agree to make the Agreement effective on provisional basis from the date it has been agreed upon and initialled.

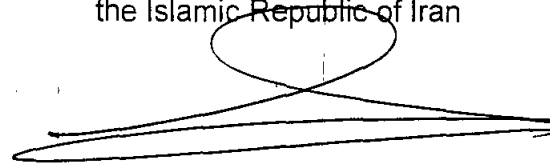
IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE in one preamble, Twenty One (21) Articles and one Annex at this day of(month and year) corresponding to --- -----in two original copies, in the English, Hindi and Persian languages, all texts being equally authentic. In the case of any divergence of interpretation of the texts, the English text shall prevail.

For the Government of
the Republic of India


(S.M. Krishna)

For the Government of
the Islamic Republic of Iran


(Dr. Seyed Shamseddin Hosseini)

9th July, 2010

ANNEX

Route Schedule

Section I

Routes for the airlines designated by the Government of the Republic of India:

Points of Origin	Intermediate Points	Points in Iran	Beyond Points
Points in India	Two points to be specified by India	Tehran Bandar Abbas	Two points to be specified by India

Section II

Routes for the airlines designated by the Government of the Islamic Republic of Iran:

Points of Origin	Intermediate Points	Points in India	Beyond Points
Points in Iran	Two points (except points in the Persian Gulf) to be specified by Iran	Mumbai Delhi Cochin Amritsar	Two points to be specified by Iran

Section III

1. The exercise of 5th freedom traffic rights by the designated airlines of both sides shall be subject to an agreement between the two Contracting Parties.
2. Intermediate and beyond points on the specified routes may at the option of the designated airline (s), be omitted on any or all flights.
3. Intermediate and beyond points not specified Section I and Section II may be served provided that no 5th freedom traffic rights are exercised between such points and any point in the territory of the other Contracting Party.
4. Two or more points in the territory of One Contracting Party shall not be served on the same flight by the designated airline (s) of the other Contracting Party.

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF INDIA
AND THE IMPERIAL GOVERNMENT OF IRAN
FOR AIR SERVICES

PREAMBLE

The Government of India and the Imperial
Government of Iran

Being desirous to conclude an Agreement for
the purpose of establishing and operating commercial
air services between and beyond their respective terri-
tories, have appointed as their plenipotentiaries :

The Government of India,
His Excellency Shri Triloki Nath Kaul,
Ambassador of India in Iran.

The Imperial Government of Iran,
His Excellency *M. Abbas Agha*.
FOREIGN MINISTER, IMPERIAL GOVERNMENT OF IRAN.

who having communicated to each other their full powers
and found them to be in good and due form have agreed
as follows :

ARTICLE I

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

- (a) The term "aeronautical authorities"
means, in the case of Iran, the
Department General of Civil Aviation
and any person or body authorised
to perform the functions presently
exercised by the said Department
General or similar functions, and
in the case of India, the Director
General of Civil Aviation, India,
and the person or body authorised
to perform any functions presently

exercised by the said Director General or similar functions.

(b) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December nineteen hundred and forty-four.

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

ARTICLE II

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the right to operate the air services specified in the Annex to this Agreement (hereinafter referred to as the "specified air services") on the routes specified in the said Annex (hereinafter referred to as the "specified air routes").

ARTICLE III

(A) Each of the specified air services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to whom the rights under this Agreement are granted, on condition that :-

1. the Contracting Party to whom the rights have been granted shall have designated in writing one or more airlines (hereinafter referred to as the "designated airline or airlines") to operate on the specified air routes concerned and,
2. the Contracting Party which grants

the rights shall have given the appropriate operating permission to the airline concerned pursuant to paragraph (B) of this Article which it shall do with the least possible delay.

(B) A designated airline may be required to satisfy the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by or under the laws and regulations applied by those authorities to the operation of international air services.

(C) A designated airline may be required to obtain approval of the competent military authorities for operation of services to and through areas of hostilities or under military occupation or areas affected thereby.

ARTICLE IV

The designated airlines of each Contracting Party operating the specified air services may, subject to the provisions of Article V, fly in transit across the territory of the other Contracting Party, or make stops for non-traffic purposes, or set down or pick up in that territory at the points specified in the Annex, international traffic originating in or destined for the territory of the former Contracting Party or of a third country on the specified air route concerned.

ARTICLE V

(A) The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall jointly determine in respect

of an agreed period the total capacity and frequencies required for the carriage, at a reasonable load factor, of all traffic, that is to say passengers, cargo and mail, which may reasonably be expected to originate in the territory of each Contracting Party and to be disembarked in the territory of the other Contracting Party on the specified air services to be operated during that period on all the specified air routes.

(B) Each Contracting Party shall have the right to authorise its designated airlines to make available for the carriage of the traffic specified in paragraph (A) of this Article whether on services terminating in or on services passing through the territory of the other Contracting Party half the capacity determined in accordance with the provisions of the said paragraph (A).

(C) The designated airlines of either Contracting Party may set down and pick up in the territory of the other Contracting Party traffic coming from or destined for third countries on any specified air route, only in accordance with the following provisions :-

1. If such third country is situated between the territories of the Contracting Parties, any part of the capacity provided by those airlines in accordance with the provisions of paragraphs (A) and (B) of this Article may be used for this purpose.
2. If such third country is situated beyond the territory of the other Contracting Party, the capacity that may be used for this purpose shall not exceed the capacity

provided in accordance with the provisions of paragraphs (A) and (B) of this Article and shall be such as may be agreed between the aeronautical authorities of both the Contracting Parties as being unlikely to prejudice unduly, during an agreed period, the interests of the airlines of the other Contracting Party operating between the latter's territory and the third country concerned.

(D) In order to meet seasonal fluctuations or unexpected demands of a temporary character the designated airlines may agree between themselves such temporary increases in the agreed capacities as are necessary to meet the traffic need. Any such increases shall be reported forthwith to the aeronautical authorities of the Contracting Parties either of whom may disapprove such increases. Upon such disapproval such increases shall cease to operate.

(E) 1. In this Article "agreed period" means the first six months from the date this Agreement comes into force, and thereafter, every succeeding period of six months unless otherwise agreed between the aeronautical authorities.

2. The capacity and frequencies to be provided shall be discussed in the first instance between the designated airlines of the Contracting Parties and, if possible, agreed between

them. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall have the right to be represented at these discussions.

3. Any agreement so reached between the designated airlines of the Contracting Parties shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such approval by the aeronautical authorities shall constitute an agreement as required by paragraphs (A) and (C) of this Article.
4. If the aeronautical authorities of the Contracting Parties fail to agree on any matter on which their agreement is required under the provisions of this Article the Contracting Parties themselves shall endeavour to reach agreement thereon. If the Contracting Parties fail to reach such agreement the provisions of Article XIII of this Agreement shall apply.
5. Pending the completion of any review of capacity and frequencies in accordance with the provisions of this Article the designated airlines of the Contracting Parties shall be entitled to continue to make available the capacities provided on their existing air services.

ARTICLE VI

The designated airlines of each Contracting

Party may make a change of gauge at a point in the territory of the other Contracting Party on the following conditions :-

1. that it is justified by reason of economy of operation;
2. that the aircraft used on the section more distant from the terminal in the territory of the former Contracting Party are smaller in capacity than those used on the nearer section;
3. that the aircraft of smaller capacity shall be scheduled to connect with the aircraft of larger capacity and shall arrive at the point of change for the primary purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft of larger capacity; and
4. that the provisions of Article V shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

ARTICLE VII

(A) The tariffs to be charged for the carriage of passengers and cargo on any of the specified air services shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including economical operation, reasonable profit, difference of characteristics of services (including standards of speed and accommodation) and the tariffs charged by other airlines on the route or section thereof concerned.

- (B) 1. The tariffs in respect of each route and each section thereof shall be agreed between the

designated airlines concerned in consultation, if possible, with other airlines operating on the same route or a section thereof and shall have regard to any relevant rates adopted by the International Air Transport Association. The tariffs so agreed in respect of routes operated by the designated airline of one Contracting Party and terminating in or passing through the territory of the other Contracting Party shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

2. The approval of the aeronautical authorities of a Contracting Party will not be required in respect of tariff for a route or section thereof on which no designated airline of that Contracting Party is operating or in respect of tariffs relating to sections or routes of which one point is not situated in the territory of that Contracting Party.
3. In the event of disagreement between the designated airlines concerned or in case the aeronautical authorities do not approve the tariffs as required under this paragraph, the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement between themselves failing which the dispute shall be dealt with

in accordance with Article XIII.

Pending determination of the tariffs

in accordance with this Article, the

tariffs already in force shall prevail.

ARTICLE VIII

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

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

(B) If, in the opinion of the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties, the administration of regulations relating to customs, immigration, quarantine and similar matters in the territory of the other Contracting Party imposes an onerous burden on its designated airlines in the operation of the air services pursuant to this Agreement, the aeronautical authorities of such other Contracting Party shall, upon request, enter into

consultation to examine the situation.

ARTICLE IX

(A) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party on request -

1. information concerning the authorisations extended to its designated airlines to operate the specified air services;
2. such traffic statistics as may be appropriate for the purpose of reviewing the capacity of the specified air services;
3. such periodical statements as may reasonably be required relating to the traffic carried by the designated airlines on the specified air services including information concerning the origin and destination of such traffic.

(B) Each Contracting Party shall cause its designated airlines to supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of time tables and tariff schedules and particulars concerning the types of aircraft to be operated on the specified air services.

ARTICLE X

(A) Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke, or impose such appropriate conditions as it may deem necessary with respect to an operating permission to a designated airline of the

other Contracting Party, if

1. the first Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of such designated airline are vested in the other Contracting Party or its nationals;
2. such designated airline fails to comply with the laws and regulations of the first Contracting Party, or
3. there is a failure to fulfil the conditions under which the rights are granted to the other Contracting Party in accordance with the Agreement.

(B) Except in the case of failure to comply with laws and regulations, such action shall be taken only after due notice has been given to the designated airline concerned and after opportunity has been given for consultation between the Contracting Parties. In the event of action by one Contracting Party under this Article the rights of the other Contracting Party under Article XIII shall not be prejudiced.

ARTICLE XI

(A) In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties will consult, if the need arises, with a view to assuring the observance of the principles and the implementation of the provisions contained in this Agreement.

(B) Either Contracting Party may at any time request consultation with the other Contracting

Party with a view to initiating any amendment of this Agreement which it may deem desirable. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Any modification of this Agreement agreed as a result of such consultation shall come into effect when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

(C) Changes made by either Contracting Party in the intermediate stopping points on the specified air routes authorised to its designated airlines except those which :

1. change the points served by a designated airline in the territory of the other Contracting Party, or
2. result in the route ceasing to be reasonably direct, shall not be considered as modifications of this Agreement, and either Contracting Party may therefore make such changes unilaterally; provided that notice of any such changes shall be given without delay to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. If the aeronautical authorities of such second Contracting Party find that the principles set forth in Article V of this Agreement are thereby infringed and such infringement affects the interests of any of their airlines because of the carriage by a designated airline of the first Contracting Party

of traffic between the territory of the second Contracting Party and the new point in the territory of a third country the aeronautical authorities of the second Contracting Party may request consultation in accordance with the provisions of paragraph (A) of this Article.

(D) Points on any of the specified routes may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.

ARTICLE XII

Whether or not the procedure for consultation provided for in paragraph (B) of Article XI of this Agreement has been initiated, either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its desire to terminate this Agreement and such notice shall be simultaneously communicated to the Council of the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate one year after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice to terminate unless the notice is withdrawn by agreement before the expiration of such period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the Council of International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE XIII

(A) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement or of its Annex, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

(B) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation,

1. they may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal or some other person or body appointed by agreement between them; or
2. if they do not so agree or if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal they cannot reach agreement as to its composition, either Contracting Party may submit the dispute for decision to any tribunal competent to decide it, established within the International Civil Aviation Organisation.

(C) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given, including any interim recommendation made, under paragraph (B) of this Article.

(D) If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with the requirements of paragraph (C) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights which it has granted by virtue of this Agreement and its Annex.

ARTICLE XIV

If a general multilateral agreement on traffic rights for scheduled international air services comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such agreement.

ARTICLE XV

Articles 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 24, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35 and 36 of the Convention shall be binding in their present form on both Contracting Parties as between themselves for the duration of this Agreement, as if they were an integral part of this Agreement, unless both Contracting Parties, being parties to the Convention, ratify any amendments to these articles which shall have come into force in accordance with Article 94 of the Convention; in which case the Articles so amended shall be similarly binding between the Contracting Parties for the duration of this Agreement.

ARTICLE XVI

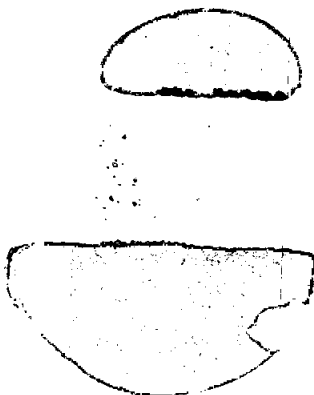
This Agreement shall be subject to ratification by the Contracting Parties in accordance with their respective constitutional procedures and shall come into force on the date of exchange of the instruments of ratification which shall take place at New Delhi.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries have signed the present Agreement and have affixed thereto their seals.

Done at Tehran this Tenth Day of August Nineteen Hundred and Sixty (Nineteenth Day of Mordad One Thousand Three Hundred and Thirty Nine) in duplicate in the Hindi, Persian and English languages, all the three texts being of equal authenticity except in the case of doubt when the English text shall prevail.

Tilohi Mathkand

FOR THE GOVERNMENT OF
INDIA



Aliran

FOR THE IMPERIAL GOVERNMENT
OF IRAN



ANNEX

A. The airlines designated by the Imperial Government of Iran shall be entitled to operate air services in both directions on each of the following routes, and to pick up and set down international traffic in the territory of India at the points herein specified :-

- (1) Points in Iran - Points in Afghanistan - Points in Pakistan - Delhi and points beyond.
- (2) Points in Iran - Points in Pakistan - Delhi and points beyond.
- (3) Points in Iran - Points in Pakistan - Bombay and points beyond.

B. The airlines designated by the Government of India shall be entitled to operate air services in both directions on each of the following routes, and pick up and set down international traffic in the territory of Iran at the points herein specified :-

- (1) Points in India - Points in Pakistan - Points in Afghanistan - Tehran and points beyond.
- (2) Points in India - Points in Pakistan - Tehran and points beyond.
- (3) Points in India - Points in Pakistan via intermediate points to Abadan and points beyond.

الف) مؤسسات معینه بوسیله دولت شاهنشاهی ایران حق خواهند داشت که سرویسهای هوایی در هر يك از خطوط زیر را در هر دو جهت بکار اندازند و محمولات بین المللی را در قلمرو هندوستان در هر يك از نقاطی که ذیلا معین شده پیاده و سوار نمایند :

۱- نقاطی در ایران - نقاطی در افغانستان

نقاطی در پاکستان - دهلی و نقاط ماوراء

۲- نقاطی در ایران - نقاطی در پاکستان - دهلی و نقاط ماوراء

۳- نقاطی در ایران - نقاطی در پاکستان - بمبئی و نقاط ماوراء

ب) مؤسسات معینه بوسیله دولت هند حق خواهند داشت که سرویسهای هوایی در هر يك از خطوط زیر را در هر دو جهت بکار اندازند و محمولات بین المللی را در قلمرو ایران در هر يك از نقاطی که ذیلا تعیین شده پیاده یا سوار نمایند :

۱- نقاطی در هندوستان - نقاطی در پاکستان - نقاطی در افغانستان -

تهران و نقاط ماوراء

۲- نقاطی در هندوستان - نقاطی در پاکستان - تهران و نقاط ماوراء

۳- نقاطی در هندوستان - نقاطی در پاکستان از طریق نقاط واسطه بآبادان

و نقاط ماوراء .

تغییر این موافقتنامه محسوب نخواهد شد و بنابراین هر يك از طرفین متعهدین میتوانند بطور يك جانبه چنین تغییراتی را بدهد مشروط بر آنکه اخطار راجع باین قبیل تغییرات بدون تأخیر بمقامات هواپیمائی طرف متعهد دیگر داده شود . هرگاه مقامات هواپیمائی طرف متعهد دوم ملاحظه کنند که از اصول مندرجه در ماده ۵ این موافقتنامه در اثر این تغییرات انحراف حاصل شده و چنین انحرافی بعلت اینکه يك مؤسسه معینه طرف متعهد اول محمولات بین قلمرو طرف متعهد دوم و قطعه جدید واقع در قلمرو کشور ثالثا حمل مینماید بمنافع یکی از مؤسسات آنها لطمه وارد میآورد مقامات هواپیمائی طرف متعهد دوم میتوانند طبق مقررات بند الف این ماده تقاضای مشورت نمایند .

د) نقاط هر يك از خطوط هوائی مشخصه ممکن است باختیار مؤسسات معینه در يك یا کلیه پروازها حذف شوند .

ماده ۱۲

خواه ترتیبات مربوط بمشورت طبق بند ب ماده ۱۱ این موافقتنامه شروع شده یا - نشده باشد هر يك از طرفین متعهدین میتواند بمنظور ختم این موافقتنامه در هر موقع که بخواهد بطرف متعهد دیگر اخطار نماید و چنین اخطاری باید در آن واحد بشورای سازمان بین المللی هواپیمائی کشوری نیز ارسال شود این موافقتنامه یکسال پس از تاریخ وصول اخطار خاتمه موافقتنامه بطرف متعهد دیگر خاتمه خواهد یافت مگر آنکه قبل از انقضای چنین مدت اخطار مذکور با موافقت پس گرفته شود در صورت عدم اعلام وصول اخطار از طرف متعهد دیگر چهارده روز پس از وصول آن بشورای سازمان بین المللی هواپیمائی کشوری اخطار رسیده تلقی خواهد شد .

ماده ۱۳

الف) در صورت بروز اختلاف بین طرفین متعهدین نسبت به تفسیر یا اجرای این موافقتنامه یا ضمیمه آن طرفین متعهدین در وهله اول سعی خواهند نمود که آنرا بوسیله مذاکره بین خود حل و فصل نمایند .

ب) هرگاه طرفین متعهدین موفق نشوند که بوسیله مذاکره مورد اختلاف را - حل و فصل نمایند :

۱ - ممکن است موافقت نمایند که مورد اختلاف را برای اخذ تصمیم بيك دیوان حکمیت یا بحکمیت شخص یا هیئتی که با توافق نظر بین آنها تعیین شده باشد ارجاع نمایند .

۲ - در صورتیکه بدین ترتیب موافقت حاصل نکنند و یا چنانچه موافقت نمایند که مورد اختلاف بيك دیوان حکمیت ارجاع شود ولی نسبت بترکیب آن موافقت حاصل نگردد هر يك از طرفین متعهدین میتواند مورد اختلاف را برای رسیدگی و اخذ تصمیم بهر

ب) هر يك از طرفين متعاقد بين مؤسسه معينه خود را وادار خواهد نمود كه هر قدر عملی باشد قبلا رونوشت برنامه پرواز و جد اول تعرفه و مشخصات مربوط بنوع هواپیماییكه در سرویسهای هوایی مصرحه بكار میروند بمقامات هواپیمائی طرف متعاقد دیگر تسلیم نمایند .

ماده ۱۰

الف) هر يك از طرفين متعاقد بين حق داران كه از صدور اجازه بهره برداری جهت يك مؤسسه معينه طرف متعاقد دیگر خودداری و یا اجازه صادره را لغو و یا شرایطی را كه لازم بدانند تعیین نماید در صورتیکه :

- ۱- طرف متعاقد اول قانع نشده باشد كه مالكیت آن مؤسسه معينه و تسلط - مؤثر بر آن در دست طرف متعاقد دیگر و یا اتباع آن میباشند .
- ۲- آن مؤسسه معينه قوانین و مقررات طرف متعاقد اول را رعایت ننماید .
- ۳- شرایطی كه بر اساس آن طبق این موافقتنامه حقوقی بطرف متعاقد دیگر اعطا شده مراعات نگردد .

ب) باستثناء مواردی كه قوانین و مقررات رعایت نشوند چنین اقدامات فقط بعد از آنكه اخطار مناسبی بمؤسسه معينه مربوطه داده شده و طرفین متعاقد بین فرصت مشاوره داشتند معمول خواهد شد . اقدام يك طرف متعاقد طبق این ماده بحقوق طرف - متعاقد دیگر طبق ماده ۱۳ لطمه وارد نخواهد ساخت .

ماده ۱۱

الف) با روح همکاری نزد يك مقامات هواپیمائی و طرف متعاقد در صورت لزوم بمنظور اطمینان باینكه اصول این قرارداد و اجرای مقررات آن مراعات شده با يسك دیگر مشورت خواهند نمود .

ب) هر يك از طرفين متعاقد بين میتوانند بمنظور شروع مذاكره در باره هر - اصلاحی كه در این موافقتنامه مقتضی میدانند همه وقت تقاضای مشورت با طرف متعاقد دیگر را بنمایند . این مشورت در ظرف مدت مشخصه از تاریخ تقاضا شروع خواهد شد و هر تغییری كه در این موافقتنامه پس از این مشورت مورد توافق نظر واقع شود مسوومیکه بوسیله میان له یا در اشتباهی سیاسی ناپدید گردیده بموقع اجرا در خواهد آمد .

ج) تغییراتی كه یکی از طرفین متعاقد بین در نقاط توقف بین راه در خطوط هوایی مصرحه كه برای مؤسسه معينه خود تجویز نموده میدهد باستثناء تغییراتی - كه :

۱- نقاط مورد استفاد ه يك مؤسسه معينه در قلمرو طرف متعاقد دیگر را تغییر میدهد یا

۲- باعث میشوند كه يك خط از صورت يك خط نسبتا مستقیم خارج شود .

۳ - در صورت عدم توافق بین مؤسسات معینه مربوطه و یا در صورتیکه مقامات هواپیمائی تعرفه ها را به ترتیبی که در این بند ذکر شده تصویب ننمایند طرفین متعاهدین سعی خواهند نمود که بین خود موافقت حاصل نمایند و در صورت عدم حصول موافقت برای رفع مورد اختلاف طبق ماده ۱۳ اقدام خواهد شد و تا زمانیکه تعرفه ها طبق مقررات این ماده تعیین نشده است تعرفه هائیکه قبلا برقرار شده اجرا خواهند شد .

ماده ۸

الف) سوخت و روغنهای ماشین و قطعات یدکی و وسائل معمولی تعمیر و خواربار هواپیما که به هواپیمای مؤسسه معینه یکی از طرفین متعاهدین در قلمرو طرف متعاهد دیگر منحصرا برای مصرف ریخته و یا بآن هواپیما بار میگردد و در آخرین فرودگاه قلمرو مذکور در هواپیما باقی مینماند از لحاظ حقوق گمرکی و عوارض بازرسی و سایر حقوق و عوارض ملی یا محلی مشابه مشمول همان رفتاری خواهد بود که طرف متعاهد دوم نسبت بمؤسسات حمل و نقل بین المللی یک کشور کامله الوداد معمول میدارد . هیچیک از طرفین متعاهدین مجبور باعطاء بخشودگی و معافیت از حقوق گمرکی و عوارض بازرسی و سایر حقوق و عوارض مشابه مؤسسه معینه طرف متعاهد دیگر نمیشوند مگر اینکه طرف متعاهد دیگر بخشودگی و معافیتهای مذکور را برای مؤسسه معینه طرف متعاهد اول قائل شده باشد .

ب) هرگاه بعقیده مقامات هواپیمائی یکی از طرفین متعاهدین اجرای مقررات مربوط بگمرک و مهاجرت و قرنطینه و یا موضوعات مشابه در قلمرو طرف متعاهد دیگر در بهره برداری سرویسهای هوائی طبق این موافقتنامه تحمیلات ناروائی بمؤسسات معینه خود وارد آورد مقامات هواپیمائی طرف متعاهد دیگر در صورت تقاضا باید برای مشاوره بمنظور بررسی موضوع حاضر شوند .

ماده ۹

الف) مقامات هواپیمائی هر یک از طرفین متعاهدین در صورت تقاضای مقامات هواپیمائی طرف متعاهد دیگر اطلاعات زیر را تسلیم خواهند نمود :

- ۱ - اطلاعات مربوط باجازه هائیکه برای مؤسسات معینه خود جهت بهره برداری سرویسهای هوائی مصرحه اعطا نموده .
- ۲ - آمار حمل و نقلی که برای تجدید نظر در ظرفیت سرویسهای هوائی مصرحه مناسب میباشد .
- ۳ - گزارشات منظم که منطفا مورد لزوم بونه و مربوط باشد به محمولاتیکه توسط مؤسسات معینه در سرویسهای هوائی مصرحه حمل شده و شامل اطلاعات راجع بمبدأ و مقصد این محمولات نیز باشد .

۵ - مادامیکه تجدید نظر در ظرفیت و تعداد پروازها طبق مقررات این ماده خاتمه نیافته مؤسسات معینه طرفین متعاهدین حق دارند استفاده از ظرفیتهائی را که برای سرویسهای هوائی موجود خود منظور نموده اند ادامه دهند .

ماده ۶

مؤسسات معینه هر يك از طرفین متعاهدین میتوانند طبق شرایط زیر در يك نقطه از قلمرو طرف متعاهد دیگر هواپیمای مورد استفاده خود را بهواپیمای نوع دیگر تبدیل نمایند .

- ۱ - در صورتیکه صرفه جوئی در بهره برداری تبدیل هواپیما را ایجاب نماید .
- ۲ - در صورتیکه هواپیماهای مورد استفاده در آن قسمت از خط که از انتهای واقع در قلمرو طرف متعاهد اول دورتر است از حیث ظرفیت از هواپیماهای مورد استفاده در قسمت نزدیکتر خط کوچکتر باشد .
- ۳ - در صورتیکه برنامه حرکت هواپیمای با ظرفیت کوچکتر طوری تنظیم شود که با حرکت هواپیمای با ظرفیت بزرگتر تطبیق کند و هدف اصلی هواپیماهای کوچکتر در رسیدن بنقطه تبدیل حمل محمولات هواپیماهای بزرگتر و یا تحویل محمولات بآن هواپیما باشد .
- ۴ - در صورتیکه مقررات ماده ۵ در مورد کلیه ترتیبات مربوط بتبدیل هواپیماها رعایت شود .

ماده ۷

(الف) تعرفه کرایه حمل مسافر و بار در هر يك از سرویسهای هوائی مصرحه بایستی عادلانه بوده و میزان آن با رعایت کلیه عوامل مربوطه از جمله صرفه جوئی در بهره برداری و نفع عادلانه و اختلاف خصوصیات سرویسها (میزان سرعت و وسائل راحتی مسافرین) و تعرفه کرایه سایر مؤسسائی که در تمام یا قسمتی از خط هوائی مربوطه بهره برداری مینمایند تعیین گردد .

(ب) ۱ - تعرفه کرایه مربوط به هر خط یا قسمتی از آن با توافق نظر مؤسسسات معینه مربوطه و در صورت امکان با مذاکره با سایر مؤسسائی که در همان خط یا قسمتی از آن بهره برداری میکنند با در نظر گرفتن نرخهای مربوطه انجمن بین المللی حمل و نقل هوائی تعیین میشود .

تعرفه ایکه بدین ترتیب مورد موافقت واقع میشود مربوط است بخطوطیکه در آن مسؤسه معینه یکی از طرفین متعاهدین بهره برداری میکند و آن خطوط بقلمرو طرف متعاهد دیگر منتهی میشود و یا از آن قلمرو عبور مینمایند بایستی بتصویب مقامات هواپیمائی هر دو طرف متعاهد برسد .

۲ - تصویب تعرفه مربوط بیک خط یا قسمتی از خط که در آن هیچیک از مؤسسسات معینه یکی از طرفین متعاهدین بهره برداری نمیکند و یا مربوط بقطعات یا خطوطی از آنها که هیچ نقطه آن در قلمرو یکی از طرفین متعاهدین واقع نشده از طرف مقامات هواپیمائی طرف متعاهد دیگر الزامی نیست .

ج) مؤسسات معینه هریک از طرفین متعهدین فقط طبق مقررات زیر میتوانند در قلمرو طرف متعهد دیگر در هریک از خطوط هوایی مصرحه مسافرین و محمولاتی را که از کنسورثالت حمل شده یا بمقصد کشور ثالث باشد بیاده یا سوار کنند :

۱- در صورتیکه کشور ثالث نیزور بین قلمروهای طرفین متعهدین واقع باشد هر قسمتی از ظرفیت که توسط آن مؤسسات طبق مقررات بند های (الف) و (ب) این ماده منظور شده ممکن است برای منظور فوق مورد استفاده قرار گیرد .

۲- در صورتیکه کشور ثالث نیزور در ماوراء قلمرو طرف متعهد دیگر واقع باشد ظرفیتی که برای این منظور مورد استفاده قرار میگردد نیاستی از ظرفیتی که طبق مقررات بند های (الف) و (ب) این ماده منظور شده است تجاوز نماید و این ظرفیت باید با موافقت مقامات هواپیمائی طرفین متعهدین طوری تعیین گردد که در مدت مورد موافقت امکان ورود لحظه بیمورد بهنافع مؤسسات طرف متعهد دیگر که بین قلمرو خود و کشور ثالث مرطوطه بهره براری مینمایند نداشته باشد .

د) بمنظور رفع احتیاجات حمل و نقل دروصول مختلفه و بایرفع احتیاجاتی که جنبه غیر مترقبه و موقت دارد مؤسسات معینه ممکن است بین خود موافقت نمایند که ظرفیتهای مورد موافقت را بهیزران لانم جهت تأمین احتیاجات حمل و نقل موقتا افزایش دهند هر افزایشی از این قبیل باید فوراً بمقامات هواپیمائی طرفین متعهدین گزارش شود و هریک از آن مقامات ممکن است با چنین افزایشی موافقت ننمایند و در صورت عدم موافقت از اجرای چنین افزایش باید خود داری شود .

ه) ۱- در این ماده مقصود از " مدت مورد موافقت " عبارت است از اولین شنشماه و شروع آن از تاریخی است که این موافقتنامه بموقع اجرا درآید و پس از آن هر مسدت شنشماه بعدی است مگر آنکه مقامات هواپیمائی طرفین متعهدین طور دیگری موافقت نمایند .

۲- تعداد سرویسها و ظرفیتی که باید منظور گردد بدوایین مؤسسات معینه طرفین متعهدین مورد مذاکره واقع و در صورت امکان مورد موافقت واقع میشود مقامات هواپیمائی هر دو طرف متعهد حق دارند که در این مذاکرات نمایندنده داشته باشند .

۳- هر موافقتی که بدین ترتیب بین مؤسسات معینه طرفین متعهدین حاصل شود موکول بتصویب مقامات هواپیمائی طرفین متعهدین خواهد بود چنین تصویبی از طرف مقامات هواپیمائی مذکور شامل توافقات لانم مندج در بندهای (الف) و (ج) این ماده تلقی خواهد شد .

۴- در صورتیکه مقامات هواپیمائی طرفین متعهدین نتوانند در موضوعی که موافقت آنها طبق مقررات این ماده لازم باشد موافقت نمایند طرفین متعهدین سسمی خواهند کرد که در آن موضوع بین خود موافقت حاصل کنند و چنانچه طرفین متعهدین نتوانند چنین موافقتی حاصل نمایند مقررات ماده ۱۲ این موافقتنامه اجرا خواهد شد .

۱ - طرف متعهده‌ی که بآن حق استغافه داده شده برای بهره‌برداری در خطوط هوایی تعیین شده مربوطه يك يا چند مؤسسه هواپیمائی را (که از این پس "مؤسسه هوايي" تعیین شده) نامیده میشوند) کتبا تعیین نماید .

۲ - طرف متعهده‌ی که حق استغافه را اعطاء مینماید متعاقب بند (ب) این ماده بایستی برای مؤسسه هواپیمائی مربوطه اجازه لازم بهره‌برداری را صادر نموده باشد و این اقدام را باید با حد اقل تاخیر انجام دهد .

● (ب) ممکن است از يك مؤسسه معينه خواسته شود تا مقامات هواپیمائی طرف متعهده اعطاء کننده حقوق را قانع نماید که مؤسسه مزبور قابلیت اجرای شرایط موضوعه یا قوانین و مقرراتی را که آن مقامات در مورد بهره‌برداری سرویسهای هوایی بین‌المللی وارد میدانند دارا میباشد .

● (ج) ممکن است از يك مؤسسه معينه خواسته شود برای بهره‌برداری از سرویسهای که در مناطق جنگی با منافاتی که تحت اشغال نظامی و یا تحت تأثیر جنگ قرار گرفته موافقت مقامات نظامی صلاحیتدار را جلب نماید .

ماده ۴

● مؤسسات معينه هر يك از طرفين متعهده بن که از سرویسهای ممرجه بهره‌برداری مینمایند با رعایت مقررات ماده ۵ میتوانند از فراز قلمرو طرف متعهده دیگر بطور ترانسزیت پرواز نموده یا بمنظورهای غیر از حمل و نقل توقف نمایند و یا در آن قلمرو در نقاط ممرجه در فضیحه درخط پرواز مربوطه بمنظور پیاده یا سوار کردن مسافرین و محمولات - بین‌المللی که مبدأ آن قلمرو طرف متعهده اول یا کشور ثالث بوده و یا بمقصد قلمرو همان طرف یا کشور ثالث باشند فرود آیند .

ماده ۵

● الف) مقامات هواپیمائی متعهده بن متقاً برای مدتیکه مورد توافق طرفین باشد ظرفیت کلیه محمولات را اعم از مسافرو کالا و محمولات پستی که پیش‌بینی میشوند در قلمرو هر يك از طرفين متعهده بن جهت حمل در سرویسهای هوایی معينه در آن مدت در کلیه خطوط هوایی مشخصه بمقصد قلمرو طرف متعهده دیگر وجود داشته باشند و همچنین تعداد سرویسها که برای این منظور لازم باشد با در نظر گرفتن ضریب باگیری مناسب تعیین خواهند نمود .

● ب) هر يك از طرفين متعهده بن حق دارد بمؤسسات معينه خون اجازه دهد که برای حمل مسافرین و محمولات مذکور در بند (الف) این ماده خواه در سرویسهایكیك بقلمرو طرف متعهده دیگر ختم میشوند و خواه در سرویسهایكیك از آن قلمرو عبور مینمایند نصف ظرفیتی را که طبق مقررات بند (الف) مذکور تعیین شده مورد استفاده قرار دهد .

भारत सरकार तथा ईरान की शाही सरकार
के बीच हवाई व्यवस्थाओं के लिए करार

प्रस्तावना

भारत सरकार और ईरान की शाही सरकार ने

अपने अपने मूमागों के बीच और उनसे परे वाणिज्यिक
हवाई व्यवस्थाएं स्थापित करने और चलाने के लिए एक करार
करने की इच्छा से निम्नलिखित व्यक्तियों को अपने अपने
पूर्णधिकारी के रूप में नियुक्त किया है :

भारत सरकार ने

परमश्रेष्ठ श्री त्रिलोकीनाथ कौल, भारतीय राजदूत,
ईरान को

ईरान की शाही सरकार ने

परमश्रेष्ठ श्री अब्बास आराम, शाही विदेश मंत्री,
को

ये, एक दूसरे को अपने पूरे अधिकार सूचित करके और उन्हें
ठीक तथा विधिवत् पाकर, नीचे लिखी बातों पर सहमत हुए हैं :-

अनुच्छेद 1

जब तक कि प्रसंगानुसार कुछ और अर्थ न निकलता हो,
इस करार के प्रयोजन के लिए :

(क) 'वैमानिक प्राधिकारी' शब्द का आशय ईरान के
लिए सिविल विमानन के प्रधान विभाग से और
किसी ऐसे व्यक्ति या निकाय से है जिसे इस समय
उक्त प्रधान विभाग द्वारा किये जाने वाले कार्यों
या वैसे ही कार्यों को करने का अधिकार दिया
गया हो, और भारत के लिए इस शब्द का आशय
भारत में सिविल विमानन के महानिदेशक से और

किसी ऐसे व्यक्ति या निकाय से है जिसे इस समय उक्त महानिदेशक द्वारा किये जाने वाले कार्यों या वैसे ही कार्यों को करने का अधिकार दिया गया हो ।

(ख) 'अभिसमय' शब्द का आशय उस अन्तर्राष्ट्रीय सिविल विमानन अभिसमय से है जो सात दिसम्बर उन्नीस सौ चौवालीस को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए रखा गया था ।

(ग) 'भू-भाग', 'हवाई व्यवस्था', 'अन्तर्राष्ट्रीय हवाई व्यवस्था', 'हवाई कम्पनी' और 'गैर-यातायातिक प्रयोजनों के लिए रुकना', इन शब्दों के आशय वही हैं जो अभिसमय के अनुच्छेद 2 और 96 में इनके लिये क्रमशः दिये गये हैं ।

अनुच्छेद 2

करार करने वाला हर पक्ष दूसरे पक्ष को यह अधिकार देता है कि वह इस करार के अनुबंध में बताई हवाई व्यवस्थाएं (जिनको इसके बाद 'निर्दिष्ट हवाई व्यवस्थाएं' कहा गया है) उक्त अनुबंध में निर्दिष्ट मार्गों (जिनको इसके बाद 'निर्दिष्ट हवाई मार्ग' कहा गया है) पर चालू करें ।

अनुच्छेद 3

(क) करार करने वाले जिस पक्ष को इस करार के अधीन अधिकार मिल चुके हों, वह तुरन्त ही या कुछ समय बाद अपनी हक्कानुसार निर्दिष्ट हवाई व्यवस्थाओं में से प्रत्येक चालू कर सकता है, किन्तु इस शर्त पर कि :

1. करार करने वाले जिस पक्ष को अधिकार दिये गये हों, उसने एक या एक से अधिक हवाई कम्पनियों को (जिनको इसके बाद 'नामजद हवाई कम्पनी

या कम्पनियों" कहा गया है) सम्बन्धित निर्दिष्ट हवाई मार्गों पर चलने के लिए लिखित रूप में नामजद कर दिया हो, और

2. करार करने वाले जिस पदा ने अधिकार दिये हों, उसने उस नामजद हवाई कम्पनी को इस अनुच्छेद के पैरा (ख) के अनुसार यथोचित परिचालन-अनुमति दे दी हो और यह अनुमति वह पदा अविलम्ब देगा ।

(ख) एक नामजद हवाई कम्पनी से इस बात की मांग की जा सकती है कि वह अधिकारदाता करार करने वाले पदा के वैमानिक प्राधिकारियों को, इस बात के लिए संतुष्ट करे कि वह अन्तर्राष्ट्रीय हवाई व्यवस्थाओं के परिचालन पर उक्त प्राधिकारियों द्वारा लागू किये गये कानूनों और विनियमों के जरिये या उनके अधीन विहित शर्तों को पूरा करने में समर्थ है ।

(ग) किसी नामजद हवाई कम्पनी को लड़ाई के दौत्रों या सेना के कब्जे में पड़नेवाले दौत्रों या इनसे प्रभावित दौत्रों तक या उनसे होकर हवाई व्यवस्थाएं चलाने के लिए सक्षम सैनिक प्राधिकारियों की मंजूरी लेनी पड़ सकती है ।

अनुच्छेद 4

इस करार के अनुच्छेद 5 के अनुबन्धों के अधीन रहते हुए, करार करने वाले हर पदा की वे नामजद हवाई कम्पनियां जो निर्दिष्ट हवाई व्यवस्थाओं का परिचालन कर रही हैं करार करने वाले दूसरे पदा के भूभाग से होकर उड़ान कर सकती हैं, या अनुबन्ध में निर्दिष्ट स्थानों पर गैर यातायातिक प्रयोजनों के लिए रुक सकती हैं या अन्तर्राष्ट्रीय यात्रियों, माल और डाक को उस भूभाग में उतार या चढ़ा सकती है, चाहे ये यात्री, माल और डाक करार करने वाले पहले पदा के या सम्बन्धित निर्दिष्ट हवाई मार्ग पर पड़ने वाले किसी तीसरे देश के भूभाग से आये हों या वहां जाने वाले हों ।

अनुच्छेद 5

(क) करार करने वाले पक्षों के वैमानिक प्राधिकारी एक सहमत अवधि के लिए मिलकर यह तय करेंगे कि उक्त अवधि में करार करने वाले हर पक्ष के भूभाग से उठा कर करार करने वाले दूसरे पक्ष के भूभाग में उतारने के लिए उचितरूप से जितने भी यात्री, डाक और माल मिलने की सम्भावना हो, उसे उचित भार अनुपात को ध्यान में रखते हुए लाने और ले जाने के लिए उक्त अवधि में सभी निर्दिष्ट हवाई मार्गों पर परिचालित होनेवाली हवाई व्यवस्थाओं को कुल कितने स्थान और कितने फीरे लगाने की आवश्यकता पड़ेगी ।

(ख) करार करने वाले हर पक्ष को यह अधिकार होगा कि वह अपनी नामजद हवाई कम्पनियों को यह अधिकार दे कि वे इस अनुच्छेद के पैरा (क) में बताये गये यात्री, माल और डाक को हवाई व्यवस्थाओं द्वारा लाने-ले जाने के लिए उक्त पैरा (क) के उपबंधों के अनुसार निश्चित किये गये स्थान का आधा भाग उपलब्ध कराएं, चाहे ये हवाई व्यवस्थाएं करार करने वाले दूसरे पक्ष के भूभाग में समाप्त हो जाती हों या उससे गुजरती हों ।

(ग) करार करने वाले किसी भी पक्ष की नामजद हवाई कम्पनियां, किसी भी निर्दिष्ट हवाई मार्ग पर तीसरे देशों को जाने वाले या वहां से आने वाले यात्री, माल और डाक को करार करने वाले दूसरे पक्ष के भूभाग में निम्नलिखित उपबंधों के अनुसार ही उतार और चढ़ा सकती हैं :-

1. यदि ऐसा तीसरा देश करार करने वाले पक्षों के भूभागों के बीच में स्थित हो तो इस अनुच्छेद के पैरा (क) और (ख) के उपबंधों के अनुसार वे हवाई कम्पनियां जितना स्थान मुहैया कर रही हैं उसका कोई भी भाग इस प्रयोजन के लिए काम में लाया जा सकता है ।
2. यदि ऐसा तीसरा देश करार करने वाले दूसरे पक्ष के भूभाग के परे स्थित हो तो इस प्रयोजन के लिए

काम में लाया जाने वाला स्थान उस स्थान से अधिक नहीं होगा जो इस अनुच्छेद के पैरा (क) और (ख) के उपबंधों के अनुसार मुहैया किया गया है। यह स्थान ऐसा होगा जिसके बारे में करार करने वाले दोनों पक्षों के वैमानिक प्राधिकारी आपस में सहमत हों कि इसकी वजह से, किसी सहमत अवधि के भीतर, करार करने वाले दूसरे पक्ष की उन हवाई कम्पनियों के हितों पर अनुचित रूप से प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की संभावना नहीं होगी जो कि दूसरे पक्ष के भूभाग और संबंधित तीसरे देश के बीच हवाई व्यवस्थाओं का परिचालन कर रही हैं।

(घ) यात्री, माल और डाक में आवधिक वृद्धि हो जाने से अथवा अस्थायी रूप से स्थान की मांग अचानक बढ़ जाने पर नामजद हवाई कम्पनियां आपस में यह समझौता कर सकती हैं कि यातायात की बढ़ी हुई आवश्यकता को पूरा करने के लिए सहमत स्थान में अस्थायी रूप से आवश्यक वृद्धि कर दी जाय। स्थान की इस वृद्धि की सूचना करार करने वाले पक्षों के वैमानिक प्राधिकारियों को तुरन्त दे दी जायगी। वैमानिक प्राधिकारियों में से कोई भी इस वृद्धि को अस्वीकार कर सकता है। इस प्रकार अस्वीकार हो जाने की स्थिति में स्थान में की गई वृद्धि फौरन समाप्त हो जायगी।

(च) 1. इस अनुच्छेद में 'सहमत अवधि' का आशय है -

जिस तारीख से करार लागू हो तब से प्रथम छः महीने का समय और उसके बाद जब तक वैमानिक प्राधिकारी कुछ और तय न कर लें, आगे आने वाली हर छः महीने की अवधि।

2. जितने स्थान की और जितने फोरों की व्यवस्था करनी हो उस सम्बन्ध में, पहले, करार करने वाले पक्षों की नामजद हवाई कम्पनियां विचार-विमर्श

करेंगी और यदि सम्भव हो सके तो वे मिल कर आपस में यह सब तय कर लेंगी । करार करने वाले दानों पदार्थों के वैमानिक प्राधिकारियों को इस विचार-विमर्श में प्रतिनिधित्व का अधिकार होगा ।

3. करार करने वाले पदार्थों की नामजद हवाई कम्पनियों के बीच इस प्रकार जो भी करार होगा, उसके लिए करार करने वाले पदार्थों के वैमानिक प्राधिकारियों का अनुमोदन आवश्यक होगा । जैसा कि इस अनुच्छेद के पैरा (क) तथा (ग) के अनुसार आवश्यक है, वैमानिक प्राधिकारियों के इस अनुमोदन का रूप एक करार का होगा ।
4. यदि करार करने वाले पदार्थों के वैमानिक प्राधिकारी किसी ऐसे मामले में, जिसमें इस अनुच्छेद के उपबन्धों के अधीन उनकी सहमति आवश्यक है, सहमत न हो सकें तो करार करने वाले पदार्थ स्वयं ही उस पर सहमत होने का प्रयत्न करेंगे । यदि करार करने वाले पदार्थ सहमत न हो सकें तो इस करार के अनुच्छेद 13 के उपबन्ध लागू होंगे ।
5. इस अनुच्छेद के उपबन्धों के अनुसार जब तक स्थान और फौरन की कोई समीक्षा पूरी न हो जाय तब तक करार करने वाले पदार्थों की नामजद हवाई कम्पनियों को यह अधिकार होगा कि वे उतने स्थान उपलब्ध कराती रहें जिनका प्रबन्ध उनकी वर्तमान हवाई व्यवस्थाओं में किया गया है ।

अनुच्छेद 6

करार करने वाले हर पदार्थ की नामजद हवाई कम्पनियां करार करने वाले दूसरे पदार्थ के मूभाग में किसी स्थान पर आवश्यक आकार के वायुयान बदल सकती हैं, किन्तु ऐसा तभी होगा जबकि -

1. ऐसा करना परिचालन में किफायत की दृष्टि से उचित हो,
2. करार करने वाले पहले पक्ष के भूभाग में स्थित अंतिम स्थान से अधिक दूर वाले खंड में जो वायुयान काम कर रहे हों वे उन वायुयानों से कम स्थान रखते हों जो कि निकटतर खण्ड में उड़ाये जा रहे हों,
3. कम स्थान वाले वायुयान का अधिक स्थान वाले वायुयान से अनुसूचित समय पर मेल हो और परिवर्तन के स्थान पर पहुंचने का उसका मुख्य प्रयोजन यह हो कि जो यात्री, माल और डाक अधिक स्थान वाले वायुयान से लिये जाने वाले हों उन्हें ले जा सके और जो यात्री, माल और डाक अधिक स्थान वाले वायुयान को दिये जाने वाले हों उन्हें पहुंचा सके, और
4. वायुयानों के आकार बदलने के सिलसिले में जो भी प्रबन्ध हों, वे सब अनुच्छेद 5 के उपबन्धों के अधीन किये जाएंगे ।

अनुच्छेद 7

(क) किसी निर्दिष्ट हवाई व्यवस्था द्वारा यात्री और माल को ले जाने के लिए जो टैरिफ लाया जायेगा उसकी दरें उचित स्तरों पर निर्धारित की जाएंगी और ऐसा करते समय सभी संगत बातों, जैसे परिचालन की किफायत, उचित लाभ, व्यवस्थाओं की विशेषताओं में अंतर (जिसमें गति और जगह के स्तर भी शामिल हैं) और, मार्ग विशेष अथवा उसके किसी भाग पर दूसरी हवाई कम्पनियों द्वारा लिये जाने वाले टैरिफ का यथोचित ध्यान रखा जायेगा ।

(ख) 1. हर मार्ग या उसके किसी भाग के लिए टैरिफ की दरें नामजद हवाई कम्पनियां मिलकर तय करेंगी और

यदि संभव हो तो उस मार्ग या उसके किसी भाग पर चलने वाली दूसरी हवाई कम्पनियों से परामर्श कर के ये दरें तय की जाएंगी । इसके लिए अंतर्राष्ट्रीय हवाई परिवहन संस्था ने जो भी संगत टैरिफ दरें स्वीकार की हों, उनका उचित ध्यान रक्खा जाएगा । जिन हवाई मार्गों पर करार करने वाले एक पक्ष की नामजद हवाई कम्पनियां चलती हों और करार करने वाले दूसरे पक्ष के भूभाग में समाप्त होती हों या वहां से गुजरती हों, उनके संबंध में जो टैरिफ इस प्रकार तय किये जाएंगे उनके लिये करार करने वाले दोनों पक्षों के वैमानिक प्राधिकारियों का अनुमोदन जरूरी होगा ।

2. जिस मार्ग पर या जिस मार्ग के किसी भाग पर करार करने वाले एक पक्ष की कोई नामजद हवाई कम्पनी नहीं चलती हो या जिन मार्गों अथवा मार्गों के मार्गों का एक स्थान करार करने वाले उस पक्ष के भूभाग में स्थित न हो, उनके लिए टैरिफ निश्चित करने में करार करने वाले उस पक्ष के वैमानिक प्राधिकारियों का अनुमोदन जरूरी नहीं होगा ।

3. यदि संबंधित नामजद हवाई कम्पनियों में कोई मतभेद हो या यदि करार करने वाले किसी पक्ष के वैमानिक प्राधिकारी इस पैरा के अनुसार अपेक्षित अनुमोदन टैरिफ को प्रदान न करें तो करार करने वाले पक्ष आपस में मिलकर समझौता करने का प्रयत्न करेंगे और यदि वे समझौता न कर सकें तो विवाद अनुच्छेद 8 के अनुसार तय किया जाएगा । इस अनुच्छेद के अनुसार टैरिफ के निश्चित होने तक वही टैरिफ लागू रहेंगे जो पहले से लागू हों ।

अनुच्छेद 8

(क) करार करने वाले एक पक्ष की नामजद हवाई कम्पनी के वायुयान को करार करने वाले दूसरे पक्ष के भूभाग में जो ईंधन, मशीनी तेल, फालतू पुर्जे, सामान्य उपस्कर और वायुयान की सामग्री अपने साथ रखनी या लगानी पड़े और जो सिर्फ ऐसे वायुयान के उपयोग के लिये ही हो, और जो उक्त भू-भाग के अंतिम हवाई अड्डे से रवाना होने तक वायुयान में ही रहे, उनके सीमा शुल्क, निरीक्षण फीस और ऐसे ही दूसरे राष्ट्रीय या स्थानीय शुल्कों और प्रभारों के विषय में दूसरे पक्ष द्वारा किया गया व्यवहार कम से कम उतना ही अनुग्रहपूर्ण होगा जितना कि वह अपने परम मित्र राष्ट्र की अन्तर्राष्ट्रीय लोक परिवहन में लगी हुई हवाई कम्पनियों के साथ करता हो।

शर्त यह है कि करार करने वाला कोई भी पक्ष करार करने वाले दूसरे पक्ष की नामजद हवाई कम्पनी को सीमाशुल्क, निरीक्षण फीस या इसी प्रकार के अन्य प्रभारों में छूट या परिहार देने के लिए तब तक बाध्य न होगा जब तक कि करार करने वाला दूसरा पक्ष भी करार करने वाले पहले पक्ष की नामजद हवाई कम्पनी को ऐसे प्रभारों में छूट या परिहार न दे दे।

(ख) अगर करार करने वाले पक्षों में किसी एक के वैमानिक प्राधिकारियों की यह राय हो कि करार करने वाले दूसरे पक्ष के भूभाग में इस करार के अनुसार नामजद हवाई व्यवस्थाएं चलाने में सीमाशुल्क, आप्रवास, संगरोध और इसी प्रकार के अन्य मामलों से सम्बन्धित विनियमों के प्रशासन का भार उसकी अपनी नामजद हवाई कम्पनियों पर बहुत भारी पड़ता है, तो करार करने वाले दूसरे पक्ष के वैमानिक प्राधिकारी अनुरोध किये जाने पर, स्थिति पर विचार करने के लिए परामर्श करेंगे।

अनुच्छेद 9

(क) करार करने वाले हर पक्ष के वैमानिक प्राधिकारी

दूसरे पक्ष के वैमानिक प्राधिकारियों के अनुरोध पर उनको निम्न-लिखित सूचनाएँ देंगे :

1. उसकी नामजद हवाई कम्पनियों को निर्दिष्ट हवाई व्यवस्थायें चलाने के लिये दी गई अधिकृतियाँ से संबंधित सूचना ;
2. यातायात संबंधी ऐसे आंकड़े जो निर्दिष्ट हवाई व्यवस्थाओं की वहन क्षमता की समीक्षा के लिए आवश्यक हों ;
3. नामजद हवाई कम्पनियों द्वारा निर्दिष्ट हवाई व्यवस्थाओं पर ले जाए गए यात्री, माल और डाक से सम्बद्ध ऐसे आवधिक विवरण जिनकी मांग करना युक्तियुक्त हो ; इनमें उक्त यात्री, माल और डाक के यात्रा-आरंभ और यात्रा-समाप्ति के स्थानों की सूचना भी शामिल होगी ।

(ख) करार करने वाला हर पक्ष अपनी नामजद हवाई कम्पनियों को दूसरे पक्ष के वैमानिक प्राधिकारियों को, जहां तक हो सके अधिक से अधिक पहले समय-सारिणियों की प्रतियां, टैरिफ-अनुसूचियां और निर्दिष्ट हवाई व्यवस्थाओं में चलने वाले वायुयानों की किस्मों से सम्बन्धित ब्यौरे भेजने के लिए बाध्य करेगा ।

अनुच्छेद 10

(क) करार करने वाला हर पक्ष अपने पास यह अधिकार प्रारक्षित रखता है कि वह नीचे बताई गई स्थितियों में करार करने वाले दूसरे पक्ष की नामजद हवाई कम्पनी की परिचालन अनुमति को रोक दे, या रद्द (रिवोक) कर दे अथवा उस पर ऐसी उपयुक्त शर्तें लगा दे जिन्हें वह आवश्यक समझे :-

1. यदि करार करने वाले पहले पक्ष को यह संतोष न

हो कि उस नामजद हवाई कम्पनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण करार करने वाले दूसरे पक्ष या उसके राष्ट्रियों के हाथ में है ;

2. यदि यह नामजद हवाई कम्पनी करार करने वाले पहले पक्ष के कानूनों और विनियमों का पालन करने में समर्थ न हो ; या
3. यदि उन शर्तों को पूरा न किया जा रहा हो, जिनके अधीन करार करने वाले दूसरे पक्ष को इस करार के अनुसार अधिकार दिये गये हैं ।

(ख) सिवाय उस स्थिति के जब विधियों और विनियमों का पालन न किया जा रहा हो, ऐसी कार्रवाई तभी की जायेगी जब संबंधित नामजद हवाई कम्पनी को उचित रूप से नोटिस दिया जा चुका हो और करार करने वाले दोनों पक्षों को आपस में सलाह-मशविरा करने का अवसर दिया जा चुका हो । यदि करार करने वाला एक पक्ष इस अनुच्छेद के अधीन कार्रवाई करे तो करार करने वाले दूसरे पक्ष के उन अधिकारों पर कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा जो अनुच्छेद 13 के अधीन दिये गये हैं ।

अनुच्छेद 11

(क) इस विषय में आश्वस्त होने के लिये कि इस करार के सिद्धान्तों का पालन हो रहा है और उसके उपबन्धों की पूर्ति की जा रही है, करार करने वाले दोनों पक्षों के वैमानिक प्राधिकारी आवश्यकता पड़ने पर निकट सहयोग की भावना से आपस में सलाह करेंगे ।

(ख) यदि करार करने वाला कोई भी पक्ष इस करार में कोई संशोधन करना अभीष्ट समझे तो वह इसके लिए किसी भी समय दूसरे पक्ष से विचार-विमर्श का अनुरोध कर सकता है । इस प्रकार का विचार-विमर्श अनुरोध की तारीख से 60 दिन की

अवधि के भीतर आरम्भ हो जायेगा । इस विचार-विमर्श के फलस्वरूप करार में जो तर्मीम करना तय हो वह राजनयिक पत्रों के विनिमय द्वारा पुष्ट हो जाने के बाद ही लागू होगी ।

(ग) करार करने वाले किसी पक्ष की नामजद हवाई कम्पनियों को जिन निर्दिष्ट हवाई मार्गों पर अधिकार दिया गया हो यदि उनके मध्यवर्ती रुकने के स्थानों में वह पक्ष कोई परिवर्तन करे तो सिवाय उन परिवर्तनों के जिन से

1. करार करने वाले दूसरे पक्ष के भूभाग के उन स्थानों में कोई परिवर्तन होता हो जहां नामजद हवाई कम्पनी की सेवारं उपलब्ध हों, या
2. मार्ग उचित रूप से सीधा न रह जाता हो, अन्य परिवर्तन इस करार की तर्मीम नहीं माने जायेंगे और इसलिए करार करने वाला कोई भी पक्ष इस प्रकार के परिवर्तन एकपक्षीय रूप से कर सकता है शर्त यह है कि दूसरे पक्ष के वैमानिक प्राधिकारियों को ऐसे परिवर्तन का नोटिस अविलम्ब दिया जायगा। यदि दूसरे पक्ष के वैमानिक प्राधिकारियों को यह पता चले कि ऐसे परिवर्तन से इस करार के अनुच्छेद 5 में बताये गये सिद्धान्तों का उल्लंघन होता है और इस उल्लंघन से करार करने वाले पहले पक्ष की नामजद हवाई कम्पनी द्वारा करार करने वाले दूसरे पक्ष के भूभाग और किसी तीसरे देश के भूभाग में पड़ने वाले नये स्थान के बीच यातायात के संचालन के कारण उनकी किसी नामजद हवाई कम्पनी के हितों की हानि हुई है तो दूसरे पक्ष के वैमानिक प्राधिकारी इस अनुच्छेद के पैरा (क) के उपबन्धों के अनुसार विचार-विमर्श के लिये अनुरोध कर सकते हैं ।

(घ) नामजद हवाई कम्पनी चाहे तो किसी भी निर्दिष्ट हवाई मार्ग के स्थानों को किसी एक या हर उड़ान में छोड़ सकती है ।

अनुच्छेद 12

चाहे इस करार के अनुच्छेद 11 के पैरा (ख) में उपबंधित विचार-विमर्श की क्रियाविधि आरम्भ की गई हो या नहीं, करार करने वाला कोई भी पक्ष किसी भी समय इस करार को खत्म करने की अपनी इच्छा का नोटिस करार करने वाले दूसरे पक्ष को दे सकता है और यह नोटिस साथ ही साथ अन्तर्राष्ट्रीय सिविल विमानन संगठन को भी दिया जाएगा । यदि दूसरे पक्ष को करार समाप्त करने का नोटिस मिलने की तारीख से एक साल की अवधि में समझौता करके यह नोटिस लौटा न लिया जाय तो इस अवधि के समाप्त होने पर यह करार खत्म हो जायेगा । यदि करार करने वाले दूसरे पक्ष से नोटिस की पावती न मिले तो यह मान लिया जायेगा कि जिस दिन यह नोटिस अन्तर्राष्ट्रीय सिविल विमानन संगठन को मिला है, उसके चौदह दिन बाद उस पक्ष को भी मिल चुका है ।

अनुच्छेद 13

(क) यदि इस करार या इसके अनुबंध के अर्थ करने या लागू करने में करार करने वाले पक्षों के बीच कोई विवाद हो तो सबसे पहले करार करने वाले पक्ष ही आपस में बातचीत करके उसे तय करने की कोशिश करेंगे ।

(ख) यदि करार करने वाले पक्ष बातचीत करके समझौता न कर सकें तो :-

1. वे उस विवाद को निर्णय के लिए किसी ऐसे पंच-अधिकरण या किसी ऐसे व्यक्ति या निकाय के सामने रखने के लिये सहमत हो सकते हैं, जिसे वे परस्पर सहमति से नियुक्त करें, या

2. यदि वे इस प्रकार सहमत न हों या इस बात पर सहमत होने के बाद कि विवाद किसी पंच-अधिकरण के सामने रख दिया जाय, वे पंच-अधिकरण के गठन के विषय में सहमत न हो सकें तो करार करने वाला कोई भी पक्ष इस विवाद को निर्णय के लिये किसी ऐसे अधिकरण के सामने रख सकता है जो इस विवाद का निर्णय करने के लिए सक्षम हो और अन्तर्राष्ट्रीय सिविल विमानन संगठन में से बना हो।

(ग) करार करने वाले पक्ष इस बात की जिम्मेदारी लेते हैं कि इस अनुच्छेद के पैरा (ख) के अधीन जो भी फ़ैसला दिया जायेगा और जो भी अंतरिम सिफारिश की जायेगी उसका वे पालन करेंगे।

(घ) यदि करार करने वाला कोई भी पक्ष या उसकी नामजद कोई हवाई कम्पनी इस अनुच्छेद के पैरा (ग) में उपबन्धित बातों को पूरा करने में असमर्थ रहे तो जब तक वह उन बातों को पूरा न करे तब तक करार करने वाला दूसरा पक्ष इस करार और उसके अनुबन्ध की बिना पर दिये गये किन्हीं अधिकारों को सीमित कर सकता है, रोक सकता है या रद्द कर सकता है।

अनुच्छेद 14

यदि अनुसूचित अन्तर्राष्ट्रीय हवाई व्यवस्थाओं के यातायात सम्बन्धी अधिकारों के बारे में कोई सामान्य बहुपक्षीय करार, करार करने वाले दोनों पक्षों पर लागू हो जाय तो इस करार को, उस करार के उपबन्धों के अनुरूप बनाने के लिये संशोधित कर लिया जायेगा।

अनुच्छेद 15

करार करने वाले दोनों पक्ष इस करार की अवधि में अभिसमय के अनुच्छेद 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16,

24, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35 और 36

को, उनके वर्तमान रूप में, अपने बीच होने वाले करार के अभिन्न अंग की भांति तब तक मानने के लिए बाध्य होंगे, जब तक कि करार करने वाले दोनों पक्ष अभिसमय के पक्ष होने के नाते, किन्हीं ऐसे संशोधनों का सत्यांकन न कर दें जो अभिसमय के अनुच्छेद 94 के अनुसार लागू हो गये हों और तब ऐसी स्थिति में, करार करने वाले दोनों पक्ष, करार की अवधि में, इस प्रकार संशोधित अनुच्छेदों का पालन करने के लिए भी उसी प्रकार बाध्य होंगे ।

अनुच्छेद 16

करार करने वाले पक्षों द्वारा इस करार का अपनी-अपनी सांविधानिक क्रियाविधि के अनुसार सत्यांकन आवश्यक होगा और जिस तारीख को सत्यांकन प्रलेखों का विनिमय होगा उस तारीख से यह करार लागू हो जाएगा । सत्यांकन-प्रलेखों का विनिमय नई दिल्ली में होगा ।

इसके साक्ष्य में नीचे हस्ताक्षर करने वाले पूर्णाधिकारियों ने इस करार पर हस्ताक्षर कर दिये हैं और अपनी-अपनी मुद्राएं लगा दी हैं ।

तेहरान में १० अगस्त १९६० को
१६ मुरदाह १३३९
फ़ारसी, हिन्दी और अंग्रेजी में दो-दो प्रतियां तैयार की गईं ।
इसके तीनों पाठ समान रूप से प्रामाणिक हैं ; परन्तु किसी प्रकार की शंका होने पर अंग्रेजी पाठ ही प्रामाणिक माना जायेगा ।

त्रिलोकीनाथ चौल

भारत सरकार की ओर से

ईरान की शाही सरकार की
ओर से

अनुबंध

क : ईरान की शाही सरकार द्वारा नामज़द हवाई कम्पनियों को निम्नलिखित में से हर मार्ग पर दोनों दिशाओं में हवाई व्यवस्थाओं के परिचालन करने और भारत के भूभाग में नीचे बताए गए स्थानों पर अन्तर्राष्ट्रीय यात्री, माल और डाक को उतारने और चढ़ाने का अधिकार होगा :-

1. ईरान में अनेक स्थान - अफगानिस्तान में अनेक स्थान - पाकिस्तान में अनेक स्थान - दिल्ली और आगे के अनेक स्थान ।
2. ईरान में अनेक स्थान - पाकिस्तान में अनेक स्थान - दिल्ली और आगे के अनेक स्थान ।
3. ईरान में अनेक स्थान - पाकिस्तान में अनेक स्थान - बम्बई और आगे के अनेक स्थान ।

ख : भारत सरकार द्वारा नामज़द हवाई कम्पनियों को निम्नलिखित में से हर मार्ग पर दोनों दिशाओं में हवाई व्यवस्थाओं का परिचालन करने और ईरान के भूभाग में नीचे बताए गए स्थानों या अन्तर्राष्ट्रीय यात्री, माल और डाक को उतारने और चढ़ाने का अधिकार होगा :-

1. भारत में अनेक स्थान - पाकिस्तान में अनेक स्थान - अफगानिस्तान में अनेक स्थान - तेहरान और आगे के अनेक स्थान ।
2. भारत में अनेक स्थान - पाकिस्तान में अनेक स्थान - या तेहरान और आगे के अनेक स्थान ।
3. भारत में अनेक स्थान - पाकिस्तान में अनेक स्थान, बीच के अनेक स्थानों से होते हुए अबादान और आगे के अनेक स्थान ।



EMBASSY OF INDIA
TEHRAN

Dated the 10th August, 1960.

Your Excellency,

With reference to the bilateral Air Agreement between India and Iran signed today, I have the honour to say that the interpretation of the Government of India of the phrase "substantial ownership and effective control" occurring in paragraph A(i) of Article X of the said Agreement, in relation to a designated airline of either Contracting Party, is that in addition to the ownership of the major part of the assets of the designated airline, the Contracting Party or its nationals should also have effective control in the management of the designated airline and ownership and effective control of the major part of all the aircraft and equipment used in the operation of the air services.

I have further the honour to request Your Excellency to be good enough to confirm, on behalf of your Government, that this is also the understanding of the Government of Iran.

This letter and your confirmation will be treated by both the Governments as forming part of the Agreement.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

T. N. Kaul

(T.N. Kaul)
Ambassador of India.

His Excellency Mr Abbas Aram,
Imperial Ministry of Foreign Affairs,
TEHRAN



MINISTÈRE IMPÉRIAL
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

August 10th, 1960

No. 1185/18/9036

Excellency,

I have the honour to acknowledge the receipt of your letter, dated August 10, 1960, which reads as follows:

"With reference to the bilateral Air Agreement between India and Iran signed today, I have the honour to say that the interpretation of the Government of India of the phrase "substantial ownership and effective control" occurring in paragraph (A) (i) of Article 10 of the said Agreement, in relation to a designated airline of either High Contracting Party, is that in addition to the ownership of the major part of the assets of the designated airline, the Contracting Party or its nationals should also have effective control in the management of the designated airline and ownership and effective control of the major part of all the aircraft and equipment used in the operation of the air services.

I have further the honour to request Your Excellency to be good enough to confirm, on behalf of your Government, that this is also the understanding of the Government of Iran.


This letter and your confirmation will be treated by both the Government as forming part of the Agreement.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

T.N. Kaul
Ambassador of India "

His Excellency Mr. Abbas Aram
Imperial Ministry for Foreign Affairs
Tehran

and hereby confirm its contents.



Minister for Foreign Affairs

His Excellency Mr. T.N. Kaul
Ambassador of India in Iran,
Tehran.

भारत का दूतावास

तेहरान

१० अगस्त, १९६०.

--

परमश्रेष्ठ,

आज भारत और ईरान के बीच जो द्विपक्षीय करार सम्पन्न हुआ है उसके प्रसंग में मेरा निवेदन है कि करार करने वाले किसी भी पक्ष की नामज़द हवाई कम्पनियों के सम्बन्ध में उक्त करार के अनुच्छेद 10 के पैरा (1) में जो वाक्यांश 'वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण' आया है, उसका अर्थ भारत सरकार ने यह लाया है कि नामज़द हवाई कम्पनियों की परिसम्पत्ति के बड़े भाग के स्वामित्व के अतिरिक्त करार करने वाले पक्ष और उसके राष्ट्रियों का नामज़द हवाई कम्पनियों के प्रबंध में प्रभावी नियंत्रण होगा और हवाई व्यवस्थाओं के परिचालन में काम आने वाले सभी साज़-सामान और वायुयानों के बड़े भाग पर भी स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण होगा ।

मैं सादर परमश्रेष्ठ से यह भी निवेदन करूंगा कि अपनी सरकार की ओर से आप इस बात की पुष्टि करने की कृपा करें कि ईरान सरकार ने भी इसे इसी प्रकार समझा है ।

इस पत्र और आपकी पुष्टि को दोनों सरकारें करार के एक अंग के रूप में स्वीकार करेंगी ।

इस अवसर पर मैं परमश्रेष्ठ को फिर से अपने परम सम्मान का आश्वासन दिलाता हूँ ।

त्रिभुवनलाल शर्मा

(टी० एन० कौल)

भारत का राजदूत

परमश्रेष्ठ श्री अन्ववास आराम,
शाही विदेश मंत्रालय,
तेहरान ।

शाही विदेश मंत्रालय,

तेहरान,

१० अगस्त, १९६०.

प्रिय महोदय,

मैं सादर आपका ध्यान आपके आज की तिथि के पत्र की ओर आकृष्ट करता हूँ जिसका पाठ इस प्रकार है :-

"आज भारत और ईरान के बीच जो द्विपक्षीय करार सम्पन्न हुआ है उसके प्रसंग में मेरा निवेदन है कि करार करने वाले किसी भी पक्ष की नामजद हवाई कम्पनियों के सम्बन्ध में उक्त करार के अनुच्छेद 10 के पैरा (1 & 2) में जो वाक्यांश 'वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण' आया है, उसका अर्थ भारत सरकार ने यह लाया है कि नामजद हवाई कम्पनियों की परिसम्पत्ति के बड़े भाग के स्वामित्व के अतिरिक्त करार करने वाले पक्ष और उसके राष्ट्रियों का नामजद हवाई कम्पनियों के प्रबंध में प्रभावी नियंत्रण होगा और हवाई व्यवस्थाओं के परिचालन में काम जाने वाले सभी साज़-सामान और वायुयानों के बड़े भाग पर भी स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण होगा।

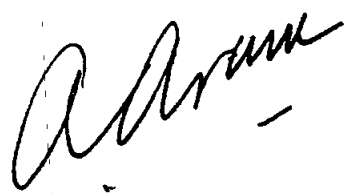
मैं सादर परमश्रेष्ठ से यह भी निवेदन करूँगा कि अपनी सरकार की ओर से आप इस बात की पुष्टि करने की कृपा करें कि ईरान सरकार ने भी इसे इसी प्रकार समझा है।

इस पत्र और आपकी पुष्टि को दोनों सरकारें करार के एक अंग के रूप में स्वीकार करेंगी।

इस अवसर पर मैं परमश्रेष्ठ को फिर से अपने परम सम्मान का आश्वासन दिलाता हूँ।"

मैं आपसे सादर इसकी पुष्टि करता हूँ कि उक्त वक्तव्य ईरान सरकार के मत को भी प्रकट करता है।

आपका,



(श्री० आराम)

विदेश मंत्री

परमश्रेष्ठ श्री त्रिलोकीनाथ कौल,
भारतीय राजदूत, तेहरान।



وزارت امور خارجه

شماره ۹۰۳۲۶/۸۸/۱۱۸۵
تاریخ ۱۰ اوت ۱۹۶۰

جناب آقای سفیر کبیر

احتراما وصول نامه مورخ ۱۰ اوت ۱۹۶۰ جنابعالی را که مضمون آن عینا در ذیل درج میشود :
" جناب آقای وزیر عطف بموافقتنامه هواپیمائی د و جانبه بین ایران و هند که امروز با مضمنا
رسیده است محتوا اشعار میدارد که مقصود از جمله " مالکیت واقعی و کنترل موثر " سند در
در قسمت الف (۱) ماده ۱۰ موافقتنامه مزبور در مورد مؤسسات معینه هر یک از طرفین
متعاقدین علاوه بر اینکه مالکیت قسمت اکثر سهام مؤسسات معینه باید در دست مؤسسات مزبور
باشند دولتین متعاقدین یا اتباع آنها نیز با یتسی کنترل در اداره مؤسسات معینه و همچنین
در مالکیت و کنترل موثر اکثر هواپیماها و وسائلی را که در بکار انداختن سرویسها بکار میروند
داشته باشند . از آن عالیجناب احترامها درخواست میشود از طرف دولت متبوه خود مراتب
فوق را تأیید فرمایند این نامه و پاسخ تأییدی جنابعالی جزئی از قرارداد محسوب خواهد
شد .

موقع را مضتم نموده احترامات فائقه خود را تقدیم میدارم .

امضاء

تی . ان . کال

سفیر کبیر هند "

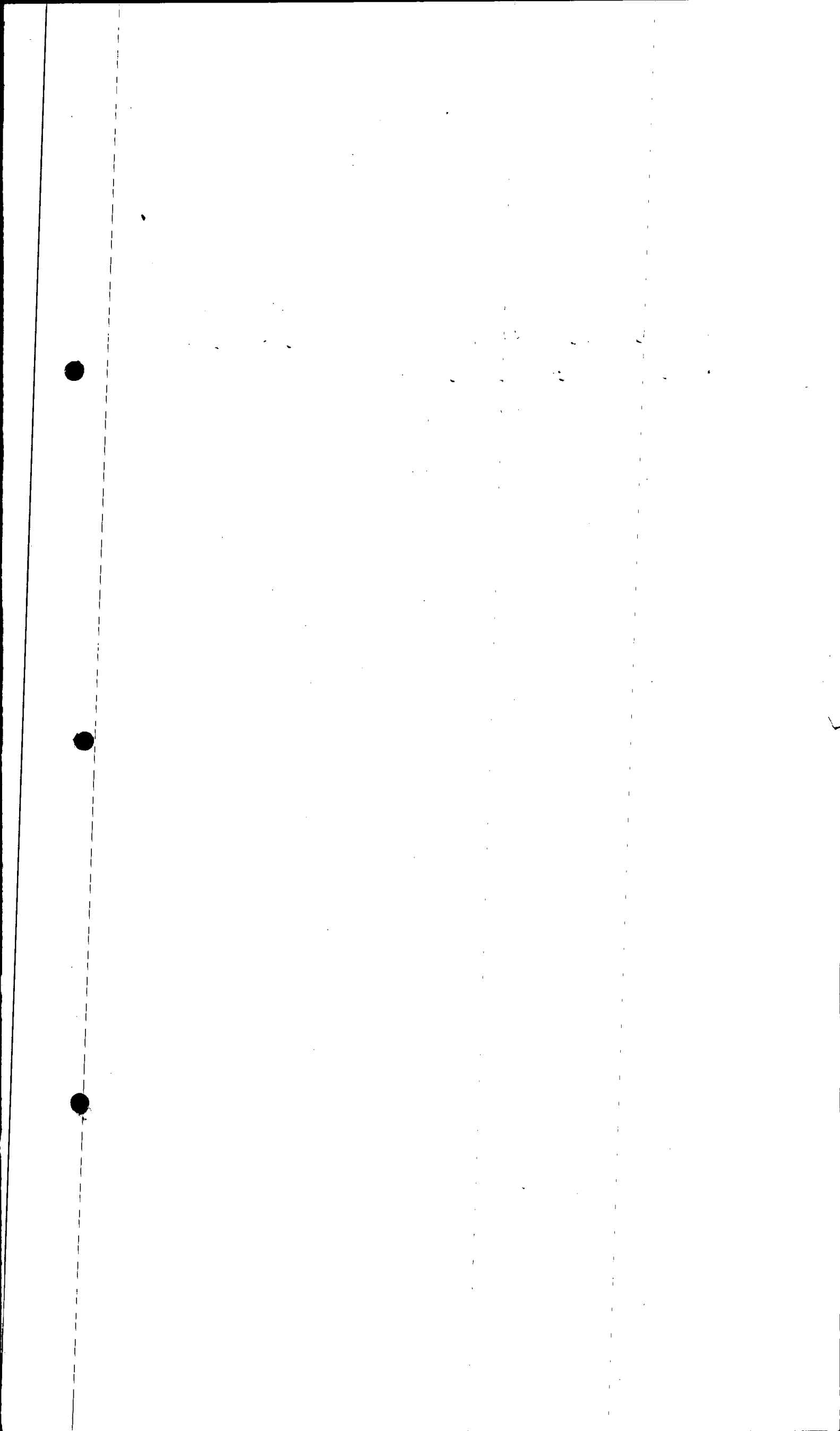
اعلام و مراتب مند رجه در آنرا بدینوسیله تأیید مینماید .

وزیر امور خارجه

جناب آقای تی . ان . کال

سفیر کبیر هند در ایران

تهران



سفارتکبرای هند

=====

۱۰ اوت ۱۹۶۰

جناب آقای وزیر

عطف بموافقتنامه هواپیمائی د و جانبه بین ایران و هند که امروز بامضاء رسیده است محترماً اشعار میدارد که مقصود از جمله "مالکیت واقعی و کنترل موثر" مندرج در قسمت الف (۱) ماده ۱۰ موافقتنامه مزبور در مورد مؤسسات معینه هریک از طرفین متعاهدین علاوه بر اینکه مالکیت قسمت اکثر سهام مؤسسات معینه باید در دست مؤسسات مزبور باشد و ولتین متعاهدین یا اتباع آنها نیز بایستی کنترل در اداره مؤسسات معینه و همچنین در مالکیت و کنترل موثر اکثر هواپیماها و وسائلی را که در بکار انداختن سرویسها بکار میروند داشته باشند. از آن عالیجناب احتراماً درخواست میشود از طرف دولت متبوعه - خود مراتب فوق را تأیید فرمایند این نامه و پاسخ تأییدی جنابعالی جزئی از قرارداد محسوب خواهد شد.

موقع را مغتنم شمرده احترامات فائقه خود را تقدیم میدارد.

امضاء

تی. ان. کال

سفیرمکبیر هند

سرتی. ان. کال

جناب آقای عباس آرام
وزارت امور خارجه شاهنشاهی
تهران