



भारत सरकार  
विदेश मंत्रालय, नई दिल्ली  
GOVERNMENT OF INDIA  
MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS

No.

Mohd. Rashid Khan  
OSD (Gulf)

New Delhi the.....19

No. G-221/2/2002

Dated the 27<sup>th</sup> April' 2005

Dear Sir,

Enclosed is an Agreement on Air Services (in Original) between Government of India and the Government of the State of Qatar which has recently been signed during the visit of Emir of the State of Qatar to India. The Agreement is in English, Hindi and Arabic languages.

With kind regards,

Yours sincerely,



(M. Rashid Khan)

Shri Raghu Menon,  
Joint Secretary,  
Ministry of Civil Aviation,  
Rajiv Gandhi Bhawan,  
Safdarjung Airport,  
New Delhi.

डा० सं०...10585  
दिनांक...2/5/05  
तारीख...2005  
विमान मंत्रालय

Handwritten initials and dates: "RMS", "2/5/05", "3/5/05", "M(R)"

1972/D/R/K  
2/5/05

**AGREEMENT BETWEEN**

**THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDIA**

**AND**

**THE GOVERNMENT OF THE STATE OF QATAR**

**FOR AIR SERVICES**

**The Government of the Republic of India and**

**The Government of the State of Qatar**

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

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows;

## ARTICLE 1

### Definitions

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

1. the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any annex adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under articles 90 and 94 thereof, so far as those annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;
2. the term "aeronautical authorities" means : in the case of the Government of the Republic of India, the Director-General of the Civil Aviation or any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by him and in the case of Government of the State of Qatar, the Chairman of the Civil Aviation Authority or any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the said Chairman or similar functions.
3. the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;
4. the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes", have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.
5. The term "Capacity" in relation to an aircraft means the payload of the aircraft available on the route or section of a route.
6. The term "Capacity" in relation to a specified air service means the capacity of aircraft, used on such service, multiplied by the frequency of the flights, operated by such an aircraft over a given period and route or section of route.
7. The term "Agreed Services" and "Specified routes" have the meaning respectively of scheduled international air services and of routes specified in the Annex to this Agreement.
8. The term "Tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

ARTICLE 2

Applicability of Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention in so far as those provisions are applicable to international air services.

### ARTICLE 3

#### Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting party the following rights in respect of its scheduled international air services:
  - a) the right to fly across its territory without landing;
  - b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.
2. Each Contracting Party grants to the designated airline(s) of 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 of the Schedules annexed to this Agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route, the airlines designated by each Contracting party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting party at the points specified for that route in the schedules annexed to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail, in combination or separately.
3. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party, the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo including mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

## ARTICLE 4

### Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines for the purposes of operating the agreed services on the specified routes.
2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorizations.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article (3) of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.
5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article (8) of this Agreement, is in force in respect of the service.

## ARTICLE 5

### Revocation or Suspension of Operation Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article (3) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:
  - a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in the nationals of such Contracting Party;  
or
  - b) in the case of failure by that airline to comply with laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
  - c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
  
2. Unless immediate revocation, suspension, or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringement of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

## ARTICLE 6

### Exemption from Customs and other Duties

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages, tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.
2. There shall also be exempt from the same duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed,
  - a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international air service of the other Contracting Party;
  - b) spare parts and regular equipment introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airlines of the other Contracting Party;
  - c) fuel and lubricants supplied in the territory of a Contracting Party to outbound aircraft of a designated airline of the other Contracting Party engaged in an international air service, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;
  - d) advertising materials and airline documentation having no commercial value used by the designated airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.
  - e) Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.
3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.



4. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft 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 territory. In such a case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

## ARTICLE 7

### Principles Governing Operation of Agreed Services

1. There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.
2. In operating the agreed services, the designated airline of one Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo including mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:
  - a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
  - b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
  - c) the requirements of through airline operation.
4. Based on the principles enshrined in paragraphs 1, 2 and 3 above; the capacity to be provided by the designated airlines of the Contracting Parties on the specified routes shall be agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

## ARTICLE 8

### Tariffs

1. For the purpose of the following paragraphs, the term (tariff) means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.
2. The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.
3. The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, shall, if possible, be agreed to by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.
4. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.
5. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph (3) of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (3), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.
6. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (3) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (5) of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (3) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.
7. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (4) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph (6) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.

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

## ARTICLE 9

### Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause their designated airlines to supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

## ARTICLE 10

### Transfer of Earnings

1. Each Contracting Party shall grant to the designated airline(s) of the other Contracting Party, the right of free transfer of the excess receipts over expenditure earned in the territory of the respective Contracting Party in any convertible currency. Such transfer shall be effected on the basis of official exchange rates or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payment.
2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess receipts over expenditure 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 11

### Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to both Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party.

Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

6. Should one Contracting Party have problems with regard to the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.



## ARTICLE 12

### User Charges

Any charges that may be imposed or permitted to be imposed by a Contracting Party for the use of airports and air navigation facilities by the aircraft of the other Contracting Party shall not be higher than those that would be paid by its national aircraft engaged in scheduled international air services.

## ARTICLE 13

### Applicability of National Legislation

1. The laws and regulations of a Contracting Party as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, currency, health and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo upon entrance into or departure from, or while within the territory of that Contracting Party.
2. The laws and regulations of a Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft of the other Contracting Party while within its territory shall be applied.
3. The appropriate authorities of a Contracting Party shall have the right, without causing unreasonable delays, to search aircraft of the other Contracting Party on landing or departure and to inspect the certificates and other documents prescribed by the Convention.

## ARTICLE 14

### Commercial Activities

1. Each Contracting Party shall permit the designated airline of the other Contracting Party to bring and maintain in the territory of the other Contracting Party, employees and other responsible personnel for the administration, technical and commercial operations of their air services activities in accordance with the entry, residence and employment rules and regulations of the other Contracting Party.
2. If a Contracting Party imposes restrictions on the employment of persons 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 15

### Consultation

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and the Annexed Schedules and shall consult when necessary to provide for modifications thereof.
  
2. Either Contracting Party may request consultation in writing which shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

## ARTICLE 16

### 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 fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may, at the request of either Contracting Party, appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.
3. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator it has nominated as well as of its representation in the arbitral proceedings. The cost of the President and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties.
4. The Contracting Party shall comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

## ARTICLE 17

### Amendment

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, such modifications, if agreed between the Contracting Parties and if necessary after consultation in accordance with Article (15) of this Agreement, shall come into effect when confirmed by an exchange of notes, through the diplomatic channels.
2. If the amendment relates to the provisions of the Agreement other than those of the annexed schedules, the amendment shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures.
3. If the amendment relates only to the provisions of the annexed schedules, it shall be agreed upon between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

**ARTICLE 18**

**Registration with the International Civil Aviation Organization**

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

**ARTICLE 19**

**Annexes**

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



## ARTICLE 20

### Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

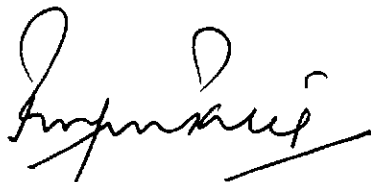
**ARTICLE 21**

**Entry into Force**

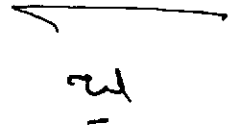
This Agreement shall be approved according to the constitutional requirements in the country of each Contracting Party and shall come into force on the day of signature by the authorised plenipotentiaries of the contracting Parties.

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

Done at New Delhi the 14<sup>th</sup> day of April 2005 in duplicate, in Hindi, Arabic and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergent interpretation, the English text shall prevail.



**For the Government of  
The Republic of India**



**For the Government of  
The State of Qatar**

**ANNEX**

**SCHEDULE - 1**

The designated airline(s) of India shall be entitled to operate the agreed services in both directions on the following routes :-

Points of Origin (1)	Intermediate Points (2)	Points of Destination (3)	Points Beyond (4)
<b>Route I</b>			
Points in India	Any Points in Asia excluding points in the UAE, Oman and Bahrain	Doha	Any points in Europe, North America & Asia excluding points in the UAE, Oman and Bahrain
<b>Route II</b>			
Points in India	UAE, Oman and Bahrain and any other points to be agreed	Doha	1. Any one point out of i) Damascus, ii) Beirut, iii) Istanbul, iv) Amman  2. Any one point out of i) Paris ii) Zurich iii) Amsterdam & iv) Athens  3. UAE, Oman and Bahrain

**Notes :-**

1. The designated airlines of India may, on all or any flights, omit calling at any of the above points in columns (2) and (4) above, provided that the services originate/terminate at point in column (1).
2. The designated airlines of India shall be entitled to exercise intermediate and beyond fifth freedom traffic rights between Doha and the points specified in columns (2) and (4) above.
3. Intermediate and/or beyond points not specified may be served by the designated airlines of India without exercising fifth freedom traffic rights.

## SCHEDULE - 2

The designated airline(s) of the State of Qatar shall be entitled to operate the agreed services in both directions on the following routes :-

Points of Origin (1)	Intermediate Points (2)	Points of Destination (3)	Points Beyond (4)
<b>Route I</b>			
Points in Qatar	Points in the UAE, Muscat	Bombay, Delhi, Calcutta, Madras, Trivandrum	Three points
<b>Route II</b>			
Points in Qatar	To be agreed	Bombay, Calcutta, Trivandrum	To be agreed
<b>Route III</b>			
Points in Qatar	NIL	Hyderabad	NIL
<b>Route IV</b>			
Points in Qatar	NIL	Kochi	NIL

**Notes :-**

1. The designated airlines of the State of Qatar may, on all or any flights, omit calling at any of the points in columns (2) and (4), provided that the services originate/terminate at a point in column (1).
2. Not more than one point in India shall be served on any one flight. However, on Route II, Calcutta can be combined with Bombay on the same flight without exercising traffic rights between Calcutta and Bombay.
3. On Route I, the designated airline(s) of the State of Qatar shall not exercise fifth freedom traffic rights between points in India and points beyond India.
4. Intermediate and/or beyond points not specified may be served by the designated airline(s) of Qatar without exercising fifth freedom traffic rights.

भारत सरकार  
तथा  
कतर देश सरकार  
के बीच  
विमान सेवा करार

भारत सरकार तथा कतर देश सरकार जो 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किये गये अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के संबंधित पक्ष हैं,

नागर विमानन के क्षेत्र में अपने पारस्परिक संबंधों को बढ़ाने तथा अपने - अपने राज्यक्षेत्रों के बीच विमान सेवाएं स्थापित करने के प्रयोजन से एक करार करने के इच्छुक हैं,

निम्नलिखित के संबंध में सहमत हुए हैं -

**अनुच्छेद-1**  
**परिभाषा**

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

(1) **अभिसमय** पद से अभिप्राय 7 दिसंबर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षरार्थ प्रस्तुत अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संबंधी अभिसमय से है और इसमें उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 90 के अंतर्गत स्वीकृत कोई भी अनुबंध तथा उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 94 अथवा 90 के अंतर्गत उक्त अनुबंधों अथवा अभिसमय में किया गया कोई भी संशोधन शामिल है जहां तक वे अनुबंध तथा संशोधन दोनों संविदाकारी पक्षों के लिए प्रभावी हो गये हों।

(2) **वैमानिकी प्राधिकारी** पद का अभिप्राय, कतर देश सरकार के मामले में नागर विमानन प्राधिकरण का अध्यक्ष अथवा कोई व्यक्ति या निकाय जिसे इस समय संबंधित अध्यक्ष द्वारा निर्वाह किए जा रहे कार्यों के लिए प्राधिकृत किया गया है। अथवा इसी प्रकार के कार्यों के लिए प्राधिकृत किया गया हो तथा भारत

के मामले में, नागर विमानन महानिदेशालय अथवा कोई व्यक्ति अथवा निकाय, जिसे उक्त प्राधिकारियों द्वारा इस समय किये जा रहे कार्यों के निष्पादन के लिए प्राधिकृत किया गया हो,

- (2) **नामित विमान-कंपनी**, पद से अभिप्राय ऐसी विमानकंपनी से है जिसे इस करार के अनुच्छेद 4 के अनुसार नामित तथा प्राधिकृत किया गया हो।
- (3) **विमान सेवा, अंतरराष्ट्रीय विमान सेवा, विमान-कंपनी तथा गैर-यातायात प्रयोजनों के लिए रुकना** पदों से अभिप्राय क्रमशः वही होगा जो अभिसमय के अनुच्छेद 96 में इनके लिए निर्धारित किया गया है,
- (4) विमान के संबंध में **क्षमता** पद का अभिप्राय, किसी मार्ग अथवा मार्ग के किसी भाग पर उपलब्ध विमान के पे-लोड से है।
- (5) एक विशिष्ट विमान सेवा के संबंध में **क्षमता** पद का अभिप्राय इस प्रकार की सेवा में प्रयुक्त विमान की क्षमता, एक बताई गई अवधि में तथा दिए गए मार्ग अथवा मार्ग के खंड पर इस प्रकार के विमान द्वारा प्रचालित उड़ानों की आवृत्ति के गुणक से है।
- (6) **सहमत सेवाएं तथा विनिर्दिष्ट मार्गों** का क्रमशः अभिप्राय, इस करार के अनुबंध में विनिर्दिष्ट अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं तथा मार्गों से है।
- (7) **टैरिफ** पद का अभिप्राय यात्रियों, सामान तथा कारगो के वहन के लिए अदा किए जाने वाले मूल्य तथा उन शर्तों से है जिनके अधीन ये कीमतें लागू होती हैं जिसमें एजेंसी तथा अन्य अनुषंगी सेवा के लिए कीमतें तथा शर्तें सम्मिलित होती हैं परन्तु इसमें डाक के वहन के लिए पारिश्रमिक तथा शर्तें शामिल नहीं हैं।

## अनुच्छेद-2 शिकागो अभिसमय की प्रयोज्यता

इस करार के प्रावधान अभिसमय के प्रावधान पर आधारित होंगे जहां तक ये प्रावधान अंतरराष्ट्रीय विमान सेवा करार पर लागू होते हैं।

## अनुच्छेद-3 अधिकारों की मंजूरी

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष, दूसरे संविदाकारी पक्ष को अपनी अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं के संबंध में निम्नलिखित अधिकार प्रदान करेगा -
  - (क) बिना अवतरण किए इसके राज्य क्षेत्र के पार उड़ान भरने का अधिकार,
  - (ख) गैर यातायात प्रयोजनों के लिए इसके राज्य क्षेत्र में रूकने का अधिकार,
2. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष, दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमान-कंपनी (कंपनियों) को, इस करार की संलग्न अनुसूची के उपयुक्त खंड में विनिर्दिष्ट मार्गों पर अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं की स्थापना के प्रयोजन से इस करार में निर्दिष्ट अधिकार प्रदान करेगा। इस प्रकार की सेवाओं तथा मार्गों को एतत्पश्चात् क्रमशः **सहमत सेवाएं** तथा **विनिर्दिष्ट मार्ग** कहा जाएगा। एक विनिर्दिष्ट मार्ग पर सहमत सेवा के प्रचालन करते समय प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी, इस अनुच्छेद के पैराग्राफ-1 में विनिर्दिष्ट अधिकारों के अतिरिक्त संयुक्त रूप से अथवा अलग-अलग डाक सहित यात्रियों तथा कारगो को विमान पर लेने तथा उतारने के प्रयोजन से इस करार में संलग्न अनुसूची में उस मार्ग के लिए विनिर्दिष्ट स्थानों पर अन्य संविदाकारी पक्ष के राज्य क्षेत्र में ठहरने के अधिकार भी प्राप्त करेगी।

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

#### अनुच्छेद-4 नामित तथा प्राधिकृत करना

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को निर्दिष्ट मार्गों पर सहमत सेवाएं प्रचालित करने के प्रयोजनार्थ विमान कंपनी अथवा कंपनियां नामित करने का अधिकार होगा, जिसकी सूचना लिखित रूप में दूसरे संविदाकारी पक्ष को दी जाएगी।
2. ऐसे नामन प्राप्त होने पर, दूसरा संविदाकारी पक्ष, इस अनुच्छेद के पैरा (3) तथा (4) के उपबंधों के अधीन, बिना विलंब किये नामित विमान कंपनी अथवा कंपनियों के लिए उपयुक्त प्रचालन प्राधिकार स्वीकृत करेगा।
3. एक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कंपनी से यह अपेक्षा कर सकेंगे कि उन्हें आश्वस्त करे कि वह उन नियमों और विनियमों के अधीन विहित शर्तों को पूरा करने के योग्य है जो ऐसे प्राधिकारियों द्वारा अभिसमय के उपबंधों के अनुरूप सामान्यतः अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं के प्रचालन के संबंध में लागू की जाती हैं।
4. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष, को ऐसे किसी भी मामले में, इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (2) में उल्लिखित प्रचालन प्राधिकार मंजूर करने से मना करने, अथवा किसी भी नामित विमान कंपनी द्वारा इस करार के अनुच्छेद (3) में निर्दिष्ट अधिकारों को प्रयोग करने पर ऐसे प्रतिबंध लगाने का अधिकार होगा, जिसे वह आवश्यक समझे, जिसमें उक्त



संविदाकारी पक्ष इस बारे में आश्वस्त नहीं हो कि उस विमान कंपनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण विमान कंपनी को नामित करने वाले संविदाकारी पक्ष या उसके राष्ट्रियों में निहित है।

5. इस प्रकार नामित तथा प्राधिकृत की गई विमानकंपनी किसी भी समय सहमत सेवाओं का प्रचालन शुरू कर सकती है बशर्ते कि इस करार के अनुच्छेद (8) के प्रावधानों के अनुसार स्थापित किए जाएंगे, वे सेवा के संबंध में लागू होते हैं।

### अनुच्छेद-5

#### प्रचालन प्राधिकारों को प्रतिसंहत करना अथवा रोक देना

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष के पास दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमानकंपनी को दिए गए प्रचालन प्राधिकार को प्रतिसंहत करने अथवा रोक देने अथवा इस करार के अनुच्छेद (3) में निर्दिष्ट अधिकारों के प्रयोग के संबंध में ऐसी शर्तें लगाने का, जिसे वह आवश्यक समझे, अधिकार आरक्षित रहेगा -
- (क) किसी भी मामले में जहां वह आश्वस्त नहीं हो कि उस विमानकंपनी का वास्तविक स्वामित्व तथा प्रभावी नियंत्रण विमानकंपनी को नामित करने वाले संविदाकारी पक्ष अथवा ऐसे संविदाकारी पक्ष के राष्ट्रियों में निहित हैं, अथवा
- (ख) उस विमानकंपनी के इन अधिकारों को प्रदान करने वाले संविदाकारी पक्ष द्वारा सामान्यतया लागू किए गए कानूनों और अथवा/विनियमों का अनुपालन करने में विफल रहने की स्थिति में, अथवा
- (ग) यदि विमानकंपनी इस करार के अंतर्गत विहित शर्तों के अनुसार प्रचालन करने में अन्यथा विफल रहती है।

2. जब तक इस करार के पैराग्राफ (1) में वर्णित शर्तों का प्रतिसंहत, निलम्बन अथवा लगाया जाना कानूनों और विनियमों का और आगे अतिलंघन को हटाया जाना अनिवार्य न हो, इस प्रकार का अधिकारों का निर्वाह केवल अन्य संविदाकारी पक्षों के परामर्श से ही किया जाएगा।

### अनुच्छेद-6

#### सीमा शुल्क तथा अन्य प्रभारों से छूट

1. दोनों में से किसी भी संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी द्वारा अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं पर प्रचालित विमान और ऐसे विमान में पहले से रखे उनके नियमित उपस्कर, स्नेहकों की पूर्तियां तथा विमान भंडार (खाद्य पदार्थ, मदिरा, तम्बाकू सहित) अन्य संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में पहुंचने पर सभी सीमा शुल्क निरीक्षण शुल्क और इसी प्रकार के शुल्कों से छूट होगी बशर्ते कि इस प्रकार के उपस्कर तथा सप्लाई उस समय तक विमान में ही बने रहे जैसे कि उनको पुनः निर्यात किया जाना हो अथवा उस राज्यक्षेत्र के ऊपर से की जाने वाली यात्रा के भाग में प्रयोग किया जाना हो।
2. प्रदान की गई सेवा के लिए प्रभारों की छूट सहित इसी प्रकार की ड्यूटियां शुल्कों तथा प्रभारों से छूट दी जाएगी।
  - (क) संबंधित संविदाकारी पक्ष के प्राधिकारियों द्वारा निर्धारित सीमाओं के अन्दर एक संविदाकारी पक्ष के राज्य क्षेत्र में विमान में लिए विमान भंडार जिसका प्रयोग अन्य संविदाकारी पक्ष की अंतरराष्ट्रीय विमान सेवा में रत विमान में किया जाना है,
  - (ख) अन्य संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनियों द्वारा अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं में प्रयुक्त विमान के अनुरक्षण अथवा मरम्मत के लिए दोनों में से किसी भी संविदाकारी पक्ष के राज्य क्षेत्र में लाये गए अतिरिक्त कल पुर्जे तथा नियमित उपस्कर,

- (ग) अंतरराष्ट्रीय विमान सेवा में रत अन्य संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी के विमान को दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्य क्षेत्र में सप्लाई किए गए अतिरिक्त कल-पुर्जे तथा नियमित उपस्करों पर, चाहे इस सप्लाई का प्रयोग उस संविदाकारी पक्ष के भू-भाग के ऊपर से प्रचालित यात्रा के एक भाग पर किया जाना हो, जिस राज्य क्षेत्र में इसे विमान पर लिया जाता है,
- (घ) दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्य क्षेत्र में एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा प्रयोग किए जा रहे विज्ञापन सामग्री तथा विमान कंपनी दस्तावेज जिसकी वाणिज्यिक कीमत न हो,
- (ङ) उपरोक्त उप-पैरा (क), (ख) और (ग) में वर्णित सामग्री की सीमा शुल्क को अधिकारियों के पर्यवेक्षण अथवा नियंत्रण के अधीन रखा जाना होगा।
3. एक संविदाकारी पक्ष के राज्य क्षेत्र के सीधे मार्गस्थ यात्री, सामान और कारगो जो इस प्रयोजन के लिए आरक्षित हवाई अड्डे के क्षेत्र को न छोड़ने वाले विमान सरलीकृत नियंत्रण के अधीन होंगे सीधे पारगमन वाला सामान और कारगो सीमा शुल्क और इसी प्रकार के अन्य करों से मुक्त होगा।
4. किसी भी संविदाकारी पक्ष के विमान में रखे गए नियमित वैमानिक उपस्कर और सामग्री तथा सप्लाई को दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्य क्षेत्र में उस राज्य क्षेत्र के सीमा शुल्क प्राधिकारियों की अनुमति के बाद ही उतारा जा सकेगा। इस प्रकार के मामले में इसे उस समय तक संबंधित प्राधिकारियों के पर्यवेक्षण में रखा जा सकता है जैसे कि इनका पुनःनिर्यात किया जाता है अथवा इसका निपटान सीमा -शुल्क विनियमों के अनुसार किया जाना हो।

## अनुच्छेद-7

### सहमत सेवाओं के प्रचालन को शासित करने वाले सिद्धान्त

1. दोनों संविदाकारी पक्षों की विमान कंपनियों को उनके अपने-अपने राज्यक्षेत्रों के बीच विनिर्दिष्ट मार्गों पर सहमत सेवाओं के प्रचालन के लिए उचित और समान अवसर प्राप्त होंगे।
2. सहमत सेवाओं का प्रचालन करते समय एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनियों के हितों को ध्यान में रखेगी ताकि उस दूसरी विमान कंपनी द्वारा उस सम्पूर्ण मार्ग अथवा उसके किसी भाग पर उपलब्ध करवाई जा रही सेवाओं पर अनावश्यक रूप से प्रतिकूल प्रभाव न पड़े।
3. संविदाकारी पक्षों की नामित विमानकम्पनियों द्वारा प्रदान की जाने वाली सहमत सेवाओं पर विनिर्दिष्ट मार्गों पर परिवहन के लिए जनता की आवश्यकताओं से निकट का सहयोग होगा तथा प्रावधान का उनका आरंभिक उद्देश्य होगा, जो चालू और उपयुक्त अनुमानित आवश्यकताओं की पर्याप्त क्षमता के उपयुक्त लोड फैक्टर पर डाक सहित यात्रियों और कारगो के वहन के लिए लगाया जाएगा जिसका मूल तथा गंतव्य स्थान संविदाकारी पक्ष के राज्य क्षेत्र में हो जिस संविदाकारी पक्ष ने एयरलाइन को नामित किया हो। विमान कंपनी को नामित करने वाले राज्य के अलावा किसी अन्य राज्य के राज्यक्षेत्र में विनिर्दिष्ट मार्गों के स्थलों से विमान में लिए गए और इन स्थलों पर उतारे गए दोनों ही डाक सहित यात्रियों और कारगो के वहन का प्रावधान समान्य सिद्धान्तों के अनुसार किया जाएगा कि क्षमता का संबंध निम्नलिखित से होगा -

(क) विमानकंपनी को नामित करने वाले संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र की ओर से यातायात अपेक्षाएं,

- (ख) जिस क्षेत्र से सेवा गुजरती है उस क्षेत्र की यातायात अपेक्षाएं उस क्षेत्र से संबंधित राज्यों की विमानकंपनियों द्वारा स्थापित अन्य परिवहन-सेवाओं पर विचार करने के बाद, और
- (ग) सीधे विमानकंपनी प्रचालन की अपेक्षाएं उपरोक्त पैराग्राफ 1,2 और 3 में उल्लिखित सिद्धान्तों के आधार पर प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी द्वारा प्रचालित सेवाओं की आवृत्ति और उपलब्ध कराई जाने वाली क्षमता पर सहमति दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच की जाएगी।

## अनुच्छेद-8

### टैरिफ

1. निम्नलिखित पैराग्राफों के प्रयोजन के लिए **टैरिफ** पद का अभिप्राय यात्रियों और कार्गो के वहन के लिए अदा की जाने वाली कीमतों और उन शर्तों से है जिनके अंतर्गत ये कीमतें लागू होती हैं तथा उक्त कीमतों में एजेंसी और अन्य अनुषंगी सेवाओं की कीमतें और शर्तें शामिल हैं परन्तु इसमें डाक के वहन के लिए पारिश्रमिक और शर्तें नहीं हैं।
2. एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी द्वारा दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र तक अथवा वहां से वहन के लिए वसूल किये जाने वाले टैरिफ समुचित स्तरों पर निर्धारित किये जाएंगे जिसमें प्रचालन की लागत, उचित लाभ और अन्य विमानकंपनियों के टैरिफों सहित सभी संगत कारकों को ध्यान में रखा जायेगा।
3. यदि संभव हो तो इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (1) में उल्लिखित टैरिफों का निर्धारण दोनों संविदाकारी पक्षों की नामित विमानकंपनियों के बीच सहमति से किया जाएगा और जब कभी संभव हो, ऐसी सहमति अंतरराष्ट्रीय विमान परिवहन संघ की प्रक्रियाओं का प्रयोग करते हुए की जाएगी।

4. इस प्रकार सहमत टैरिफ, उन्हें लागू किये जाने की प्रस्तावित तारीख से कम से कम पैंतालीस (45) दिन पहले दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किये जाएंगे। यह अवधि, विशेष मामलों में, उक्त प्राधिकारियों की सहमति से कम की जा सकती है।
5. यह अनुमोदन स्पष्ट रूप से दिया जाये। यदि किसी भी वैमानिकी प्राधिकारी ने इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (3) के अनुसार, प्रस्तुत किए जाने के तीस (30) दिन के भीतर अनुमोदन के लिए अपनी अस्वीकृति व्यक्त नहीं की हो तो उन टैरिफों को अनुमोदित हुआ मान लिया जाएगा। पैराग्राफ (3) में किए गए प्रावधान के अनुसार, यदि प्रस्तुतीकरण की अवधि को कम किया जाता है तो वैमानिकी प्राधिकारी आपस में सहमत हो सकते हैं कि अस्वीकृति की अवधि, जिसके भीतर इसे अवश्य अधिसूचित किया जाए, तीस (30) दिन से कम होगी।
6. यदि इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (3) के अनुसार इस टैरिफ के निर्धारण पर सहमति नहीं हो सकती है यदि इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (5) के अनुसार लागू अवधि के दौरान एक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी को पैराग्राफ (3) के प्रावधानों के अनुसार, सहमत टैरिफ पर अपनी अस्वीकृति का नोटिस देता है तो दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी आपसी सहमति से टैरिफ निर्धारण करने का प्रयास करेंगे।
7. यदि वैमानिकी प्राधिकारी, इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (4) के अंतर्गत उन्हें प्रस्तुत किए गए किसी टैरिफ पर अथवा पैराग्राफ (6) के अंतर्गत टैरिफ के निर्धारण पर सहमत नहीं हो सकते तो इस करार के अनुच्छेद 16 के उपबंधों के अनुसार इस विवाद का निपटान किया जाएगा।

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

### **अनुच्छेद 9** **आंकड़ों की व्यवस्था**

प्रत्येक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी अपनी नामित विमानकम्पनियों को, दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को उनके अनुरोध किए जाने पर, इस प्रकार की आवधिक अथवा सांख्यिकीय विवरण उपलब्ध करवाने को कहेंगे, जो इस अनुच्छेद के पहले वर्णित संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकम्पनियों द्वारा सहमत सेवाओं पर प्रदान की जाने वाली क्षमता की संवीक्षा के प्रयोजन के लिए उपयुक्त रूप से अपेक्षित है । इस प्रकार के विवरण में इन एयरलाइनों द्वारा वाहित यातायात की मात्रा का निर्धारण करने के लिए, सहमत सेवाओं में वाहित यातायात की मात्रा का निर्धारण करने के लिए सभी सूचना सम्मिलित की जाएगी तथा इसमें इस प्रकार के मूल तथा गंतव्य स्थान का उल्लेख किया जाएगा ।

### **अनुच्छेद 10** **उपार्जन का हस्तांतरण**

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष, दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकम्पनी(कम्पनियों) को प्रथम संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में व्यय से अधिक अर्जित आय को किसी भी परिवर्तनीय मुद्रा में स्वतंत्र रूप से भेजने का अधिकार प्रदान करेगी । इस प्रकार का धन प्रेषण सरकारी विनिमय दर पर किया जाएगा तथा जहां कोई विनिमय दर मौजूद न हो,

तब यह चालू भुगतान के लिए मौजूद विदेशी मुद्रा बाजार दर पर किया जाएगा ।

2. यदि एक संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकम्पनियों द्वारा व्यय से अधिक प्राप्ति के हस्तांतरण पर कोई प्रतिबंध लगाती है, तब दूसरे संविदाकारी पक्ष को प्रथम संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनियों पर इसी प्रकार के प्रतिबंध लगाने का अधिकार होगा ।

### **अनुच्छेद- 11** **विमानन सुरक्षा**

1. अंतर्राष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों और दायित्वों के अनुरूप, संविदाकारी पक्ष पुनः इस बात की अभिपुष्टि करते हैं कि गैर-कानूनी हस्तक्षेप की कार्रवाई के विरुद्ध नागर विमानन सुरक्षा का बचाव करने के बारे में एक-दूसरे के प्रति उनका दायित्व इस करार का अभिन्न अंग है । अंतर्राष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों तथा दायित्वों की व्यापकता को सीमित किए बिना, संविदाकारी पक्ष, विशेष रूप से, 14 सितंबर, 1963 को टोक्यो में हस्ताक्षरित वायुयान में किए गए अपराधों एवं कतिपय अन्य कृत्यों से संबंधित अभिसमय, 16 दिसंबर, 1970 को हेग में हस्ताक्षरित वायुयान के विधिविरुद्ध अभिग्रहण के दमन संबंधी अभिसमय, 23 सितंबर, 1971 को मांट्रियल में हस्ताक्षरित सिविल विमानन सुरक्षा संबंधी विधि विरुद्ध कार्य दमन अभिसमय, अथवा विमानन सुरक्षा पर अन्य कोई अभिसमय जिसमें दोनों संविदाकारी पक्ष एक पक्ष रहे हैं, के प्रावधानों के अनुरूप कार्रवाई करेंगे ।
2. अनुरोध किए जाने पर संविदाकारी पक्ष गैर-कानूनी रूप से सिविल विमानों के विधिविरुद्ध अभिग्रहण संबंधी कृत्यों और ऐसे विमान उनके यात्रियों तथा कर्मिंदल, हवाई अड्डों और हवाई दिक्वालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध अन्य गैर-कानूनी कृत्यों तथा नागर विमानन की सुरक्षा के विरुद्ध किसी अन्य खतरे से बचाव के लिए एक-दूसरे को सभी आवश्यक सहायता प्रदान करेंगे ।



3. दोनों पक्ष, अपने परस्पर संबंधों में, अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा स्थापित और अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के अनुबंधों के रूप में नामित विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप उस सीमा तक कार्य करेंगे जहां तक ये सुरक्षा अनुबंध इन पक्षों पर लागू होते हैं। वे अपने पंजीकृत विमान प्रचालकों या ऐसे विमान के प्रचालकों जिनके व्यवसाय का प्रमुख स्थान अथवा स्थाई निवास उनके राज्य क्षेत्र में है तथा अपने राज्य क्षेत्र के हवाई अड्डों के प्रचालकों से यह अपेक्षा करेंगे कि वे इन विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप कार्य करें।
4. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष यह सुनिश्चित करेगा कि उसके राज्य क्षेत्र में विमान की सुरक्षा करने तथा यात्रियों, कर्मियों, ले जाई जाने वाली वस्तुएं, सामान, कार्गो तथा विमान भंडार विमान में लादने से पहले तथा लादने के दौरान उसकी जांच करने के लिए प्रभावी उपाय किए गए हैं।
5. जब किसी सिविल विमान के गैर-कानूनी अभिग्रहण का खतरा या इस प्रकार के खतरे की घटना घटती है या ऐसे किसी विमान, उसके यात्रियों और कर्मियों, हवाई अड्डों या हवाई दिक्कालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध कोई गैर कानूनी कार्य किया जाता है तो संविदाकारी पक्ष, इस प्रकार की घटनाओं अथवा उनके खतरे को तुरंत और सुरक्षापूर्वक समाप्त करने के लिए संचार सुविधाएं प्रदान करके तथा अन्य उपयुक्त उपाय करके एक दूसरे की सहायता करेंगे।
6. यदि एक संविदाकारी पक्ष को इस अनुच्छेद की विमानन सुरक्षा के उपबंधों के बारे में कोई कठिनाई आती है तो दोनों में से किसी भी संविदाकारी पक्ष की वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी से तत्काल परामर्श का अनुरोध कर सकते हैं।

**अनुच्छेद - 12**  
**उपभोक्ता प्रभार**

विमानपत्तनों और हवाई दिक्चालन सुविधाओं के प्रयोग तथा एक संविदाकारी पक्ष द्वारा दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी को दी गई सेवाओं के लिए लगाए गए अथवा अनुमत प्रभार अनुसूचित अंतर्राष्ट्रीय विमान सेवा में लगाए गए राष्ट्रीय विमान द्वारा अदा की जाने वाले प्रभार से अधिक नहीं होगी।

### अनुच्छेद 13 राष्ट्रीय विमानन की अनुप्रयोज्यता

1. यात्रियों, कर्मियों, कार्गो और डाक के उसके राज्य क्षेत्र में प्रवेश, मुकाम और वहां से प्रस्थान को शासित करने वाले एक संविदाकारी पक्ष के कानून और विनियम जैसे पासपोर्ट, सीमा-शुल्क, मुद्रा और स्वास्थ्य एवं संगरोध से संबंधित कानून और विनियम, उनके उक्त राज्य क्षेत्र में रहते समय दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी द्वारा वाहित यात्रियों, कर्मियों, कार्गो और डाक पर लागू होंगे।
2. अंतर्राष्ट्रीय हवाई दिक्चालन में रत विमानों के उसके राज्यक्षेत्र में प्रवेश और वहां से प्रस्थान को अथवा उसके राज्य क्षेत्र के अंदर ऐसे विमानों के प्रचालन तथा दिक्चालन को शासित करने वाले एक संविदाकारी पक्ष के कानून और विनियम दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी के विमानों पर लागू होंगे।
3. किसी संविदाकारी पक्ष के उपयुक्त प्राधिकारियों को बिना किसी कारण विलंब किए ही दूसरे संविदाकारी पक्ष के विमानों के अवतरण व प्रस्थान के समय विमान की जांच पड़ताल करने और अभिसमय द्वारा विहित प्रमाण-पत्र एवं दूसरे दस्तावेजों की जांच करने का अधिकार देगा।

### अनुच्छेद- 14 वाणिज्यक कार्यकलाप

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष की प्रविष्टि, निवास एवं नियोजन नियम एवं विनियमों के अनुसार दूसरे संविदाकारी पक्ष के

राज्यक्षेत्र में कर्मचारी एवं अन्य उत्तरदायी कार्मिक को प्रशासन, तकनीकी एवं वाणिज्यिक कामकाज को लाने एवं बनाए रखने की अनुमति देगा ।

2. यदि एक संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनियों द्वारा व्यक्तियों के नियोजन पर प्रतिबंध लगाता है, दूसरे संविदाकारी पक्ष को पहले संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनियों पर पारस्परिक प्रतिबंध लगाने का अधिकारी होगा ।

### अनुच्छेद - 15

#### परामर्श

1. निकट सहयोग की भावना से, संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारीगण इस करार के उपबंधों एवं संलग्न अनुसूचियों को कार्यान्वयन एवं संतोषजनक अनुपालन को सुनिश्चित करने के उद्देश्य से समय-समय पर एक-दूसरे से संपर्क करेंगे और तत्संबंधी आशोधन हेतु जब आवश्यक हो, परामर्श करेंगे ।
2. दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष लिखित रूप से परामर्श का अनुरोध कर सकते हैं जो कि जब तक दोनों संविदाकारी पक्ष इस अवधि को बढ़ाए जाने पर सहमत नहीं होते हैं, इस अनुरोध पत्र की प्राप्ति के साठ (60) दिन के भीतर आरंभ होगा ।

### अनुच्छेद - 16

#### विवादों का निपटान

1. यदि इस करार के निर्वचन अथवा प्रयोज्यता से संबंधित कोई विवाद उठता है तो संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी इसे परस्पर बातचीत द्वारा निपटाने का प्रयास करेंगे ।
2. यदि संविदाकारी पक्ष बातचीत के माध्यम से निपटान करने में विफल रहते हैं, वे विवाद को निर्णय हेतु किसी व्यक्ति अथवा निकाय को भेजने के लिए सहमत हो सकते हैं । यदि वे इस प्रकार सहमत नहीं होते हैं, दोनों

में से किसी संविदाकारी पक्ष के अनुरोध पर विवाद का निर्णय हेतु तीन (3) विवाचकों के न्यायाधिकरण को प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें से प्रत्येक संविदाकारी पक्ष द्वारा एक-एक विवाचक नामित किया जाना है और तीसरे विवाचक की नियुक्ति इस प्रकार नामित दो विवाचकों द्वारा की जानी है। तीसरा विवाचक विवाचन न्यायाधिकरण के अध्याय के रूप में कार्य करेगा। प्रत्येक संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष से किसी भी संविदाकारी पक्ष को ऐसे न्यायाधिकरण द्वारा विवाद का विवाचन कराने के अनुरोध की राजनयिक टिप्पणी प्राप्त होने की तिथि से साठ (60) दिन के भीतर एक-एक विवाचक नामित करेगा तथा तीसरा विवाचक अगले साठ (60) दिन के भीतर नियुक्त किया जाएगा। यदि दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर विवाचक का नामन करने में असफल रहता है, अथवा यदि विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर तीसरा विवाचक नियुक्त नहीं किया जाता है तो दोनों में से किसी भी संविदाकारी पक्ष के अनुरोध पर इकाओं का अध्यक्ष एक अथवा एक से अधिक विवाचक, जैसा अपेक्षित हो, की नियुक्ति कर सकता है। ऐसी स्थिति में, तीसरा विवाचक तीसरे राष्ट्र का राष्ट्रिक होगा और वह विवाचक न्यायाधिकरण का अध्यक्ष होगा।

3. विवाचकीय न्यायाधिकरण अपने स्वयं की क्रियाविधि निर्धारित करेगा और विवाचन संबंधी व्यय का वहन दोनों संविदाकारी पक्षों को समान रूप से करना होगा।
4. संविदाकारी पक्ष इस अनुच्छेद के पैरा-2 में दिए गए किसी भी निर्णय का अनुपालन करेंगे।

### अनुच्छेद- 17 संशोधन

1. यदि दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष इस करार के किसी भी उपबंध में संशोधन पर विचार करने को वांछनीय समझता है, ऐसे आशोधन, यदि संविदाकारी पक्षों के बीच सहमत हो और यदि इस करार के अनुच्छेद (15) के अनुसार परामर्श करने पर आवश्यक समझा जाता है, राजनयिक

माध्यमों से टिप्पणियों के आदान-प्रदान द्वारा अभिपुष्ट होने पर यह लागू हो जाएगा ।

2. यदि संशोधन संलग्न अनुसूचियों के अतिरिक्त करार के उपबंधों से संबद्ध हो, इसकी संवैधानिक प्रक्रियाओं के अनुसार प्रत्येक संविदाकारी पक्ष इस संशोधन को अनुमोदित करेगा ।
3. यदि संशोधन संलग्न अनुसूचियों के उपबंधों से संबद्ध हो, दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों द्वारा इस पर सहमति होती है।

### **अनुच्छेद - 18**

#### **अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन में पंजीयन**

यह करार और इसमें किए गए क्रमिक संशोधनों का निबंधन अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन में करना होगा ।

### **अनुच्छेद - 19**

#### **संलग्नक**

इस करार के संलग्नकों को करार का भाग समझा जाएगा और इसके सभी संदर्भ संलग्न अनुबंधों के संदर्भ शामिल होंगे किंतु केवल जहां अन्यथा उपबंध किया गया हो वह शामिल नहीं होगा ।

### **अनुच्छेद-20**

#### **समाप्त करना**

दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष किसी भी समय दूसरे संविदाकारी पक्ष को इस करार को समाप्त करने हेतु अपने निर्णय के बारे किसी भी समय नोटिस दे सकता है, साथ ही ऐसा नोटिस अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को भेजा जाएगा । ऐसी स्थिति में, दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा नोटिस प्रस्तुत किए जाने के बारह (12) महीने के बाद करार समाप्त हो जाएगा जब तक कि करार समाप्त करने की नोटिस इस अवधि के

समाप्त होने से पहले करार करके वापिस नहीं ले लिया जाता है । दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा पावती रसीद प्राप्त नहीं होने पर, अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन से नोटिस मिलने के चौदह (14) दिन बाद नोटिस प्राप्त हुआ समझा जाएगा ।

### अनुच्छेद - 21 प्रवर्तन में आना

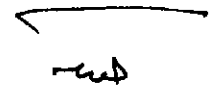
यह करार प्रत्येक संविदाकारी पक्ष के देश में प्रभावी सांविधिक अपेक्षाओं के अनुसार अनुमोदित होगा और संविदाकारी पक्षों के प्राधिकृत प्रतिनिधियों द्वारा हस्ताक्षर करने की तारीख को प्रभावी होगा ।

जिसके साक्ष्य में, अपनी अपनी सरकारों द्वारा विधिवत् रूप से प्राधिकृत होने के नाते अधोहस्ताक्षरियों ने मौजूदा करार पर हस्ताक्षर किए हैं ।

नई दिल्ली... में दिनांक 14 अप्रैल 2005 को हिंदी, अरबी और अंग्रेजी भाषाओं में दो प्रतियों में निष्पादित किया गया, जिसमें सभी पाठ समान रूप से प्रामाणिक हैं । निर्वचन में किसी प्रकार का मतभेद होने पर, अंग्रेजी पाठ प्रवृत्त होगा ।



कृते  
भारत गणराज्य सरकार



कृते  
कतर सरकार

## अनुसूची-2

कतर की नामित एयरलाइनों को निम्नलिखित मार्गों पर दोनों दिशाओं में सहमत सेवाएं प्रचालित करने का अधिकार होगा।

उद्गम स्थल	मध्यवर्ती स्थल	गंतव्य स्थल	परे के स्थल
मार्ग-1 कतर में स्थल	यू.ए.ई. मस्कट में स्थल	मुंबई, दिल्ली, कलकत्ता, मद्रास, त्रिवेन्द्रम	तीन स्थल
मार्ग-2 कतर में स्थल	सहमति होनी है	मुंबई, कलकत्ता, त्रिवेन्द्रम	सहमति होनी है
मार्ग-3 कतर में स्थल	कोई नहीं	हैदराबाद	कोई नहीं
मार्ग-4 कतर में स्थल	कोई नहीं	कोच्चि	कोई नहीं

### टिप्पणियां:-

- (i) कतर की नामित एयरलाइन्स किसी भी अथवा सभी उड़ानों पर उक्त कालम (2) और (4) में उल्लिखित स्थलों को छोड़ सकती है बशर्ते ये सेवाएं कालम (1) में दिए गए स्थल से आरम्भ/समाप्त होती हों।
- (ii) किसी एक उड़ान पर भारत में एक स्थल से अधिक सेवित नहीं होगा। बहरहाल, मार्ग-2 पर कलकत्ता और मुंबई के बीच यातायात अधिकारों को प्रयोग किए बिना उसी उड़ान में मुंबई को कलकत्ता के साथ जोड़ा जा सकता है।
- (iii) मार्ग-1 पर कतर की नामित एयरलाइन्स भारत और भारत से परे के स्थलों के मध्य पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों का प्रयोग नहीं करेंगी।

اتفاقية نقل جوي  
بين  
حكومة دولة قطر  
و  
حكومة جمهورية الهند

إن حكومة دول قطر،  
وحكومة جمهورية الهند،

بما أنهما طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي المعدة للتوقيع في شيكاغو في اليوم  
السابع من شهر ديسمبر ١٩٤٤م.

ورغبة منهما في إبرام اتفاق تكميلي للمعاهدة المذكورة لغرض إنشاء وتشغيل خطوط جوية  
منتظمة بين إقليميهما وما ورائهما،

فقد اتفقتا على ما يلي :



## مادة ( ١ )

### تعريف

لأغراض تطبيق هذه الاتفاقية، ما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك:-

١- يعني مصطلح المعاهدة: معاهدة الطيران المدني الدولي المعدة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر ١٩٤٤م وملاحقها وفقاً للمادة (٩٠) وأي تعديلات تدخل عليها أو على ملاحقها وفقاً للمادتين (٩٠) و(٩٤) منها طالما أن هذه الملاحق والتعديلات تم التصديق عليها وأصبحت سارية المفعول لدى كل من الطرفين المتعاقدين.

٢- يعني مصطلح سلطات الطيران: بالنسبة لدولة قطر رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني أو أي شخص أو هيئة يعهد إليها القيام بأية وظائف يمارسها حالياً رئيس الهيئة العامة أو أي وظائف مماثلة، وبالنسبة لحكومة جمهورية الهند - مدير عام الطيران المدني أو أي شخص أو هيئة يعهد إليها القيام بأي وظائف يمارسها حالياً أو أية وظائف مماثلة.

٣- يعني مصطلح المؤسسة المعنية مؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها ورخص لها وفقاً للمادة (٤) من هذه الاتفاقية.

٤- تكون للمصطلحات ( خط جوي ) و ( خط جوي دولي ) و ( مؤسسة نقل جوي ) و ( الهبوط لأغراض غير تجارية ):

المعاني المحددة لكل منها في المادة ( ٩٦ ) من المعاهدة.

٥- يعني مصطلح السعة: بالنسبة للطائرة تعني الحمولة بأجر التي تتوفر للطائرة على الطريق المحدد أو جزء من الطريق.

٦- يعني مصطلح السعة بالنسبة للخدمة المتفق عليها:

سعة الطائرة المستعملة في تقديم الخدمة المتفق عليها مضروبة في عدد الرحلات التي تقوم بها هذه الطائرة خلال مدة معينة وعلى الطريق المحدد أو جزء من طريق.

- ٧- يكون لمصطلحي الخدمات المتفق عليها و الطرق الجوية المحددة: على التوالي الخدمات الجوية الدولية المنتظمة والطرق الجوية المحددة في ملحق هذه الاتفاقية.
- ٨- يعني بمصطلح التعرفة: الأسعار التي تدفع لنقل الركاب والبضائع والأحكام التي يخضع لها تطبيق هذه الأسعار بما في ذلك أسعار وشروط الوكالة وغيرها من الخدمات المساعدة، وذلك باستثناء أجور وشروط نقل البريد.

مادة ( ٢ )

تطبيق معاهدة شيكاغو

تكون أحكام هذه الاتفاقية خاضعة لأحكام المعاهدة طالما كانت تلك الأحكام مطبقة على خدمات النقل الجوي الدولي.

## مادة ( ٣ )

### منح الحقوق

١- يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية فيما يتعلق بتشغيل الخطوط الجوية الدولية المنتظمة:

أ - الطيران عبر إقليمه دون هبوط.

ب- الهبوط في إقليمه لأغراض غير تجارية.

٢- يمنح كل من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية لغرض إنشاء خطوط جوية دولية منتظمة على الطرق المبينة في الجزء المخصص لذلك في جدول الطرق الملحق بهذه الاتفاقية، ويطلق على هذه الخطوط والطرق ( الخطوط المتفق عليها ) و ( الطرق المحددة ) على التوالي. وتتمتع المؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين أثناء تشغيلها خط متفق عليه على أي طريق محدد بالإضافة إلى الحقوق الموضحة في البند (١) من هذه المادة، بالحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المحددة لهذا الطريق في جدول الطرق الجوية الملحق بهذه الاتفاقية وذلك لغرض أخذ أو إنزال الركاب أو البضائع بما فيها البريد مجتمعة أو متفرقة.

٣- ليس في نص البند (٢) من هذه المادة، ما يعتمد على أنه يمنح مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين حق أخذ الركاب أو البضائع بما في ذلك البريد نظير أجر أو مكافأة من نقطة داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة داخل ذات الإقليم.

## مادة ( ٤ )

### التعيين والترخيص

١- يكون لكل طرفاً متعاقداً الحق بتعيين مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها على الطرق المحددة ويتم الإخطار بالتعيين بالكتابة للطرف المتعاقد الآخر.

٢- على الطرف المتعاقد الآخر عند تسلم هذا التعيين أن يمنح تراخيص التشغيل اللازمة للمؤسسة أو المؤسسات المعينة دون تأخير مع مراعاة أحكام الفقرتين (٣) و (٤) من هذه المادة.

٣- يجوز لسلطات الطيران لدى أي من الطرفين المتعاقدين أن تطلب من المؤسسة المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أن تثبت إنها مؤهلة للوفاء بالشروط المحددة بموجب القوانين والأنظمة التي تطبقها عادة وعلى نحو معقول هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية الدولية بما يتفق مع أحكام المعاهدة.

٤- يكون لكل طرف متعاقد الحق في أن يرفض منح تراخيص التشغيل المشار إليها في البند (٢) من هذه المادة، أو أن يفرض ما يراه ضرورياً من شروط نشاط المؤسسة المعينة عند ممارستها للحقوق المبينة في المادة (٣) من هذه الاتفاقية، وذلك في أية حالة لا يكون فيها الطرف المتعاقد المذكور مقتنعاً بأن الملكية الأساسية والإدارة الفعلية على تلك المؤسسة لدى الطرف المتعاقد الذي عينها أو لدى مواطنيه.

٥- يجوز للمؤسسة المعينة الصادر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو أن تبدأ في أي وقت تشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها بشرط أن تكون التعرف المطبقة وفقاً لأحكام المادة (٨) من هذه الاتفاقية سارية المفعول بالنسبة لتلك الخطوط.

## مادة ( ٥ )

### إلغاء أو وقف تراخيص التشغيل

١- يكون لكل طرف متعاقد الحق في إلغاء ترخيص التشغيل أو وقف مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عن ممارسة الحقوق المحددة في المادة ( ٣ ) من هذه الاتفاقية، أو فرض ما يراه ضرورياً من شروط على ممارسة هذه الحقوق وذلك في الحالات التالية:

- أ- في أية حالة لا يكون مقنعاً فيها بأن الملكية الأساسية والإدارة الفعلية لتلك المؤسسة أو لدى الطرف المتعاقد الذي عينها أو لدى مواطنيه. أو
- ب- في حالة تقصير المؤسسة المذكورة في التقيد بالقوانين والأنظمة المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق. أو
- ج- في حالة فشل المؤسسة المذكورة بالتشغيل طبقاً للشروط المقررة بموجب هذه الاتفاقية.

٢- لا يتم الإلغاء أو الوقف أو فرض الشروط المنصوص عليها في البند (١) من هذه المادة، إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر، ما لم يكن من الضروري القيام بذلك وبشكل فوري للحيلولة دون الاستمرار في مخالفة القوانين والأنظمة.

مادة ( ٦ )

الإعفاء من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

١- تعفى الطائرات العاملة على الخطوط الدولية التابعة للمؤسسات المعنية من قبل أي من الطرفين المتعاقدين، وكذلك المعدات العادية، وإمدادات الوقود وزيوت التشحيم ومؤن الطائرات ( شاملة الأطعمة والمشروبات والتبغ ) الموجودة على متن الطائرات، من جميع الرسوم الجمركية والضرائب والرسوم الأخرى عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر ( وذلك على أساس المعاملة بالمثل )، شريطة أن تظل هذه المعدات والإمدادات على متن الطائرة لحين إعادة تصديرها أو استخدامها على جزء من الرحلة فوق ذلك الإقليم.

٢- باستثناء الرسوم التي تفرض مقابل الخدمات يتم إعفاء المواد التالية من نفس الرسوم والضرائب:

أ- مستودعات الطائرات التي يتم تحميلها في إقليم الطرف المتعاقد ضمن حدود معقولة تحددها سلطات ذلك الطرف المتعاقد بغرض استخدامها على متن الطائرة المغادرة العاملة في خط جوي دولي لصالح الطرف المتعاقد الآخر.

ب- قطع الغيار والمعدات العادية التي يتم إدخالها لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين لأغراض صيانة أو إصلاح الطائرة المستخدمة في خط جوي دولي بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعنية من جانب الطرف المتعاقد الآخر.

ج- إمدادات الوقود وزيوت التشحيم التي يتم تزودها في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين للطائرة المغادرة التابعة للمؤسسة المعنية من جانب الطرف المتعاقد الآخر العاملة في خط جوي دولي، ويسري هذا الإعفاء حتى في

حالة استخدام هذه الإمدادات على جزء من الرحلة فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي تم فيه تحميل هذه الإمدادات على متن الطائرة.

د- مواد الدعاية ومستندات مؤسسة النقل الجوي ذات الطابع غير التجاري والتي تستخدمها المؤسسة المعينة من جانب أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

هـ- المواد المشار إليها في الفقرات ( أ ) و ( ب ) و ( ج ) أعلاه من هذه المادة يجوز إبقائها تحت إشراف أو رقابة السلطات الجمركية.

٣- يخضع الركاب والأمتعة والبضائع العابرة عبور مباشر لإقليم أحد الطرفين المتعاقدين دون مغادرة منطقة المطار إلى إجراءات رقابة مبسطة، وتعفى الأمتعة والبضائع العابرة عبور مباشر من الرسوم والضرائب الأخرى المماثلة.

٤- يجوز إنزال المعدات العادية والمواد والإمدادات الموجودة على متن الطائرة التابعة لأي طرف متعاقد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بعد موافقة السلطات الجمركية لذلك الطرف، وفي مثل هذه الحالة يجوز إبقائها تحت رقابة تلك السلطات لحين إعادة تصديرها أو التخلص منها وفقاً للنظم الجمركية.



## مادة ( ٧ )

### المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

١- يجب أن يتوفر لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة لتشغيل الخطوط المتفق عليها وذلك على الطرق المحددة بين إقليميهما.

٢- على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي طرف من الطرفين المتعاقدين أن تأخذ في اعتبارها أثناء تشغيلها للخطوط المتفق عليها مصالح مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر بما لا يؤثر دون وجه حق على الخدمات التي تقدمها مؤسسة النقل الجوي للطرف المتعاقد الآخر على كل الطريق أو جزء منه.

٣- يجب أن ترتبط الخدمات الجوية التي تقدمها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين ارتباطاً وثيقاً باحتياجات النقل العام على الطرق المحددة، وأن يكون هدفها الرئيسي توفير سعة معقولة تتناسب واحتياجات النقل الراهنة والمتوقعة لنقل الركاب والبضائع والبريد الناشئ من أو المنتهي إلى إقليم الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي، كما أن تأمين نقل الركاب والبضائع بما في ذلك البريد الذي يتم حمله وإنزاله في نقاط على الطرق المحددة في أقاليم دول أخرى غير تلك التي عينت مؤسسة النقل الجوي يجب أن يتم وفقاً للمبادئ العامة التي تقضي بتناسب السعة مع:

أ- متطلبات الحركة من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي.

ب- متطلبات الحركة للمنطقة التي تمر من خلالها الخطوط المتفق عليها بعد الأخذ في الاعتبار خدمات النقل الجوي الأخرى التي تقدم لها مؤسسات النقل الجوي الوطنية التي تغطي هذه المناطق.

ج- متطلبات تشغيل مؤسسة النقل الجوي العابرة.

٤- بناءً على المبادئ الواردة في الفقرات (١) (٢) و(٣) أعلاه يتم الاتفاق على حجم السعة المتاحة للمؤسسات المعنية من جانب الطرفين المتعاقدين على الطرق المحددة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين.

## مادة ( ٨ )

### التعرفة

١- لأغراض البنود التالية يعني مصطلح (التعرفة) الأجر الذي تدفع مقابل نقل الركاب والبضائع والشروط التي سيتم بموجبها تطبيق هذه الأجر شاملة أجرة وشروط الوكالة والخدمات المساعدة باستثناء تكاليف البريد وشروطه.

٢- يجب أن تحدد التعرفة التي تتقاضاها مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين للنقل من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر عند مستويات معقولة مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك بما فيها تكاليف التشغيل والربح المعقول وتعرفة مؤسسات النقل الجوي الأخرى.

٣- يتم الاتفاق على التعرفة المشار إليها في البند (٢) من هذه المادة إن أمكن ذلك بواسطة المؤسسات المعنية من قبل الطرفين المتعاقدين بعد التشاور بشأنها مع مؤسسات النقل الجوي العاملة على كل أو جزء من الطريق ويتم التوصل لمثل هذا الاتفاق قدر الإمكان من خلال استخدام إجراءات الاتحاد الدولي للنقل الجوي ( أياتا) الخاصة بتحديد التعرفة.

٤- أية تعرفات متفق عليها يجب أن تعرض على سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين لاعتمادها قبل (٤٥) يوماً من تاريخ سريانها أو مدة أقصر تتفق عليها السلطات المذكورة أعلاه.

٥- تعتبر التعرفة معتمدة إذا لم تعترض عليها أي من سلطات الطيران خلال (٣٠) يوماً من تاريخ إيداعها طبقاً للبند (٤) من هذه المادة. وفي حالة تخفيض مدة إيداع التعرفة طبقاً لما ورد بالبند (٤) أعلاه، يجوز لسلطات الطيران تخفيض المدة المخصصة لتسلم إشعار عدم الموافقة إلى أقل من (٣٠) يوماً بالاتفاق المشترك.

٦- إذا لم تتم الموافقة على التعرّفه طبقاً للبند (٣) من هذه المادة أو إذا قامت إحدى سلطات الطيران المدني خلال الفترة المشار إليها في البند (٥) من هذه المادة، بإشعار سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر بعدم الموافقة على التعرّفه المتفق عليها طبقاً للبند (٣) من هذه المادة، يجوز لسلطات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين بعد التشاور مع سلطات الطيران التابعة لأي دولة أخرى والتي يمكن اعتبار توصياتها مفيدة وببذل الطرفين ما في وسعهما لتحديد التعرّفه بالاتفاق المشترك.

٧- إذا لم تتوصل سلطات الطيران إلى الاتفاق حول أي تعرّفه تقدم لها طبقاً للبند (٤) من هذه المادة، أو عدم القدرة على تحديد أي تعرّفه طبقاً للبند (٦) من هذه المادة، يتم تسوية الخلاف وفقاً لأحكام المادة (١٦) من هذه الاتفاقية.

٨- تظل التعرّفه التي تم التوصل إليها طبقاً لأحكام هذه المادة سارية لحين التوصل إلى تعرّفه جديدة، ولا يجوز تمديد العمل بالتعرّفه وفقاً لهذا البند لأكثر من (١٢) شهراً من تاريخ انتهاء العمل بها.

## مادة ( ٩ )

### المعلومات الإحصائية

على سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين تزويد سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بناءً على طلبها بجميع المعلومات الإحصائية عن المؤسسة المعنية والتي يمكن طلبها بصورة عادية بغرض مراجعة السعة التي تعرضها المؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الأول على الخطوط المتفق عليها، على أن تتضمن كافة المعلومات المطلوبة لتحديد مقدار الحركة المنقولة بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعنية على الطرق المحددة ومصدرها ومقصدتها النهائي.

## مادة ( ١٠ )

### تحويل فائض الإيرادات

١- يمنح كل طرف متعاقد مؤسسة أو مؤسسات الطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر لفائض الإيرادات المتحصل عليها في إقليم ذلك الطرف المتعاقد وبأي عملة قابلة للتحويل، على أن يتم هذا التحويل على أساس سعر الصرف الرسمي، وفي حالة عدم وجود سعر رسمي للتحويل فيتم على أساس سعر الصرف السائد في أسواق المال للدفعات الجارية.

٢- إذا فرض أحد الطرفين المتعاقدين قيوداً على تحويل فائض الإيرادات التي تتحصل عليه مؤسسات الطرف المتعاقد الآخر، جاز للأخير فرض قيود مماثلة على مؤسسات الطرف المتعاقد الأول.

## مادة (١١)

### أمن الطيران

١- تمشياً مع حقوقهما والتزاماتهما المقررة بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان المتعاقدان إن التزام كل منهما الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل الغير المشروع يعد جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية. وبدون تقييد لحقوقهما والتزاماتهما بموجب أحكام القانون الدولي يتعهد الطرفان بالعمل طبقاً لأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣م، والمعاهدة الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠م، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في ٢٣ سبتمبر ١٩٧١م.

٢- يتعهد الطرفان المتعاقدان بتقديم جميع المساعدات الضرورية عند الطلب لكل منهما بهدف منع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وطاقمها، والأجهزة الملاحية والمطارات المدنية، أو أية تهديدات ضد أمن الطيران المدني.

٣- يتعهد الطرفان المتعاقدان، في العلاقات المتبادلة بينهما، وفقاً لأحكام أمن الطيران الموضوعية من جانب منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية قابلة للتطبيق على الطرفين المتعاقدين، وعليهما أن يلزما مستثمري الطائرات المسجلة لديهما أو المستثمرين الذين تكون مراكز أعمالهم الرئيسية أو محال إقامتهم الدائمة في إقليميهما ومشغلي المطارات في إقليميهما بالعمل وفقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة.

٤- يوافق كل طرف متعاقد على أنه قد يطلب من مشغلي الطائرة مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في البند (٣) أعلاه والتي يطلبها الطرف المتعاقد الآخر للدخول أو الخروج من أو أثناء البقاء في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر. يتعهد

كل طرف متعاقد باتخاذ التدابير الكافية وتطبيقها بفعالية في إقليمه لتأكيد حماية الطائرات وتفتيش المسافرين وأطقم الطائرات والمواد المنقولة والأمتعة والبضائع ومستودع الطائرة قبل و أثناء عملية الصعود أو التحميل، وعلى كل طرف متعاقد أن يأخذ بمحمل الجد كل طلب يقدم إليه من الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ تدابير أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة أي تهديد مرتقب.

٥- عند وقوع حادث أو تهديد بالاستيلاء غير المشروع على طائرة مدنية أو أي أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرة وركابها وطاقمها، و المطارات أو المرافق الملاحية، يلتزم كل من الطرفين المتعاقدين بتقديم المساعدة للطرف المتعاقد الآخر وذلك من خلال تسهيل الاتصالات و أي تدابير أخرى ملائمة تستهدف إنهاء هذا الحادث أو التهديد فوراً وبسلام.

٦- في حالة مواجهة أي من الطرفين المتعاقدين لمصاعب تتعلق بأحكام أمن الطيران الواردة في هذه المادة يجوز لسلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين طلب عقد مشاورات عاجلة مع سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر.



مادة (١٢)

رسوم الأستخدام

لا يجوز لأي طرف متعاقد فرض أو السماح بفرض رسوم مقابل استخدام الطائرات التابعة للطرف المتعاقد الآخر للمطارات والخدمات الملاحية أعلى من تلك المفروضة على طائراته الوطنية العاملة على الخطوط الجوية الدولية المنتظمة.

## مادة (١٣)

### تطبيق القوانين والأنظمة

- ١- تطبق قوانين وأنظمة الطرف المتعاقد ذات الصلة بالدخول إلى أو البقاء في أو المغادرة من إقليمه للمسافرين أو أطقم الطيران أو البضائع الموجودة على متن الطائرة، مثل قوانين الدخول و التخليص والهجرة والجوازات والجمارك والعملة والصحة والحجر الصحي والتي يجب عليهم أو على من يمثل المسافرين و أطقم الطيران أو البضائع عند دخولها إلى أو مغادرتها أو أثناء بقائها في إقليمه.
- ٢- تطبق قوانين وأنظمة الطرف المتعاقد المتعلقة بالدخول إلى أو المغادرة من إقليمه على طائرة عاملة في رحلات جوية دولية أو المتعلقة بتشغيل وملاحة تلك الطائرة التابعة للطرف المتعاقد الآخر أثناء تواجدها في إقليمه.
- ٣- يكون للسلطات المختصة التابعة للطرف المتعاقد ودون أي تأخير لا مبرر له الحق في تفتيش الطائرة للطرف المتعاقد الآخر عند الهبوط والإقلاع من إقليمه أو القيام بتفتيش الشهادات والمستندات الأخرى التي حددتها المعاهدة.

## مادة (١٤)

### الأنشطة التجارية

- ١- يمنح كل طرف متعاقد مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر حق إدخال واستبقاء العاملين والمدراء والفنيين ومشغلي الخدمات الجوية في إقليمه، طبقاً لقوانين الدخول والإقامة والعمل المعمول بها في إقليمه.
- ٢- إذا قام طرف متعاقد بفرض قيود على استخدام موظفي مؤسسة النقل الجوي المعينة من جانب الطرف المتعاقد الآخر، يكون للأخير الحق في تطبيق قيود مماثلة على مؤسسة النقل الجوي المعينة من جانب الطرف الأول.

## مادة (١٥)

### المشاورات

١- بروح التعاون الوثيق، تقوم سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينهما من وقت لآخر وذلك بغرض التأكد من التقيد بأحكام وملاحق هذه الاتفاقية بصورة صحيحة ومرضية، والتشاور فيما بينهما عند الضرورة لإجراء أي تعديلات على هذه الاتفاقية.

٢- يكون لأي من الطرفين المتعاقدين الحق في أن يطلب من الطرف المتعاقد الآخر كتابة بعقد مشاورات فيما بينهما على أن تبدأ مثل هذه المشاورات خلال (٦٠) يوماً من تاريخ تسلم الطلب ما لم يتفق الطرفان على تمديد هذه المدة.

## مادة ( ١٦ )

### تسوية المنازعات

١- إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين حول تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة تسويته أولاً عن طريق التفاوض.

٢- إذا فشل الطرفين المتعاقدين في التوصل إلى تسوية من خلال التفاوض جاز لهما إحالة النزاع إلى شخص أو هيئة لتسوية الخلاف. وفي حالة عدم اتفاق الطرفين يحال النزاع بناءً على طلب أحد الطرفين المتعاقدين إلى هيئة تحكيم مكونة من ثلاثة محكمين يتم تكوينها بتعيين محكم واحد من قبل كل طرف متعاقد، ويتفق المحكمان على تعيين المحكم الثالث، ويقوم كل طرف متعاقد بتعيين محكمة خلال (٦٠) يوماً من تاريخ تسلم أي من الطرفين المتعاقدين إشعاراً عبر القنوات الدبلوماسية بطلب إحالة النزاع إلى هيئة تحكيم على أن يعين المحكم الثالث خلال فترة (٦٠) يوماً. وإذا تعذر التعيين خلال الفترة المحددة أعلاه أو إذا تعذر تعيين المحكم الثالث يجوز لأي طرف متعاقد الطلب من رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني القيام بتعيين محكم أو محكمين حسب الضرورة وفي مثل هذه الحالة يكون المحكم الثالث من دولة ثالثة ويقوم برئاسة هيئة التحكيم.

٣- يتحمل كل طرف متعاقد مصاريف تعيين محكمة والمصاريف الناجمة عن مشاركته في أعمال هيئة التحكيم ويتقاسم الطرفان مصاريف رئيس هيئة التحكيم وأي مصاريف أخرى بالتساوي.

٤- يلتزم الطرفين المتعاقدين بتنفيذ أي قرار صادر عن هيئة التحكيم طبقاً للبند (٢) من هذه المادة.

## مادة ( ١٧ )

### التعديلات

١- إذا ارتأى أي من الطرفين المتعاقدين إنه من المجدي تعديل أي نص من نصوص هذه الاتفاقية، فإن هذه التعديلات إذا تم الاتفاق عليها بين الطرفين المتعاقدين وإذا دعت الحاجة بعد التشاور وفقاً للمادة (١٥) من هذه الاتفاقية، فإن هذه التعديلات تصبح سارية المفعول عندما يتم اعتمادها بتبادل المذكرات عبر القنوات الدبلوماسية.

٢- إذا كانت التعديلات متصلة بالأحكام الواردة في هذه الاتفاقية خلافاً لجدول الرحلات المرفق، فإن هذه التعديلات تتم الموافقة عليها من قبل الطرفين المتعاقدين وفقاً للإجراءات الدستورية لكل من الطرفين المتعاقدين.

٣- إذا كانت التعديلات قاصرة على جدول الطرق الملحق فتتم الموافقة عليها بين سلطات الطيران المدني لدى كل من الطرفين المتعاقدين.

مادة ( ١٨ )

التسجيل بمنظمة الطيران المدني الدولي

تسجل هذه الاتفاقية وأي تعديلات تطرأ عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

مادة ( ١٩ )

الملاحق

تعتبر ملاحق هذه الاتفاقية جزءاً من الاتفاقية وأي إشارة إليه تعني الإشارة إلى الملاحق ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك.



## مادة ( ٢٠ )

### إنهاء الاتفاقية

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر في أي وقت بقراره إنهاء هذه الاتفاقية، على أن يبلغ هذا الإخطار في نفس الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي، وفي هذه الحالة ينتهي العمل بهذه الاتفاقية بعد انقضاء اثني عشر (١٢) شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، ما لم يتم الاتفاق على سحب هذا الإخطار قبل انتهاء هذه المدة وإذا لم يعترف الطرف المتعاقد الآخر بتسليم الإخطار فيعتبر أنه تسلمه بعد انقضاء أربعة عشر (١٤) يوماً من تاريخ تسلم منظمة الطيران المدني الدولية لهذا الإخطار.


مادة ( ٢١ )

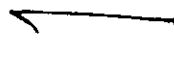
سريان الاتفاقية

تتم المصادقة على هذه الاتفاقية طبقاً للمتطلبات الدستورية لكل من الطرفين المتعاقدين وتصبح هذه الاتفاقية سارية المفعول اعتباراً من تاريخ توقيع مندوب الطرف المتعاقد المخول بالتوقيع عليه.

وإثباتاً لما تقدم قام الموقعان أدناه بالتوقيع على هذه الاتفاقية وذلك بموجب السلطة المخولة لهما من حكومتيهما.

حررت هذه الاتفاقية في مدينة ..... بتاريخ ..... /...../..... هجرية الموافق ..... /...../..... ميلادية باللغات الثلاث العربية والهندية والإنجليزية ولكل منها ذات الحجية وفي حالة الاختلاف حول تفسير هذه الاتفاقية يرجح النص المحرر باللغة الإنجليزية.

  
عن حكومة جمهورية الهند

  
عن حكومة دولة قطر