भारत गणराज्य सरकार
तथा
स्विस संघीय परिषद्
के बीच
विमान सेवा करार

यह विचार करते हुए कि भारत गणराज्य और स्विस कनफेड्रेशन 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किये गये अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के संबोधित पक्ष हैं,

जो विमान परिवहन के क्षेत्र में अंतरराष्ट्रीय सहयोग विकसित करने की इच्छा रखते हैं, और

जो आगे अनुसूचित विमान सेवाएं प्रचालित करने के लिए आवश्यक आधार बनाने की इच्छा रखते हैं ,

स्विस फेडरल परिषद् और भारत गणराज्य सरकार, जिन्हें एतद्पश्चात् "संविदाकारी पक्ष" कहा गया है,

निम्नलिखित के संबंध में सहमत हुए हैं :-

अनुच्छेद-1
परिभाषा

1. वर्तमान करार के प्रयोजन के लिए जहां पाठ में अन्यथा अपेक्षा नहीं की गई हो :-

(क) "अभिसमय" पद से अभिप्राय 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षरार्थ प्रस्तुत अंतरराष्टीय नागर विमानन संबंधी अभिसमय से है और इसमें उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 90 के अंतर्गत स्वीकृत कोई भी अनुबंध तथा उक्त अभिसमय के अनुच्देद 90 और 94 के अंतर्गत उक्त अभिसमय अथवा अनुबंधों में

किया गया कोई भी संशोधन शामिल है जहां तक वे अनुबंध तथा संशोधन दोनों संविदाकारी पक्षों के लिए प्रभावी हो गये हों अथवा उनके द्वारा स्वीकार कर लिए गये हों,

(ख) "वैमानिकी प्राधिकारी" पद से अभिप्राय,भारत के मामले में, नागर विमानन महानिदेशक तथा स्विटजरलैंड के मामले में, नागर विमानन के लिए फेडरल कार्यालय तथा दोनों मामलों में, कोई व्यक्ति अथवा निकाय, जिसे उक्त प्राधिकारियों द्वारा इस समय किये जा रहे कार्यों के निष्पादन के लिए प्राधिकृत किया गया हो,

(ग) "नामित विमानकंपनी" पद का अभिप्राय, ऐसी विमानकंपनी से है जिसे वर्तमान करार के अनुच्छेद 3 के अनुसार प्रत्येक संविदाकारी पक्ष द्वारा सहमत विमान सेवाओं के प्रचालन के लिए नामित किया गया हो,

(घ) "राज्य क्षेत्र", "विमान सेवा", "अंतरराष्ट्रीय विमान सेवा" और "गैर-यातायात प्रयोजनों के लिए रूकना" पदों का आशय वही है जिसका उल्लेख अभिसमय के अनुच्छेद 2 और 96 में इनके लिए किया गया है,

(ड.) "टैरिफ" पद का अभिप्राय यात्रियों, सामान और कार्गो के वहन के लिए अदा की जाने वाली कीमतों तथा उन शर्तों से है जिनके अंतर्गत ये कीमतें लागू होती हैं। उक्त कीमतों में एजेंसी अथवा परिवहन दस्तावेज की बिक्री के लिए दिया जाने वाला कमीशन प्रभार तथा अन्य अतिरिक्त पारिश्रमिक भी शामिल है किंतु इसमें डाक के वहन के लिए अदा किया जाने वाला पारिश्रमिक और शर्तें शामिल नहीं हैं।

2. इस करार का अनुबंध इस करार का अभिन्न भाग होगा। जब तक स्पष्ट रूप से अन्यथा सहमति न की गई हो, इस करार के सभी संदर्भों में अनुबंध भी शामिल होगा।

अनुच्छेद-2
अधिकारों की मंजूरी

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष को अनुबंध की अनुसूची में विनिर्दिष्ट मार्गों

पर विमान सेवाएं प्रचालित करने के प्रयोजन हेतु वर्तमान करार में विनिर्दिष्ट अधिकार मंजूर करता है। ऐसी सेवाओं और मार्गों को एतद्पश्चात् क्रमशः "सहमत सेवाएं" तथा "विनिर्दिष्ट मार्ग" कहा गया है।

2. इस करार के उपबंधों के अध्यधीन, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमानकंपनी को निम्नलिखित अधिकार प्राप्त होंगे:-

(क) बिना अवतरण के दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र के पार उड़ान भरना,

(ख) गैर-यातायात प्रयोजनों के लिए दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में रूकना,

(ग) किसी विनिर्दिष्ट मार्ग पर सहमत सेवा प्रचालित करते समय:-

- दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में इस करार के अनुबंध में विनिर्दिष्ट स्थलों पर उस विमानकंपनी को नामित करने वाले संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में स्थित स्थलों को जाने वाले अथवा वहां से आने वाले यात्रियों, सामान, कार्गो और डाक को विमान में चढ़ाने और विमान से उतारने का अधिकार,

- तीसरे देशों के राज्यक्षेत्र में इस करार के अनुबंध में विनिर्दिष्ट स्थलों पर दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में स्थित और इस करार के अनुबंध में विनिर्दिष्ट स्थलों को जाने वाले अथवा वहां से आने वाले यात्रियों, सामान, कार्गो और डाक को विमान में चढ़ाने और विमान से उतारने का अधिकार।

3. इस अनुच्छेद की 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 को जाने वाले यात्रियों, सामान, कार्गो और डाक को विमान में चढ़ाने का विशेषाधिकार मिल गया है।

अनुच्छेद-3

विमानकंपनियों को नामित करना और उन्हें प्राधिकृत करना

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को सहमत सेवाएं प्रचालित करने के प्रयोजन से दो तक

विमानकंपनियां नामित करने का अधिकार होगा। ऐसा नामन दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच लिखित अधिसूचना से प्रभावी होगा।

2. जिन वैमानिकी प्राधिकारियों को नामन की अधिसूचना प्राप्त हो चुकी हो वे इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 3 और 4 के उपबंधों के अध्यधीन दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी को बिना विलंब के आवश्यक प्रचालन प्राधिकार मंजूर करेंगे।

3. एक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमानकंपनी से यह अपेक्षा कर सकते हैं कि वह यह सिद्ध करे कि वह उन कानूनों और विनियमों के अधीन विहित शर्तों को पूरा करने के योग्य हैं जो उक्त प्राधिकारियों द्वारा अभिसमय के उपबंधों के अनुरूप सामान्यतः अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं के प्रचालन के संबंध में लागू की जाती हैं।

4. जब कभी कोई भी संविदाकारी पक्ष इस बात से आश्वस्त न हो कि उस विमानकंपनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण उसे नामित करने वाले संविदाकारी पक्ष अथवा उसके राष्ट्रिकों में निहित है, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 2 में उल्लिखित प्रचालन प्राधिकार मंजूर करने से मना करने अथवा इस करार के अनुच्छेद 2 में निर्दिष्ट अधिकारों के प्रयोग पर ऐसी शर्तें लगाने का अधिकार होगा जिन्हें वह आवश्यक समझे।

5. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 2 के अंतर्गत उपबंधित प्रचालन प्राधिकार प्राप्त होने पर नामित विमानकंपनी किसी भी समय सहमत सेवाओं का प्रचालन शुरू कर सकती है बशर्ते इस करार के अनुच्छेद 13 के उपबंधों के अनुसार टैरिफ स्थापित हो गए हों तथा अनुच्छेद 14 के अनुरूप समय सारणियां अनुमोदित हो गई हों।

अनुच्छेद-4
प्रचालन प्राधिकार का प्रतिसंहरण और निलंबन

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को निम्नलिखित स्थितियों में दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी द्वारा इस करार के अनुच्छेद 2 में निर्दिष्ट अधिकारों के प्रयोग के लिए प्रचालन प्राधिकार को प्रतिसंहृत अथवा निलंबित करने का अथवा इन अधिकारों के प्रयोग पर ऐसी शर्तें लगाने का अधिकार होगा जो वह आवश्यक समझे।

(क) यदि उक्त विमानकंपनी यह सिद्ध न कर सके कि उसका वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण उसे नामित करने वाले संविदाकारी पक्ष अथवा उसके राष्ट्रिकों में निहित है, अथवा

(ख) यदि उक्त विमानकंपनी इन अधिकारों को मंजूर करने वाले संविदाकारी पक्ष के कानूनों और विनियमों का अनुपालन करने में विफल रहती है अथवा उसने गम्भीरता से उनका अतिलंघन किया हो, अथवा

(ग) यदि उक्त विमानकंपनी उस करार में विहित शर्तों के अनुसार सहमत सेवाओं का प्रचालन करने में विफल रहती है।

2. जब तक इसके कानूनों और विनियमों अथवा इस करार के उपबंधों के और आगे अतिलंघन को रोकने के लिए तत्काल प्रतिसंहरण, निलंबन अथवा इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 1 में दी गई शर्तों का लगाना आवश्यक न हो, ऐसे अधिकार का प्रयोग दूसरे संविदाकारी पक्ष से परामर्श करके ही किया जाएगा।

अनुच्छेद-5
अधिकारों का प्रयोग

1. नामित विमानकंपनियों को संविदाकारी पक्षों के राज्यक्षेत्रों के बीच सहमत सेवाएं प्रचालित करने के लिए निष्पक्ष और समान अवसर प्राप्त होंगे।

2. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी के हितों का इस प्रकार से ध्यान रखेगी कि उन्हीं मार्गों पर अथवा उनके भाग पर प्रचालित दूसरी विमानकंपनी की सहमत सेवाओं पर अनुचित रूप से प्रभाव न पड़े।

3. संविदाकारी पक्षों की नामित विमानकंपनियों द्वारा उपलब्ध कराई गई सहमत सेवाओं का निर्दिष्ट मार्गों पर लोक परिवहन की अपेक्षाओं के साथ नजदीकी संबंध होगा तथा दोनों संविदाकारी पक्षों के राज्क्षेत्रों के बीच उचित भार गुणक पर यात्रियों, सामान और डाक सहित कार्गो के वहन के लिए चालू और उचित रूप से प्रत्याशित अपेक्षाओं के वहन के लिए पर्याप्त क्षमता का प्रावधान करना उनका प्राथमिक उद्देश्य होगा।

सत्यमेव जयते

4• विमानकंपनी को नामित करने वाले राज्य के अलावा अन्य किसी राज्य के राज्यक्षेत्र में विनिर्दिष्ट मार्गों पर आने वाले स्थलों से विमान में लिए गए और उन स्थलों पर उतारे गए, दोनों ही प्रकार के यात्रियों, सामान और डाक सहित कार्गो के वहन का प्रावधान इन सामान्य सिद्धांतों के अनुसार किया जाएगा कि क्षमता का संबंध निम्नलिखित से होगाः-

§क§ विमानकंपनी को नामित करने वाले संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र को और वहां से यातायात अपेक्षाएं,

§ख§ किसी क्षेत्र में आने वाले राज्यों की विमानकंपनियों द्वारा स्थापित अन्य परिवहन सेवाओं पर विचार करने के बाद उस क्षेत्र की यातायात अपेक्षाएं जिसमें होकर सहमत सेवा गुजरती है, और

§ग§ सीधे विमानकंपनी प्रचालन की अपेक्षाएं ।

5• उक्त सामान्य सिद्धांतों के आधार पर प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी द्वारा उपलब्ध कराई जाने वाली क्षमता और प्रचालित की जाने वाली सेवाओं की आवृत्ति तथा इनमें की गई किसी भी वृद्धि के बारे में दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच सहमति की जाएगी।

अनुच्छेद-6
कानूनों और विनियमों का अनुप्रयोग

1• एक संविदाकारी पक्ष के ऐसे कानून और विनियम जो अंतरराष्ट्रीय हवाई दिक्चालन में रत विमानों के उसके राज्यक्षेत्र में प्रवेश और वहां से प्रस्थान अथवा उस राज्यक्षेत्र के ऊपर ऐसे विमानों की उड़ानों को शासित करते हैं, दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी पर लागू होंगे।

2• एक संविदाकारी पक्ष के ऐसे कानून और विनियम जो यात्रियों, कर्मीदल, सामान, कार्गो अथवा डाक के इसके राज्यक्षेत्र में प्रवेश, वहां ठहराव और वहां से प्रस्थान को शासित करते हैं जैसे कि प्रवेश, निकास, उत्प्रवासन और आप्रवासन के साथ-साथ सीमा-शुल्क और सफाई उपायों से संबंधित औपचारिकताएं दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी के विमानों द्वारा वाहित यात्रियों, कर्मीदल, सामान, कार्गो अथवा डाक पर, जब वे उक्त राज्यक्षेत्र में हों, लागू होंगे।

3. कोई भी संविदाकारी पक्ष इस अनुच्छेद में उपबंधित कानूनों और विनियमों के अनुप्रयोग में दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी के संबंध में अपनी स्वयं की विमानकंपनी को कोई वरीयता नहीं देगा।

अनुच्छेद-7
विमानन सुरक्षा

1. अंतरराष्ट्रीय 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 विरूद्ध नागर विमानन सुरक्षा का बचाव करने के बारे में एक दूसरे के प्रति उनका दायित्व इस करार का अभिन्न अंग है। अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों तथा दायित्वों की व्यापकता को सीमित किये बिना, संविदाकारी पक्ष, विशेष रूप से, 14 सितम्बर, 1963 को टोक्यो में हस्ताक्षरित, विमान में किये गये अपराधों एवं कतिपय अन्य कृत्यों से संबंधित अभिसमय, 16 दिसम्बर, 1970 को हेग में हस्ताक्षरित, वायुयान के विधिविरूद्ध अभिग्रहण के दमन संबंधी अभिसमय, 23 सितम्बर, 1971 को मॉट्रियल में हस्ताक्षरित सिविल विमानन सुरक्षा विधिविरूद्ध कार्य दमन अभिसमय,24 फरवरी, 1988 को मॉट्रियल में अंतरराष्ट्रीय सिविल विमानन सेवारत विमानपत्तनों पर हिंसा संबंधी विधिविरूद्ध कार्य दमन हेतु इसके पूरक प्रोटोकॉल के साथ-साथ नागर विमानन सुरक्षा से संबंधित किसी अन्य अभिसमय और प्रोटोकॉल के, जिन्हें दोनों संविदाकारी पक्ष मान रहे हों, के प्रावधानों के अनुरूप कार्रवाई करेंगे।

2. अनुरोध किये जाने पर संविदाकारी पक्ष गैर-कानूनी रूप से सिविल विमानों के विधिविरूद्ध अभिग्रहण संबंधी कृत्यों और ऐसे विमानों, उनके यात्रियों तथा कर्मीदल, हवाई अड्डों और हवाई दिक्चालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरूद्ध गैर-कानूनी अन्य कृत्यों तथा नागर विमानन की सुरक्षा के विरूद्ध किसी अन्य खतरे से बचाव के लिए एक दूसरे को सभी आवश्यक सहायता प्रदान करेंगे।

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

4. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष इस बात से सहमत हैं कि ऐसे विमान प्रचालकों से, दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा अपेक्षित उस संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में प्रवेश करते समय, वहां से प्रस्थान करते समय या उसमें रहते समय ऊपर पैराग्राफ §3§ में उल्लिखित विमानन सुरक्षा उपबंधों का पालन करने की अपेक्षा की जा सकती है। प्रत्येक संविदाकारी पक्ष यह सुनिश्चित करेगा कि उसके राज्यक्षेत्र में विमान की सुरक्षा करने तथा यात्रियों, कर्मीदल, ले जाई जाने वाली वस्तुओं, सामान, कार्गो तथा विमान भंडार विमान में लादने से पहले या उसके दौरान उसकी जांच करने के लिए प्रभावी उपाय किये गये हैं। प्रत्येक संविदाकारी पक्ष किसी विशेष खतरे का मुकाबला करने हेतु उचित विशेष सुरक्षा उपाय करने के लिए दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा किये गये अनुरोध पर सहानुभूतिपूर्वक विचार भी करेगा।

5. जब किसी सिविल विमान के गैर-कानूनी अभिग्रहण का खतरा या इस प्रकार के खतरे की घटना घटती है या किसी ऐसे विमान, उसके यात्रियों और कर्मीदल, हवाई अड्डों या हवाई दिक्चालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरूद्ध कोई गैर-कानूनी कार्य किया जाता है तो संविदाकारी पक्ष, इस प्रकार की घटनाओं अथवा उनके खतरे को तुरन्त समाप्त करने के लिए संचार सुविधाएं प्रदान करके तथा अन्य उपयुक्त उपाय करके एक दूसरे की सहायता करेंगे।

6. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष ऐसे उपाय करेगा, जैसे कि वह व्यवहार्य समझे, और ऐसा यह सुनिश्चित करने के लिए किया जाएगा कि यदि कोई विमान गैर-कानूनी अभिग्रहण अथवा किसी अन्य गैर-कानूनी हस्तक्षेप के कारण उसके राज्यक्षेत्र में उतरा है, भूमि पर रोका जाएगा बशर्ते कि मानव जीवन की रक्षा के लिए इसका वहां से भेजा जाना अनिवार्य न हो। जहां कहीं भी व्यवहार्य होगा, इस प्रकार के उपाय आपसी विचार-विमर्श के आधार पर किए जाएंगे।

अनुच्छेद-8
प्रमाण-पत्रों तथा लाइसेंसों की मान्यता

1. दोनों में से एक संविदाकारी पक्ष द्वारा जारी किए गए अथवा वैध ठहराए गए उड़नयोग्यता प्रमाण-पत्र, सक्षमता प्रमाण-पत्र अथवा लाइसेंस उनकी वैधता अवधि के दौरान दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा वैध माने जाएंगे बशर्ते कि इस संबंध में अभिसमय में निर्धारित न्यूनतम मानक पूरे किए गए हों।

2. तथापि, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को उसके अपने राज्यक्षेत्र में उड़ानों के प्रयोजन के लिए

दूसरे संविदाकारी पक्ष अथवा किसी अन्य राज्य द्वारा इसके अपने राष्ट्रिकों को मंजूर किए गए अथवा वैध ठहराए गए सक्षमता प्रमाण-पत्रों और लाइसेंसों को वैध मानने से इंकार करने का अधिकार होगा।

अनुच्छेद-9
सीमा-शुल्क और अन्य प्रभार

1. किसी भी संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी द्वारा अंतरराष्ट्रीय सेवाओं पर प्रचालित विमानों के साथ-साथ ऐसे विमानों मे रखे गए नियमित उपस्कर, ईंधनों और स्नेहकों की आपूर्ति तथा विमान भण्डार (भोजन, पेय पदार्थ और तम्बाकू सहित) को दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र मे पहुंचने पर सभी सीमा-शुल्क, निरीक्षण शुल्क और अन्य ऐसे ही प्रभारों से छूट होगी बशर्ते कि ऐसे उपस्कर और आपूर्ति पुनर्निर्यात कर दिए जाने तक विमान में बने रहें।

2. सेवा से संबंधित प्रभारों के सिवाय इस प्रकार के सीमा-शुल्क, शुल्कों और प्रभारों से निम्नलिखित को भी छूट होगी :-

(क) किसी भी संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी द्वारा अंतरराष्ट्रीय सेवाओं पर प्रचालित बाहर जाने वाले विमान को आपूरित करने के लिए नियत ईंधन और स्नेहक, तब भी जब ये आपूर्तियां संविदाकारी पक्ष के उस राज्यक्षेत्र में की गई यात्रा में प्रयोग की जानी हों जिसमें ये विमान में ली गई हैं।

(ख) संविदाकारी पक्षों के राज्यक्षेत्र में उक्त संविदाकारी पक्ष के प्राधिकारियों द्वारा निर्धारित सीमाओं में विमान में लिए गए तथा दूसरे संविदाकारी पक्ष की किसी अंतरराष्ट्रीय सेवा में रत बाहर जाने वाले विमान में प्रयोग के लिए प्राप्त किये गए विमान भण्डार।

(ग) दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी द्वारा अंतरराष्ट्रीय सेवाओं पर प्रयुक्त विमान के अनुरक्षण अथवा मरम्मत के लिए किसी भी संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में इस्तेमाल किए गए फालतू पुर्जे ।

3. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी द्वारा अंतरराष्ट्रीय सेवाएं प्रचालित करने वाले विमान पर रखे गए नियमित उपस्कर, ईंधन और स्नेहकों की आपूर्तियां, विमान भण्डार के साथ-

साथ ऐसे विमान पर रखे गए फालतू पुर्जे उस संविदाकारी पक्ष के सीमा-शुल्क प्राधिकारियों की अनुमति के बिना दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में नहीं उतारे जाएंगे। इस मामले में पुनर्निर्यात कर दिए जाने तक अथवा सीमा-शुल्क विनियमों के अनुसार किसी अन्य ढंग से इनका निपटान कर दिए जाने तक इन्हें सीमा-शुल्क विभाग के पर्यवेक्षण में रखा जाएगा।

4. ऊपर वर्णित पैराग्राफों के अनुसार सामान्यतया सीमा-शुल्क अथवा प्रभारों से छूट दिए जा रहे उपस्कर, भण्डार और अन्य सामग्री का दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में रहते समय उस संविदाकारी पक्ष के सीमा-शुल्क प्राधिकारियों से प्राधिकृत हुए बिना निपटान नहीं किया जाएगा।

5. इस अनुच्छेद में उपबंधित छूट उन स्थितियों में भी उपलब्ध होंगी जहां किसी भी संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी ने किसी अन्य विमानकंपनी अथवा कंपनियों के साथ दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में, इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 1 और 2 में निर्दिष्ट मदों को उधार लेने अथवा उनके अंतरण की व्यवस्था की है बशर्ते कि यह अन्य विमानकंपनी अथवा कंपनियां भी ऐसी अन्य संविदाकारी पक्ष से इसी प्रकार की छूट प्राप्त कर रही हों।

अनुच्छेद-10
प्रयोक्ता प्रभार

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष यह सुनिश्चित करने के लिए सर्वोत्तम प्रयास करेगा कि दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी पर उसके सक्षम प्राधिकारियों द्वारा लगाए गए अथवा लगाए जाने के लिए अनुमत प्रयोक्ता प्रभार उचित हैं। वे ठोस आर्थिक सिद्धांतों पर आधारित होंगे।

2. विमानपत्तनों और हवाई दिक्चालन सुविधाओं के प्रयोग तथा एक संविदाकारी पक्ष द्वारा संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी को दी गई सेवाओं के लिए प्राप्त प्रभार अंतरराष्ट्रीय सेवाओं पर प्रचालनरत इसके राष्ट्रीय विमानों द्वारा अदा किए जाने वाले प्रभारों से अधिक नहीं होंगे।

3. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष अपने सक्षम प्रभार वसूलने वाले संगठनों और सेवाओं तथा सुविधाओं का लाभ उठाने वाली नामित विमानकंपनियों के बीच विचार-विमर्श को प्रोत्साहन देगा और जहां व्यवहार्य हो, ऐसा विमानकंपनियों के प्रतिनिधि संगठनों के माध्यम से किया जाएगा। प्रयोक्ता प्रभारों में परिवर्तन करने के किसी भी प्रस्ताव के लिए प्रयोक्ताओं को यथोचित नोटिस दिया जाना चाहिए ताकि कोई भी संशोधन किए जाने से पूर्व वे अपने विचार व्यक्त कर सकें।

अनुच्छेद-11
वाणिज्यिक क्रिया-कलाप

1. एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी को दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में पर्याप्त प्रतिनिधि रखने की अनुमति होगी। इन प्रतिनिधियों में वाणिज्यिक, प्रचालनात्मक और तकनीकी कर्मचारी होंगे जिनमें स्थानांतरित अथवा स्थानीय रूप से नियुक्त कार्मिक हो सकते हैं।

2. वाणिज्यिक क्रियाकलापों के लिए पारस्परिकता का सिद्धांत लागू होगा। प्रत्येक संविदाकारी पक्ष के सक्षम प्राधिकारी यह सुनिश्चित करने के लिए सभी आवश्यक कदम उठाएंगे कि दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी के प्रतिनिधि उचित ढंग से अपने क्रियाकलापों को कर सकें।

3. विशेषकर, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी को अपने राज्यक्षेत्र में सीधे अथवा विमानकंपनी की मर्जी पर उसके एजेंटों के माध्यम से, वायु परिवहन की बिक्री करने का अधिकार प्रदान करेगा। प्रत्येक विमानकंपनी को ऐसे परिवहन को उस राज्यक्षेत्र की मुद्रा में अथवा दूसरे देशों की उन्मुक्त परिवर्तनीय मुद्रा में बेचने का अधिकार होगा तथा कोई भी व्यक्ति ऐसे परिवहन को इन मुद्राओं में खरीदने को स्वतंत्र होगा।

अनुच्छेद-12
राजस्व का परिवर्तन तथा अंतरण

जिस संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में राजस्व उपार्जित हुआ है उसके विदेशी मुद्रा विनियमों के अध्यधीन तथा उनके अनुसार प्रत्येक नामित विमानकंपनी को यात्रियों, सामान, कार्गो और डाक के वहन के नियत अनुपात में स्थानीय रूप से संवितरित धन से अधिक प्राप्त धन को सरकारी विनिमय दर पर परिवर्तित कराके अपने देश भेजने का अधिकार होगा। यदि दोनों संविदाकारी पक्षों के बीच भुगतान का विनियमन किसी विशेष करार से होता है तो यह विशेष करार लागू होगा।

अनुच्छेद-13
टैरिफ

1. इस करार के अंतर्गत आने वाली सेवाओं के लिए किसी संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी द्वारा लागू किए जाने वाले टैरिफ समुचित स्तरों पर निर्धारित किए जाएंगे जिनमें प्रयोक्ताओं के हितों, प्रचालन लागत, सेवा की विशेषताओं, कमीशन की दरों, उचित लाभ, अन्य विमानकंपनियों के टैरिफ तथा बाजार में अन्य वाणिज्यिक पहलुओं सहित सभी संगत कारकों को ध्यान में रखा जाएगा।

2. यदि संभव हो तो इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 1 में उल्लिखित टैरिफ दोनों संविदाकारी पक्षों की नामित विमानकंपनियों द्वारा परस्पर सहमति से तथा उसी मार्ग पर अथवा उसके किसी भाग पर प्रचालन कर रही अन्य विमानकंपनियों के साथ परामर्श करने के बाद निर्धारित की जाएगी। जहां भी संभव होगा, नामित विमानकंपनियां इस मामले में प्रस्ताव बनाने वाले अंतरराष्ट्रीय निकाय द्वारा स्थापित दर निर्धारण प्रक्रिया से ऐसी सहमति बनाएंगी।

3. वैमानिकी प्राधिकारी, अनुचित रूप से विभेदकारी, अत्यधिक ज्यादा अथवा प्रतिबंधात्मक, कृत्रिम रूप से कम अथवा लूट-खसोट वाला प्रतीत होने के कारण आपत्तिजनक टैरिफों पर विशेष ध्यान देंगे।

4. टैरिफों के लागू होने की प्रस्तावित तारीख से कम से कम 14 दिन पूर्व दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों को ये टैरिफ प्रस्तुत किए जाएंगे। वैमानिकी प्राधिकारी उनके अपने राज्यक्षेत्र से शुरू होने वाली दोनों संविदाकारी पक्षों के राज्यक्षेत्रों के बीच इकतरफा अथवा आने-जाने की यात्रा के लिए प्रस्तुत किए गए टैरिफों को मंजूर अथवा नामंजूर कर सकते हैं। नामंजूर करने की स्थिति में वे यथा शीघ्र अथवा प्रस्तुतीकरण प्राप्त होने की तारीख से 14 दिन के अंदर दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को नामंजूरी का नोटिस देंगे।

5. दोनों में से कोई भी वैमानिकी प्राधिकारी दोनों संविदाकारी पक्षों के राज्यक्षेत्रों के बीच और दूसरे पक्ष के राज्यक्षेत्र से शुरू होने वाले वहन के लिए प्रस्तावित टैरिफों को शुरू करने से रोकने अथवा प्रभावी टैरिफों को जारी रखने से रोकने हेतु इकतरफा कार्रवाई नहीं करेगा।

6. उपर्युक्त पैराग्राफ 4 के बावजूद, जहां किसी भी संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों

को ऐसा विश्वास हो कि उनके राज्यक्षेत्र को वहन के लिए टैरिफ ऊपर पैराग्राफ 3 में वर्णित श्रेणियों के अंतर्गत आती है तो वे यथाशीघ्र अथवा उन्हें प्रस्तुतीकरण प्राप्त होने की तारीख से कम से कम 14 दिन के अंदर दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को नामंजूरी का नोटिस देंगे।

7. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी नामंजूर किए गए किसी टैरिफ के संबंध में परामर्श करने का अनुरोध कर सकते हैं। ऐसा परामर्श अनुरोध प्राप्त होने के बाद अधिक से अधिक 30 दिन में कर लिया जाएगा। यदि संविदाकारी पक्षों में सहमति हो जाती है तो प्रत्येक संविदाकारी पक्ष उस सहमति को प्रभावी बनाने में अपनी ओर से सर्वोत्तम प्रयास करेगा। यदि कोई सहमति नहीं हो पाती है तो उस संविदाकारी पक्ष का निर्णय अभिभावी होगा जिसके राज्यक्षेत्र में वहन का उद्गम होता है।

8. संविदाकारी पक्षों के राज्यक्षेत्रों के बीच वहन के लिए वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे संविदाकारी पक्ष को नामित विमानकंपनी को अनुमति देंगे कि वह उन्हीं शहरों के बीच किसी भी संविदाकारी पक्ष अथवा किसी तीसरे राज्य की विमानकंपनी द्वारा वर्तमान में लागू प्राधिकृत टैरिफ के बराबर टैरिफ तय कर लें।

अनुच्छेद-14
समय-सारणी प्रस्तुत करना

नामित विमानकंपनी सहमत सेवाओं के प्रचालन से कम से कम 30 दिन पूर्व परिकल्पित समय-सारणी को अनुमोदन हेतु दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को प्रस्तुत करेगी। इसके आशोधन के लिए भी यही प्रक्रिया लागू होगी।

अनुच्छेद-15
आंकड़े उपलब्ध कराना

1. दोनों संविदाकारी पक्षों की नामित विमानकंपनियां अनुरोध किए जाने पर संबंधित वैमानिकी प्राधिकारियों को आवधिक आंकड़े अथवा सहमत सेवाओं पर वाहित यातायात से संबंधित ऐसी ही अन्य सूचना उपलब्ध कराएंगी।

अनुच्छेद-16
परामर्श

दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष किसी भी समय इस करार के कार्यान्वयन, निर्वचन, अनुप्रयोग अथवा संशोधन के संबंध में परामर्श करने का अनुरोध कर सकता है। ऐसे परामर्श जो वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच हो सकते हैं, दूसरे संविदाकारी पक्ष को लिखित अनुरोध प्राप्त होने की तारीख से साठ (60) दिन के अंदर शुरू होंगे बशर्ते कि संविदाकारी पक्षों में अन्यथा सहमति न हो जाए।

अनुच्छेद-17
आशोधन

1. इस करार के अनुच्छेद 16 के अनुसार परामर्श करने के बाद संविदाकारी पक्ष इस करार का आशोधन कर सकते हैं। ऐसा आशोधन तभी प्रभावी होगा जब संविदाकारी पक्ष एक-दूसरे को अपनी संवैधानिक प्रक्रिया पूरी कर लेने के बारे में अधिसूचित कर चुकेंगे।

2. इस करार के अनुबंध मे आशोधनों पर संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच सीधे सहमति हो सकती है तथा सहमति की तारीख से वे प्रभावी होंगे।

3. यदि वायु परिवहन से संबंधित कोई सामान्य बहुपक्षीय अभिसमय निष्पादित किया जाता है जो दोनों संविदाकारी पक्षों पर बाध्यकारी हो तो इस करार को इस प्रकार आशोधित किया जाएगा कि यह ऐसे अभिसमय के प्रावधानों के अनुरूप हो जाए।

अनुच्छेद-18
विवादों का निपटान

1. सीधी बातचीत अथवा राजनयिक माध्यमों से न निपटाए जा सकने वाले, इस करार के निर्वचन अथवा अनुप्रयोग से संबंधित किसी भी विवाद को दोनों में से किसी भी संविदाकारी पक्ष के अनुरोध पर विवाचन अधिकरण को प्रस्तुत किया जाएगा ।

2. ऐसे मामले में, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष एक-एक विवाचक (आर्बिट्रेटर) नामित करेगा और

ये दोनों विवाचक एक अध्यक्ष नियुक्त करेंगे जो किसी तीसरे राज्य का राष्ट्रिक होगा। यदि दोनों में से एक संविदाकारी पक्ष द्वारा अपना विवाचक नामित कर देने के बाद दो माह के अंदर दूसरे संविदाकारी पक्ष ने अपना विवाचक नामित नहीं किया हो अथवा दूसरे विवाचक के नामन के पश्चात एक माह के अंदर दोनों विवाचक अध्यक्ष की नियुक्ति पर सहमत न हुए हों तो अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन की परिषद के अध्यक्ष से अनुरोध किया जा सकता है कि वह आवश्यक नामनों पर कार्रवाई करें। यदि परिषद का अध्यक्ष किसी भी संविदाकारी पक्ष का राष्ट्रिक हो तो परिषद के उपाध्यक्षों में से किसी एक से जो किसी तीसरे राज्य का राष्ट्रिक हो, आवश्यक नामनों पर कार्रवाई करने का अनुरोध किया जा सकता है।

3. विवाचन अधिकरण अपनी स्वयं की प्रक्रिया निर्धारित करेगा तथा प्रक्रिया की लागत के वितरण के बारे में निर्णय लेगा ।

4. संविदाकारी पक्ष विवाचन अधिकरण के निर्णय का अनुपालन करेंगे ।

अनुच्छेद-19
समाप्त करना

1. कोई भी संविदाकारी पक्ष किसी भी समय इस करार को समाप्त करने के अपने निर्णय का लिखित नोटिस दूसरे संविदाकारी पक्ष को दे सकता है। ऐसे नोटिस की सूचना साथ ही साथ अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को भी भेजी जाएगी।

2. यदि नोटिस इस अवधि की समाप्ति से पूर्व परस्पर सहमति से वापस ले लिया जाए तो यह करार नोटिस प्राप्त होने की तिथि से बारह (12) महीने बाद समाप्त हो जाएगा।

3. दूसरे संविदाकारी पक्ष से नोटिस प्राप्त हो जाने की अभिस्वीकृति न मिल पाने की स्थिति में अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को इसे प्राप्त होने की तारीख से चौदह (14) दिन बाद इसे प्राप्त हुआ मान लिया जाएगा।

अनुच्छेद-20
अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन में पंजीयन

यह करार तथा इसके सभी संशोधन अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन में पंजीकृत कराए

सत्यमेव जयते

जाएंगे।

अनुच्छेद-21
प्रवर्तन में आना

यह करार इस पर हस्ताक्षर होने की तारीख से अनंतिम रूप से लागू हो जाएगा तथा दोनों संविदाकारी पक्षों के बीच विमान सेवाओं से संबंधित 24 जून, 1949 के अनंतिम करार के अनुप्रयोग की प्रयोज्यता समाप्त हो जाएगी। जब दोनों संविदाकारी पक्ष एक-दूसरे को यह अधिसूचित कर देंगे कि अंतरराष्ट्रीय करारों के निष्पादन और प्रवर्तन में आने के संबंध में उन्होंने अपनी संवैधानिक औपचारिकताएं पूरी कर ली हैं, यह करार प्रवर्तन में आ जाएगा।

प्रवर्तन में आ जाने पर यह करार दोनों संविदाकारी पक्षों के बीच हुए विमान सेवाओं से संबंधित 24 जून, 1949 के अनंतिम करार का अधिक्रमण कर देगा।

जिसके साक्ष्य में, अपनी-अपनी सरकारों द्वारा विधिवत्‌रूप से प्राधिकृत होने के कारण अधोहस्ताक्षरियों ने इस करार पर हस्ताक्षर कर दिए हैं।

.......बर्न.......में दिनांक....2-7-2001....को हिन्दी, फ्रांसीसी और अंग्रेजी भाषाओं में प्रत्येक की दो-दो प्रतियों में निष्पादित किया गया जिसके सभी पाठ समान रूप से प्रामाणिक हैं। कोई मतभेद होने पर अंग्रेजी पाठ प्रवृत्त होगा।

कृते भारत गणराज्य सरकार

कृते स्विस संघीय परिषद्

सत्यमेव जयते

अनुबंध

खण्ड-1

भारत सरकार द्वारा नामित विमानकंपनी {कंपनियां} निम्नलिखित मार्गों पर सहमत सेवाएं प्रचालित करने के लिए हकदार होंगीः-

मार्ग-1

उद्गम स्थल	मध्यवर्ती स्थल	गंतव्य स्थल	परे के स्थल
भारत में स्थल	पाकिस्तान,अफगानिस्तान, ओमान, शारजाह, दुबई, आबू-धाबी, कातर, बहरीन, कुवैत, सऊदी अरेबिया, इरान, इराक, जोरदन, सीरिया, लेबनान, अरब रिपब्लिक ऑफ इजीप्ट, इसराएल, साइप्रस ग्रीस, तुर्की, मास्को, बुलगारिया, रोमानिया, हंगरी, इटली, ऑस्ट्रेलिया, फ्रांस	जेनेवा या ज्यूरिख	मैड्रिड, किजेख गणराज्य, स्लोवाक गणराज्य, फ्रांस, बेलजियम, नीदरलैंड, जर्मनी, नार्वे, डेनमार्क, स्वीडन, यूनाइटेड किंगडम, इंगलैंड, कनाडा, यूनाइटेड स्टेट्स ऑफ अमेरिका, दक्षिण या सेन्ट्रल अमेरिका में दो स्थल ।

मार्ग-2

उद्गम स्थल	मध्यवर्ती स्थल	गंतव्य स्थल	परे के स्थल
भारत में स्थल	-	बासले	-

सत्यमेव जयते

खण्ड-2

स्विस संघीय परिषद द्वारा नामित विमानकंपनी ≬कंपनियां≬ निम्नलिखित मार्गों पर सहमत सेवाएं प्रचालित करने की हकदार होंगीः-

मार्ग-1

उद्‌गम स्थल	मध्यवर्ती स्थल	गंतव्य स्थल	परे के स्थल
स्विटजरलैंड में स्थल	ऑस्ट्रिया, इटली, हंगरी, रोमानिया, बुलगारिया, तुर्की यूनान, साइप्रस, मिस्र, अरब गणराज्य, इजराइल, लेबनान, सिरिया, जोर्डन, इराक, ईरान, सऊदी अरब, कुवैत, बहरीन, अफगानिस्तान, पाकिस्तान	मुम्बई या दिल्ली	≬क≬ म्यांमार, थाईलैंड, वियतनाम फिलिपिन्स, चीन में दो स्थल, सियोल, जापान ≬ख≬ म्यांमार अथवा श्रीलंका, इंडोनेशिया, न्यू गुयाआना, थाइलैंड, आस्ट्रेलिया, सिंगापुर, मलेशिया

मार्ग-2

उद्‌गम स्थल	मध्यवर्ती स्थल	गंतव्य स्थल	परे के स्थल
स्विट्जरलैंड में स्थल	-	कलकत्ता	-

खण्ड-3

(क) यदि नामित विमानकंपनी चाहे तो किसी भी निर्दिष्ट मार्ग पर स्थलों को किसी भी अथवा सभी उड़ानों पर छोड़ा जा सकता है।

(ख) यदि उड्डयित मार्ग उचित रूप से सीधा न हो तो किसी भी निर्दिष्ट मार्ग पर स्थलों को आवश्यक रूप से उसी क्रम में सेवित करने की आवश्यकता नहीं है जिस क्रम में उन्हें निर्दिष्ट किया गया है।

(ग) जब मार्ग अनुसूची में दो स्थलों के बीच शब्द "अथवा" का प्रयोग किया गया हो तो इसका अर्थ होगा कि दोनों ही स्थलों को सेवित किया जा सकता है किन्तु एक ही सेवा में नहीं।

(घ) प्रत्येक नामित विमानकंपनी खंड-1 और खंड-2 में उल्लिखित न किये गये स्थलों को इस शर्त पर सेवित कर सकती है कि इन स्थलों और दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र के बीच कोई यातायात अधिकार प्रयोग नहीं किए जाते हैं। ऐसे मामले में संबंधित विमानकंपनी ऐसे प्रचालन शुरू करने से कम से कम 30 दिन पूर्व उचित वैमानिकी प्राधिकारी को सूचित करेगी।

सत्यमेव जयते

ACCORD

ENTRE

LE CONSEIL FEDERAL SUISSE

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DE L'INDE

RELATIF AU TRAFIC AERIEN DE LIGNES

La Confédération Suisse et la République de l'Inde

étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Article premier Définitions

1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe:

   a. l'expression "Convention" signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et inclut toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention, conformément aux articles 90 et 94, pour autant que ces annexes et amendements sont applicables pour les deux Parties Contractantes;

   b. l'expression "autorités aéronautiques" signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile et, en ce qui concerne l'Inde, le Directeur général de l'Aviation civile ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées aux dites autorités;

   c. l'expression "entreprise désignée" signifie une entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes a désignée, conformément à l'article 3 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;

   d. les expressions "territoire", "service aérien", "service aérien international" et "escale non commerciale" ont la signification qui leur est donnée par les articles 2 et 96 de la Convention;

   e. L'expression "tarif" signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour l'émission ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux;

2. L'Annexe du présent Accord fait partie intégrante du celui-ci. Toute référence à l'Accord concerne également l'Annexe, à moins qu'une disposition contraire ne le prévoie expressément.

Article 2 Octroi de droits

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue d'exploiter des services aériens sur les routes spécifiées aux tableaux figurant à l'Annexe. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après "services convenus" et "routes spécifiées".

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante jouira des droits suivants:

   a. le droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;

   b. le droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;

   c. durant l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée:

Article 3 Désignation et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner au plus deux entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus. Cette désignation fera l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

2. Sous réserve des dispositions des chiffres 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accorderont sans délai à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante pourront exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante prouve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités, qui régissent l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation prévue au chiffre 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie Contractante ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à ses ressortissants.

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au chiffre 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra à tout moment exploiter tout service convenu, à condition que des tarifs aient été établis conformément aux dispositions de l'article 13 du présent Accord et que les horaires aient été approuvés conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord.

Article 4 Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer ou de suspendre une autorisation d'exploitation pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, si:

   a. cette entreprise ne peut pas prouver qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci, ou si

   b. cette entreprise n'a pas observé ou a gravement enfreint les lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou si

   c. cette entreprise n'exploite pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.

2. Un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante, à moins que la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au chiffre 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements ou aux conditions du présent Accord.

Article 5 Exercice des droits

1. Les entreprises désignées bénéficieront de possibilités égales et équitables pour exploiter les services convenus entre les territoires des Parties Contractantes.

2. L'entreprise désignée de chaque Partie Contractante prendra en considération les intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, afin de ne pas affecter indûment les services convenus de cette dernière entreprise desservant tout ou partie de la même route.

3. Les services convenus fournis par des entreprises désignées des Parties Contractantes seront en étroite relation avec les besoins de transports publics sur les routes spécifiées et auront pour objectif essentiel d'offrir une capacité de transport avec un facteur de charge raisonnable correspondant à la demande pour le transport de passagers, de bagages, de marchandises et d'envois postaux entre les territoires des Parties Contractantes.

4. La capacité offerte pour le transport de passagers, de bagages, de marchandises et d'envois postaux qui seront embarqués ou débarqués aux points sur les routes spécifiées sur le territoire d'états qui n'ont pas désigné l'entreprise devra être fixée conformément aux principes généraux selon lesquels cette capacité est adaptée:

   a. à la demande de trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise;

   b. à la demande de trafic des régions traversées par les services convenus, compte tenu des autres prestations de transport fournies par des entreprises d'états compris dans cette région, et

   c. aux exigences de l'exploitation d'un service long courrier.

5. Aucune Partie Contractante n'aura le droit de restreindre unilatéralement l'exploitation de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, sauf selon les termes du présent Accord ou à des conditions uniformes telles que les prévoit la Convention.

Article 6 Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliqueront à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, bagages, marchandises ou envois postaux - tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, la douane et les mesures sanitaires - s'appliqueront aux passagers, équipages, bagages, marchandises ou envois postaux transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.

3. Aucune Partie Contractante n'aura le droit d'accorder de préférence à sa propre entreprise par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

Article 7 Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole additionnel pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988 et de toute autre convention ou protocole relatif à la sûreté de l'aviation civile auquel les Parties Contractantes adhéreront.

2. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre

menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties Contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties Contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie Contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au chiffre 3 du présent article et que l'autre Partie Contractante prescrit pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante examine aussi favorablement toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les communications et en prenant toutes les mesures appropriées pour mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Chaque Partie Contractante prend les mesures qu'elle estime exécutables afin de garantir qu'un aéronef capturé illicitement ou qui a fait l'objet d'un autre acte illicite, et qui a atterri sur son territoire, soit retenu au sol jusqu'à ce que son décollage soit indispensable à cause de l'obligation d'ordre supérieur de protéger des vies humaines. De telles mesures seront prises

sur la base de pourparlers mutuels toutes les fois qu'elles sont exécutables

Article 8 Reconnaissance des certificats et des licences

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante durant la période où ils sont en vigueur et à condition qu'ils soient conformes aux normes minimales établies par la Convention.

2. Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie Contractante ou par tout autre Etat.

Article 9 Droits de douane et redevances

1. Les aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs) seront exonérés, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie Contractante, de tous droits de douane, taxes d'inspection ou redevances similaires, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Seront également exonérés de ces mêmes droits, taxes et redevances, à l'exception des redevances perçues en raison de services rendus:

   a. les carburants et lubrifiants destinés au ravitaillement des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée

au-dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils sont été embarqués.

b. les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie Contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante;

c. les pièces de rechange importées sur le territoire d'une Partie Contractante pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international;

3. Les équipements normaux de bord, les provisions, les réserves de carburant et de lubrifiant, ainsi que les pièces de rechange se trouvant à bord des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aient reçu une autre destination conformément aux règlements douaniers.

4. Pendant qu'ils se trouvent sur le territoire de l'autre Partie Contractante, nul ne pourra disposer, sans l'autorisation des autorités douanières de cette Partie Contractante, des équipements, provisions et autres matériels qui sont généralement exonérés des droits de douane et redevances conformément aux chiffres ci-dessus.

5. Les exemptions prévues au présent article seront également applicables lorsque l'entreprise désignée d'une Partie Contractante a conclu des arrangements avec une ou plusieurs entreprises sur la location ou le transfert, dans le territoire de l'autre Partie Contractante, des articles spécifiés aux chiffres 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites entreprises bénéficient pareillement de telles exemptions de cette autre Partie Contractante.

Article 10 Taxes d'utilisation

1. Chaque Partie Contractante s'efforcera de veiller à ce que les taxes d'utilisation qui sont imposées ou qui peuvent être imposées par ses autorités compétentes à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante soient équitables et raisonnables. Ces taxes seront fondées sur des principes de saine économie.

2. Les taxes pour l'utilisation des aéroports, des installations et des services de navigation aérienne offertes par une Partie Contractante à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante ne seront pas supérieures à celles qui doivent être payées par ses aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

3. Chaque Partie Contractante favorisera les consultations entre ses autorités compétentes en matière de redevances et les entreprises utilisant les équipements et services fournis par lesdites autorités et, autant que possible, par le biais des organisations représentant les entreprises. Toute proposition visant à modifier les redevances d'utilisation sera communiquée aux usagers dans un délai raisonnable afin de permettre à ceux-ci de donner leur avis avant que les modifications ne soient mises en vigueur.

Article 11 Activités commerciales

1. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante aura le droit de maintenir des représentations adéquates sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Ces représentations pourront inclure du personnel commercial, opérationnel et technique, pouvant être composé de personnes transférées ou engagées sur place.

2. Pour l'activité commerciale, le principe de la réciprocité est applicable. Les autorités compétentes de chaque Partie Contractante accorderont l'appui nécessaire à un bon fonctionnement des représentations de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

3. En particulier, chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le droit de participer à la vente de titres de transport aérien sur son territoire,

soit directement, soit à la discrétion de l'entreprise, par l'intermédiaire de ses agents. Chaque entreprise aura le droit de vendre de tels titres de transport, et quiconque sera libre de les acheter, en monnaie de ce territoire ou en devises étrangères librement convertibles.

Article 12 Conversion et transfert des recettes

Conformément aux réglementations, et sous réserve de celles-ci, sur le cours des changes de la Partie Contractante sur le territoire de laquelle les recettes ont été réalisées, chaque entreprise désignée aura le droit de convertir et de transférer dans son pays, au taux de change officiel, les excédents de recettes sur les dépenses locales en raison du transport de passagers, de bagages, de marchandises et d'envois postaux. Si le service des paiements entre les Parties Contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci sera applicable.

Article 13 Tarifs

1. Les tarifs à appliquer par l'entreprise désignée de l'une des Parties Contractantes sur les services visés par le présent Accord seront établis à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation, incluant notamment les intérêts des usagers, le coût d'exploitation, les caractéristiques des services, les taux de commission, un bénéfice raisonnable, les tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien, ainsi que toute autre considération de nature commerciale du marché en question.

2. Les tarifs mentionnés au chiffre 1 du présent article seront établis si possible d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties Contractantes et après consultation des autres entreprises qui desservent la même route, en tout ou en partie. Les entreprises désignées appliqueront autant que possible la procédure d'établissement des tarifs de l'organisation internationale qui formule des propositions en la matière.

3. Les autorités aéronautiques accorderont une attention particulière aux tarifs qui pourraient être contestés parce qu'ils paraissent excessivement discriminatoires, indûment élevés ou

restrictifs, artificiellement bas ou encore abusifs.

4. Les tarifs seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes au plus tard 14 jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Les autorités aéronautiques peuvent approuver ou désapprouver les tarifs soumis et applicables au transport aller simple ou aller retour entre les territoires des deux Parties Contractantes, qui commence sur leur propre territoire. En cas de désapprobation, elles notifieront leur décision à l'autorité aéronautique de l'autre Partie Contractante le plus tôt possible ou au plus tard dans les 14 jours dès le dépôt de la demande d'approbation.

5. Aucune des autorités aéronautiques ne prendra de dispositions unilatérales pour empêcher la mise en vigueur des tarifs proposés ou le maintien de tarifs déjà en vigueur applicables au transport entre les territoires des deux Parties Contractantes qui commence sur le territoire de l'autre Partie.

6. Lorsque l'autorité aéronautique de l'une ou de l'autre Partie Contractante, nonobstant les dispositions du chiffre 4 ci-dessus, estime qu'un tarif pour le transport vers son territoire entre dans les catégories décrites au chiffre 3 ci-dessus, elle notifiera sa désapprobation à l'autorité aéronautique de l'autre Partie Contractante le plus tôt possible ou au plus tard dans les 14 jours dès la réception du dépôt du tarif.

7. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante peuvent demander des consultations au sujet de tout tarif qui a fait l'objet d'une désapprobation. Ces consultations auront lieu dans un délai maximal de trente jours après réception de la demande. Si les Parties parviennent à un accord, chaque Partie fera de son mieux pour le mettre en vigueur. Si aucun accord n'est conclu, la décision de la Partie sur le territoire de laquelle le transport commence prévaudra.

8. Pour le transport entre les territoires des Parties Contractantes, les autorités aéronautiques permettront à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante de mettre ses tarifs au niveau de tout tarif qu'une entreprise de l'une ou de l'autre Partie Contractante ou d'un Etat tiers a déjà été autorisé à appliquer pour la même paire de villes.

Article 14 Approbation des horaires

L'entreprise désignée d'une Partie Contractante soumettra ses horaires à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins trente jours avant la mise en exploitation des services convenus. La même réglementation s'appliquera également à tout changement d'horaire ultérieur.

Article 15 Statistiques

Les entreprises désignées des Parties Contractantes communiqueront à l'autorité aéronautique concernée, sur demande, les statistiques périodiques ou d'autres renseignements analogues relatifs au trafic sur les services convenus.

Article 16 Consultations

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, demander des consultations concernant la réalisation, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. De telles consultations, qui pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques, devront commencer dans un délai de soixante jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie Contractante aura reçu la demande écrite, à moins que les Parties Contractantes n'en soient convenues autrement.

Article 17 Modifications

1. Le présent Accord peut être modifié par les Parties Contractantes, après consultation en conformité avec l'article 16 du présent Accord. Une telle modification entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront notifié l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles.

2. Des modifications de l'Annexe du présent Accord pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes et entreront en vigueur à la date à laquelle elles ont été arrêtées.

3. Dans le cas de la conclusion d'une convention générale multilatérale relative au transport aérien, à laquelle chacune des Parties Contractantes deviendrait liée, le présent Accord serait amendé afin d'être rendu conforme aux dispositions de cette convention.

Article 18 Règlement des différends

1. Tout différend survenant à propos du présent Accord, qui ne pourrait être réglé par la voie de négociations directes ou par la voie diplomatique, sera soumis, à la requête de l'une des Parties Contractantes, à un tribunal arbitral.

2. Dans un tel cas, chaque Partie Contractante désignera un arbitre et les deux arbitres désigneront un président qui sera ressortissant d'un Etat tiers. Si, dans un délai de deux mois après que l'une des Parties Contractantes a désigné son arbitre, l'autre Partie Contractante ne désigne pas le sien, ou si, au cours du mois suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres ne se mettent pas d'accord sur le choix du président, il sera demandé au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires. Au cas où le président du Conseil serait ressortissant de l'une des Parties Contractantes, l'un des vice-présidents du Conseil qui est ressortissant d'un état tiers peut être sollicité pour procéder aux nominations nécessaires.

3. Le tribunal arbitral déterminera sa propre procédure et décidera de la répartition des frais résultant de celle-ci.

4. Les Parties Contractantes se conformeront à toute décision rendue en vertu du présent article.

Article 19 Dénonciation

1. Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante sa décision de mettre un terme au présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. L'accord prendra fin douze mois après la réception de la notification, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.

3. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en aura reçu communication.

Article 20 Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord et tout amendement ultérieur seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21 Entrée en vigueur

Le présent Accord sera appliqué provisoirement dès le jour de sa signature et il remplace l'application de l'accord provisoire du 24 juin 1949 relatif aux services aériens entre les deux Parties Contractantes. Il entrera en vigueur lorsque les Parties Contractantes se seront notifié l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles qui permettent la conclusion et l'entrée en vigueur des accords internationaux.

A son entrée en vigueur, le présent accord remplacera l'accord provisoire du 24 juin 1949 relatif aux services aériens entre les deux Parties Contractantes.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisées à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Berne, le 02.05.2001 en double exemplaire, en langues hindi, française et anglaise, les trois textes font également foi. En cas de divergence de réalisation, d'interprétation ou d'application, le texte anglais prévaut.

Pour le Conseil fédéral suisse:

Pour le Gouvernement de la République de l'Inde :

ANNEXE

Section I

La ou les entreprise désignées par l'Inde sont autorisées à exploiter les services convenus sur les routes suivantes:

Route 1

Points d'origine	Points intermédiaires	Points de destination	Points au delà
Points en Inde	Pakistan, Afghanistan Oman, Sharjah Dubai, Abu Dhabi Qatar, Bahrain, Koweït, Arabie saoudite Iran, Irak, Jordanie, Syrie Liban, Egypte Israël, Chypre, Grèce, Turquie, Moscou, Bulgarie, Roumanie, Hongrie, Italie, Autriche France.	Genève ou Zurich	Madrid, République tchèque République slovaque, France, Belgique, Pays-Bas, Allemagne Norvège, Danemark Suède, Grande-Bretagne Irlande, Canada, Etats-Unis d'Amérique, deux points en Amérique du Sud ou Centrale

Route 2

Points d'origine	Points intermédiaires	Points de destination	Points au-delà
Points en Inde	---	Bâle	---

Section II

La ou les entreprise désignées par la Suisse sont autorisées à exploiter les services convenus sur les routes suivantes

Route 1

Points d'origine	Points intermédiares	Points de destination	Points au delà
Points en Suisse	Autriche, Italie Hongrie, Roumanie Bulgarie, Turquie Grèce, Chypre, Egypte, Israël Liban, Syrie , Jordanie, Irak, Iran, Arabie saoudite, Koweït, Bahrain, Afghanistan, Pakistan.	Bombay ou Delhi	(a) Myanmar, Thaïlande, Vietnam, Hong Kong, Philippines, deux points en Chine, Séoul, Japon; (b) Myanmar ou Sri Lanka, Indonésie, Nouvelle Guinée, Thaïlande, Australie, Singapore, Malaysie.

Route 2

Points d'origine	Points intermediaires	Points de destination	Points au delà
Points en Suisse	-	Calcutta	-

Section III

(a) Des points sur chacune des routes spécifiées peuvent, à la convenance des entreprises désignées, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.

(b) Des points sur chacune des routes spécifiées ne doivent pas nécessairement être desservis dans l'ordre convenu, pour autant que les routes utilisées restent raisonnablement directes..

(c) Lorsqu'il est utilisé entre deux points sur les tableaux de route, le terme "OU" signifie que les deux points peuvent être desservis, mais pas au cours du même vol.

(d) Chaque entreprise désignée peut desservir des points non mentionnés aux sections I et II à condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points et le territoire de l'autre Partie Contractante. Dans un tel cas, l'entreprise en question informe les autorités aéronautiques concernées trente jours avant le début de ces opérations.

AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDIA

AND

THE SWISS FEDERAL COUNCIL

RELATING TO AIR SERVICES

Considering that the Republic of India and the Swiss Confederation

are Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,

desiring to develop international co-operation in the field of air transport, and

further desiring to establish the necessary basis for the operation of scheduled air services,

the Government of the Republic of India and the Swiss Federal Council, hereinafter referred to as the "Contracting Parties",

have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

(a) 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 are applicable for both Contracting Parties'

(b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of India, the Director General of Civil Aviation and, in the case of Switzerland, the Federal Office for Civil Aviation or, in both cases, any person or

body, authorized to exercise the functions presently assigned to the said authorities;

(c) The term "designated airline" means an airline which one Contracting Party has designated, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of the agreed air services;

(d) The terms "territory", "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;

(e) The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, including commission charges and other additional remuneration for agency or sale of transportation documents but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

2. The Annex forms an integral part of the present Agreement. All references to the Agreement shall include the Annex unless explicitly agreed otherwise.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of operating air services on the routes specified in the schedules of the Annex. Such services and routes are hereafter called "agreed services" and "specified routes" respectively.

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

(a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(b) the right to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;

(c) while operating an agreed service on a specified route:

- the right to embark and disembark in the territory of the other Contracting Party at the points specified in the Annex of the present Agreement passengers, baggage, cargo and mail destined for or coming from points in the territory of the Contracting Party designating the airline;

- the right to embark and disembark in the territory of third countries at the points specified in the Annex of the present Agreement passengers, baggage, cargo and mail destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party, specified in the Annex of the present Agreement.

3. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of embarking, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail destined for another point in the territory of that Contracting Party.

Article 3

Designation and Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate up to two airlines for the purpose of operating the agreed services. Such designation shall be effected by virtue of a written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

2. The aeronautical authorities which have received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant without delay to the designated airline of the other Contracting Party the necessary operating authorization.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the said 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 of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, whenever the said Contracting Party is not satisfied that the substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. Having received the operating authorization, provided for under paragraph 2 of this Article, the designated airline may at any time commence to operate the agreed services, provided that tariffs have been established in accordance with the provisions of Article 13 and timetables have been approved in conformity with Article 14 of the present Agreement.

Article 4

Revocation and Suspension of Operating Authorization

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

(a) the said airline cannot prove that its substantial ownership and effective control are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, or

(b) the said airline fails to comply with or has seriously infringed the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or

(c) the said airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Such a right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions provided for under paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of its laws and regulations or the provisions of the present Agreement.

Article 5

Exercise of Rights

1. The designated airlines shall enjoy fair and equal opportunities to operate the agreed services between the territories of the Contracting Parties.

2. The designated airline of each Contracting Party shall take into consideration the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the agreed services of the latter airline operated over 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 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, baggage and cargo including mail between the territories of the two Contracting Parties.

4. Provision for the carriage of passengers, baggage 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.

5. Based on the above general principles, the capacity to be provided and frequency of services to be operated by the designated airline of each Contracting Party, and any increases therein, shall be agreed between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

Article 6

Application of Laws and Regulations

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

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own airline with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

Article 7

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 the present Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September, 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February, 1988 as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.

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 to the extent that such security provisions are applicable to the 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 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

6. Each Contracting Party shall take measures as it may find practicable, to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

Article 8

Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one of the Contracting Parties shall, during the period of their validity, be recognized as valid by the other Contracting Party, provided the minimum standards laid down in the Convention in this regard are met.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize as valid, for the purpose of flights over its own territory, certificates of competency and licences granted to or rendered valid for its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.

Article 9

Customs Duties and Other Charges

1. Aircraft operated on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages, and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft upto such time as they are re-exported.

2. The following shall also be exempt from the same duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed:

(a) fuel and lubricants destined to supply outbound aircraft operated on international services by the designated airline of either Contracting Party, 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;

(b) aircraft stores taken on board in the territory of the Contracting Parties within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international service of the other Contracting Party; and

(c) spare parts introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline of the other Contracting Party.

3. The regular equipment on board, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores as well as spare parts on board such aircraft operating international services by the designated airline of each Contracting Party, shall not be discharged in the territory of the other Contracting Party without permission of the customs authorities of that Contracting Party. In this case, they will be kept under customs supervision until such time as they are re-exported, or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. The equipment, stores and other materials generally being exempted from customs duties or charges, in accordance with above mentioned paragraphs, while in the territory of the other Contracting Party, shall not be disposed off without authorisation of the customs authorities of that Contracting Party.

5. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article provided such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from such other Contracting Party.

Article 10

User Charges

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that user charges imposed or permitted to be imposed by its competent authorities on the designated airline of the other Contracting Party are just and reasonable. They shall be based on sound economic principles.

2. Charges for the use of airport and air navigation facilities and services offered by one Contracting Party to the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those which have to be paid by its national aircraft operating on scheduled international services.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging organisations and the designated airlines using the services and facilities and,

where practicable, through the airlines' representative organizations. Reasonable notice should be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

Article 11

Commercial Activities

1. The designated airline of one Contracting Party shall be permitted to maintain adequate representations in the territory of the other Contracting Party. These representations may include commercial, operational and technical staff, which may consist of transferred or locally engaged personnel.

2. For the commercial activities the principle of reciprocity shall apply. The competent authorities of each Contracting Party will take all necessary steps to ensure that the representations of the airline designated by the other Contracting Party may exercise their activities in an orderly manner.

3. In particular, each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries.

Article 12

Conversion and Transfer of Revenues

Subject to, and in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued, each designated airline shall have the right to convert and remit to its country, at the official rate of exchange, receipts in excess of sums locally disbursed in due proportion to the carriage of passengers, baggage, cargo and mail. If payments between the Contracting Parties are regulated by a special agreement, this special agreement shall apply.

Article 13

Tariffs

1. The tariffs to be applied by the designated airline of a Contracting Party for services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due

regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service, commission rates, reasonable profit, tariffs of other airlines, and other commercial considerations in the market-place.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be established by mutual agreement by the designated airlines of both Contracting Parties and after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the same route. The designated airlines shall, wherever possible, reach such agreement through the rate-fixing procedure established by the international body which formulates proposals in this matter.

3. The aeronautical authorities shall give particular attention to tariffs which may be objectionable because they appear unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive, artificially low or predatory.

4. The tariffs shall be filed with the aeronautical authorities of the two Contracting Parties at least 14 days before the proposed date of their introduction. The aeronautical authorities may approve or disapprove tariffs filed for one-wy or round-trip carriage between the territories of the two Contracting Parties which commences in their own territory. In case of disapproval they shall give notice of disapproval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as soon as possible or within 14 days of the filing being received.

5. Neither of the aeronautical authorities shall take unilateral action to prevent the inauguration of proposed tariffs or the continuation of effective tariffs for carriage between the territories of the two Contracting Parties commencing in the territory of the other Party.

6. Notwithstanding paragraph 4 above, where the aeronautical authorities of either Contracting Party believe that a tariff for the carriage to its territory falls within the categories described in paragraph 3 above, they shall give notice of disapproval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as soon as possible or at least within 14 days of the date of filing being received by them.

7. The aeronautical authorities of each Contracting Party may request consultations regarding any tariff which was subject of disapproval. Such consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request. If the Contracting Parties reach agreement, each Party shall

use its best efforts to put that agreement into effect. If no agreement is reached, the decision of the Contracting Party in whose territory the carriage originates shall prevail.

8. For carriage between the territories of the Contracting Parties, the aeronautical authorities shall permit the designated airline of the other Contracting Party to match any tariff on the same city pair currently authorized for application by an airline of either Contracting Party or of a third State.

Article 14

Time-table Submission

No later than thirty days prior to the operation of the agreed services the designated airline shall submit the envisaged time-table for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. The same procedure shall apply to any modification thereof.

Article 15

Provision of Statistics

The designated airlines of either Contracting Party shall provide, upon request, the respective aeronautical authorities with periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried on the agreed services.

Article 16

Consultations

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of the present Agreement. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities, shall begin within a period of sixty days from the date the other Contracting Party receives the written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 17

Modifications

1. The present Agreement may be modified by the Contracting Parties after consultations in accordance with Article 16 of the present Agreement. Such modification

shall enter into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfilment of their constitutional procedure.

2. Modifications to the Annex of the present Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall enter into force on the date they have been agreed upon.

3. In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, the present Agreement shall be modified so as to conform with the provisions of such convention.

Article 18

Settlement of Disputes

1. Any dispute relating to the interpretation or application of the present Agreement, which cannot be settled by direct negotiations or through diplomatic channels, shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal.

2. In such a case, each Contracting Party shall nominate an arbitrator and the two arbitrators shall appoint a president, who shall be a national of a third State. If within two months after one of the Contracting Parties has nominated its arbitrator, the other Contracting Party has not nominated its own, or, if within the month following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested to proceed with the necessary nominations. In the event that the President of the Council is a national of either Contrcting Party, one of the Vice Presidents of the Council who is a national of a third State may be requested to proceed with the necessary nominations.

3. The arbitral tribunal shall determine its own procedure and decide on the distribution of the cost of the procedure.

4. The Contracting Parties shall comply with the decision of the arbitral tribunal.

Article 19

Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to

terminate the present Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. The Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice, unless the notice is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period.

3. In default of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after the date on which the International Civil Aviation Organization will have received communication thereof.

Article 20

Registration with International Civil Aviation Organization

The present Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 21

Entry into Force

The present Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature and suspend the application of the Provisional Agreement between the two Contracting Parties relating to Air Services, dated 24th June, 1949. It shall enter into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfilment of their constitutional formalities with regard to the conclusion and the entering into force of international agreements.

Upon entry into force, the present Agreement shall supersede the Provisional Agreement between the two Contracting Parties relating to Air Services, dated 24th June, 1949.

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

Done at Bern this 2nd day of May 2001 in two originals each in the Hindi, French and English Languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence the English text shall prevail.

For the Government of the Republic of India

For the Swiss Federal Council

ANNEX

SECTION - I

The airline(s) designated by the Government of India shall be entitled to operate the agreed services on the following routes:

Route 1

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in India	Pakistan, Afghanistan, Oman, Sharjah, Dubai, Abu Dhabi, Qatar, Baharain Kuwait, Saudi Arabia, Iran, Iraq, Jordan, Syria, Lebanon, Arab Republic of Egypt, Israel, Cyprus, Greece, Turkey, Moscow, Bulgaria, Romania, Hungary, Italy, Austria, France.	Geneva or Zurich	Madrid, Czech Republic, Slovak Republic, France, Belgium, Netherlands, Germany, Norway, Denmark, Sweden, United Kingdom, Ireland, Canada, United States of America two points in South or Central America.

Route 2

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in India	-	Basle	-

Section II

The airline(s) designated by the Swiss Federal Council shall be entitled to operate the agreed services on the following routes:

Route 1

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in Switzer-land	Austria, Italy, Hungary, Romania, Bulgaria, Turkey, Greece, Cyprus, Arab Republic of Egypt, Israel, Lebanon, Syria, Jordan, Iraq, Iran, Saudi Arabia, Kuwait, Bahrain, Afghanistan, Pakistan.	Bombay or Delhi.	(a) Myanmar, Thailand Vietnam, Hongkong, Phillipines, two points in China, Seoul, Japan; (b) Myanmar or Sri Lanka, Indonesia, New Guinea, Thailand, Australia, Singapore, Malaysia.

Route 2

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in Switzerland	-	Calcutta	-

Section III

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

(b) Points on any of the specified routes need not necessarily be served in the order in which they have been specified, provided that the route flown does not cease to be reasonably direct.

(c) The word "OR" when used between two points in the Route Schedules shall mean that both points may be served, but not on the same service.

(d) Each designated airline may serve points not mentioned in Section I and Section II on condition that no traffic rights are exercised between these points and the territory of the other Contracting Party. In such a case the airline concerned will notify the apporpriate aeronautical uthority at least thirty days before commencing such operations.