

भारत सरकार और ईराक सरकार के बीच

हवाई व्यवस्था सम्बन्धी करार

इस करार में भारत सरकार और ईराक सरकार को करार करने वाले पक्ष कहा गया है।

इन दोनों सरकारों ने अंतर्राष्ट्रीय सिविल विमानों अभिसमय और अंतर्राष्ट्रीय हवाई व्यवस्था परिवहन करार को माना है, जिन पर 7 दिसम्बर 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर हुए थे। उस अभिसमय और करार की शर्तें इन दोनों पक्षों पर लागू होती हैं। दोनों अपने अपने मूल भागों के बीच और उनके बाहर हवाई परिवहन व्यवस्थाएं चलाने के लिये करार करने की इच्छा से इन बातों पर सहमत हुए हैं।

अनुच्छेद 1.

करार करने वाला हर पक्ष करार करने वाले दूसरे पक्ष को इस करार के अनुबंध में बताई हवाई व्यवस्थाओं के चालन का अधिकार देता है (जिन्हें इसके बाद 'निर्दिष्ट हवाई व्यवस्थाएं' कहा गया है।)

अनुच्छेद 2.

(क) करार करने वाले जिस पक्ष को अधिकार दिये गए हों, वह जैसा चाहे, हर एक निर्दिष्ट हवाई व्यवस्था तुरन्त ही या कुछ समय बाद चालू की जा सकती है। परन्तु शर्त यह है कि --

(1) करार करने वाले जिस पक्ष को अधिकार दिये गये हों, उसने किसी हवाई कम्पनी को निर्दिष्ट हवाई मार्ग के लिए नामजद कर दिया हो। (जिसे इसके बाद 'नामजद हवाई कम्पनी' कहा गया है।)

(2) करार करने वाले जिस पक्ष ने अधिकार दिये हों, उसने हवाई कम्पनी को चालन की उचित अनुमति दे दी हो। यह अनुमति उसे तुरन्त ही देनी पड़ेगी। लेकिन हवाई कम्पनी को, अगर कहा जाय, तो उसे इस अनुच्छेद के

पैरा (स) में बताई आवश्यकताओं को पूरा करना होगा ।

(स) हो सकता है कि नामजद हवाई कम्पनी को करार करने वाले जिस पक्ष ने अधिकार दिये हों, उसके वैमानिकी अधिकारियों को इस बात का इत्मीनान कराना पड़े कि उन अधिकारियों ने अन्तर्राष्ट्रीय हवाई व्यवस्थाएं चलाने के लिये सामान्य रूप से जो कानून कायदे बना रहे हैं, उनकी या उनके अधीन बताई गई शर्तों को पूरी करने की योग्यता उस हवाई कम्पनी में है ।

(ग) हर एक निर्दिष्ट हवाई व्यवस्था तभी चालू होगी जब करार करने वाला तत्सम्बन्धी पक्ष यह मान ले कि निर्दिष्ट हवाई मार्ग पर सिविल विमानों के लिये जो मार्ग-प्रबंध है, वह हवाई व्यवस्था के सुरक्षित चालन के लिये पर्याप्त है ।

अनुच्छेद 3.

करार करने वाले हर पक्ष की निर्दिष्ट हवाई व्यवस्थाएं चलाने वाली नामजद हवाई कम्पनियाँ, अनुच्छेद 4 के उपबन्धों के अधीन रहते हुए, करार करने वाले दूसरे पक्ष के भूभाग में, अनुबंध में बताए स्थानों पर अन्तर्राष्ट्रीय यातायात उठा, उतार सकती है, चाहे यह यातायात करार करने वाले पहले पक्ष के या उसी निर्दिष्ट हवाई मार्ग पर स्थित किसी तीसरे देश के भूभाग में से आया हो या वहां जाने वाला हो ।

अनुच्छेद 4.

(क) करार करने वाले पक्षों के वैमानिकी अधिकारी मिल कर यह तय करेंगे कि जो निर्दिष्ट हवाई व्यवस्थाएं चालू होनी हैं, उनके हर निर्दिष्ट मार्ग पर हर पक्ष के भूभाग से उठाकर दूसरे पक्ष के भूभाग में उतारने के लिये उचित रूप से जो भी यात्री, ढाक, माल, एक निश्चित समय में मिलने की संभावना हो, उस सारे यातायात को उचित भार अनुपात में उस निश्चित समय में लाने, ले जाने के लिए कुल कितनी जगह की आवश्यकता पड़ेगी । इसके बाद वैमानिकी अधिकारी यह तय करेंगे कि करार करने वाले हर पक्ष की नामजद हवाई कम्पनियाँ कितनी जगह रक्खें और कितनी उड़ानें करें ।

(ख) इस अनुच्छेद में 'निश्चित समय' का अर्थ करार के लागू होने की तारीख से पहले बारह महीने होगा और उसके आगे भी जब तक वैमानिकी

अधिकारियों में कुछ और समझौता न हो गया हो, हर बारह महीने की अवधि समकाल्या ।

(ग) इस अनुच्छेद के उपबन्धों के अनुसार जाह के बारे में समीक्षा पूरी होने तक करार करने वाले पक्षों की हवाई कम्पनियों, अपनी हवाई व्यवस्थाओं के लिये उतनी ही उड़ानें और जाह रहती जाएंगी, जो करार करने वाले पक्षों के वैमानिकी अधिकारियों ने पिछली बार तय किया हो ।

अनुच्छेद 5.

(क) करार करने वाले दोनों पक्षों के वैमानिकी अधिकारी अपनी अपनी नामजुद हवाई कम्पनियों को करार करने वाले दूसरे पक्ष के मूभाग से, उससे हो कर, या वहां तक हवाई व्यवस्थाएं चालू करने के लिये जो प्रचलित अधिकार दें, उन के बारे में जितनी जल्दी हो सके, एक दूसरे को सूचना देंगे । इस सूचना में संशोधनों, छुट बादेशों, और अधिकृत व्यवस्था के नसूनों सहित निर्दिष्ट हवाई मार्ग पर व्यवस्था के प्रमाण पत्रों और अधिकार पत्रों की प्रतियां भी शामिल होंगी ।

(ख) करार करने वाला हर पक्ष दूसरे पक्ष के वैमानिकी अधिकारियों के पास, जितना पहले हो सके, संशोधनों सहित समय-सारिणियों और बुल्क सूचियों की प्रतियां भिजवाएगा और साथ ही दूसरी सारी संगत सूचनाएं भी भिजवाएगा । उनमें ऐसी सूचनाएं भी शामिल होंगी, जिसे वैमानिकी अधिकारियों को इस बात का इत्मीनान हो सके कि इस करार की बातों का पूरा पूरा पालन किया जा रहा है ।

(ग) करार करने वाला हर पक्ष अपनी नामजुद हवाई कम्पनियों से दूसरे पक्ष के वैमानिकी अधिकारियों को वे सब आंकड़े दिलवाएगा, जिनका सम्बन्ध उस यातायात से हो जो उनकी हवाई व्यवस्थाओं द्वारा, करार करने वाले दूसरे पक्ष के मूभाग को गया हो, वहां से आया हो या उसके ऊपर लेबाया गया हो । इन आंकड़ों में इस यातायात का उद्गम और निर्दिष्ट स्थान भी दिवाया जाय ।

अनुच्छेद 6.

(क) बुल्क दर उचित मात्रा में तय किए जाएंगे । इन्हें तय करने में व्यवस्था के तुलनात्मक चालन खर्ची, उचित लाभ और व्यवस्था के प्रकारों में भेद, सब संगत बातों का ध्यान रक्खा जाएगा ।

(ख) करार करने वाले हर पक्ष की नामजुद हवाई कम्पनियाँ, इस खुर्चेद के अधीन, दूसरे पक्ष के भूभाग से या उसकी लाने लेजाने वाले यातायात पर जो शुल्क दर लगाएगी, उनको दोनों पक्षों की नामजुद हवाई कम्पनियाँ पहले स्वयं ही समझौता करके तय कर लेंगी । इस के लिये अन्तर्राष्ट्रीय हवाई परिवहन संस्था के स्वीकार किए हुए स्रोत शुल्क दरों का भी उचित ध्यान रखा जाएगा । इस प्रकार जो शुल्क-दरें तय की जाएंगी, उनका खुमोदन करार करने वाले पक्षों के वैमानिकी अधिकारियों से कराना ज़रूरी होगा । अगर हवाई कम्पनियाँ या वैमानिकी अधिकारियों के बीच कोई समझौता न हो सके, तो करार करने वाले पक्ष स्वयं ही मिलकर समझौता करने की कोशिश करेंगे और इस समझौते को पूरा करने के लिये आवश्यक कार्यवाही भी करेंगे । अगर करार करने वाले पक्षों में भी आपस में समझौता न हो पाए तो फगड़े का निपटारा खुर्चेद 11 के अनुसार किया जाएगा । इस समझौते के हो जाने तक जो शुल्क दर से निर्धारित है, वही लागू होंगे ।

खुर्चेद 7.

नीचे लिखे विषयों के बारे में करार करने वाले पक्ष की नामजुद हवाई कम्पनियाँ के साथ करार करने वाला पक्ष जो व्यवहार करेगा, वह उस व्यवहार से कम अच्छा न होगा जो कि वह अन्तर्राष्ट्रीय हवाई व्यवस्था चलाने वाली किसी परम मित्र राष्ट्र की या अपनी हवाई कम्पनियाँ के साथ करता हो ।

(क) करार करने वाले एक पक्ष की हवाई कम्पनी के हवाई जहाज़ करार करने वाले दूसरे पक्ष के भूभाग में जो ईंधन, मशीनी तेल और फाल्टु पुर्जे ले और जो उस भूभाग के अन्तिम हवाई अड्डे से रवाना होने तक हवाई जहाज़ में ही रहें, उन पर लगने वाले सभी शुल्क, निरीक्षण शुल्क और ऐसे ही दूसरे प्रभार ।

(ख) सामान्य उपस्कर या हवाई जहाज़ के दूसरे सामान पर जो, या तो हवाई जहाज़ में ही लगा लिया गया हो या उसमें लादा गया हो और जो केवल उसी हवाई जहाज़ में या उसके द्वारा काम में आने वाला हो और जो उस भूभाग के अन्तिम हवाई अड्डे से रवाना होने तक हवाई जहाज़ में ही लगा रहे, उस पर लगने वाले सीमा शुल्क ।

शर्त यह है कि करार करने वाला कोई भी पक्ष दूसरे पक्ष की नामजुद हवाई कम्पनियाँ को सीमा शुल्क, निरीक्षण शुल्क या इसी प्रकार के

दूसरे प्रभारों में कूट या कमी करने के लिए बाध्य न होगा, जब तक कि करार करने वाला दूसरा पक्ष भी करार करने वाले पहले पक्ष की नामजद हवाई कम्पनियों पर लगने वाले ऐसे ही प्रभारों में कूट या कमी न करे।

अनुच्छेद 8.

आर कमी एक पक्ष को इस बात का इत्मीनान न हो सके कि हवाई कम्पनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण दूसरे पक्ष के राष्ट्रियों के हाथ में है या दूसरे पक्ष की नामजद हवाई कम्पनी पहले पक्ष के नियम कायदों का पालन न कर सके, या पहला पक्ष यह निर्णय दे कि इस करार के अनुसार जिन शर्तों के अधीन अधिकार दिये गये थे, उनको पूरा नहीं किया गया है, तो करार करने वाले हर पक्ष को अपनी तरफ से यह अधिकार होगा कि वह चलन अनुमति को चाहे रोक दे या रद्द कर दे या उस पर जो आवश्यक समर्थन शर्तें लगा दे। कानून कायदों के पालन न किये जाने की स्थिति को छोड़ कर, यह कार्यवाही दोनों पक्षों में परामर्श हो जाने के बाद की जाएगी। आर एक पक्ष इस अनुच्छेद के अधीन कोई कार्यवाही करता है, तो अनुच्छेद 11 में दूसरे पक्ष को जो अधिकार दिये गये हैं, उन का इस कार्यवाही से कोई अहित नहीं होगा।

अनुच्छेद 9.

(क) इस बात का विश्वास दिलाने के लिए कि इस अनुच्छेद में बताए सिद्धान्तों का पालन होता है और उपबन्धों की पूर्ति की जाती है, करार करने वाले दोनों पक्षों के वैमानिकी अधिकारी निकट सहयोग की भावना से नियमित रूप से परामर्श किया करेंगे।

(ख) करार करने वाला कोई पक्ष करार में जो भी संशोधन कराना अभीष्ट समझे, उसकी शुरुआत के लिए किसी भी समय दूसरे पक्ष से परामर्श की प्रार्थना कर सकता है यह परामर्श प्रार्थना-पत्र की तारीख की 60 दिन की अवधि के अन्दर शुरू हो जाएगा। इस परामर्श के फलस्वरूप करार में जो संशोधन करना निश्चय किया जाएगा वह दोनों देशों के वैधानिक विनियमों के अधीन दरकार औपचारिकताओं के पूरे हो जाने की तारीख से लागू हो जाएगा।

(ग) करार करने वाला कोई पक्ष निर्दिष्ट हवाई मार्ग में जो परिवर्तन करे, उनको इस करार के भेद न माना जाएगा, सिवाय जब कि इस परिवर्तन से नामजुद हवाई कम्पनियां करार करने वाले दूसरे पक्ष के भूभाग में जिन स्थानों पर जाती है उनमें फेर बदल हो जाय । इसलिए करार करने वाले किसी पक्ष के वैमानिकी अधिकारी अथवा ही ये परिवर्तन कर सकते हैं, लेकिन शर्त यह है कि दूसरे पक्ष के वैमानिकी अधिकारियों को इस परिवर्तन की सूचना जल्दी से जल्दी देनी होगी । और दूसरे पक्ष के इन वैमानिकी अधिकारियों को यह पता चले कि करार करने वाले पहले पक्ष की नामजुद हवाई कम्पनी दूसरे पक्ष के भूभाग और तीसरे देश के भूभाग के किसी नए स्थान के बीच जो यातायात ले जाती है, उससे इस करार में बताये सिद्धान्तों को देखते हुए, दूसरे पक्ष की किसी हवाई कम्पनी के हितों की हानि होती है, तो दूसरा पक्ष इस अनुच्छेद के पैरा (ख) के उपबन्धों के अनुसार परामर्श के लिए प्रार्थना-पत्र दे सकता है ।

अनुच्छेद 10.

करार करने वाला कोई पक्ष किसी भी समय इस करार को खत्म करने की अपनी इच्छा का नोटिस दूसरे पक्ष को दे सकता है । यह नोटिस साथ ही अन्तर्राष्ट्रीय सिविल विमानि संगठन को भी भेजा जाएगा । नोटिस मिलने की तारीख के एक साल की अवधि तक और सम्झौता करके यह नोटिस लौटा न लिया जाए तो यह करार खत्म हो जाएगा । और करार करने वाले दूसरे पक्ष से नोटिस की प्राप्ति-रसीद न मिले तो यह मान लिया जाएगा कि जिस दिन यह नोटिस अन्तर्राष्ट्रीय सिविल विमानि संगठन को मिला है, उसके चौदह दिन बाद उस पक्ष को भी मिल चुका है ।

अनुच्छेद 11.

(क) और वर्तमान करार के अर्थ करने या इसके लागू करने में करार करने वाले पक्षों के बीच कोई झगड़ा उठे तो सब से पहले करार करने वाले पक्ष ही आपस में बातचीत करके उसे तय करने की कोशिश करेंगे ।

(ख) और करार करने वाले पक्ष बातचीत करके सम्झौता न कर पायें तो :-

(1) वे उस झगड़े को किसी ऐसे पंच अधिकरण या किसी ऐसे व्यक्ति या निकाय को देने के लिए आपस में सहमत हो सकते हैं, जिसे वे मिलकर नियुक्त करें।

(2) और वे इस प्रकार सहमत नहीं होते या इस पर सहमत हो जाने के बाद कि झगड़ा किसी पंच अधिकरण को सौंप दिया जाय, वे उसकी

रचना के बारे में सम्झौता नहीं कर पाते तो करार करने वाला कोई पक्ष इस फगड़े को फैसले के लिए किसी ऐसे अधिकरण को दे सकता है जो अन्तर्राष्ट्रीय सिविल विमानी संगठन के अन्तर्गत बना हो और इसका फैसला करने के लिए सक्षम हो और अगर ऐसा कोई अधिकरण न हो तो अन्तर्राष्ट्रीय न्यायालय को सौंप सकता है ।

(ग) करार करने वाले पक्ष जिम्मा लेते हैं कि इस अनुच्छेद के पैरा (ख) के अधीन जो भी फैसला दिया जाएगा, और साथ जो भी अंतरिम सिफारिशें की जाएंगी, उनको वे मानेंगे ।

(घ) करार करने वाला कोई पक्ष या करार करने वाले किसी पक्ष की कोई नामजुद हवाई कम्पनी इस अनुच्छेद के पैरा (ग) में जो दरकार है यदि वह इसका पालन नहीं करता और जब तक पालन नहीं करता तो करार करने वाला दूसरा पक्ष उन अधिकारों को तब तक के लिए सीमित कर सकता है, रोक सकता है या रद्द भी कर सकता है, जो वर्तमान करार की बिना पर दिए गए हैं ।

अनुच्छेद 12

इस करार का सत्यांकन किया जाएगा और सत्यांकन पत्रों की अदला बदली की तारीख से ही लागू हो जाएगा । यह अदला बदली जल्दी से जल्दी बग़दाद में होगी ।

अनुच्छेद 13

अगर हवाई परिवहन के बारे में कोई बहुपक्षी करार या अभिसमय किया जाय और करार करने वाले दोनों पक्ष उसको मानते हों, तो वर्तमान करार में, उस करार या अभिसमय के उपबन्धों के अनुरूप बनाने के लिए अदल बदल कर ली जायेगी ।

अनुच्छेद 14

(क) इस करार के लिए 'भूभाग', 'हवाई व्यवस्था', 'अन्तर्राष्ट्रीय हवाई व्यवस्था' और 'हवाई कम्पनी' शब्दों का वही आशय होगा जो 7 दिसम्बर 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर किये गये अन्तर्राष्ट्रीय सिविल विमानी अभिसमय में बताया गया है ।

(ख) 'वैमानिकी अधिकारी' शब्द का अर्थ भारत के लिए भारत में सिविल विमानों के प्रधान निदेशक और ईराक के लिए ईराक में सिविल विमानों के प्रधान निदेशक होगा और दोनों सूरतों में कोई ऐसा व्यक्ति या निकाय होगा जो उन कामों को करने का अधिकारी हो, जिन को ऊपर बताए अधिकारी इन दिनों कर रहे हैं।

अनुच्छेद 15.

आर कहीं स्पष्ट रूप से कुछ और उपबन्ध न किया गया हो तो इस करार का अनुबन्ध करार का ही भाग माना जाएगा, और जब भी करार का उल्लेख होगा, उसमें अनुबन्ध का उल्लेख शामिल समझा जाएगा।

इसकी साक्षी मैं अपनी अपनी सरकारों से उचित रूप से अधिकार पाकर नीचे बताए पूर्णाधिकारियों ने वर्तमान करार पर हस्ताक्षर किये हैं।

आज 27 जुलाई 1955 ई० को अंग्रेजी, हिन्दी और अरबी में तैयार की गईं। इसके तीनों पाठ समान रूप से प्रामाणिक हैं। आर कहीं कोई संदेह हुआ तो अंग्रेजी पाठ ही मान्य होगा।

भारत सरकार की ओर से,

ईराक सरकार की ओर से,

महबूब अहमद
महबूब अहमद

सालेह सायब अल जुबुरी
सालेह सायब अल जुबुरी

भारत सरकार द्वारा नामजुद हवाई कम्पनी इस पैरा में बताए मार्गों पर दो-तरफा हवाई व्यवस्थाएं चालू कर सकेगी और यातायात प्रयोजन के लिये ईराक के भूभाग में इस में नीचे लिखे हर स्थान पर अपने हवाई जहाज उतार सकेगी ।

मार्ग एक :- भारत पाकिस्तान में स्थान, अफगानिस्तान में स्थान, ईराक स्थान, बसरा को, (और अगर इच्छा हो तो आगे) या कादाद, यूरोप के स्थान (इसमें टर्की शामिल है) और अगर इच्छा हो तो आगे भी ।

मार्ग दो :- भारत पाकिस्तान में एक स्थान, जदा, घहरान, बेहरिन, ईरान से बसरा के स्थान और अगर इच्छा हो आगे या कादाद, यूरोप के स्थान (इसमें टर्की शामिल है) और अगर इच्छा हो तो आगे भी ।

2. ईराक सरकार द्वारा नामजुद हवाई कम्पनी इस पैरा में बताये मार्गों पर दो-तरफा हवाई व्यवस्थाएं चालू कर सकेगी और यातायात प्रयोजन के लिये भारत के भूभाग में नीचे लिखे हर स्थान पर अपने हवाई जहाज उतार सकेगी :

मार्ग एक :- ईराक, ईरान में स्थान, अफगानिस्तान में स्थान, फारस की खाड़ी में स्थान, जदा, कराची, दिल्ली या कलकत्ता और अगर इच्छा हो तो आगे भी ।

मार्ग दो :- ईराक, ईरान में स्थान, अफगानिस्तान में स्थान, फारस की खाड़ी में स्थान, जदा, कराची, बम्बई और अगर इच्छा हो तो आगे भी ।

3. (क) नामजुद हवाई कम्पनी चाहे तो किसी निर्दिष्ट मार्ग के स्थानों को किसी या हर उड़ान में छोड़ सकती है ।

(ख) अगर, करार करने वाले किसी पक्ष की किसी एक निर्दिष्ट हवाई व्यवस्था की अनुसूचित उड़ानें यहीं होने लगे कि वे करार करने वाले दूसरे पक्ष के भूभाग में ही खत्म हो जायं और उस भूभाग से आगे जाने वाली किसी सीधी हवाई व्यवस्था का मार्ग न हो, तो दूसरे पक्ष को यह अधिकार होगा कि वह ऐसी अनुसूचित उड़ानों का अन्त-स्थान अपने भूभाग में स्वयं मनीनीत करे । अगर यह पक्ष ऐसी अनुसूचित उड़ानों का कोई नया अन्त-स्थान मनीनीत करना चाहता है तो वह पहले पक्ष को कम से कम छः महीने का नोटिस देगा ।

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF INDIA
AND THE GOVERNMENT OF IRAQ RELATING TO
AIR SERVICES.

.---.

/// The Government of India and the Government of Iraq,
hereinafter described as the Contracting Parties,

BEING Contracting Parties to the Convention on
International Civil Aviation and the International Air
Services Transit Agreement, both signed at Chicago on the
seventh day of December, 1944, the terms of which Convention
and Agreement are binding on both parties,

AND desiring to conclude an agreement for the
operation of air transport services between and beyond their
respective territories

Have agreed as follows:

ARTICLE I.

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").

ARTICLE II.

(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 are granted, on
condition that:

1. The Contracting Party to whom the rights have been
granted shall have designated an airline
(hereinafter referred to as a "designated airline")
for the specified air route.
2. The Contracting Party which grants the rights shall
have given the appropriate operating permission to
the airline, which it shall do with the least
possible delay, provided that the airline has, if
called upon, complied with the requirements of
paragraph (B) of this Article.

(B) The 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
normally applied by those authorities to the operation of

de Co

international air services.

(C) The operation of each of the specified air services shall be subject to the agreement of the Contracting Party concerned that the route organization available for civil aviation on the specified air route is adequate for the safe operation of air services.

ARTICLE III.

The designated airlines of each Contracting Party operating the specified air services may, subject to the provisions of Article IV, set down or pick up in the territory of the other Contracting Party, 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.

ARTICLE IV.

(A) The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall jointly determine in respect of an agreed period the total capacity required for the carriage, at a reasonable load factor, of all traffic, that is to say passengers, cargo and mails, 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 each of the specified air routes. The aeronautical authorities shall then determine the capacities and frequencies to be provided by the designated airline of each of the Contracting Parties.

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

(C) Pending the completion of any review of capacity in accordance with the provisions of this Article the designated airlines of the Contracting Parties shall be entitled to continue to make available on their air services

Handwritten marks and signature

the capacities and frequencies last agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE V.

(A) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information as promptly as possible concerning the current authorisations extended to their respective designated airlines to render service to, through and from the territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorizations for service on the specified air routes, together with amendments, exemption orders and authorised service patterns.

(B) Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of time tables, tariff schedules, including any modification thereof, and all other relevant information concerning the operation of the specified air services including such information as may be required to satisfy the aeronautical authorities that the requirements of this Agreement are being duly observed.

(C) Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried on their air services to, from or over the territory of the other Contracting Party showing the origin and destination of the traffic.

ARTICLE VI.

(A) Rates shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including costs of comparable economical operation, reasonable profit and differences of characteristics of service.

(B) The rates to be charged by the designated airlines of each Contracting Party in respect of traffic carried under this Agreement to or from the territory of the other Contracting Party shall be agreed in the first instance between the designated airlines of both the Parties and

shall have regard to relevant rates adopted by the International Air Transport Association. Any rates so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties. In the event of disagreement between the airlines and/or the aeronautical authorities, the Contracting Parties themselves shall endeavour to reach agreement and will take all necessary steps to give effect to such agreement. Should the Contracting Parties fail to agree, the dispute shall be dealt with in accordance with Article XI. Pending the settlement of any disagreement, the rates already established shall prevail.

ARTICLE VII.

In respect of customs duties, inspection fees and similar charges on supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into or taken on board aircraft of the designated airlines 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 the designated airlines of the first Contracting Party shall be accorded treatment not less favourable than that granted by the second Contracting Party to the airlines of the most favoured nation or to its national airlines engaged in international air services: 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 airlines of the first Contracting Party.

ARTICLE VIII.

Each Contracting Party reserves the right to itself to withhold or revoke, or impose such appropriate conditions as it may deem necessary with respect to an operating permission, in case it is not satisfied that substantial

UW

ownership and effective control of the airline are vested in nationals of the other Contracting Party, or in case of failure by a designated airline of the other Party to comply with the laws and regulations of the former Party, or in case, in the judgement of the former Party, there is a failure to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement. Except in case of a failure to comply with laws and regulations, such action shall be taken only after consultation between the Parties. In the event of action by one Party under this Article, the rights of the other Party under Article XI shall not be prejudiced.

ARTICLE IX.

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

(B) Either Contracting Party may at any time request consultation with the other with a view to initiating any amendments of the 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 to as a result of such consultation shall come into effect from the date of completion of formalities required under the Legislative Regulations in both countries.

(C) Changes made by either Contracting Party in the specified air routes, except those which change the points served by the designated airlines in the territory of the other Contracting Party, shall not be considered as modifications of this Agreement. The aeronautical authorities of either Contracting Party may, therefore, proceed unilaterally to make such changes, provided, however, that notice of any change shall be given without delay to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. If such latter aeronautical authorities find that, having regard to the principles set forth in this Agreement, the

interests of any of their airlines are prejudiced by 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 latter Party may request consultation in accordance with the provisions of paragraph (B) of this Article.

ARTICLE X.

Either Contracting Party may at any time give notice to the other of its desire to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate one year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the expiration of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE XI.

(A) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, 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,

- (i) 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
- (ii) 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, or, if there be no such tribunal, to the International Court of Justice.

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

Handwritten marks and signatures at the bottom of the page.

(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 the present Agreement.

ARTICLE XII.

This Agreement shall be subject to ratification and shall come into force from the date of exchange of the instruments of ratification, which shall take place as soon as possible, at Baghdad.

ARTICLE XIII.

In the event of the conclusion of a multilateral convention or agreement concerning air transport to which both Contracting Parties adhere, this Agreement shall be modified to conform with the provisions of such convention or agreement.

ARTICLE XIV.

(A) For the purpose of this Agreement the terms "territory", "air service", "international air service" and "air line" shall have the meaning specified in the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944.

(B) The term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of India, the Director General of Civil Aviation, India, and in the case of Iraq, the Director General of Civil Aviation, Iraq, and in both cases any person or body authorized to perform the functions presently exercised by the above mentioned authorities.

ARTICLE XV.


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

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries, being duly authorised thereto by their

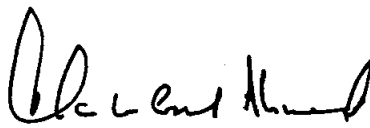
ca

ca

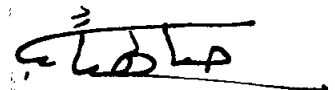
respective Governments, have signed the present Agreement.

Done this Twentyseventh day of July 1955 A.D.
in English, Hindi and Arabic, all three texts being
equally authentic except in the case of doubt when the
English text shall prevail. 

For the Government of India. For the Government of Iraq.



(MAHROOB AHMED)
Charge d'Affaires ad interim



(SALIH SAIB AL-JUBURI)
Minister of Communications
and Works

A N N E X

An airline designated by the Government of India shall be entitled to operate air services in both directions on the routes specified in this paragraph and to land for traffic purposes in the territories of Iraq at each of the points therein specified:

Route 1: India, points in Pakistan, points in Afghanistan, points in Iran, to Basrah and, if desired, beyond, or Baghdad, points in Europe (including Turkey) and, if desired, beyond.

Route 2: India, a point in Pakistan, Jeddah, Dhahran, Bahrain, points in Iran, to Basrah and, if desired, beyond, or Baghdad, points in Europe (including Turkey) and, if desired, beyond.

2. An airline designated by the Government of Iraq shall be entitled to operate air services in both directions on the routes specified in this paragraph and to land for traffic purposes in the territories of India at each of the points therein specified:

Route 1: Iraq, points in Iran, points in Afghanistan, points in Persian Gulf, Jeddah, Karachi, Delhi or Calcutta and, if desired, beyond.

Route 2: Iraq, points in Iran, points in Afghanistan, points in Persian Gulf, Jeddah, Karachi, Bombay and, if desired, beyond.

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

(B) if, at any time scheduled flights on any of the specified air services of one Contracting Party are operated so as to terminate in the territory of the other Contracting Party and not as part of a through air service extending beyond such territory, the latter Party shall have the right to nominate the terminal point of such scheduled flights on the specified air route in its territory. The latter Party shall give not less than six months notice to the other Party if it decides to nominate a new terminal point for such scheduled flights.

00000000

u



يحق للمؤسسة الجوية المميتة من قبل حكومة الهند تسيير مصالح جوية في كلا الاتجاهين
على السبل المميتة اذ ناء، واليهبوط لاغراض النقل في الاراضي المراقبة في كل نقطة من النقاط المميتة
فيها.

السبيل الاول - الهند - نقاط في الباكستان - نقاط في افغانستان - نقاط في ايران - ثم
الى البصرة وما يرافها اذ اريد ذلك او بغداد ومنها الى نقاط في اوروبا ضميرها
تركيا وما يرافها اذ اريد ذلك .

السبيل الثاني - الهند - نقطة في الباكستان - جدة - الظهران - البحرين - نقاط في ايران
ثم الى البصرة وما يرافها اذ اريد ذلك او بغداد ومنها الى نقاط في اوروبا
ضميرها تركيا وما يرافها اذ اريد ذلك .

٢- يحق للمؤسسة الجوية المميتة من قبل حكومة العراق تسيير مصالح جوية في كلا الاتجاهين
على السبل المميتة اذ ناء، واليهبوط لاغراض النقل في الاراضي الهندية في كل نقطة مسن
النقاط المميتة فيها :-

السبيل الاول - العراق في ايران - نقاط في افغانستان - نقاط في الخليج الفارسي - جدة -
كراچي - دلهي او كلكتا وما يرافها اذ اريد ذلك .
السبيل الثاني - العراق في ايران - نقاط في افغانستان - نقاط في الخليج الفارسي
- جدة - كراچي - بومبي - وما يرافها اذ اريد ذلك .

٣- للمؤسسة الجوية المميتة لختيار في عدم اليهبوط في اية نقطة من النقاط الواقعة على السبل
المميتة في جميع رحلاتها او في ايها .

ب - ان اياشتر احد الطرفين للمعاقد بين في اية وقت من الاوقات تسيير رحلات جوية
منتظمة من جملة مصالحه الجوية المميتة بحيث تختتم في اراضي الطرف المتعاقد الآخر
دون ان تتعدا، الى خروج اراضيه فيكون من حق هذا الطرف الآخر تعيين النقطة
التي تختتم في اراضيه تلك الرحلات المنتظمة على السبل المميتة . وعلى هذا الطرف
ايضا ان يعطى الطرف الآخر اخطارا لا تقل مدته عن ستة اشهر كلما قرر تخصيص
مكان جديد لاحتتام مثل هذه الرحلات المنتظمة في بلاد .

المادة الرابعة عشرة

أ- ليقام هذا الاتفاق يكون لسيارات " اقليم " مصلحة جوية " مصلحة جوية دولية " " خط جوي " امماني امنية لهذا في ميثاق الطيران المدني الدولي الموقع عليه في شيكغو في ٧ كانون الاول ١٩٤٤ .
ب- يراقب " السلطات الجوية " بالنسبة للهند مدير الطيران المدني العام والنسبة لل عراق مدير الطيران المدني العام والنسبة الى كليهما معا يراقبها كل شخص
او هيئة مخولة بالتزام بالعام التي تمارسها تلك السلطات في الوقت الحاضر .

المادة الخامسة عشرة

يعتبر ملحق هذا الاتفاق جزءا منه وكل اشارة الى الاتفاق تشمل الاشارة الى الملحق ايضا الا ان النص بصراحة على خلاف ذلك .
وشهادة على ذلك وقع المفوضان المخولان رسميا على هذا الاتفاق .
حور في اليوم السابع والعشرين من شهر تموز سنة ١٩٥٥ الميلادية باللغات الهندية العربية والانكليزية وتعتبر النصوص الثلاثة رسمية على التساوي الا انه في حالة حصول شك يكون النص الانكليزي هو المعمول عليه .

Devere Kund

عن حكومة الهند

صالح صالح

عن حكومة العراق

المادة العاشرة

لكل من الطرفين المتعاقدين في اى وقت كان انهاء الطرف الآخر اخطارا برفيته في انهاء هذا الاتفاق ويجب في نفس الوقت تبليغ منظمة الطيران المدني الدولي بهذا الاخطار ويتبني هذا الاتفاق بعد مرور ستة واحدة من تاريخ تسلم الطرف الآخر الاخطار الا اذا سحب بالاتفاق قبل انقضاء هذه المدة. وان لم يعترف الطرف الآخر بتسليم الاخطار فيعتبر تسلمه قد تم بمسدد مرور (14) يوما من تاريخ تسلمه من قبل منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة الحادية عشرة

4- اذا نشأ بين الطرفين المتعاقدين خلاف حول تفسير هذا الاتفاق او تطبيقه فيسعيان في بادئ الامر الى تسويته بالمفاوضة بينهما.

ب- اذا عجز الطرفان المتعاقدان عن التوصل الى حل الخلاف بطريق المفاوضات فلهما -

1- ان يتقفا على احوال النزاع الى مجلس تحكيم او الى اى شخص اوهية تعيينه بالاتفاق بينهما.

2- ان لم يتقفا على هذا النحو او اذا اتقفا على احوال النزاع على مجلس تحكيم ولكنهما عجزا

عن الاتفاق على كيفية تاليف ذلك المجلس فلكل منهما احوال النزاع للفصل فيه الى اى مجلس

يقدر تاليفه ضمن منظمة الطيران المدني الدولي وان لم يكن هناك مجلس كهذا فيجوز

الى محكمة العدل الدولية.

ج- يتعهد الطرفان المتعاقدان بالاتصال الى اى قرار يصدر بمقتضى الفقرة (ب) من هذا المادة ومن ذلك اية توصية مؤقتة.

د- ان لم يقم احد الطرفين المتعاقدين او مؤسسة جوية معينة من قبله برعاية التراز الصادر وقتها

للفقرة (ج) من هذه المادة واستمر على ذلك فللطرف المتعاقد الآخر تعيين الحق

التي منحها بمقتضى هذا الاتفاق او ايقانها والغاءها.

المادة الثانية عشرة

ان هذا الاتفاق يخضع للابرام ويصبح نافذ المفعول من تاريخ تبادل وتامسك الابرام المتبادلي
سيجري باسرع وقت ممكن في بغداد .

المادة الثالثة عشرة

في حالة انضمام الطرفين المتعاقدين الى ميثاق او اتفاق متعدد الاطراف يخص النقل الجوي فان هذا الاتفاق يجب ان يعدل لينسجم مع احكام ذلك الميثاق او الاتفاق.

الجوية العائدة لأكبر الدول حظرة أو لمؤسسائه الجوية الوطنية العاملة في المصالح الجوية الدولية على ان لا يكون ائمن الطرفين المتعاقدين ملزما بمنح المؤسساة الجوية المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر استثناء أو إعفاء من الرسم الكوركية و اجور الفحص أو غيرها من الرسوم المعاملة مالم يمنع هذا الطرف الآخر استثناء أو إعفاء مماثلا الى المؤسساة الجوية المعنية من قبل الطرف المتعاقد الاول.

المادة الثامنة

يحفظ كل من الطرفين المتعاقدين لنفسه بحق توقيف رخصة التشغيل أو إلغاءه أو تقيده بما يراه مناسباً من الشروط فيما اذا لم يقتنع بأن الجانب الهمام من ملكية المؤسسة الجوية والسيطرة الفعلية عليها بيد رعايا الطرف المتعاقد الآخر أو في حالة فشل المؤسسة الجوية المعنية من قبل الطرف الآخر في مراعاة قوانين وأنظمة الطرف الاول أو ان اعجزت " ينظر الطرف الاول " عن تنفيذ الشروط التي بمقتضاها منحت لها الحقوق بموجب هذا الاتفاق. وفيما عدا حالة المعجز عن مراعاة القوانين والأنظمة لا تتخذ مثل هذه الاجراءات الا بعد التشاور بين الطرفين. واذ انفرد احد الطرفين باخذ اجراء بموجب هذه المادة فلا يمس ذلك ما للطرف الثاني من الحقوق المخولة له بموجب المادة الحادية عشرة.

المادة التاسعة

أ - تتشاور السلطات الجوية في كل من الطرفين المتعاقدين بروح التعاون الوثيق ونسبي موايد منتظمة لمراعاة المباديء التي انطوى عليها هذا الاتفاق وتنفيذ نصوصه .
ب - لكل من الطرفين المتعاقدين ان يطلب التشاور مع الطرف الآخر في اى وقت شاء بغية ادخال اية تعديلات قد يرغب فيها على هذا الاتفاق ويبدأ التشاور في ظرف (٦٠) يوماً من تاريخ وقوع الطيب وان اية تعديلات يعق عليها بنتيجة هذه المشاورات تصبح نافذة المفعول بعد اشكال الشكل الذي تتطلبه القواعد التشريعية في كل من البلدين .

ج - لا تعد التغييرات التي يجريها احد الطرفين المتعاقدين في السبل الجوية " عند تبديل الاماكن التي تعمل فيها المؤسسات الجوية المعنية في بلاد الطرف المتعاقد الاخر " تغييراً لهذا الاتفاق. كذلك يجوز لسلطات الطيران لكل من الطرفين المتعاقدين القيام بغزو هام يعمل هذه التبديلات بشروط اخبار سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الاخر دون ابطاء. واذ اوجدت سلطات الطيران الاخرية انه بالنظر الى المباديء الموضحة في هذا الاتفاق بان مصالح اى من مؤسسائهما الجوية قد تضررت بزيارة مؤسسائهما الجوية من قبل الطرف المتعاقد. الاول النقل من بلاد الطرف المتعاقد الثاني الى النقطة الجديدة الراجعة في اقليم د ولتاتلة فلذلك الطرف ان يطلب التشاور وفقاً لحكام الفقرة (ب) من هذه المادة .

ب - يكلف كل من الطرفين المتعاقدين المصالح الجوية التي عنها ان تعد السلطات الجوية لدى الطرف المتعاقد الاخر/من يراجع السوفو وتعريفه الاجور " - قبل العمل بها باطول مدة ممكنة - " بما قد يطأ عليها من تعدد ويل ويجمع المعلومات الاخرى المتعلقة بتشغيل المصالح الجوية المعنية ومن ذلك المعلومات التي قد تتطلبها الحاجة لتطمين السلطات الجوية عن حسن موافاة شروط هذا الاتفاق .

ج - يكلف كل من الطرفين المتعاقدين الموقسسة الجوية التي يعينها بموافاة السلطات الجوية للطرف الاخر باحصاءات عما نقلته خطوطها الجوية الى اقليم الطرف الاخر او منه او فوقه مع بيان منشأ المنقولات والجهات التي انتهت اليها .

المادة السادسة

أ - تعين الاجور وفق نسب معقولة مع موافاة جميع الموامل التي لها مساس بها ووسن ذلك نقات مقارنة للتشغيل الاقتصادي والربح المسمول واختلاف ميزان المصاحفة .

ب - ان الاجور التي تسبقها الموقسسة الجوية المعنية من كل من الطرفين المتعاقدين لما نقله بموجب الاتفاق الى اقليم الطرف المتعاقد الاخر او منه يجيب ان تعين في يادىء الامر بالاتفاق بين الموقسسة الجوية المعنية لكلا الطرفين مع الاخذ بنظر الاعتبار اية اجور ساعد ؛ اقرها اتحاد النقل الجوي الدولي ويكون اية اجور يتفق عليها بهذا الصورة خاضعة لموافاة السلطات الجوية لدى الطرفين المتعاقدين وفي حالة عدم حصول الاتفاق بين الموقسسة الجوية او سلطات الطيران يمسك الطرفان المتعاقدان على الوصول الى اتفاق بينهما واتخاذ جميع الاجراءات الضرورية لتنفيذ ذلك . وان لم يتفق الطرفان المتعاقدين ان على شىء من هذا فيحل الخلاف طبقا للمادة الحادية عشرة من هذا الاتفاق ويتفق الاجور التي سبق تعيينها معمولا بها التي ان يفصل في الخلاف .

المادة السابعة

فيما يتعلق بالرسم الكركية واجور الفحص والرسم الماطلة المفروضة على تحريكات الوقود والزيوت والادوات الاحتياطية والمدادات الاعتيادية ودخارات الطائرة التي تثبت في طائرات الموقسسة الجوية المعنية من قبل احد الطرفين المتعاقدين في اقليم الطرف المتعاقد الاخر او توضع فيها والمعداة حصرا لاستهلاك الطائرة او لاستعمالها فيها او التي تسبق فيها بعقد مفارقتها آخر مطار في ذلك القطر فان الموقسسة الجوية المعنية من قبل الطرف المتعاقد الاوّل تعامل مماثلة لا تقل عن الماملة المنوحة من قبل الطرف المتعاقد الثاني للموقسسة

المادة الثالثة

مع مراعاة احكام المادة الرابعة يجوز للمؤسسات الجوية الممينة المعادة لاجد الطرفين المتعاقدين ان يقيموا بشقيل مصالح جوية معينة ان يفرغ في او يمنح من اراضي الطرفين المتعاقدين الاخر وفي النقاط الممينة في الملحق منقولات دولية تابعة من اقليم الطرف المتعاقدين الاخر او اقليم قطر ثالث او متجهة اليه .

المادة الرابعة

١- يجب على السلطات الجوية للطرفين المتعاقدين ان تقرر بصورة مشتركة وخلال فترة متفق عليها عدد الطائرات التي يحتاج اليها في اقل اعلى واستيعابها بالنسبة لمقدار العمل المتيسر من جميع انواع المنقولات من ركاب وبضائع ووريد والتي يعقل توقع نشوبها في اقليم كل من الطرفين المتعاقدين وتوزيعها في اقليم الطرف المتعاقدين الاخر من قسمل المصالح الجوية الممينة التي تشغل خلال هذه الفترة في اقليم سبيل من السبل الجوية الممينة وعلى السلطات الجوية ان تقرر بعد ذلك عدد الطائرات وعدد الرحلات التي تسيرها المؤسسة الجوية الممينة المعادة لاي من الطرفين المتعاقدين .

ب- تعنى عبارة " الفترة المتفق عليها " في هذه المادة الاثني عشر شهرا الاولي ابتداء من تاريخ وضع هذا الاتفاق موضع التنفيذ. ثم كل اثني عشر شهرا تعقبها بالم يتفق على خلاف ذلك بين السلطات الجوية .

ج- ان يتم اعادة النظر في عدد الطائرات وسعتها الواجب توافرها بموجب احكام هذه المادة يحق للمؤسسات الجوية الممينة من قبل الطرفين المتعاقدين الا استمرار في تهيئة مصالحها الجوية من حيث العدد والسعة وقتا لما سبقت ان اتفقت عليه السلطات الجوية للطرفين المتعاقدين .

المادة الخامسة

١- تتبادل سلطات الطرفين المتعاقدين الجوية بواسطة وقت ممكن المعلومات الخاصة بالتقويض الذي منحته كل منهما للآخر سبب الجوية التي عينتها لهياشيرة خط ينفذ ذاهبا الى اراضي الطرف المتعاقدين الاخر او آتيا منها او مارا بها وتشمل تلك المعلومات نسخا من الشهادات الناقد والمفبرل والتزجيات للعمل على السبل الجوية الممينة وما قد يلحقها من التمديلات والاشهاتات برباع الرحلات المأذون بها .

اتفاق بين حكومة الهند وحكومة العراق
بشان تأسيس مصالح جوية

ان حكومة الهند وحكومة العراق المشار اليهـ ما فيما يلي بالطرفين المتعاقد بين وكلائهم
طرفان موثقان سيقان الطير ان المدني الذي واطاق المرور للمصالح الجوية الدولية الد رلية الموتق
عليهما في شيكاغو في ٧ كانون الاول ١٩٤٤ والملازمة شروطها لكلا الطرفين.
بناء على رغبتهما في عقد اتفاق لتفعيل مصالح تال جوية بين اقليميهما وما وراعهما اتفقت
على ما يأتي :-

المادة الاولى

يمنح كل من الطرفين المتعاقد بين الطرفين الآخر حق تشغيل المصالح الجوية الممينة
في ملحق هذا الاتفاق والمشار اليها فيما يلي " بالمصالح الجوية الممينة " .

المادة الثانية

١- يجوز مباشرة كل من المصالح الجوية الممينة اما فردا او في تاريخ مقبل حسب اختيار
الطرف المتعاقد الممنوحة له هذه الحقوق على شروط :-

١- ان يكون الطرف الممنوحة له تلك الحقوق قد عين مؤسسة جوية تدعى فيها بلي " بالمؤسسة
الجوية الممينة " للسبيل الجوي المعين .

٢- ان يكون الطرف المتعاقد الذي يمنح الحقوق قد اعطى المؤسسة الجوية الترخيص اللازم
على ان يمنح هذا الترخيص باقل ما يمكن من الوزن ولى شروط ان تنفذ المؤسسة الجوية
- ان ا ما طلب اليها - الشروط الواردة في الفقرة: (ب) من هذه المادة .

٣- يجوز تكليف المؤسسة الجوية الممينة بان تحت للسلطات الجوية التابعة للطرف المتعاقد
الذي يمنح الحقوق بانها حائزة على المؤهلات التي تمكنها من تنفيذ الشروط المنصوص
عليها في القوانين واللائحة المطبقة عادة من قبل تلك السلطات على تشغيل مصالح النقل
الجوي الدولي .

٤- ان تشغيل كل مصلحة من المصالح الجوية الممينة يتوقف على قناعة الطرف المتعاقد الذي
يمنحه الا ب ان الوسائل الجاهزة للطير ان المدني على السبيل الجوي المعين كافية
لتسيير المصالح الجوية - سعرا آتينا .