

भारत सरकार तथा सीरियाई अरब गणराज्य की  
सरकार के बीच विमान सेवाओं के संबंध में करार

भारत सरकार तथा सीरियाई अरब गणराज्य की सरकार, जिन्हें इससे आगे "सविदाकारी पक्ष" कहा गया है,

जो 7 दिसम्बर 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किए गए अन्तरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय {जिसे इससे आगे "अभिसमय" कहा गया है} की हस्ताक्षरकर्ता हैं,

अपने अपने भू-भागों के बीच और उनसे परे विमान सेवाएं परिवारित करने के प्रयोजन के लिए एक करार करने की इच्छा से,

नीचे लिखी बातों पर सहमत हुई हैं :

अनुच्छेद 1

परिभाषाएं

जब तक प्रसंग से कोई अन्य अर्थ अभीष्ट न हो, प्रस्तुत करार के प्रयोजन के लिए :

- ॥क॥ "वैमानिक प्राधिकारी" शब्दों का आशय भारत के संबंध में नागर विमानन का महानिदेशक तथा सीरियाई अरब गणराज्य के संबंध में परिवहन मंत्रालय का नागर विमानन महानिदेशालय, और दोनों के संबंध में कोई भी ऐसा व्यक्ति या निकाय भी होगा जिसे उन कार्यों को करने के लिए प्राधिकृत किया गया हो जिन्हें इस समय उक्त महानिदेशक या उक्त महानिदेशालय द्वारा किया जाता है ;
- ॥ख॥ "नामित विमान कम्पनी" पद से आशय एक ऐसी विमान कम्पनी से है जिसे एक सविदाकारी पक्ष के वैमानिक प्राधिकारियों ने प्रस्तुत करार के अनुच्छेद 3 के अनुसार दूसरे सविदाकारी पक्ष के वैमानिक प्राधिकारियों को लिखित सूचना देकर नामित किया है।
- ॥ग॥ "भू-भाग", "विमान सेवाएं", "अन्तरराष्ट्रीय विमान सेवा", तथा "यातायात से भिन्न प्रयोजनों के लिए रकना" पदों से आशय वही है जो अभिसमय के अनुच्छेद 2 और 96 में उनके लिए निश्चित किया गया है।

④

अनुच्छेद 2

नामित विमान कम्पनियों के अधिकार तथा विशेषाधिकार

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष दूसरे पक्ष को प्रस्तुत करार के अनुबंध में निर्दिष्ट मार्गों पर विमान सेवाएं § जिन्हें आगे "सम्मत सेवाएं" और "निर्दिष्ट मार्ग" कहा गया है § स्थापित करने के लिए इस करार में निर्दिष्ट अधिकार देता है। अनुच्छेद 3 के उपबंधों का अनुपालन हो जाने के बाद किसी भी समय सम्मत सेवाओं का उद्घाटन किया जा सकता है।

2. प्रस्तुत करार के उपबंधों के अधीन रहते हुए प्रत्येक सविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कम्पनी को निम्नलिखित अधिकार प्राप्त होंगे :

§क§ बगैर उतरे हुए, दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग से हो कर उड़ान करना ;

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

§ग§ निर्दिष्ट मार्ग पर सम्मत सेवा का परिवालन करते समय दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में उन स्थानों पर जो प्रस्तुत करार के अनुबंध में उस मार्ग के लिए निर्दिष्ट कर दिये गये हों यात्रियों, माल और डाक के ऐसे अन्तरराष्ट्रीय यातायात को उतारने या बढ़ाने के प्रयोजन से रकना जिसका उद्गम अथवा गन्तव्य स्थान पहले सविदाकारी पक्ष का अथवा किसी इतर देश का भू-भाग हो।

3. इस अनुच्छेद के पैरा 2 के किसी अंश का अर्थ किसी एक सविदाकारी पक्ष को विमान कम्पनी को यह अधिकार दिया जाना नहीं समझा जायेगा कि वह दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में यात्रियों, माल या डाक के ऐसे यातायात को भी बढ़ा सकेगा जिसका गन्तव्य दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में ही कोई अन्य स्थान हो।

4. एक सविदाकारी पक्ष के ये नियम, विनियम और अनुदेश जो अन्तरराष्ट्रीय विमान-वाहन में रत वायुयानों अथवा विमान सेवाओं के उसके भू-भाग में प्रवेश करने, अथवा वहां से प्रस्थान करने पर, अथवा उसके भू-भाग में होने के दौरान उन वायुयानों अथवा विमान सेवाओं के परिवालन पर लागू होते हैं, दूसरे सविदाकारी पक्ष को नामित विमान कम्पनी के वायुयानों और सम्मत विमान सेवाओं पर भी लागू होंगे।

32

अनुच्छेद 3

विमान कम्पनी का नामन

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को यह अधिकार होगा कि वह इस क़रार के अनुबंध के अनुसार सम्मत सेवाओं के परिवालन के प्रयोजन के लिए दूसरे सविदाकारी पक्ष को लिखित रूप से एक विमान कम्पनी नामित करे।
2. ऐसे नामन की सूचना मिलने पर दूसरा सविदाकारी पक्ष अपने वैमानिक प्राधिकारियों के द्वारा इस अनुच्छेद के पैरा 3 और 4 के उपबंधों के अधीन रहते हुए नामित विमान कम्पनी को अविलम्ब उपयुक्त परिवालन अधिकार दे देगा।
3. एक सविदाकारी पक्ष के वैमानिक प्राधिकारी दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कम्पनी से इस बात का आश्वासन मांग सकते हैं कि वह उनके द्वारा अन्तरराष्ट्रीय वाणिज्यिक विमान सेवाओं के परिवालन पर सामान्य रूप से लागू किये जाने वाले कानूनों और विनियमों के अधीन विहित शर्तों का पालन करने के लिए सक्षम है।
4. यदि कोई सविदाकारी पक्ष इस बात से संतुष्ट न हो कि नामित विमान कम्पनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण काफी हद तक दूसरे सविदाकारी पक्ष अथवा उसके राष्ट्रों में निहित है तो उसको यह अधिकार होगा कि वह ऐसी विमान कम्पनी के नामन को स्वीकार करने से इन्कार कर दे या प्रस्तुत क़रार के अनुच्छेद 2 के पैरा 2 में निर्दिष्ट उन अधिकारों की मंजूरी को रोक या प्रतिसंहृत कर दे अथवा उन अधिकारों के प्रयोग के संबंध में विमान कम्पनी पर ऐसी शर्तें लगाए जिन्हें वह आवश्यक समझे। इस पैरा के प्रयोजन के लिए, "वास्तविक स्वामित्व तथा प्रभावी नियंत्रण" शब्दों का आशय यह होगा कि किसी भी मामले में जहां नामित विमान कम्पनी इस क़रार के अंतर्गत अपनी सेवाओं का परिवालन किसी अन्य देश की विमान कम्पनी अथवा किसी अन्य देश की सरकार अथवा उसके राष्ट्रों के साथ कोई क़रार कर के करती है तो विमान कम्पनी को नामित करने वाले सविदाकारी पक्ष को तब तक उस नामित विमान कम्पनी का वास्तविक स्वामित्व तथा प्रभावी नियंत्रण प्राप्त हुआ नहीं समझा जाएगा जब तक कि उस सविदाकारी पक्ष अथवा उसके राष्ट्रों के पास, नामित विमान कम्पनी की अधिकांश परिसम्पत्तियों के स्वामित्व के अतिरिक्त, निम्नलिखित न हो :-

3

- i. नामित विमान कम्पनी के प्रबंध में प्रभावी नियंत्रण, और
- ii. विमान सेवाओं के परिचालन में प्रयुक्त होने वाले अधिकांश विमानों और उपकरणों का स्वामित्व तथा प्रभावी नियंत्रण।

5. इस प्रकार नामित और प्राधिकृत की गई विमान कम्पनी सम्मत सेवाओं का परिचालन किसी भी समय आरम्भ कर सकती है बशर्ते कि अनुच्छेद 10 और 12 के उपबंधों का पालन किया जा चुका हो।

#### अनुच्छेद 4

#### अधिकारों को प्रतिसंहृत अथवा निलम्बित करना

प्रत्येक सविदाकारी पक्ष अपने पास यह अधिकार प्रारक्षित रखता है कि यदि दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कम्पनी ने पहले सविदाकारी पक्ष के कानूनों और विनियमों का पालन न किया हो अथवा पहले सविदाकारी पक्ष की समझ में उन शर्तों को पूरा नहीं किया गया हो जिनके अधीन प्रस्तुत करार के अनुसार अधिकार दिए गए हैं तो वह परिचालन अधिकार को प्रतिसंहृत कर सकेगा या उस पर ऐसी उचित शर्तें लगा सकेगा जिन्हें वह आवश्यक समझे। यदि अनुच्छेद 3 के पैरा 4 में निहित वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण से संबंधित उपबंधों का पालन न किया गया हो तब भी ऐसा ही किया जायेगा। जब तक कि नियमों, विनियमों अथवा प्रस्तुत करार के उपबंधों के इससे और आगे अतिरिक्त को रोकने की दृष्टि से शर्तों का तुरन्तमिलम्बन या लगाया जाना आवश्यक न समझा जाए तब तक इस प्रकार की कार्यवाही प्रस्तुत करार के अनुच्छेद 15 के अनुसार सविदाकारी पक्षों के बीच परस्पर सलाह मशविरा करके ही की जाएगी।

#### अनुच्छेद 5

#### विमानक्षेत्रों तथा अन्य विमानन सुविधाओं के प्रभार

कोई भी सविदाकारी पक्ष अपने भू-भाग में दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कम्पनी के विमान द्वारा हवाई अड्डों तथा दूसरी विमानन सुविधाओं के उपयोग के लिए उन प्रभारों से अधिक प्रभार न लेगा जो उसी प्रकार की अन्तरराष्ट्रीय विमान सेवाओं में लगी उसकी अपनी राष्ट्रीय विमान कम्पनी के विमान द्वारा चुकाए जाते हैं।

3

अनुच्छेद 6

सीमा-शुल्क आदि से छूट

एक सौवेदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी के विमान में चढ़ाए गए या ले जाए गए तथा उस विमान द्वारा अथवा में ही प्रयोग के लिए अभिष्ट और दूसरे सौवेदाकारी पक्ष के भू-भाग में उड़ान भरने के अंतिम विमानक्षेत्र से प्रस्थान करने पर उसमें ही पड़े हुए ईंधन, स्नेहक तेलों, फालतू पुर्जों, नियामित उपस्कर तथा विमान में संग्रहित सामग्री को दूसरे सौवेदाकारी पक्ष द्वारा सीमा-शुल्क, निरीक्षण फीस अथवा इसी प्रकार के अन्य प्रभारों के संबंध में प्रदान किया जाने वाला व्यवहार उस द्वारा अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं का परिचालन करने वाली उसकी अपनी राष्ट्रीय विमान कम्पनी अथवा सबसे घनिष्ठ देश की विमान कम्पनी को प्रदान किए जाने वाले व्यवहार से कम अनुकूल नहीं होगा ।

परन्तु कोई भी सौवेदाकारी पक्ष दूसरे सौवेदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी को सीमा-शुल्क, निरीक्षण फीस अथवा उसी प्रकार के अन्य प्रभारों से छूट अथवा मुआफी प्रदान करने के लिए बाधित नहीं होगा, यदि दूसरा सौवेदाकारी पक्ष भी पहले सौवेदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी को इन प्रभारों से छूट अथवा मुआफी प्रदान नहीं करता ।

अनुच्छेद 7

उचित और समान अधिकार

प्रत्येक सौवेदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी को दोनों पक्षों के भू-भागों के बीच और उससे परे अन्तरराष्ट्रीय यातायात के परिचालन के लिए सब प्रकार के उचित और समान अधिकार प्राप्त होंगे ।

अनुच्छेद 8

विमान कम्पनियों के हित

दोनों में से किसी भी सौवेदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी की सम्मत विमान सेवाओं के परिचालन में दूसरे पक्ष की नामित विमान कम्पनी के हितों को ध्यान में रखा जाएगा ताकि दूसरा पक्ष उसी मार्ग के समस्त अथवा

92

आंशिक भाग पर जो सेवार् सुलभ कराता है उन पर कोई अनुचित प्रभाव न पड़े ।

अनुच्छेद 9

वहन क्षमता तथा विमान सेवाओं की संख्या

1. वहन क्षमता, विमान सेवाओं की संख्या और विमान सेवा का स्वरूप, अर्थात् वह दूसरे संचिदाकारी पक्ष के भू-भाग से गुजरने वाली है अथवा वहां समाप्त होने वाली है इत्यादि बातों का निश्चय नामित विमान कम्पनियों द्वारा अनुच्छेद 7 तथा 8 में निर्दिष्ट सिद्धांतों और इस अनुच्छेद के उपबंधों के अनुसार किया जाएगा। इस प्रकार के निश्चय पर दोनों संचिदाकारी पक्षों के वैमानिक प्राधिकारियों का अनुमोदन आवश्यक होगा ।
2. यदि किसी संचिदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कम्पनी अपनी वहन-क्षमता या विमान सेवाओं की संख्या में वृद्धि करना चाहे तो उसका निश्चय पहले नामित विमान कम्पनियां आपस में कर लेंगी और इस पर वैमानिक प्राधिकारियों का अनुमोदन आवश्यक होगा। वैमानिक प्राधिकारी इसका अनुमोदन दोनों संचिदाकारी पक्षों के भू-भागों के बीच के यातायात तथा सम्मिलित रूप से सम्मत और निश्चित किये जाने वाले किसी अन्य यातायात की अनुमानित आवश्यकताओं के आधार पर करेंगे । जब तक इस प्रकार का समझौता या करार न हो जाए तब तक पहले से ही लागू वहन-क्षमता और विमान सेवाओं की संख्या के अधिकार प्रभावी रहेंगे ।
3. यदि किसी ऐसे विषय पर संचिदाकारी पक्षों की नामित विमान कम्पनियां सहमत न हो पाएं जिस पर इस अनुच्छेद के उपबंधों के अंतर्गत उनकी सहमति आवश्यक हो, तो संचिदाकारी पक्षों के वैमानिक प्राधिकारी उस विषय में सहमत होने का प्रयास करेंगे ।
4. वहन-क्षमता, विमान सेवाओं की संख्या और विमान सेवा का स्वरूप अर्थात् वह दूसरे संचिदाकारी पक्ष के भू-भाग से गुजरने वाली है अथवा वहां समाप्त होने वाली है इत्यादि जिन बातों पर परस्पर निश्चय इस अनुच्छेद के उपबंधों के अनुसार किया जाएगा उनका निर्देश संचिदाकारी पक्षों के वैमानिक प्राधिकारियों के बीच होने वाले पत्र-विनिमय में किया जाएगा ।

3/

अनुच्छेद 10

उड़ान अनुसूचियों आदि की अधिसूचना

प्रत्येक सविदाकारी पक्ष अपनी नामित विमान कम्पनी से दूसरे सविदाकारी पक्ष के वैमानिक प्राधिकारियों को विमान सेवा के प्रकार, उपयोग किये जाने वाले वायुयान के प्रकार, उड़ानों की अनुसूचियों, टैरिफ अनुसूचियों और सम्मत सेवाओं के परिवालन से संबंधित अन्य सभी संगत सूचनाओं को, जिनमें ऐसी सभी सूचनाएं शामिल होंगी जो वैमानिक प्राधिकारियों को इस बात की तसल्ली कराने के लिए आवश्यक हों कि प्रस्तुत करार की शर्तों का आवश्यक पालन हो रहा है, सम्मत सेवाओं के शुरू होने से पहले जितनी जल्दी हो सके उतनी जल्दी भिजवायेगा। सम्मत सेवाओं से संबंधित किसी भी परिवर्तन पर इस अनुच्छेद की शर्तें इसी प्रकार लागू होंगी।

अनुच्छेद 11

आंकड़े प्रदान करना

प्रत्येक सविदाकारी पक्ष के वैमानिक प्राधिकारी अपनी नामित विमान कम्पनी द्वारा दूसरे सविदाकारी पक्ष के वैमानिक प्राधिकारियों को अपनी विमान सेवाओं द्वारा प्रत्येक मास में दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग को या भू-भाग से या भू-भाग से हो कर ले जाए गए यातायात संबंधी आंकड़े भिजवायेगी जिनमें रवाना होने और पहुंचने के देशों तथा ऐसे यातायात के बढ़ने और उतरने के स्थानों से संबंधित आंकड़े रहेंगे। ऐसे आंकड़े शीघ्रातिशीघ्र भेज दिए जायेंगे।

अनुच्छेद 12

टैरिफ

1. उतरवर्ती पैराग्राफों के प्रयोजन के लिए "टैरिफ" शब्द का आशय यात्रियों तथा सामान के वहन के लिए देय मूल्यों तथा उन शर्तों से है जिनके अंतर्गत वे मूल्य लागू होते हैं जिनमें एजेंसी तथा अन्य सहायक सेवाओं के लिए देय मूल्य तथा शर्तें सम्मिलित हैं परन्तु डाक के वहन के लिए पारिश्रमिक तथा शर्तें सम्मिलित नहीं हैं।

2. एक सँवेदाकारी पक्ष की विमान कम्पनी द्वारा दूसरे सँवेदाकारी पक्ष के भू-भाग तक अथवा वहाँ से वहन के लिए वार्ज किए जाने वाले टैरिफ उचित स्तर पर निश्चित किए जाएँगे और इसके लिए पारिचालन के व्यय, उचित लाभ तथा अन्य विमान कम्पनियों के टैरिफों सहित सभी सम्बद्ध तथ्यों का यथोचित ध्यान रखा जाएगा।
3. इस अनुच्छेद के पैरा 2 में निर्दिष्ट टैरिफों पर, यदि संभव हो, पूरे मार्ग पर अथवा उसके एक भाग पर पारिचालन करने वाली अन्य विमान कम्पनियों के साथ परामर्श करके दोनों सँवेदाकारी पक्षों की नामित विमान कम्पनियों द्वारा एक समझौता किया जाएगा, और ऐसा समझौता, जहाँ कहीं संभव हो, टैरिफों का पता लगाने हेतु अन्तरराष्ट्रीय विमान पारिवहन संगठन की प्रक्रियाओं का प्रयोग करके किया जाएगा।
4. इस प्रकार के सम्मत टैरिफों को जिस तारीख से लागू करना हो उससे कम से कम नब्बे {90} दिन पहले उन्हें दोनों सँवेदाकारी पक्षों के वैमानिक प्राधिकारियों के पास अनुमोदन के लिए भेजा जाना चाहिए। यदि वैमानिक प्राधिकारी सहमत हों तो यह अवधि विशेष मामलों में घटाई भी जा सकती है। ऐसी सहमति तुरंत दी जानी चाहिए।
5. यदि किसी भी वैमानिक प्राधिकारी ने, इस अनुच्छेद के पैरा 4 के अनुसार, टैरिफों के प्रस्तुत किए जाने की तारीख से तीस {30} दिन के अन्दर-अन्दर अपनी अस्वीकृति व्यक्त नहीं की, तो इन टैरिफों को स्वीकृत हुआ समझ लिया जाएगा। यदि टैरिफ प्रस्तुत किये जाने की अवधि को घटाया जाता है, जैसे कि पैरा 4 में व्यवस्था है, तो वैमानिक प्राधिकारी इस बात पर सहमत हो सकते हैं कि वह अवधि, जिसके कि अन्दर-अन्दर अपनी अस्वीकृति की सूचना अवश्य दे दी जानी चाहिए, तीस {30} दिन से कम होगी।
6. यदि कोई टैरिफ इस अनुच्छेद के पैरा 3 के अनुसार तय न हो सके, अथवा इस अनुच्छेद के पैरा 5 के अनुसार लागू होने वाली अवधि के दौरान यदि एक वैमानिक प्राधिकारी दूसरे वैमानिक प्राधिकारी को इस अनुच्छेद के पैरा 3 के उपबंधों के अनुसार सहमत टैरिफ के बारे में अपनी अस्वीकृति की सूचना दे देता है तो दोनों सँवेदाकारी पक्षों के वैमानिक प्राधिकारी परस्पर सहमति द्वारा टैरिफ निर्धारित करने का प्रयत्न करेंगे।

32



7. यदि वैमानिक प्राधिकारी इस अनुच्छेद के पैरा 4 के अधीन अपने सम्मुख रखे गए किसी टैरिफ का अनुमोदन करने में अथवा इस अनुच्छेद के पैरा 6 के अधीन कोई टैरिफ निश्चित करने में सहमत न हो सके तो विवाद का फैसला करार के अनुच्छेद 16 के उपबन्धों के अनुसार किया जायेगा ।

8. इस अनुच्छेद के उपबन्धों के अनुसार निश्चित किया गया टैरिफ तब तक लागू रहेगा जब तक कि कोई नया टैरिफ निश्चित नहीं कर लिया जाता । तथापि, किसी टैरिफ को इस पैरे के बल पर उस तारीख के बाद बारह §12§ महोने से अधिक तक जारी नहीं रखा जा सकेगा जिस तारीख को उसे अन्यथा समाप्त हो जाना चाहिए ।

### अनुच्छेद 13

#### बची हुई राशि का अंतरण

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी को यह अधिकार देगा कि वह पहले सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में अर्जित राशि में से खर्च के बाद बची हुई राशि को अपने मुख्य कार्यालय को भेज सके । किन्तु इस तरह के प्रेषण उस सविदाकारी पक्ष के विदेशी मुद्रा विनियमों के अनुसार किए जाएंगे जिसके भू-भाग में वह आय हुई है। ऐसी राशि बाहर भेजने का कार्य ब्रिटेन की सरकारी विनियम दरों के आधार पर किया जाएगा या जहाँ कोई सरकारी विनियम दरें नहीं हैं, वहाँ यह कार्य ब्रिटेन की सरकारी विनियम दरों के लिए विदेशी मुद्रा विनियम की वर्तमान मार्केट दरों पर किया जाएगा ।

2. यदि दोनों सविदाकारी पक्षों के बीच भूगतियों के निपटारे की कोई विशेष व्यवस्था लागू हो तो इस अनुच्छेद के पैरा 1 के अन्तर्गत विनियमों के अन्तर्ण पर इसी व्यवस्था के उपबन्ध लागू होंगे ।

### अनुच्छेद 14

#### विवारों का आदान-प्रदान

परस्पर घनिष्ठ सहयोग की भावना से, दोनों सविदाकारी पक्षों के वैमानिक प्राधिकारी प्रस्तुत करार के प्रवर्तन तथा अर्थ-निर्वहन के संबंध में नियमित रूप से विचारों का आदान-प्रदान करते रहेंगे ।

UN

अनुच्छेद 15

विचार - विमर्श

1. दोनों में से कोई सविदाकारी पक्ष वर्तमान करार में कोई संशोधन करवाने के उद्देश्य से विचार-विमर्श का अनुरोध कर सकता है। यदि दोनों में से कोई भी सविदाकारी पक्ष यह समझे कि अनुच्छेद 14 के आशय के अनुसार विचार-विमर्श में सफलता नहीं मिली तो वर्तमान करार के अर्थ-निर्वहन या उसे लागू करने से संबंधित मामलों पर भी विचार-विमर्श का अनुरोध किया जा सकता है। इस प्रकार का विचार-विमर्श अनुरोध की तारीख से साठ दिन के भीतर आरम्भ कर दिया जायेगा। इस प्रकार के विचार-विमर्श के परिणामस्वरूप प्रस्तुत करार में किया गया संशोधन तभी प्रभावी होगा जब कि आवश्यक संगत सांविधानिक कारवाइयाँ पूरी हो जाएँ और जब पत्रों के आदान-प्रदान द्वारा इसकी पुष्टि कर दी जाए।

अनुच्छेद 16

विवाद का निपटारा

यदि प्रस्तुत करार के अर्थ-निर्वहन अथवा लागू किये जाने के संबंध में कोई भी विवाद हो तो पहले दोनों सविदाकारी पक्षों के वैधानिक प्राधिकारी परस्पर वार्ता द्वारा उसका फैसला करने का प्रयत्न करेंगे, जिसके असफल होने पर विवाद को फैसले के लिए दोनों सविदाकारी पक्षों के सुपुर्द किया जाएगा।

अनुच्छेद 17

बहुपक्षी करारों की प्रयोज्यता

1. अभिसमय के उपबन्ध, जहाँ तक कि वे प्रस्तुत करार के अन्तर्गत स्थापित की गई विमान सेवाओं के बारे में लागू होते हैं, अपने वर्तमान रूप में सविदाकारी पक्षों के बीच करार की अवधि में करार के अभिन्न अंग के रूप में तब तक लागू रहेंगे जब तक कि दोनों सविदाकारी पक्ष अभिसमय के किसी ऐसे संशोधन का अनुसमर्थन न कर दें जो विधिवत् लागू कर दिया गया हो और तब ऐसी स्थिति में अभिसमय अपने संशोधित रूप में प्रस्तुत करार की अवधि में लागू होगा।

2. सीरियाई अरब गणराज्य की सरकार द्वारा 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किए गए अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं संबंधी

32

द्राज़िट करार का अनुपालन किए जाने तक, उस करार के उपबंध इस प्रकार लागू होंगे जैसे कि सविदाकारी पक्षों के बीच लागू होते हैं और जैसे कि सीरियाई अरब गणराज्य ने अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं संबंधी द्राज़िट करार का अनुपालन कर लिया है ।

अनुच्छेद 18

अनुसमर्थन

1. प्रस्तुत करार का अनुबंध करार का ही अंग माना जाएगा और सिवाय उस स्थिति के जिसमें कि स्पष्ट रूप से कोई अन्य व्यवस्था की गयी हो करार के संबंध में जो भी उल्लेख किए जाएंगे उनमें अनुबंध का उल्लेख भी सम्मिलित होगा ।
2. वर्तमान करार का अनुसमर्थन अपेक्षित होगा तथा अनुसमर्थन पत्रों का आदान-प्रदान यथाशीघ्र किया जाएगा ।
3. वर्तमान करार अनुसमर्थन पत्रों के आदान-प्रदान की तारीख से प्रवृत्त होगा ।

अनुच्छेद 19

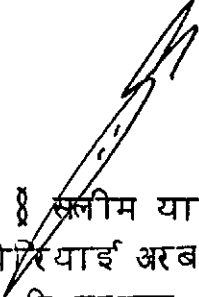
करार को समाप्त करना

कोई भी सविदाकारी पक्ष दूसरे सविदाकारी पक्ष को किसी भी समय यह लिखित नोटिस दे सकता है कि वह वर्तमान करार को समाप्त करना चाहता है। इस प्रकार का नोटिस साथ ही साथ अन्तरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को भी भेजा जायेगा । यदि इस प्रकार का नोटिस दिया जाए तो करार को समाप्त करने का नोटिस जिस तारीख को दूसरे सविदाकारी पक्ष को प्राप्त हो उसके बारह महीने बाद वर्तमान करार समाप्त हो जाएगा । यदि इस अवधि के समाप्त होने से पहले ही परस्पर सहमति से नोटिस वापस ले लिया जाए, तो यह करार समाप्त नहीं होगा । यदि दूसरे सविदाकारी पक्ष से प्राप्ति-सूचना न मिले, तो अन्तरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को यह नोटिस मिलने के चौदह दिनों बाद वह उस पक्ष को भी मिल गया मान लिया जाएगा ।

आज दिनांक 23-4-1979 को नई दिल्ली में छः मूल प्रतियों पर हस्ताक्षर किए गए, जिनमें हिन्दी, अरबी तथा अंग्रेज़ी भाषाओं में से प्रत्येक की दो-दो प्रतियाँ हैं और जो सभी पाठ समान रूप से प्रामाणिक हैं। यदि अर्थ-निर्वचन के संबंध में कोई मतभेद हो तो अंग्रेज़ी पाठ ही प्रभावी माना जाएगा।



॥ पुरुषोत्तम कौशिक ॥  
कृते भारत सरकार



॥ सलीम यासिन ॥  
कृते सीरियाई अरब गणराज्य  
की सरकार

अनुबंध

खंड - 1

भारत सरकार द्वारा नामित विमान कम्पनी को इस खंड में निर्दिष्ट मार्ग पर दोनों दिशाओं में विमान सेवाएं परिवारित करने और इस खंड में निर्दिष्ट सीरियाई अरब गणराज्य के भू-भाग के स्थलों पर यातायात के प्रयोजनों के लिए उतरने का अधिकार होगा।

रवाना होने के स्थान	बीच के स्थान	सीरिया के स्थान	उससे आगे के स्थान
भारत के स्थान	कोई दो स्थान	दमिश्क	जिन पर वैमानिक प्राधिकारियों के बीच सहमति हो सके।

खंड - 2

सीरियाई अरब गणराज्य की सरकार द्वारा नामित विमान कम्पनी को इस खंड में निर्दिष्ट मार्ग पर दोनों दिशाओं में विमान सेवाएं परिवारित करने और इस खंड में निर्दिष्ट भारत के भू-भाग के स्थलों पर यातायात के प्रयोजनों के लिए उतरने का अधिकार होगा।

रवाना होने के स्थान	बीच के स्थान	भारत के स्थान	उससे आगे के स्थान
सीरिया के स्थान	कोई दो स्थान	बम्बई या दिल्ली	जिन पर वैमानिक प्राधिकारियों के बीच सहमति हो सके।

खंड - 3

नामित विमान कम्पनी निर्दिष्ट मार्ग पर पड़ने वाले स्थानों को अपनी इच्छा के अनुसार किसी एक उड़ान अथवा सभी उड़ानों में छोड़ सकती है।

७२

खंड - 4

सविदाकारी पक्षों की नामित विमान कम्पनियों द्वारा सम्मत विमान सेवाओं का परिचालन वाणिज्यिक व्यवस्था के आधार पर अथवा ऐसी अन्य व्यवस्था के आधार पर, जिस पर उनके बीच आपस में सहमति हो, किया जाएगा। ऐसे परिचालन के वाणिज्यिक तथा अन्य पहलुओं पर, सबसे पहले, नामित विमान कम्पनियों के बीच सहमति होगी और ऐसी व्यवस्था पर सविदाकारी पक्षों के वैमानिक प्राधिकारियों का अनुमोदन अपेक्षित होगा।

32

- (( الملحق " ب " )) -

اتفاق بين حكومة الهند وحكومة الجمهورية  
العربية السورية يتعلق بالخطوط الجوية

- = - = -

ان حكومة الهند وحكومة الجمهورية العربية السورية اللتين سيطلق  
عليهما فيما يلي " الفريقان المتعاقدان " ، بما أنهما طرفان في اتفاقية  
الطيران المدني الدولي ، التي يشار اليها فيما يلي " بالاتفاقية " )  
المفتوحة للتوقيع في شيكاغو في السابع من كانون الاول عام ١٩٤٤ .

ورغبة منهما في عقد اتفاق بهدف انشاء خطوط جوية بين  
اقليمهما والى ماورائهما فقد اتفقا على مايلي :



المادة ( ١ )

تعريف

فيما يتعلق بهذا الاتفاق وما لم يرد نص بخلاف ذلك .

( أ ) ان التعبير " سلطات الطيران المدني " يعني بالنسبة للجمهورية العربية السورية ، المديرية العامة للطيران المدني في وزارة النقل ، وبالنسبة للهند المدير العام للطيران المدني أو في كلتا الحالتين أي شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بالوظائف التي تمارسها حاليا المديرية العامة المذكورة ، أو المدير العام المذكور .

( ب ) ان التعبير " مؤسسة النقل الجوي المعنية " يعني مؤسسة النقل الجوي التي يعينها أحد الفريقين المتعاقدين خطيا الى الفريق المتعاقد الآخر وفق أحكام المادة ( ٣ ) من هذا الاتفاق .

( ج ) ان التعابير " اقليم " و " خطوط جوية " و " خطوط جوية دولية " و " هبوط لأغراض غير تجارية " يقصد فيها المعاني المحددة لها في المادتين ( ٢ ) و ( ٩٦ ) من الاتفاقية .



يملح كل فريق متعاقد الفريق المتعاقد الآخر الحقوق المعنية فـ  
هذا الاتفاق بغية انشاء خطوط جوية على الطرق المحددة في ملحق هذا  
الاتفاق ( وسيطلق عليها فيما يلي " الخطوط المتفق عليها " و " الطرق  
المحددة " ) ويجوز أن تفتح الخطوط المتفق عليها في أى وقت وبعد  
تطبيق أحكام المادة ( ٣ ) .

تبعاً لأحكام هذا الاتفاق ، تتمتع مؤسسة النقل الجوي التي يعينها

كل من الفريقين المتعاقدين ، بالحقوق التالية :

- أ - التحليق عبر اقليم الفريق المتعاقد الآخر دون الهبوط فيه .
- ب - الهبوط في اقليم الفريق المتعاقد الآخر لأغراض تجارية .
- ج - الهبوط في اقليم الفريق المتعاقد الآخر في نقطة محددة عند تشييلها  
لخطوط متفق عليها على طريق محدد في ملحق هذا الاتفاق ، بقصد  
انزال أو أخذ مايشمله النقل الدولي من ركاب وشحن ورسيد  
صادر أو متجه الى اقليم الفريق المتعاقد الاو الى بلد ثالث .

ليس في الفقرة ٢ / ٢ ، من هذه المادة مايفسر بأنه يملح مؤسسة النقل  
الجوى التابعة لأحد الفريقين المتعاقدين الا متياز بأخذ ركاب أو شحن أو برسيد  
من اقليم الفريق المتعاقد الآخر لنقطة أخرى في اقليم ذلك الفريق المتعاقد  
الآخر .

ان قوانين وأنظمة وتعليمات أحد الفريقين المتعاقدين فيما يتعلق بالدخول  
الى أو المغادرة من اقليمه للطائرات أو للخطوط الجوية التي تعمل في  
الملاحة الجوية الدولية أو التشغيل لهذه الطائرات أو الخطوط الجوية أثناء  
وجودها في اقليمه يجب أن تطبق على الطائرات والخطوط المتفق عليها  
لمؤسسة النقل الجوية المعنية للفريق المتعاقد الآخر .

## المادة ( ٣ )

### تعويض مؤسسات النقل الجوي

١- لكل فريق متعاقد الحق بأن يعين ، خطيا الى الفريق المتعاقد الآخر مؤسمة نقل جوى واحدة بغية استثمار الخطوط المتفق عليها بموجب ملحق هذا الاتفاق •

٢- على الفريق المتعاقد الآخر ، عند استلامه لهذا التعيين ، عن طريق سلطات الطيران لديه وبموجب أحكام الفقرتين / ٣ / و / ٤ / من هذه المادة أن يسمح دون تأخير ترخيص التشغيل المناسب لمؤسمة النقل الجوي المعنية •

٣- يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الفريقين المتعاقد يمن أن تطلب من مؤسمة النقل الجوي المعنية من قبل الفريق المتعاقد الآخر أن تثبت لهسا نهسا تتوفر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين واللائحة المطبقة عادة من قبل تلك السلطات على تشغيل الخطوط الجوية التجارية الدولية •

٤- يحق لكل فريق متعاقد أن يرفض قبول تعيين مؤسمة النقل الجوي أو توقف منح الحقوق المبيحة في الفقرة / ٢ / من المادة ( ٣ ) من هذا الاتفاق لمؤسمة النقل الجوي أو أن يفرض ما يراه من شروط ضرورية عند ممارستها مؤسمة النقل الجوي لتلك الحقوق وذلك في أية حالة لا يثبت فيها بأن جزءا هاما من الملكية والادارة الفعلية لتلك المؤسمة في يد الفريق المتعاقد الآخر أو في يد رعاياه •

ان التعبير " جزءا هاما من الملكية والادارة الفعلية " يعني ، عند تفسير هذه الفقرة أنه ، في أية حالة ، تقوم فيها مؤسسة النقل الجوي بتشغيل خطوطها الجوية بموجب هذا الاتفاق بدخولها في أى اتفاق مع مؤسسة نقل جوى لبلد آخر ، أو حكومة أو رعايا أى بلد آخر ، ان الفريق المتعاقد الذى عين مؤسسة النقل الجوى أو ، رعاياه يجب أن لا يعتبر أن له جزءا هاما من الملكية والادارة الفعلية لمؤسسة النقل الجوى المعنية ، ما لم يكن للفريق المتعاقد أو رعاياه أيضا بالاضافة للملكية الجزء الأعم من موجودات مؤسسة النقل الجوى المعنية ما لم يكن للفريق المتعاقد :

١- الادارة الفعلية في مؤسسة النقل الجوى ، و

٢- الملكية والادارة الفعلية للجزء الأعم لأسطول الطائرات والأجهزة المستعملة في تشغيل الخطوط الجوية .

٥- يجوز لمؤسسة النقل الجوى التي صرح لها وصدر لها ترخيص على هذا النحو أن تبدأ في أى وقت في تشغيل الخطوط المتفق عليها شريطة أن تكون أحكام المواد /١٠/ و /١٢/ قد طبقت .

ط ب ق ت

h

## المادة ( ٤ )

### سحب وإيقاف الحقوق

يحتفظ كل فريق متعاقد لنفسه الحق بسحب ترخيص التشغيل ،  
أو فرض الشروط المناسبة التي يعتبرها ضرورية في حالة تقصير مؤسسة  
النقل الجوي المعنية من قبل الفريق المتعاقد الآخر بالتقيد  
بقوانين وأنظمة الفريق المتعاقد الأول ، أو في حال تقدير الفريق  
المتعاقد الأول بوجود تقصير بالوفاء بالشروط التي منحت بموجبها  
هذه الحقوق طبقا لهذا الاتفاق ويجب أن يطبق هذا  
أيضا إذا لم تنفذ الأحكام المتعلقة بالجزء الهام من الملكية  
والإدارة الفعلية الواردة في الفقرة (٤) من المادة (٣) . ويتخذ  
هذا الاجراء فقط بعد التشاور بين الفريقين المتعاقدين بموجب  
المادة (١٥) من هذا الاتفاق ، ما لم يكن إيقاف التشغيل  
الفوري أو فرض الشروط ضروريا لمنع التصادم في خرق القوانين  
والأنظمة أو أحكام هذا الاتفاق .

h

المادة ( ٥ )

رسوم المطارات والتسهيلات الملاحية الأخرى

ان الرسوم المفروضة في اقليم أحد الفريقين المتعاقدين  
لأجل استعمال المطارات والتسهيلات الملاحية الأخرى من قبل  
طائرات مؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة للفريق  
المتعاقد الآخر يجب أن لا تكون أعلى من تلك الرسوم التي تستوفى  
على طائرات مؤسسة النقل الجوي الوطنية العاملة على نفس  
الخطوط الجوية الدولية



## المسادة (٦)

### الاعفاء من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

يجب أن تعامل تموين الوقود ، وزيت التشحيم ، وقطع التبديل والمعدات النظامية ، ومخزون الطائرات المستخدمة أو الأخوذة على متن طائرات مؤسسة النقل الجوي المعنية لأحد الفريقين المتعاقدين بقصد استعمالها فقط على هذه الطائرات ، وتبقى على متنها من اقلعها من آخر مطار للهبوط في اقليم الفريق المتعاقد الثاني معاملة لا تقل عن تلك التي تمنح من قبل الفريق المتعاقد الثاني الى مؤسسات النقل الجوي الوطنية التي تعمل على خطوط جهة نظامية دولية أو لمؤسسات النقل الجوي للدولة الأكثر رعاية وذلك فيما يتعلق بالرسوم الجمركية ورسوم التفتيش أو الرسوم المشابهة .

ان أيا من الفريقين المتعاقدين غير ملزم بمنح مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الفريق المتعاقد الآخر اعفاء أو استثناء من الرسوم الجمركية أو رسوم التفتيش أو الرسوم المشابهة ما لم يمنح الفريق المتعاقد الآخر اعفاء أو استثناء من هذه الرسوم الى مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الفريق المتعاقد الأول .

المادة ( ٧ )

فرص عادل لة ومتساوية

---

تتمتع مؤسسة النقل الجوي المعنية لكل من  
الفريقين المتعاقدين بفرص عادل لة ومتساوية في كل ما يخص بنقل  
الحركة الدولية بين اقليمي الفريقين المتعاقدين  
وماورائهم.

٩

المادة ( ٨ )

مصالح مؤسسات النقل الجوية المعنية

---

لدى تشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية لأى من الفريقين المتعاقدين ، تؤخذ بعين الاعتبار مصالح مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الفريق المتعاقد الآخر بحيث لا تؤثر على نحو غير ملائم على الخدمات التي تقدمها مؤسسة النقل الاخيرة على كل أرجاء من الطريق نفسه .

h



## المادة ( ٩ )

### السعة وعدد الرحلات

( ١ ) يجب أن يتم الاتفاق بين مؤسسات النقل الجوي المعنية على السعة المقدمة وعدد الرحلات التي ستشغل وطبيعة الخط الجوي من حيث كونه يمر عبر أو ينتهي في إقليم الفريق المتعاقد الآخر ، وذلك طبقاً لأحكام هذه المادة والبادئ المنصوص عليها في المادتين ( ٧ ) و ( ٨ ) من هذا الاتفاق .  
ويجب أن يخضع هذا الاتفاق لموافقة سلطات الطيران لدى الفريقين المتعاقدين .

( ٢ ) ان أي زيادة في السعة المقدمة أو عدد الرحلات التي ستشغل من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية لأي من الفريقين المتعاقدين يجب أن يتفق عليها من اللحظة الأولى بين مؤسسات النقل الجوي المعنية ، كما يجب أن تخضع لموافقة سلطات الطيران على أساس متطلبات الحركة المتوقعة بين اقليمي الفريقين المتعاقدين ، وأي حركة أخرى تقرر ويتم الاتفاق المشترك عليها .  
ريشما يتم التوصل الى هذا الاتفاق أو الترتيب فيعمل بالسعة والرحلات النافذة .

( ٣ ) اذا لم تتوصل مؤسسات النقل الجوي المعنية الى اتفاق على أي مسألة تتطلب موافقتها عليها بموجب أحكام هذه المادة فعلى سلطات الطيران لدى الفريقين المتعاقدين أن تسعى للوصول الى اتفاق عليها .  
ان السعة المقدمة وعدد الرحلات التي ستشغل وطبيعة الخط الجوي من حيث كونه مارا خلال أو منتهيا في إقليم الفريق المتعاقد الآخر ، كما اتفق عليه طبقاً لأحكام هذه المادة يجب أن تحدد في رسائل متبادلة بين سلطات الطيران لدى الفريقين المتعاقدين .

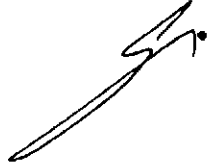
## المادة ( ١٠ )

### الاعلام عن جداول الرحلات النظامية الخ

على كل فريق متعاقد أن يطلب من مؤسسة النقل الجوي التي عينها أن تعلم سلطات طيران الفريق المتعاقد الآخر ، مسبقاً وقبل وقت كاف بقدر الامكان ، وقبل افتتاحها للخطوط المتفق عليها ، عن نوع الخدمة وطراز الطائرات المستخدمة وجداول الرحلات وجداول التعرفة وكل المعلومات الأخرى التي لها علاقة بتشغيل الخطوط المتفق عليها بما فيها المعلومات التي يمكن أن تطلب .

اقناع سلطات الطيران بأن المتطلبات بموجب هذا الاتفاق قد لوحظت كما ينبغي .

متطلبات هذه المادة يجب أيضاً أن تطبق على أي تخيرات تتعلق بالخطوط المتفق عليها .



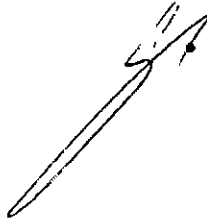
المادة ( ١١ )

الاحصائيات

---

على سلطات الطيران لأي من الفريقين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسة النقل الجوي التي عينتها أن تزود سلطات الطيران الفريق المتعاقد الآخر بالاحصائيات المتعلقة بالحركة المنقولة خلال كل شهر على خطوطها الجوية أو إلى أو عراقليهم الفريق المتعاقد الآخر ، تبين فيها بلدان المنشأ والمقصد والنقاط التي أخذت منها أو أنزلت فيها هذه الحركة .

ويجب أن توزد هذه الاحصائيات بأقرب وقت ممكن



المادة ( ١٢ )

الأجور

( ١ ) ان تعبير " الاجور " في الفقرات التالية يعني : الاسعار التي تدفع لقاء نقل الركاب والحمولة بالشروط التي تطبق بموجبها الاسعار ، بما في ذلك الاسعار والشروط المقررة للوكالات والخدمات الاضافية الأخرى ، مع استبعاد الاجور والشروط المتعلقة بنقل البريد .

( ٢ ) توضع الاجور التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي التابعة لاحد الفريقين المتعاقدين لقاء النقل من وإلى اقليم الفريق المتعاقد الآخر في مستويات معقولة ، مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك بما فيها تكاليف التشغيل والريح المعقول والاجور التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي الأخرى .

( ٣ ) على مؤسسات النقل الجوي المعتمدة من قبل كلا الفريقين المتعاقدين ، أن يتفقا اذا كان ذلك ممكنا على تحديد الاجور المشار اليها في الفقرة /٢/ من هذه المادة ، وذلك بعد التشاور مع مؤسسات النقل الجوي الأخرى التي تعمل على كل أو جزء من الطريق ، وحيثما كان ذلك ممكنا يجب التوصل الى هذا الاتفاق باتباع الاجراءات المطبقة لدى اتحاد النقل الجوي الدولي في حساب الاجور .

الاجور .

( ٤ ) تحال الاجور المتفق عليها على هذا النحو الى سلطات الطيران لدى الفريقين المتعاقدين للموافقة عليها وذلك قبل تسعين ( ٩٠ ) يوما على الاقل من التاريخ المقترح للعمل بها ، ويجوز في حالات خاصة تقصير هذه المادة بشروط موافقة تلك السلطات ، ويجوز أن تمنح هذه الموافقة مباشرة .

( ٥ ) واذا لم تصرح أى من سلطات الطيران عن عدم موافقتها خلال ثلاثين يوما من تاريخ احالة الاجور طبقا للفقرة ٤ / من هذه المادة ، فتعتبر تلك الاجور بحكم المتفق عليها ، وفي حالة تقصير فترة احالة هذه الاجور كما جاء في الفقرة ٤ / فيجوز لسلطات الطيران أن توافق بأن تكون الفترة التي يجب أن يتم خلالها الاعلام عن عدم الموافقة أقل من ثلاثين ( ٣٠ ) يوما .

( ٦ ) اذا لم يتفق على الاجور بموجب الفقرة ٣ / من هذه المادة ، أو اذا أعطت احدى سلطات الطيران سلطات الطيران الأخرى عن عدم موافقتها على أية أجور متفق عليها بموجب أحكام الفقرة ٣ / خلال المدة المنوه عنها فق الفقرة ( ٥ ) من هذه المادة ، فعلى سلطات الطيران لدى الفريقين المتعاقدين أن تسعى الى تحديد الاجور باتفاق مشترك .

المادة ( ١٢ )

تحويل الفائض من الدخل

( ١ ) يمنح كل فريق متعاقد مؤسسة النقل الجوي المعيّنة من قبل الفريق المتعاقد الآخر ، الحق بالتحويل الى مركزه الرئيسي ، الفائض من إيراداته على مصروفاته المحققة في اقليم الفريق المتعاقد الأول .

ويجب على كل حال أن يتم هذا التحويل طبقاً لأنظمة تبادل القطع الاجبي في اقليم الفريق المتعاقد الذي حقق فيه الايراد .

ويجرى هذا التحويل على أساس نسب التبادل الرسمي للمدفعات الجارية ، وحيثما لا توجد نسب رسمية لهذا التبادل فيجرى ذلك بنسب التحويل السائدة للتبادل الاجبي للمدفعات الجارية .

( ٢ - ) وفي حال وجود ترتيبات خاصة ناظمة لتسوية المدفوعات نافذة المفعول بين الفريقين المتعاقدين فتطبق احكام هذه الترتيبات في تحويل الأموال بموجب الفقرة ١ / من هذه المادة .

*Handwritten signature or mark*

المادة ( ١٤ )

تبادل وجهات النظر

يسرّح من التعاون الوثيق تتبادل سلطات الطيران لدى  
الفريقيين المتعاقدين وجهات النظر بصورة منتظمة  
حول تطبيق وتفسير هذا الاتفاق .

## المادة (١٥)

### المشاورات .. ..

يجوز طلب المشاورات في أي وقت من قبل أي فريق متعاقد بهدف إدخال أية تعديلات على هذا الاتفاق .

كما يجوز طلب التشاور أيضا حول أمور تتعلق بتفسير وتطبيق هذا الاتفاق ، اذا اعتبر أي من الفريقين المتعاقدين أن تبادل وجهات النظر في مضمون المادة (١٤) لم يندرج .

ويجب أن تبدأ هذه المشاورات خلال فترة ستهن يوما من تاريخ الطلب ، ويصبح أي تعديل لهذا الاتفاق نتيجة لهذه المشاورات نافذا بعد انجاز المتطلبات الدستورية الخاصة بذلك وتثبيت ذلك عن طريق تبادل الرسائل .



## المادة ( ١٦ )

### تسوية الخلافات

إذا نشأ أي خلاف حول تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعلى سلطات الطيران لدى الفريقين المتعاقدين أن تسعى لتسويته عن طريق المفاوضات فيما بينها ، وإذا اخفقت هذه السلطات فيحال الخلاف الى الفريقين المتعاقدين للتوصل الى تسوية •

## المادة ( ١٧ )

### تطبيق الاتفاقيات متعددة الأطراف

( ١ ) الى الحد الذي تطبق به الخطوط الجوية الموضوعة بموجب هذا الاتفاق ، تبقى أحكام الاتفاقية نافذة المفعول في صيغتها الحالية بين الفريقين المتعاقدين ما زال الاتفاق قائماً كما لو أنها تشكل جزءاً لا يتجزأ من الاتفاق ، ما لم يصدر كلا الفريقين المتعاقدين أى تعديل على الاتفاقية ويصبح نافذاً ، وفي هذه الحالة تبقى الاتفاقية بشكلها المعدل نافذاً ما زال هذا الاتفاق قائماً .

( ٢ ) ريثما تنضم حكومة الجمهورية العربية السورية الى اتفاقية السترايتزيت الجوى الدولى المفتوحة للتوقيع في شيكاغو بتاريخ ٧ كانون أول ١٩٤٤ فتطبق أحكام هذه الاتفاقية بين الفريقين المتعاقدين كما لو أن حكومة الجمهورية العربية السورية قد انضمت اليها .

المادة ( ١٨ )

تصديق الاتفاق

- (١) يحتير الملحق المرافق لهذا الاتفاق جزء منه كما وأن كل إشارة الى الاتفاق يجب أن تشمل الملحق بالم يلص صراحة على خلاف ذلك .
- (٢) يخضع هذا الاتفاق للتصديق ، وتتم تبادل وثائق التصديق في أسرع وقت ممكن .
- (٣) يصبح هذا الاتفاق نافذا من تاريخ تبادل وثائق التصديق .

المادة ( ١٩ )

انتهاء الاتفاق  
-----

يجوز لأي من الفريقين المتعاقدين متى شاء ، ان يعلن  
للفريق المتعاقد الآخر ، عن رغبته في انتهاء هذا الاتفاق . ويجب  
أن يبلغ هذا الاعلان بنفس الوقت الى منظمة الطيران المدني  
الدولي .

وينتهي مفعول الاتفاق في هذه الحالة بعد مضي اثني عشر  
شهرا من تاريخ استلام الاعلان من قبل الفريق المتعاقد الآخر ،  
مالم يسحب اعلان الانتهاء بالاتفاق بين الفريقين المتعاقدين قبل  
انتهاء هذه الفترة . وفي حال عدم وجود اشارة بالاستلام من قبل  
الفريق المتعاقد الآخر فيعتبر ان الاعلان قد استلم بعد مضي  
اربعة عشرة يوما من تاريخ استلام منظمة الطيران المدني الدولي  
للاعلان .

حسب في نيودلهي - الهند بتاريخ هذا اليوم الاثنى عشر الواقع في ١٢ / ١٢ / ٥٤  
على نسختين أصليتين باللغات الهندية والعربية والانكليزية ، وجميع هذه النصوص الستة متساوية  
في الحجية . وفي حال الخلاف على التفسير فيؤخذ بالنص الانكليزي .

عن حكومة الجمهورية العربية السورية

وزير النقل

الدكتور : سليم ياسين ✓

عن حكومة الهند

وزير السياحة والطيران المدني  
K. S. K. K.  
K. S. K. K.  
K. S. K. K.

## الملحقات

### القسم - ١ -

يحق لمؤسسة النقل الجوي المملّكة من قبل حكومة الـهد أن تشغل خطوطاً جوية في كلاً من اتجاهين على الطريق المحددة في هذا القسم وأن تهبط لأغراض النقل الجوي في إقليم الجمهورية العربية السورية في النقطة المحددة أدناه :

نقاط المششأ	نقاط متوسطة	نقاط في سورية	نقاط مـاوراء
نقاط في الـهد	أى نقطتين اثنتين	دمشق	كما يتفق عليه بين سلطات الطيران

### القسم - ٢ -

يحق لمؤسسة النقل الجوي المملّكة من قبل حكومة الجمهورية العربية السورية أن تشغل خطوطاً جوية في كلاً من اتجاهين على الطريق المملّكة في هذا القسم وأن تهبط لأغراض النقل في النقاط المملّكة أدناه :

نقاط المششأ	نقاط متوسطة	نقاط في الـهد	نقاط مـاوراء
نقاط في سورية	أى نقطتين اثنتين	بوماى أو دلهي	كما يتفق عليه بين سلطات الطيران

### القسم - ٣ -

يجوز ، بناءً على رغبة مؤسسة النقل الجوي المملّكة ، حذف نقاط على الطريق المحددة لأية رحلة أو لجميع الرحلات •

### القسم - ٤ -

يجب تشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها من قبل مؤسسة النقل الجوي المملّكة من قبل الفريقين المتعاقدين ، بموجب ترتيبات تجارية أو أية ترتيبات أخرى مشسأ به يمكن أن يتفق عليها فيما بينها •  
وعلى مؤسسة النقل الجوي المملّكة أن تتفق منذ البداية على هذا التشغيل التجاري أو الأوجه الأخرى له ، وتخضع هذه الترتيبات لموافقة سلطات الطيران لدى الفريقين المتعاقدين •

AGREEMENT  
BETWEEN THE GOVERNMENT OF INDIA AND  
THE GOVERNMENT OF THE SYRIAN ARAB  
REPUBLIC RELATING TO AIR SERVICES  
-----

The Government of India and the Government of the Syrian Arab Republic hereinafter described as the "Contracting Parties",

BEING parties to the Convention on International Civil Aviation (hereinafter referred to as the "Convention") opened for signature at Chicago on the 7th December, 1944,

AND DESIRING to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

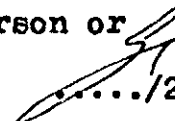
HAVE AGREED as follows:-

ARTICLE I

DEFINITIONS

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

- a) the term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of India, the Director General of Civil Aviation and in the case of the Syrian Arab Republic, the Directorate General of Civil Aviation of the Ministry of Transport, and in both cases any person or

  
...../2

A

body authorised to perform the functions presently exercised by the said Director General or by the said Directorate General;

- b) The term "designated airline" shall mean an airline which the aeronautical authorities of one Contracting Party have designated in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, in accordance with Article III of the present Agreement;
- c) 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.

## ARTICLE II

### RIGHTS AND PRIVILEGES OF DESIGNATED AIRLINES

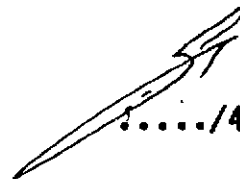
1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the route specified in the Annex thereto (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes"). The agreed services may be inaugurated at any time after the provisions of Article III have been complied with.

  
...../3

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

- a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and
- c) while operating an agreed service on a specified route, to make stops in the territory of the other Contracting Party at the point specified for that route in the Annex to the present Agreement, for the purpose of putting down or taking on international traffic in passengers, cargo and mail, originating in or destined for the territory of the first Contracting Party or of a third country.

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

  
...../4



4. The laws, regulations and instructions of one Contracting Party, relating to entry into or departure from its territory, of aircraft or air services operated in international air navigation or to the operation of such aircraft or air services while within its territory shall apply to aircraft and agreed services of the designated airline of the other Contracting Party.

ARTICLE III

DESIGNATION OF AIRLINES

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services in accordance with the Annex to this Agreement.
2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, through its own aeronautical authorities and subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to the designated airline the appropriate operating authorisation.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by them to the operation of international commercial air services.

...../5

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of the airline or to withhold the grant to the airline of the rights specified in paragraph 2 of Article II of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those rights in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the other Contracting Party or its nationals. For the purpose of this paragraph, the expression "substantial ownership and effective control" means that in any case where the designated airline operates its services under this Agreement by entering into any agreement with the airline of any other country, or the Government or nationals of any other country, the Contracting Party designating the airline or its nationals shall not be deemed to have substantial ownership and effective control of the designated airline, unless the Contracting Party or its nationals, in addition to the ownership of the major part of the assets of the designated airline, have also :-

- i) effective control in the management of the designated airline, and
- ii) ownership and effective control of the major part of the fleet of aircraft and equipment used in the operation of the services.



...../6

h

5. The airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services at any time provided that the provisions of Articles X and XII have been complied with.

ARTICLE IV

REVOCATION AND SUSPENSION OF RIGHTS

Each Contracting Party reserves the right to itself to revoke the operating authorisation or to impose such appropriate conditions as it may deem necessary in case of failure by the designated airline of the other Contracting Party to comply with the laws and regulations of the former Contracting Party, or in case, in the judgment of the former Contracting Party, there is a failure to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with the present Agreement. This shall also apply if the provisions relating to substantial ownership and effective control in paragraph 4 of Article III are not satisfied. Such action shall be taken only after consultations between the Contracting Parties in accordance with Article XV of the present Agreement unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringement of laws, regulations or provisions of the present Agreement.



...../7

h

ARTICLE V

CHARGES OF AIRPORTS AND OTHER AVIATION  
FACILITIES

The charges imposed in the territory of one Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those paid by the aircraft of a national airline engaged in similar international air services.

ARTICLE VI

EXEMPTION FROM CUSTOMS DUTIES ETC.

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

Provided that neither Contracting Party shall be obliged to grant to the designated airline of the other

Contracting Party exemption or remission of customs duty, inspection fees or similar charges unless such other Contracting Party grants exemption or remission of such charges to the designated airline of the first Contracting Party.

ARTICLE VII

FAIR AND EQUAL OPPORTUNITY

The designated airline of each Contracting Party shall, in all respects, enjoy fair and equal opportunity for the carriage of international traffic between and beyond the territories of the two Contracting Parties.

ARTICLE VIII

INTERESTS OF DESIGNATED AIRLINES

In the operation by the designated airline of either Contracting Party of the agreed air services, the interests of the designated airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same route.

ARTICLE IX

CAPACITY AND FREQUENCY

1. The capacity to be provided, the frequency of

R

services to be operated and the nature of air service that is, transiting through or terminating in the territory of the other Contracting Party shall be agreed between designated airlines in accordance with the principles laid down in Articles VII and VIII and the provisions of this Article. Such agreement shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

2. Any increase in the capacity to be provided or frequency of services to be operated by the designated airline of either Contracting Party shall be agreed upon, in the first instance, between the designated airlines and shall be subject to the approval of the aeronautical authorities on the basis of the estimated requirements of traffic between the territories of the Contracting Parties and any other traffic to be jointly agreed and determined. Pending such agreement or settlement, the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.

3. If the designated airlines of the Contracting Parties fail to agree on any matter on which their agreement is required under the provisions of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement thereon.

4. The capacity to be provided, the frequency of services to be operated and the nature of air service, that is, transiting through or terminating in the territory of the other Contracting Party as agreed to in accordance with the

provisions of this Article, shall be specified in an Exchange of Letters between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE X

NOTIFICATION OF FLIGHT SCHEDULES ETC.

Each Contracting Party shall cause its designated airline to communicate to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, prior to the inauguration of the agreed services, the type of service, the type of aircraft to be used, the flight schedules, tariff schedules, and all other relevant information concerning the operation of the agreed services including such information as may be required to satisfy the aeronautical authorities that the requirements of the present Agreement are being duly observed. The requirements of this Article shall like wise apply to any changes concerning the agreed services.

ARTICLE XI

STATISTICS

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall cause its designated airline to furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party,

...../11



statistics relating to the traffic carried during each month on its air services to or from or through the territory of the other Contracting Party showing the countries of origin and destination and the points of embarkation and disembarkation of such traffic. Such statistics shall be furnished as early as possible.

ARTICLE XII

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 these prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

2. The tariffs to be charged by the 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 (2) of this Article shall, if possible, be agreed upon by the designated airlines 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 ninety (90) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities. This approval may be given expressly.

5. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph (4) of this Article, those tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced as provided for in paragraph (4), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

6. If 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), 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 XVI of the present 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 of which it otherwise would have expired.

#### ARTICLE XIII

##### TRANSFER OF EXCESS RECEIPTS

1. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to remit to its head office, the excess over expenditure of receipts earned in the territory of the first Contracting Party. Such remittances, however, shall be made in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued. Such transfers shall be affected on the basis of official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

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

ARTICLE XIV

EXCHANGE OF VIEWS

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

ARTICLE XV

CONSULTATIONS

Consultations may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of initiating any amendments to the present Agreement. Consultations may also be required on matters concerning the interpretation and application of the present Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of Article XIV has been without success. Such consultations shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Any modification of the present Agreement as a result of such consultations shall come into effect after the respective constitutional requirements have been fulfilled and when it has been confirmed by an Exchange of Letters.

ARTICLE XVI

SETTLEMENT OF DISPUTES

If any dispute arises relating to the interpretation

...../15

or application of the present Agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to settle it by negotiations between themselves, failing which the dispute shall be referred to the Contracting Parties for settlement.

ARTICLE XVII

APPLICABILITY OF MULTILATERAL AGREEMENTS

1. To the extent to which they are applicable to the air services established under the present Agreement, the provisions of the Convention shall remain in force in their present form between the Contracting Parties for the duration of the Agreement, as if they were an integral part of the Agreement, unless both Contracting Parties ratify any amendment to the Convention, which shall have duly come into force in which case the Convention as amended shall remain in force for the duration of the present Agreement.

2. Pending adherence by the Government of the Syrian Arab Republic to the International Air Services Transit Agreement opened for signature at Chicago on the 7th December, 1944, the provisions thereof shall apply as between the Contracting Parties as if the Syrian Arab Republic has adhered to the International Air Services Transit Agreement.

...../16



R

ARTICLE XVIII

RATIFICATION

1. The Annex attached to the present Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex, except where otherwise expressly provided.
2. The present Agreement shall be subject to ratification and instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible.
3. The present Agreement shall come into force on the date of the exchange of instruments of ratification.

ARTICLE XIX

TERMINATION

Either Contracting Party may, at any time, give written notice to the other of its desire to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve 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, the notice shall be deemed to have been

...../17

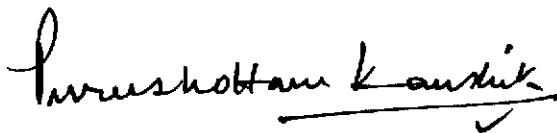


received fourteen days after the receipt of the notice by  
the International Civil Aviation Organization.

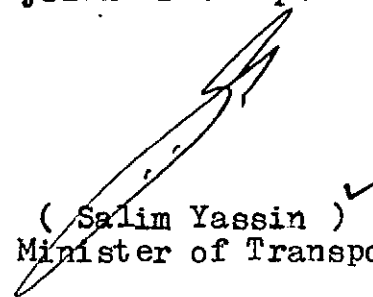
DONE at New Delhi this 23rd day  
of April, 1979 in six originals, two each in  
the Hindi, Arabic and English languages, all the six tests  
being equally authentic. In case of any divergence of  
interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of  
India.

For the Government of the  
Syrian Arab Republic.



( Purushottam Kaushik )  
Minister of Tourism and Civil Aviation



( Salim Yassin )  
Minister of Transport

A N N E X

Section - I

The airline designated by the Government of India shall be entitled to operate air services in both directions on the route specified in this Section and to land for traffic purposes in the territory of the Syrian Arab Republic at the point therein specified.

<u>Points of Origin</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Point in Syria</u>	<u>Points beyond</u>
Points in India	Any two points	Damascus	As may be agreed upon between the Aeronautical Authorities.

Section - II

The airline designated by the Government of the Syrian Arab Republic shall be entitled to operate air services in both directions on the route specified in this Section and to land for traffic purposes in the territory of India at the points therein specified.

<u>Points of Origin</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in India</u>	<u>Points beyond</u>
Points in Syria	Any two points	Bombay or Delhi	As may be agreed upon between the Aeronautical Authorities.

Section - III

Points on the specified route may, at the option of the designated airline, be omitted on any or all flights.

Section - IV

The agreed air services shall be operated by the designated airlines of the Contracting Parties in a commercial arrangement or such other arrangement as may be mutually agreed between them. The commercial and other aspects of such operation shall, in the first instance, be agreed between the designated airlines and such arrangement will be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties.



.....