

भारत सरकार और थाई राज्य की सरकार के बीच
दोनों देशों के भूभागों के मध्य और इनसे हो कर
आगे जाने के लिए हवाई सेवा सम्बन्धी करार

भारत सरकार और थाई राज्य की सरकार जिन्हें इससे आगे संविदाकारी पत्र कहा गया है,

जो कि 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किये गये अन्तर्राष्ट्रीय सिविल विमानन अभिसमय के हस्ताक्षरकर्ता हैं,

अपने अपने भूभागों के मध्य और उन से परे हवाई सेवायें परिचालित करने के लिए करार करने की इच्छा से,

नीची लिखी बातों पर सहमत हुई हैं :

अनुच्छेद 1

(1) जब तक कि प्रसंग से कोई अन्य अर्थ अभीष्ट न हो, इस करार के प्रयोजन के लिए :

(क) 'अभिसमय' पद से आशय 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत अन्तर्राष्ट्रीय सिविल विमानन अभिसमय से है और इस में अभिसमय के अनुच्छेद 90 के अधीन स्वीकृत कोई अनुबंध, तथा उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 90 तथा 94 के अधीन अनुबंधों या अभिसमय में किया गया कोई संशोधन, भी शामिल है ;

(ख) 'वैमानिक प्राधिकारी' पद से आशय थाई राज्य के सम्बन्ध में विमानन विभाग के महानिदेशक या किसी ऐसे व्यक्ति या निकाय से है जिसे सिविल विमानन के कोई भी या इसी प्रकार के ऐसे काम करने के लिए प्राधिकृत किया जाए जिन्हें उक्त महानिदेशक करता हो

और भारत के सम्बन्ध में, भारत के सिविल विमानन के महानिदेशक या किसी भी ऐसे व्यक्ति या निकाय से है जिसे सिविल विमानन के कोई भी या इसी प्रकार के ऐसे काम करने के लिए प्राधिकृत किया जाए जिन्हें उक्त महानिदेशक करता हो ;

(ग) 'नामित हवाई कम्पनी' पद से आशय ऐसी हवाई कम्पनी से है जिसे एक संविदाकारी पत्र ने दूसरे संविदाकारी पत्र को लिखित सूचना द्वारा वर्तमान करार के अनुच्छेद 8 के अनुसार इस प्रकार की सूचना में निर्दिष्ट मार्गों पर हवाई सेवाओं के परिचालन के लिए नामित किया हो ;

(घ) किसी राज्य के सन्दर्भ में 'भूभाग' पद का आशय उस राज्य की प्रभुसत्ता के अन्तर्गत आने वाले भूमि क्षेत्रों और उनके निकटवर्ती भूभागिय समुद्र से है ;

(ङ) 'हवाई सेवा', 'अन्तर्राष्ट्रीय हवाई सेवा', 'हवाई कम्पनी' और 'यातायात से भिन्न प्रयोजनों के लिए विराम' पदों से आशय वे ही हैं जो कि अभिसमय के अनुच्छेद 96 में उन के लिए निश्चित किये गये हैं ; तथा

(च) 'अनुसूची' पद से आशय वर्तमान करार की मार्ग अनुसूची या इस करार के अनुच्छेद 12 के उपबंधों के अनुसार संशोधित अनुसूची से है ।

(2) अनुसूची इस करार का एक अभिन्न अंग है और सिवाय उस स्थिति के जहां अन्यथा उपबंधित किया गया हो जहां भी करार का निर्देश हो वहां उस में अनुसूची को भी शामिल समझा जाएगा ।

अनुच्छेद 2

(1) प्रत्येक संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष को अनुसूची में निर्दिष्ट मार्ग पर हवाई सेवारं स्थापित करने के प्रयोजन के लिए (जिन्हें इस से आगे ' निर्दिष्ट मार्ग ' और ' सम्मत सेवारं ' कहा गया है) इस करार में उल्लिखित अधिकार देता है । इस करार के अनुच्छेद 3 के उपबन्धों का पालन हो जाने के पश्चात् किसी भी समय सम्मत सेवाओं को प्रारम्भ किया जा सकता है ।

(2) इस करार के उपबन्धों के अधीन रहते हुए प्रत्येक संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित हवाई कम्पनी को निम्नलिखित अधिकार प्राप्त होंगे :

- (क) और उतरे हुए दूसरे संविदाकारी पक्ष के भूभाग से हो कर उड़ान करना ;
- (ख) यातायात से भिन्न प्रयोजनों के लिए उक्त भूभाग में विराम ; और
- (ग) निर्दिष्ट मार्ग पर सम्मत सेवाओं का परिचालन करते समय यात्रियों, माल और डाक के अन्तर्राष्ट्रीय यातायात को उतारने और चढ़ाने के प्रयोजन से उक्त भूभाग के उस मार्ग पर निर्दिष्ट उन स्थानों पर रुकना जिन का उल्लेख इस करार की अनुसूची में किया गया है ।

(3) इस अनुच्छेद के पैरा (2) की किसी भी बात का अर्थ किसी संविदाकारी पक्ष की हवाई कम्पनी को यह अधिकार देना नहीं समझा जायगा कि वह दूसरे संविदाकारी पक्ष के भूभाग में ऐसे यात्रियों, माल या डाक को ले सकेगा जिनका गंतव्य स्थान उस दूसरे संविदाकारी पक्ष के भूभाग का कोई अन्य स्थान हो ।

(4) एक संविदाकारी पक्ष के भूभाग में विमानों के प्रवेश करने या वहां से बाहर जाने या उसके भूभाग के भीतर उन विमानों के परिचालन के सम्बन्ध में जो कानून, विनियम और अनुदेश हैं वे दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित हवाई कम्पनी के विमानों पर भी लागू होंगे ।

अनुच्छेद 3

(1) प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को यह अधिकार होगा कि वह निर्दिष्ट मार्गों पर सम्मत सेवाओं के परिचालन के प्रयोजन के लिए दूसरे संविदाकारी पक्ष को लिखित रूप से एक या अधिक हवाई कम्पनियां नामित कर दे ।

(2) इस प्रकार के नामन की सूचना मिलने पर दूसरा संविदाकारी पक्ष इस अनुच्छेद के पैरा (3) और (4) के अधीन रहते हुए नामित हवाई कम्पनी या हवाई कम्पनियों को अविलम्ब उपयुक्त परिचालन प्राधिकार दे देगा ।

(3) एक संविदाकारी पक्ष के वैमानिक प्राधिकारी दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित हवाई कम्पनी से इस बारे में अपनी तसल्ली कर सकते हैं कि वह कम्पनी उनके द्वारा अन्तर्राष्ट्रीय वाणिज्यिक हवाई सेवाओं के परिचालन पर अभिसमय के उपबन्धों के अनुरूप सामान्य एवं तर्कसंगत तौर पर लागू किये जाने वाले नियमों और विनियमों के अधीन निर्धारित शर्तों का पालन करने के लिए समर्थ हैं ।

(4) प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को यदि किसी भी समय इस बात की तसल्ली हो जाय कि नामित हवाई कम्पनी के स्वरूप में महत्वपूर्ण परिवर्तन हो गया है जिसके कारण नामित करने वाले संविदाकारी पक्ष या उसके राष्ट्रकों का उस नामित हवाई कम्पनी में स्वामित्व या नियंत्रण काफी कम हो गया है तो उसे यह अधिकार होगा कि वह हवाई कम्पनी का नामन स्वीकार करने से इन्कार कर दे और नामित हवाई कम्पनी को इस कृपार के अनुच्छेद 2 के पैरा (2) में

उल्लिखित अधिकार देना रोक दे या उन्हें वापिस ले ले या नामित हवाई कम्पनी द्वारा उन अधिकारों के उपयोग पर ऐसी शर्तें लगा दे जिन्हें वह आवश्यक समझे ।

(5) इस अनुच्छेद के पैरा (1) और (2) के उपबन्धों का पालन हो जाने के बाद इस प्रकार से नामित और प्राधिकृत हवाई कम्पनी किसी भी समय सम्मत सेवाओं का परिचालन प्रारम्भ कर सकती है बशर्ते कि सेवा का परिचालन तब तक नहीं किया जायगा जब तक कि उस सेवा के सम्बन्ध में इस करार के अनुच्छेद 8 के उपबन्धों के अनुसार निर्धारित टैरिफ लागू नहीं किया जाता और इस करार के अनुच्छेद 6 के पैरा (6) के उपबन्धों का पालन नहीं हो जाता ।

(6) यदि कोई हवाई कम्पनी अधिकार देने वाले संविदाकारी पक्ष के नियमों अथवा विनियमों का पालन न करे या इस करार में निर्धारित शर्तों के अनुसार परिचालन न करे तो प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को यह अधिकार होगा कि वह हवाई कम्पनी द्वारा इस करार के अनुच्छेद 2 के पैरा (2) में निर्दिष्ट अधिकारों के उपयोग का निलम्बन कर दे या उस हवाई कम्पनी द्वारा उन अधिकारों के उपयोग पर, जो शर्तें आवश्यक समझे उन्हें लगा दे ; परन्तु जब तक कि नियमों अथवा विनियमों के इससे और आगे अतिलम्बन को रोकने की दृष्टि से शर्तों का तुरन्त निलम्बन या लगाया जाना आवश्यक न समझा जाए, तब तक इस अधिकार का उपयोग दूसरे संविदाकारी पक्ष से परामर्श करने के बाद ही किया जायगा ।

अनुच्छेद 4

इस करार में उल्लिखित मार्गों और सेवाओं के परिचालन के प्रयोजन के लिए एक संविदाकारी पक्ष द्वारा जारी किए गए अथवा वैध माने गए और अब तक लागू उड़ान योग्यता प्रमाण पत्रों, समर्थता प्रमाण पत्रों और लाइसेंसों को दूसरा संविदाकारी पक्ष भी वैध मानेगा ; परन्तु

जिन अपेक्षाओं के अधीन इस प्रकार के प्रमाण पत्र या लाइसेंस जारी किए गए अथवा वैध माने गए हैं उनका न्यूनतम मानक उन अपेक्षाओं के बराबर या उनसे अधिक हो जो अन्तर्राष्ट्रीय सिविल विमानन सम्बन्धी अभिसमय के क्रियान्वयन के परिणामस्वरूप निर्धारित की गई हैं।

अनुच्छेद 5

(1) एक संविदाकारी पत्र के भूभाग में यदि दूसरे संविदाकारी पत्र, या उसके द्वारा नामित हवाई कम्पनी के द्वारा, अथवा की ओर से, कोई ईंधन, स्नेहक, अतिरिक्त पुर्जे, नियमित विमान उपकरण और विमान का सामान लाया जाए या उस भूभाग में विमान में ले जाया जाए, और वह उस विमान कम्पनी के विमान के द्वारा अथवा विमान में ही उपयोग के लिए हो तो उस पर पहला संविदाकारी पत्र सीमा-शुल्क, निरीक्षण फीस और इसी प्रकार के अन्य राष्ट्रीय या स्थानीय शुल्कों और प्रभारों के मामले में निम्नलिखित व्यवहार करेगा :

(क) उक्त भूभाग को छोड़ने से पूर्व सम्पर्क के अन्तिम हवाई पत्र पर विमान पर शेष ईंधन और स्नेहक तेलों पर छूट ; और

(ख) ऐसे ईंधन और स्नेहक तेल के जो (क) में शामिल नहीं हैं तथा अतिरिक्त पुर्जे, नियमित विमान उपकरणों और विमान के सामान के मामले में ऐसा ही व्यवहार किया जाएगा जो पहले संविदाकारी पत्र की किसी राष्ट्रीय हवाई कम्पनी, या अन्तर्राष्ट्रीय हवाई सेवाओं में लगी परम मित्र राष्ट्र की हवाई कम्पनी के विमान द्वारा या विमान में ही उपयोग के लिए उक्त भूभाग में लाए गए या उस भूभाग में विमान पर ले जाए गए इसी प्रकार के सामान के मामले में किया जाता है।

(2) इस अनुच्छेद के पैरा (1) में निर्दिष्ट व्यवहार उस व्यवहार के अतिरिक्त और उस पर कोई प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना होगा जो प्रत्येक संविदाकारी पक्ष अभिसमय के अनुच्छेद 24 के अधीन करने के लिए बाध्य है।

अनुच्छेद 6

(1) प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की नामित हवाई कम्पनी को एक संविदाकारी पक्ष के भूभाग में सम्मत सेवाओं पर यातायात चढ़ाने और दूसरे संविदाकारी पक्ष के भूभाग में उसे उतारने तथा इसी प्रकार दूसरे संविदाकारी पक्ष के भूभाग में सम्मत सेवाओं पर यातायात चढ़ाने और पहले संविदाकारी पक्ष के भूभाग में उसे उतारने के लिए उचित और समान अवसर प्राप्त होंगे, तथा मार्गस्थ स्थानों के लिए या मार्गस्थ स्थानों से दूसरे संविदाकारी पक्ष के भूभाग में चढ़ाए या उतारे गए यातायात को आनुषंगिक प्रकार का माना जाएगा। प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की नामित हवाई कम्पनी दूसरे संविदाकारी पक्ष के भूभाग में चढ़ाए और निर्दिष्ट मार्ग के स्थानों पर उतारे जाने वाले यातायात और इसी प्रकार पहले संविदाकारी पक्ष के भूभाग में चढ़ाए और निर्दिष्ट मार्ग के स्थानों पर उतारे जाने वाले यातायात के वहन के लिए धारिता की व्यवस्था करते समय इस प्रकार के यातायात के सम्बन्ध में दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित हवाई कम्पनी के मूल हितों को ध्यान में रखेगी ताकि दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित हवाई कम्पनी के हितों पर प्रतिकूल प्रभाव न पड़े।

(2) प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की नामित हवाई कम्पनी द्वारा परिचालित सम्मत सेवाएँ निर्दिष्ट मार्गों पर परिवहन के सम्बन्ध में जनता की आवश्यकताओं के साथ पूरी तरह से सम्बद्ध होंगी; और प्रत्येक का यह मुख्य उद्देश्य होगा कि वह उस संविदाकारी पक्ष के भूभाग में जिसने हवाई कम्पनियों को नामित किया है, चढ़ाए या उतारे जाने वाले यात्रियों, माल और डाक को ले जाने की मांगों को पूरा करने के लिए पर्याप्त धारिता की व्यवस्था करे।

(3) दूसरे संविदाकारी पत्र के भूभाग में किसी नामित हवाई कम्पनी द्वारा चढ़ाए गए और निर्दिष्ट मार्गों पर किसी तीसरे देश के स्थानों पर उतारे गए और इसी प्रकार एक संविदाकारी पत्र के भूभाग में किसी नामित हवाई कम्पनी द्वारा चढ़ाए गए और निर्दिष्ट मार्गों पर किसी तीसरे देश के स्थानों पर उतारे गए यात्रियों, माल और डाक को ले जाने की व्यवस्था इस सामान्य सिद्धान्त के अनुसार की जासी कि धारिता के मामले में निम्नलिखित बातों को ध्यान में रखा जासा :

(क) हवाई कम्पनी को नामित करने वाले संविदाकारी पत्र के भूभाग में चढ़ाए और उतारे जाने वाले यातायात की आवश्यकताएं ;

(ख) जिन क्षेत्रों में से नामित हवाई कम्पनी गुजरती है उन क्षेत्रों में पड़ने वाले राज्यों की हवाई कम्पनियों द्वारा स्थापित अन्य हवाई सेवाओं को ध्यान में रखते हुए उन क्षेत्रों की यातायात विषयक आवश्यकताएं ; और

(ग) हवाई कम्पनियों के सीधे अविराम परिचालन द्वारा मितव्ययिता विषयक आवश्यकताएं ।

(4) सम्मत सेवारं प्रारम्भ करने से पूर्व दोनों संविदाकारी पत्र इस बारे में सहमत हो जासौ कि प्रारंभ में कितनी धारिता की व्यवस्था की जाए । इसके बाद, संविदाकारी पत्रों के वैमानिक प्राधिकारी धारिता की व्यवस्था के बारे में समय समय पर विचार विमर्श करेगें और धारिता में परिवर्तन करने के लिए सहमति होने पर उसे पत्र-विनिमय द्वारा पुष्ट करेगें ।

(5) इस अनुच्छेद के पूर्ववर्ती पैराओं का निर्वचन और प्रयोज्यता वही होगी जिस पर दोनों संविदाकारी पत्रों के वैमानिक प्राधिकारी समय समय पर सहमत होंगे ।

(6) एक संविदाकारी पत्र की नामित हवाई कम्पनी किसी सम्मत सेवा या उसके आशोधित रूप को प्रारम्भ करने से यथासम्भव पहले, सामान्यतया 30 दिन पहले, या वैमानिक प्राधिकारियों से अनुरोध प्राप्त होने के तीस दिन के भीतर दूसरे संविदाकारी पत्र की नामित हवाई कम्पनी के वैमानिक प्राधिकारियों को सेवा के प्रकार, समय सारणी, विमानों की किस्म - जिसमें निर्दिष्ट मार्गों पर प्रस्तुत की गई धारिता भी शामिल होगी - इत्यादि के सम्बन्ध में सूचना तथा कोई अन्य ऐसी सूचना देगी जो दूसरे संविदाकारी पत्र के वैमानिक प्राधिकारियों को इस बारे में अपनी तसल्ली करने के लिए अपेक्षित हो कि इस करार की अपेक्षाओं का विधिवत् पालन किया जा रहा है।

अनुच्छेद 7

दोनों संविदाकारी पत्रों की नामित हवाई कम्पनियों को अपने अपने मार्ग पर सम्मत सेवाएं परिचालित करने के सम्बन्ध में उचित और समान अवसर प्राप्त होंगे।

दोनों संविदाकारी पत्रों की नामित हवाई कम्पनियों को वायु परिवहन के विक्रय के मामले में प्रत्येक संविदाकारी पत्र के मुद्रा विनियमों के अधीन विद्यमान सुविधारण समान रूप से प्राप्त होंगी। प्रत्येक संविदाकारी पत्र दूसरे संविदाकारी पत्र की नामित हवाई कम्पनी को, पहले संविदाकारी पत्र के भूभाग में उस हवाई कम्पनी द्वारा यात्री, माल और डाक के वहन के फलस्वरूप अर्जित व्यय-अधिशिष्ट आय को मुक्त रूप से अन्तर्हित करने का अधिकार प्रदान करेगा। इस प्रकार का अन्तरण उचित प्राधिकारियों द्वारा अन्तरण की तारीख को घोषित विनियम दर के आधार पर किया जाएगा।

प्रत्येक संविदाकारी पत्र की नामित हवाई कम्पनी को दूसरे संविदाकारी पत्र के भूभाग में अपने कर्मचारियों को नियुक्त कर के शाखा कार्यालय स्थापित करने और उन्हें संचालित करने तथा साथ ही कोई सामान्य विक्रय एजेंट और थल संचालन एजेंट नियुक्त करने के अधिकार प्राप्त होंगे।

एक संविदाकारी पक्ष द्वारा जारी किए गए कानून या विनियमों के कारण दूसरे संविदाकारी पक्ष के उपर्युक्त अधिकारों के प्रयोग में कोई बाधा उपस्थित होने की स्थिति में, पहले संविदाकारी पक्ष की नामित हवाई कम्पनी भी पारस्परिकता के आधार पर उन अधिकारों के प्रयोग से वंचित रहेगी ।

अनुच्छेद 8

(1) सम्मत सेवाओं के लिए टैरिफ युक्तिसंगत स्तर पर निश्चित किए जाएंगे और ऐसा करते समय सभी संगत बातों का ध्यान रखा जाएगा जिन में परिचालन का व्यय, उचित लाभ, सेवा की विशेषताएं (जैसे गति और स्थान के मान) और निर्दिष्ट मार्ग के किसी भाग पर अन्य हवाई कम्पनियों के टैरिफ आदि शामिल हैं । ये टैरिफ इस अनुच्छेद के निम्नलिखित उपबन्धों के अनुसार निश्चित किए जाएंगे ।

(2) निर्दिष्ट मार्गों में से प्रत्येक के सम्बन्ध में, इस अनुच्छेद के पैरा (1) में निर्दिष्ट टैरिफ और उनके साथ प्रयुक्त एजेंसी की दरें, किराया मुक्त असबाब और अन्य शर्तें सम्बन्धित नामित हवाई कम्पनियों के बीच सहमति द्वारा तय की जाएंगी और वे अन्तर्राष्ट्रीय विमान परिवहन संस्था के यातायात सम्मेलन क्रियाविधि के अधीन लागू निर्णयों के अनुसार निर्धारित की जाएंगी । इस प्रकार तय किए गए टैरिफों के लिए दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिक प्राधिकारियों का अनुमोदन आवश्यक होगा ।

(3) यदि नामित हवाई कम्पनियां टैरिफों में से किसी पर सहमत न हो सकें या किसी अन्य कारण से किसी टैरिफ पर इस अनुच्छेद के पैरा (2) के उपबन्धों के अनुसार सहमत न हो सकें तो संविदाकारी पक्षों के वैमानिक प्राधिकारी आपस में सहमति के द्वारा टैरिफ निश्चित करने का प्रयत्न करेंगे ।

(4) यदि वैमानिक प्राधिकारी इस अनुच्छेद के पैरा (2) के अधीन उन्हें प्रस्तुत किए गए किसी टैरिफ के अनुमोदन पर या पैरा (3) के अन्तर्गत किसी टैरिफ के निर्धारण के सम्बन्ध में सहमत न हो सकें तो विवाद को इस करार के अनुच्छेद 11 के उपबन्धों के अनुसार तय किया जाएगा ।

(5) जब तक इस अनुच्छेद के उपबन्धों के अनुसार नए टैरिफ स्थापित नहीं हो जायें तब तक इस अनुच्छेद के उपबन्धों के अनुसार स्थापित टैरिफ लागू रहेंगे ।

अनुच्छेद 9

संविदाकारी पत्रों में से किसी के भी वैमानिक प्राधिकारी दूसरे संविदाकारी पत्र के वैमानिक प्राधिकारियों के अनुरोध पर उन्हें आंकड़ों के ऐसे आवधिक या अन्य विवरण भेजेंगे जिन की दूसरे संविदाकारी पत्र को इन बातों की समीक्षा करने के लिए युक्तिसंगत रूप से आवश्यकता हो कि प्रथम संविदाकारी पत्र द्वारा नामित हवाई कम्पनियों ने सम्मत सेवाओं में कितनी धारिता की व्यवस्था की है । इस प्रकार के विवरणों में संविदाकारी पत्रों के भूभागों के अन्दर विमान पर चढ़ने और विमान से उतरने के स्थानों सहित ऐसी सारी सूचना शामिल होगी जिससे हवाई कम्पनी द्वारा ले जाए गए यातायात की मात्रा मालूम की जा सके ।

अनुच्छेद 10

वर्तमान करार को पूरा करने से सम्बन्धित सभी मामलों में निकट सहयोग बनाए रखने के लिए संविदाकारी पत्रों के वैमानिक प्राधिकारियों में नियमित रूप से और बहुधा परामर्श होता रहेगा ।

अनुच्छेद 11

इस करार के निर्वचन और प्रयोज्यता के सम्बन्ध में यदि कोई विवाद उठ खड़ा होता है तो संविदाकारी पक्षों के वैधानिक प्राधिकारी प्रथमतः परस्पर बातचीत द्वारा उसे तय करने का प्रयत्न करेंगे और यदि इस प्रकार बातचीत द्वारा विवाद तय नहीं हो पाता तो उसे निपटारे के लिए संविदाकारी पक्षों के पास भेजा जाएगा ।

अनुच्छेद 12

वर्तमान करार में कोई संशोधन करने के प्रयोजन से कोई भी संविदाकारी पक्ष किसी भी समय परामर्श के लिए अनुरोध कर सकता है । इस प्रकार के परामर्श अनुरोध की तारीख से साठ दिन के भीतर आरम्भ कर दिये जायें । ऐसे परामर्शों के परिणामस्वरूप वर्तमान करार में किया गया कोई भी आशोधन राजनयिक पत्र-विनिमय द्वारा पुष्टि किए जाने पर ही लागू होगा ।

अनुच्छेद 13

कोई भी संविदाकारी पक्ष यदि इस करार को समाप्त करना चाहता है तो वह दूसरे पक्ष को किसी भी समय इसका लिखित नोटिस दे सकता है । ऐसे नोटिस साथ ही साथ अन्तर्राष्ट्रीय सिविल विमानन संगठन को भी भेजे जायें । यदि इस प्रकार का नोटिस दिया जाए, तो करार को समाप्त करने का नोटिस जिस तारीख को दूसरे संविदाकारी पक्ष को प्राप्त हो, उसके बारह महीने के बाद यह करार समाप्त हो जाएगा, किन्तु यदि संविदाकारी पक्षों की परस्पर सहमति से उक्त अवधि के समाप्त होने से पहले नोटिस वापस ले लिया जाए तो करार समाप्त नहीं होगा । यदि दूसरे संविदाकारी पक्ष से नोटिस की प्राप्ति-सूचना न मिले, तो जिस दिन नोटिस अन्तर्राष्ट्रीय सिविल

विमानन संगठन को मिला हो, उसके चौदह दिन बाद वह दूसरे संविदाकारी पत्र को भी मिला हुआ मान लिया जाएगा ।

अनुच्छेद 14

यह करार और इसमें किया जाने वाला कोई भी संशोधन अन्तर्राष्ट्रीय सिविल विमानन संगठन में रजिस्टर कराया जाएगा ।

अनुच्छेद 15

यह करार अनुसमर्थन के अधीन होगा और अनुसमर्थन लिखतों का आदान-प्रदान यथाशीघ्र किया जाएगा । यह करार अनुसमर्थन लिखतों के आदान-प्रदान की तारीख से लागू होगा ।

इसके साक्ष्य स्वरूप निम्न हस्ताक्षरकर्ताओं ने, जो कि अपनी अपनी सरकारों द्वारा इसके लिए विधिवत् प्राधिकृत किए गए हैं, इस करार पर हस्ताक्षर किए हैं ।

आज तारीख 28 अगस्त, एक हजार आठ सौ इकानवे शक संवत् (1969), तदनुसार 19 दिसम्बर दो हजार पांच सौ बारह बौद्ध संवत् (1969), को बैंकाक में इसकी छः मूल प्रतियों पर हस्ताक्षर किए गए हैं, जिनमें थाई, हिन्दी और अंग्रेजी भाषाओं में से प्रत्येक की दो-दो प्रतियां हैं और इनमें तीनों पाठ समान रूप से प्रामाणिक हैं । निर्वचन के सम्बन्ध में कोई मतभेद होने पर अंग्रेजी पाठ ही प्रामाणिक माना जाएगा ।

कृते भारत सरकार

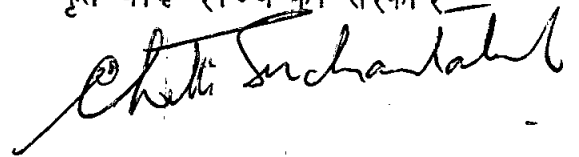


(पी० वी० न० बनर्जी)

थाईलैण्ड में भारत के

राजदूत

कृते थाई राज्य की सरकार



(चिट्टि सुचरितकुल)

उप विदेश मंत्री

अनुसूची

खण्ड 1

थाई राज्य की सरकार द्वारा नामित हवाई कम्पनी अथवा हवाई कम्पनियों द्वारा दोनों दिशाओं में परिचालित किया जाने वाला मार्ग :-

- (क) थाई राज्य
- (ख) रंगून
- (ग) ढाका
- (घ) कलकत्ता
- (ङ) काठमाण्डू
- (च) दिल्ली
- (छ) कराची अथवा काबुल
- (ज) तेहरान अथवा काहिरा अथवा बेरूत अथवा इस्तम्बूल
- (झ) रोम और उसके आगे

या

- (i) पैरिस अथवा लन्दन
- (ii) न्यूयार्क

या

- (i) ज्यूरिच अथवा फ्रैंकफर्ट
- (ii) कोपनहेगन अथवा एम्स्टरडम
- (iii) न्यूयार्क

टिप्पणियाँ

- (1) एक ही उड़ान में विमान कलकत्ता और दिल्ली दोनों स्थानों पर नहीं जाया परन्तु अलग अलग उड़ानों में विमान इन दोनों स्थानों पर जा सकते हैं अर्थात् जो उड़ानें कलकत्ता को अथवा बरास्ता कलकत्ता परिचालित हैं उन्हें दिल्ली को अथवा बरास्ता दिल्ली परिचालित नहीं किया जाया और जो उड़ानें दिल्ली को अथवा बरास्ता दिल्ली परिचालित हैं उन्हें कलकत्ता को अथवा बरास्ता कलकत्ता परिचालित नहीं किया जाया । इससे कलकत्ता में तकनीकी अवतरण पर कोई प्रतिबंध नहीं है ।
- (2) मार्ग में पड़ने वाले किसी भी स्थान को किसी या सभी उड़ानों में छोड़ा जा सकता है बशर्ते कि इस मार्ग की सेवारत थाई राज्य के किसी स्थान से प्रारम्भ हो ।

भारत सरकार द्वारा नामित हवाई कम्पनी अथवा हवाई कम्पनियों द्वारा दोनों दिशाओं में परिचालित किया जाने वाला मार्ग :-

- (क) भारत
- (ख) बैंकाक
- (ग) हांगकांग
- (घ) मनीला
- (ङ) ओसाका
- (च) टोकियो और उसके आगे

या

या

- | | |
|---------------------|---------------------------|
| (1) होनोलूलू | (1) रेंक्रेज अथवा वैनकुवर |
| (ii) सानफ्रानसिस्को | (ii) शिकागो |
| (iii) लॉस एंजलिस | (iii) न्यूयार्क |
| (iv) न्यूयार्क | |

टिप्पणी :

मार्ग में पड़ने वाले किसी भी स्थान को किसी या सभी उड़ानों में छोड़ा जा सकता है बशर्ते कि इस मार्ग की सेवारत भारत के किसी स्थान से प्रारम्भ हों ।

ความตกลงระหว่าง

รัฐบาลแห่งอินเดียนับกับรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย
ว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างอาณาเขตของแต่ละฝ่าย
และพ้นจากนั้นไป

รัฐบาลแห่งอินเดียนับและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ก่อไปนี้จะเรียกว่า
ภาคีผู้ทำความตกลง

ผู้เป็นภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งได้เปิดให้
ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ เจ็ด ธันวาคม ๑๙๔๔ และ

ปรารถนาที่จะทำความตกลงเพื่อการดำเนินการเดินอากาศระหว่างอาณา
เขตของแต่ละฝ่ายและพ้นจากนั้นไป

จึงได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ ๑

(๑) เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งความตกลงฉบับนี้ นอกจากบริบทจะก่อให้เกิด
หมายเป็นอย่างอื่น

(ก) คำว่า "อนุสัญญา" ให้นำหมายถึงอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือน
ระหว่างประเทศซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโกเมื่อวันที่ เจ็ด ธันวาคม ๑๙๔๔ และ
รวมทั้งภาคผนวกใด ๆ ที่ได้ตกลงรับตามข้อ ๕๐ แห่งอนุสัญญานั้น และข้อแก้ไขเพิ่มเติม
ภาคผนวก หรืออนุสัญญาตามข้อ ๕๐ หรือ ๕๔ แห่งอนุสัญญาดังกล่าว

(ข) คำว่า "เจ้าหน้าที่การเดินอากาศ" ในกรณีราชอาณาจักรไทย
ให้นำหมายถึงอธิบดีกรมการบินพาณิชย์ หรือบุคคลหรือองค์คณะใดที่ได้รับมอบอำนาจให้ปฏิบัติการ
หน้าที่ใด ๆ ในด้านการบินพลเรือนซึ่งในเวลานี้อธิบดีดังกล่าวปฏิบัติอยู่ หรือการหน้าที่ซึ่งมี
ลักษณะคล้ายกัน และในกรณีอินเดียนับให้นำหมายถึงอธิบดีกรมการบินพลเรือน หรือบุคคลหรือองค์คณะ
ใดที่ได้รับมอบอำนาจให้ปฏิบัติการหน้าที่ใด ๆ ในด้านการบินพลเรือนซึ่งในเวลานี้อธิบดี
ดังกล่าวปฏิบัติอยู่หรือการหน้าที่ซึ่งมีลักษณะคล้ายกัน

(ค) คำว่า "สายการบินที่กำหนด" ให้นำหมายถึงสายการบินซึ่งภาคี
ผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะใดกำหนด โดยการบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังภาคีผู้ทำ
ความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งตามข้อ ๓ แห่งความตกลงฉบับนี้ สำหรับการดำเนินการเดินอากาศ

ตามเส้นทางบินที่ระบุไว้ในคำขอกกล่าวเช่นว่านั้น

(ง) คำว่า "อาณาเขต" ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับรัฐหนึ่ง ให้หมายถึงพื้นที่ดินและน่านน้ำอาณาเขตที่ติดต่อกับพื้นที่ดินนั้น ซึ่งอยู่ภายใต้อธิปไตยของรัฐนั้น

(จ) คำว่า "บริการเดินอากาศ" "บริการเดินอากาศระหว่างประเทศ" "สายการบิน" และ "แวะลงมิใช่เพื่อการค้า" ให้มีความหมายตามที่บัญญัติไว้สำหรับคำเหล่านั้นตามลำดับในข้อ ๘๖ แห่งอนุสัญญา และ

(ฉ) คำว่า "ใบพิทักษ์" ให้หมายถึงใบพิทักษ์เส้นทางบินต่อท้ายความตกลงฉบับนี้หรือตามที่แก้ไขเพิ่มเติมตามความในข้อ ๑๒ แห่งความตกลงฉบับนี้

(๒) ใบพิทักษ์ประกอบเป็นส่วนเต็มส่วนหนึ่งของความตกลงฉบับนี้ และคำอ้างทั้งปวงที่อ้างถึงความตกลงฉบับนี้ ให้ถือว่ามีผลถึงใบพิทักษ์ด้วย เว้นแต่จะมีข้อความว่าไว้เป็นอย่างอื่น

ข้อ ๒

(๑) ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิที่ระบุไว้ในความตกลงฉบับนี้แก่ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะสถาปนารบริการเดินอากาศตามเส้นทางบินที่ระบุไว้ในใบพิทักษ์ (ต่อไปนี้จะเรียกว่า "บริการที่ตกลง" และ "เส้นทางบินที่ระบุ") บริการที่ตกลงกันอาจเริ่มต้นเมื่อใดก็ได้หลังจากที่ได้มีการปฏิบัติความบหมับัญญัติแห่งข้อ ๓ ของความตกลงนี้

(๒) ภายใต้งค์บหมับัญญัติของความตกลงฉบับนี้ สายการบินที่ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายกำหนดจะไ้รับสิทธิต่อไปนี้ คือ

(ก) บินผ่านอาณาเขตของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งโดยไม่แวะลง

(ข) แวะลงในอาณาเขตดังกล่าวมิใช่เพื่อความมุ่งประสงค์ของการค้า และ

(ค) ในขณะที่เมื่อบริการที่ตกลงตามเส้นทางบินที่ระบุ แวะลงในอาณาเขตดังกล่าว ณ จุดต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในใบพิทักษ์ท้ายความตกลงฉบับนี้สำหรับเส้นทางบินนั้น เพื่อความมุ่งประสงค์ในการขนส่งและรับขึ้นซึ่งการจราจรระหว่างประเทศคือคนโดยสาร ของบรรทุก และไปรษณีย์ภัณฑ์

(๓) ไม่มีข้อความใดในวรรค (๒) แห่งข้อนี้ที่จะถือได้ว่าเป็นการให้เอกสิทธิแก่สายการบินของภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งในอันที่จะรับคนโดยสาร ของบรรทุก

หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ไปยังอีกจุดหนึ่งในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้น

(๔) กฎหมาย ข้อบังคับ และคำสั่งของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง เกี่ยวกับการเข้ามาในหรือออกไปจากอาณาเขตของคนที่ซึ่งอากาศยานหรือการดำเนินการของอากาศยาน เช่นว่านั้น ขณะอยู่ในอาณาเขตของตน จะนำมาใช้กับอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

ข้อ ๓

(๑) ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายเป็นลายลักษณ์อักษร ไปยังภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินการที่ตกลงตามเส้นทางบินที่ระบุ

(๒) เมื่อได้รับแจ้งการกำหนดแล้ว ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องให้อนุญาตที่เหมาะสมเพื่อดำเนินการแก่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายนั้น โดยมีขั้ว ภายใต้บทบัญญัติแห่งวรรค (๓) และ (๔) ของข้อนี้

(๓) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจให้สายการบินสายหนึ่งที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งแสดงให้เป็นที่พอใจแก่ตนว่าสายการบินนั้นมีคุณสมบัติเต็มตามเงื่อนไขที่วางไว้ในกฎหมายและข้อบังคับซึ่งเจ้าหน้าที่นั้นใช้อยู่เป็นปกติ และโดยชอบด้วยเหตุผลแก่การดำเนินการเดินอากาศพาณิชย์ระหว่างประเทศตามบทบัญญัติของอนุสัญญา

(๔) ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะปฏิเสธไม่ยอมรับการกำหนดซึ่งสายการบินและที่จะยับยั้งหรือเพิกถอนการให้ซึ่งสิทธิดังที่ระบุไว้ในวรรค (๒) ข้อ ๒ ของความตกลงฉบับนี้แก่สายการบิน หรือที่จะตั้งบังคับเงื่อนไขตามที่ตนเห็นจำเป็นในการที่สายการบินจะใช้สิทธิเหล่านั้น ถ้าเมื่อใดเป็นที่แน่ใจแก่ตนว่าได้มีการเปลี่ยนแปลงอย่างสำคัญในลักษณะของสายการบินที่กำหนด อันเป็นเหตุให้ระคายแห่งกรรมสิทธิ์หรือการควบคุมของสายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่กำหนดสายการบินหรือโดยคนชาติของภาคีผู้ทำความตกลงนั้นลดลง เป็นอันมาก

(๕) สายการบินที่ได้รับการกำหนดและได้รับอนุญาตแล้ว อาจเริ่มดำเนินการที่ตกลงเมื่อใดก็ได้ หลังจากที่ได้มีการปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งวรรค (๑) และ (๒) ของข้อนี้แล้ว และจะดำเนินการมิได้เว้นแต่พิทักษ์ราคาขนส่งซึ่งได้กำหนดตามบทบัญญัติ

แห่งข้อ ๔ ของความตกลงฉบับนี้จะมีผลบังคับแล้วสำหรับบริการนั้น และได้มีการปฏิบัติตาม
บทบัญญัติแห่งวรรค (๖) ของข้อ ๖ แห่งความตกลงฉบับนี้

(๖) ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะให้สายการบินการใชสิทธิ
ที่ระบุไว้ในวรรค (๒) ข้อ ๒ ของความตกลงฉบับนี้ หรือที่จะตั้งบังคับเงื่อนไขตามที่ตน
เห็นจำเป็นแก่การที่สายการบินที่จะใช้สิทธิเหล่านั้นในทุกกรณีที่สายการบินไม่ปฏิบัติตาม
กฎหมายหรือข้อบังคับของภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายให้สิทธิเหล่านั้น หรือไม่ดำเนินการตาม
เงื่อนไขที่กล่าวไว้ในความตกลงฉบับนี้ แต่สิทธินี้จะใช้ได้ก็ต่อเมื่อได้มีการปรึกษาหารือกับ
ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งแล้วเท่านั้น นอกจากจะจำเป็นต่อการใช้สิทธิหรือตั้ง
บังคับเงื่อนไขโดยพลันเพื่อป้องกันมิให้มีการละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับต่อไปอีก

ข้อ ๕

ใบสำคัญสมควรถิ่นอากาศ ใบสำคัญความสามารถ และใบอนุญาตที่ภาคิ
ผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งออกให้ หรือกระทำให้สมบูรณ์แล้วและยังมีผลบังคับอยู่ จะได้รับ
การยอมรับนับถือจากภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งว่าสมบูรณ์เพื่อความมุ่งประสงค์ใน
การดำเนินการในเส้นทางความตกลงนี้ แต่ข้อกำหนดในการออกหรือกระทำให้
สมบูรณ์ซึ่งใบสำคัญ หรือใบอนุญาตเช่นว่านั้น จะคงเท่าเทียมหรือเหนือกว่ามาตรฐาน
ขั้นต่ำซึ่งอาจวางขึ้นตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ข้อ ๕

(๑) เชื้อเพลิง น้ำมันสิ้น เครื่องอะไหล่ เครื่องบริภัณฑ์ประจำอากาศยาน
และพัสดุอากาศยานที่นำเข้ามาในอาณาเขตของภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง หรือขึ้นบน
อากาศยานในอาณาเขตนั้นโดยหรือในนามของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง หรือสายการ
บินที่ภาคิฝ่ายหลังกำหนดและมุ่งโดยเฉพาะสำหรับการใช้ของหรือในอากาศยานของสายการ
บินนั้น จักได้รับผลประโยชน์ดังต่อไปนี้จากภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกเกี่ยวกับค่าศุลกากร
ค่าธรรมเนียมการตรวจและค่าอากรและค่าภาระแห่งชาติหรือของท้องถิ่น ๆ อันมีลักษณะ
เช่นเดียวกัน

(ก) ในกรณีเชื้อเพลิงและน้ำมันสิ้นที่เหลืออยู่บนอากาศยาน ณ ท่า
อากาศยานสุดท้ายที่แวะลงก่อนออกจากอาณาเขตดังกล่าวไปให้ได้รับการยกเว้นและ

(ข) ในกรณีเชื้อเพลิง และน้ำมันสิ้น ที่มีไ้รวมอยู่ใน (ก) และ
เครื่องอะไหล่ เครื่องบริภัณฑ์ประจำอากาศยาน และพัสดุอากาศยานให้ได้รับผลประโยชน์

อย่างอนุเคราะห์ไม่น้อยกว่าที่ให้แก่บรรดาสัมภาระที่มีลักษณะ เช่นเดียวกัน ซึ่งนำเข้ามาใน
อาณาเขตดังกล่าว หรือขึ้นบนอากาศยานในอาณาเขตนั้น และมุ่งโดยเฉพาะสำหรับการ
ใช้ของ หรือในอากาศยานของสายการบินแห่งคนชาติของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรก หรือ
ของสายการบินต่างประเทศที่ได้รับอนุเคราะห์ที่ยังซึ่งประกอบบริการเดินอากาศระหว่าง
ประเทศ

(๒) ผลประโยชน์ที่ระบุไว้ในวรรค (๑) ของข้อนี้ให้เพิ่มเติมจาก และไม่
เป็นที่เสื่อมเสียแก่ผลประโยชน์ที่ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีความผูกพันจะต้องให้ตามข้อ
๒๔ แห่งอนุสัญญา

ข้อ ๖

(๑) สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะมีโอกาส
อย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกันในอันที่จะรับขนโดยบริการที่ตกลงซึ่งจราจรที่ขึ้นขึ้นใน
อาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งและขนลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลง
อีกฝ่ายหนึ่งหรือกลับกัน และจะถือว่าจราจรที่ขึ้นขึ้นหรือขนลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำ
ความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไปยังหรือมาจากจุดต่าง ๆ ในเส้นทางมีลักษณะเป็นจราจรเพิ่มเติม
ในการจัดความจุเพื่อรับขนจราจรที่ขึ้นขึ้นในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งและ
ขนลง ณ จุดต่าง ๆ ในเส้นทางที่ระบุหรือกลับกัน สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลง
แต่ละฝ่ายจะต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ปฐมมูลของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลง
อีกฝ่ายหนึ่งในจราจร เช่นนั้นเพื่อมิให้กระทบกระเทือนถึงผลประโยชน์ของสายการบินฝ่าย
หลังอย่างไม่สมควร

(๒) บริการที่ตกลงซึ่งสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย
จัดขึ้นนั้นจะต้องสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับความต้องการของประชาชนสำหรับการขนส่งในเส้นทาง
ที่ระบุ และแต่ละบริการจะถือการจัดความจุที่พอเพียงเพื่อสนองความต้องการในการขนคน
โดยสาร ของบรรทุก และไปรษณีย์ภัณฑ์ไปจากหรือมายังอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลง
ฝ่ายที่กำหนดสายการบินเป็นวัตถุประสงค์ปฐมมูล

(๓) การจักให้มีการรับขนคนโดยสาร ของบรรทุกและไปรษณีย์ภัณฑ์ที่ขึ้นขึ้น
โดยสายการบินที่กำหนดในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งและขนลง ณ จุดใน
ประเทศที่สามตามเส้นทางที่ระบุหรือกลับกัน จะต้องกระทำตามหลักการทั่วไปที่ว่าความจุจะ
ต้องสัมพันธ์กับ

(ก) ความต้องการของจรรยาที่ขึ้นขึ้นหรือชนลงในอาณาเขตของ
ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่กำหนดสายการบิน

(ข) ความต้องการของจรรยาของเขตที่สายการบินที่กำหนดผ่าน
เมื่อใดค้ำถึงบริการเดินอากาศอื่น ๆ ที่ใดจัดตั้งขึ้นโดยสายการบินของบรรดารัฐที่ตั้ง
อยู่ในเขคนั้น และ

(ค) ความต้องการของการดำเนินสายการบินตลอดเส้นทางทาง
เศรษฐกิจ

(๔) ความจุซึ่งจัดขึ้นในวาระเริ่มแรกนั้นจะต้องได้ตกลงกันระหว่างภาคี
ผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายก่อนที่จะเริ่มดำเนินบริการที่ตกลง ต่อจากนั้นเจ้าหน้าที่การ
เดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงจะได้ปรึกษารวบรวมเป็นครั้งคราวเกี่ยวกับความจุ
ที่จะจัดขึ้นและการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ในเรื่องความจุซึ่งเป็นที่ตกลงกันแล้วจะต้องได้รับการ
ยืนยันโดยหนังสือแลกเปลี่ยน

(๕) การตีความและการปฏิบัติตามวรรคก่อนของข้อนี้จะเป็นไปตามที่ได้
ตกลงกันเป็นครั้งคราวระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสอง

(๖) สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะต้องจัดให้แก่
เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนานล่วงหน้าเท่าที่จะปฏิบัติ
ได้ โดยปกติอย่างน้อยสามสิบวันก่อนเริ่มดำเนินงานของบริการที่ตกลงหรือการแก้ไขใด ๆ
หรือภายในสามสิบวันหลังจากได้รับคำขอจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศซึ่งขอเสนอเกี่ยวกับ
ลักษณะของบริการ ตารางการบินแบบอากาศยาน รวมทั้งความจุที่จัดให้ในแต่ละเส้นทาง
ที่ระบุและข้อเสนอใด ๆ อีกอันอาจต้องการเพื่อให้เป็นที่พอใจแก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศ
ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งว่าได้ดำเนินการ โดยถูกต้องตามข้อกำหนดแห่งความ
ตกลงนี้แล้ว

ข้อ ๗

สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะมีโอกาสอย่าง
เป็นธรรม และเท่าเทียมกันในอันที่จะดำเนินบริการที่ตกลงในเส้นทางบินของตน

สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะได้รับความสะดวก
อย่างเดียวกับที่ที่มีภายใต้ข้อบังคับการเงินของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายในการขาย
การขนส่งทางอากาศภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดของ
ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งที่จะโอนโดยเสรีซึ่งเงินเหลือจ่ายจากรายได้ซึ่งสายการบิน

เหล่านั้นได้รับในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรก เกี่ยวกับการรับขนคนโดยสาร ไปรษณีย์ภัณฑ์และของบรรทุก การโอน เช่นว่านั้นจะต้องเป็นไปตามอัตราแลกเปลี่ยนซึ่งประกาศใช้โดยเจ้าหน้าที่ที่เหมาะสมในวันที่ที่แลกเปลี่ยน

สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะจัดตั้งสำนักงานสาขา และดำเนินงาน และจ้างพนักงานของตนเองตลอดจนมีสิทธิที่จะแต่งตั้งผู้ใดก็ได้เป็นตัวแทนชายทั่วไปและเป็นตัวแทนบริการภาคพื้นดินในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งด้วย

หากในกรณีที่ถูกหมายหรือข้อบังคับซึ่งตราขึ้นโดยภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งไม่เปิดโอกาสให้สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้รับสิทธิดังกล่าวข้างต้นอันหนึ่งอันใดแล้ว สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกก็จะไม่ได้รับสิทธิ เช่นว่านั้นคู่กัน

ข้อ ๔

(๑) บรรดาพิกัดอัตราค่าขนส่งสำหรับบริการที่ตกลงจะต้องกำหนดในระบับที่สมควร โดยคำนึงถึงปัจจัยทั้งหลายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งค่าการดำเนินการ ถ้าไรอันสมควร ลักษณะของบริการ (เช่นมาตรฐานความเร็วและความสะดวกสบาย) และบรรดาพิกัดอัตราของสายการบินอื่น ๆ สำหรับคอนโคคหนึ่งใดในเส้นทางบินที่ระบุ พิกัดอัตราเหล่านี้จะต้องกำหนดตามบทบัญญัติต่อไปของข้อนี้

(๒) พิกัดอัตราที่อ้างถึงในวรรค (๑) ของข้อนี้รวมทั้งอัตราส่วนลดของตัวแทนที่เกี่ยวข้องกับพิกัดอัตรานั้น สัมภาระที่ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมและเงื่อนไขอื่น ๆ ให้สายการบินที่กำหนดที่เกี่ยวข้องทำความตกลงกันสำหรับเส้นทางบินที่ระบุแต่ละเส้นไป และให้ทำความตกลงนั้นตามแนวข้อวินิจฉัยซึ่งอาจนำมาใช้ได้ตามวิธีการประชุมว่าด้วยการจราจรของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พิกัดอัตราที่ตกลงนั้นจะต้องได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

(๓) ถ้าสายการบินที่กำหนดไม่สามารถตกลงกันได้ ในพิกัดอัตราใด หรือโดยเหตุผลอื่นไม่สามารถที่จะตกลงกันในพิกัดอัตราตามบทบัญญัติแห่งวรรค (๒) ของข้อนี้ เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงจะพยายามกำหนดพิกัดอัตราขึ้นโดยทำความตกลงระหว่างกัน

(๔) ถ้าเจ้าหน้าที่การเดินอากาศไม่สามารถตกลงกันในการให้ความเห็นชอบในพิกัดอัตราใด ๆ ที่เสนอตามความในวรรค (๒) แห่งข้อนี้ หรือไม่สามารถตกลงกัน

นั้นเป็นผลจากการปรึกษาหารือกันว่า จะมีผลบังคับเมื่อได้มีการยืนยันโดยหนังสือ
แลกเปลี่ยนทางการทูต

ขอ ๑๓

ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจให้คำบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษร
แก่ภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง เมื่อใดก็ได้ว่าตนปรารถนาที่จะเลิกความตกลงฉบับนี้ คำบอกกล่าวเช่นนั้น
จะต้องแจ้งพร้อมกันไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศถ้ามีการบอกกล่าวเช่นนั้น
ความตกลงฉบับนี้ให้เป็นอันสิ้นสุดลงเมื่อครบสิบสองเดือนหลังจากวันที่ภาคีผู้ทำความตกลง
อีกฝ่ายหนึ่งได้รับคำบอกกล่าว เว้นแต่จะมีการตกลงกันให้ถอนคำบอกเลิกความตกลงก่อนสิ้น
กำหนดเวลานั้น ในกรณีที่ไม่มีการตอบรับจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งให้ถือว่าคำบอกเลิก
เป็นอันได้รับเมื่อเวลาล่วงไปสิบสี่วัน หลังจากวันที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
ได้รับคำบอกกล่าว

ขอ ๑๔

ความตกลงฉบับนี้และการแก้ไขใด ๆ ที่เกี่ยวข้องจะต้องจดทะเบียนไว้กับ
องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ขอ ๑๕

ความตกลงฉบับนี้จะต้องได้รับสัตยาบัน และจะต้องแลกเปลี่ยนสัตยาบันสาร
กันโดยไม่ชักช้าเท่าที่จะกระทำได้ จะมีผลบังคับในวันที่ที่แลกเปลี่ยนสัตยาบันสาร

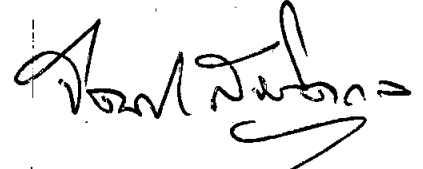
เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามข้างท้ายนี้ซึ่งได้รับมอบหมายโดยถูกต้องจาก
รัฐบาลของแต่ละฝ่ายได้ลงนามในความตกลงฉบับนี้

ทำที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ ๒๕ อักกราชายนาค ศักราชศักระ หนึ่งพันแปดร้อย
เก้าสิบเอ็ด (ค.ศ. ๑๙๖๙) ตรงกับวันที่ ๑๙ ธันวาคม พุทธศักราชสองพันห้าร้อยสิบสอง
(ค.ศ. ๑๙๖๙) เป็นหกฉบับ แต่ละสองฉบับเป็นภาษาอินดี ไทยและอังกฤษ ทุกฉบับใช้ได้
ถูกต้องเท่าเทียมกัน ในกรณีที่การตีความขัดแย้งให้ใช้ฉบับภาษาอังกฤษเป็นหลัก



(พี.เค. เบเนอร์จี)

เอกอัครราชทูต
ฝ่ายรัฐบาลแห่งอินเดีย



(นายจิตติ สุจริตกุล)

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการต่างประเทศ
ฝ่ายรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

ใบพิทักษ์

ตอนที่ ๑

เส้นทางบินที่จะดำเนินการ โดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสาย
ของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ทั้งทางไปและกลับ:-

- (ก) ประเทศไทย
- (ข) ย่างกุ้ง
- (ค) แดคกา
- (ง) กัลกัตตา
- (จ) กาทมานดู
- (ฉ) เคลลี
- (ช) การากี หรือ คาบูล
- (ซ) เทหะราน หรือโคโร หรือ เบรุต หรืออิสตันบูล
- (ฅ) โรม และพ้นจากนั้นไปยัง :-
 - (๑) ปารีส หรือ ลอนดอน
 - (๒) นิวยอร์ก
- หรือ
- (๑) ซูริค หรือ แฟรงก์เฟิร์ต
- (๒) โคเปนเฮเกน หรือ อัมสเตอร์ดัม
- (๓) นิวยอร์ก

- หมายเหตุ
- (๑) จะต้องไม่ดำเนินการไปยังกัลกัตตา และเคลลีในเที่ยวบินเที่ยวเดียวกัน จะดำเนินการไปได้เฉพาะในเที่ยวบินที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ในเที่ยวบินเที่ยวใดที่ดำเนินการบินไปยังหรือผ่านกัลกัตตา จะต้องไม่แวะลงหรือผ่านเคลลี และในเที่ยวบินเที่ยวใดที่ดำเนินการบินไปยังหรือผ่านเคลลีจะต้องไม่แวะลงหรือผ่านกัลกัตตา ในการนี้มีข้อกำหนดให้แวะลงทางเทคนิคที่กัลกัตตาแต่อย่างใด
 - (๒) อาจเว้นไม่แวะลง ณ จุดหนึ่งจุดใดในเส้นทางในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวก็ได้ แต่บริการในเส้นทางนั้นจะต้องตั้งกัน ณ จุดหนึ่งใน

ประเทศไทย

ตอนที่ ๒

เส้นทางบินที่จะดำเนินการโดยสารการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสาย
ของรัฐบาลแห่งอินเดีย ทั้งทางไปและกลับ :-

- (ก) อินเดีย
- (ข) กรุงเทพฯ ฯ
- (ค) ฮองกง
- (ง) มะนิลา
- (จ) โอซากา
- (ฉ) โทเกียว และพ้นจากนั้นไปยัง :-

- (๑) โฮโนลูลู
- (๒) ฮานฟรานซิสโก
- (๓) ลอสแอนเจลิส
- (๔) นิวยอร์ก

หรือ

- (๑) แองเคอเรจ หรือ แวนคูเวอร์
- (๒) ซิดคาโก
- (๓) นิวยอร์ก

หมายเหตุ อาจเว้นไม่แวะลง ณ จุดหนึ่งจุดใดในเส้นทาง ในเที่ยวบินใด ๆ หรือ
ทุกเที่ยวก็ได้ แต่บริการในเส้นทางจะต้องกักกัน ณ จุดหนึ่งในประเทศ
อินเดีย

AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF INDIA AND
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND
FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR
RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of India and the Government of the Kingdom of Thailand, hereinafter referred to as the Contracting Parties,

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

Desiring to conclude an agreement for the operation of air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows :

ARTICLE 1

(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 or 94 thereof;

(b) the term "Aeronautical Authorities"

means, in the case of the Kingdom of Thailand, the Director-General of the Department of Aviation or any person or body authorised to perform any functions on civil aviation exercised by the said Director-General or similar functions, and, in the case of India, the Director General of Civil Aviation or any person or body authorised to perform any functions on civil aviation exercised by the said Director General or similar functions;

- (c) the term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the route specified in such notification;
- (d) the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that State;
- (e) the terms "air service", "international air service", "airline"

and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention; and

(f) the term "Schedule" means the Route Schedule to the present Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 12 of the present Agreement.

(2) The Schedule forms an integral part of the present Agreement and all references to the Agreement shall include references to the Schedule except where otherwise provided.

ARTICLE 2

(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 Schedule (hereinafter called "the agreed services" and "the specified route"). The agreed services may be inaugurated at any time after the provisions of Article 3 of this Agreement have been complied with.

(2) Subject to the provisions of the present Agreement, the airlines 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 said territory for non-traffic purposes; and

(c) while operating an agreed service on the specified route, to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Schedule to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking on, 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) The laws, regulations and instructions of one Contracting Party, relating to entry into or departure from its territory, of aircraft or to the operation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party.

ARTICLE 3

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

JK

(2) On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisation.

(3) The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them in conformity with the provisions of the Convention to the operation of international commercial air services.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the rights specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of those rights, if, at any time, it is satisfied that there has been a significant change in the character of the designated airline, reducing substantially the degree of ownership or control of the designated airline by the Contracting Party designating the airline or by nationals of that Contracting Party.

(5) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised, may begin to operate the agreed services, provided that a

(1) service shall not be operated unless a tariff established in accordance with the provisions of Article 8 of the present Agreement is in force in respect of that service and the provisions of paragraph(6)of Article 6 of this Agreement have been complied with.

(6) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the rights specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those rights in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 4

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation.

kk

7.12

ARTICLE 5

(1) Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airline and intended solely for use by or in the aircraft of that airline shall be accorded the following treatment by the first Contracting Party in respect of customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges :

(a) in the case of fuel and lubricating oils remaining on board aircraft at the last airport of call before departure from the said territory, exemption; and

(b) in the case of fuel and lubricating oils not included under (a) and spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores, treatment not less favourable than that accorded to similar supplies introduced into the said territory, or taken on board aircraft in that territory, and intended solely for use by or in the aircraft of a national airline of the first Contracting Party, or of the most favoured foreign airline, engaged in international air services.

AKK

RK

(2) The treatment specified in paragraph (1) of this Article shall be in addition to and without prejudice to that which each Contracting Party is under obligation to accord under Article 24 of the Convention.

ARTICLE 6

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall have fair and equal opportunity to carry on the agreed services traffic embarked in the territory of one Contracting Party and disembarked in the territory of the other Contracting Party or vice versa and shall regard as being of supplementary character traffic embarked or disembarked in the territory of the other Contracting Party to and from points en route. The designated airlines of each Contracting Party in providing capacity for the carriage of traffic embarked in the territory of the other Contracting Party and disembarked at points on the specified route or vice versa shall take into consideration the primary interest of the designated airlines of the other Contracting Party in such traffic so as not to affect unduly that interest of the latter airlines.

(2) The agreed services provided by the designated airlines of each Contracting Party shall be closely related to the requirements of the public for transportation on the specified route, and each shall have as its primary objective the provision of capacity adequate to meet the demands to carry passengers, cargo and mail embarked or disembarked in the territory of the Contracting Party which has designated the airlines.

JK

P.K

(3) Provision for the carriage of passengers, cargo and mail embarked by a designated airline in the territory of the other Contracting Party and disembarked at points in third countries on the specified route or vice versa shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to :

(a) the requirements of traffic embarked or disembarked in the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) the requirements of traffic of the areas through which the designated airlines pass, after taking account of other air services established by airlines of the States situated in the areas; and

(c) the requirements of economical through airline operation.

(4) The capacity to be provided at the outset shall be agreed between both Contracting Parties before the agreed services are inaugurated. Thereafter, the capacity to be provided shall be discussed from time to time between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties and any changes in capacity agreed upon shall be confirmed by an Exchange of Notes.

(5) The interpretation and application of the foregoing paragraphs of this Article shall be as agreed from time to time between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

(6) As long in advance as practicable, normally at least thirty days, before the introduction of an agreed service or any modification thereof, or within thirty days after receipt of a request from the Aeronautical Authorities, the designated airlines of one Contracting Party shall provide to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party information regarding the nature of service, time-tables, types of aircraft including the capacity provided on the specified route and any further information as may be required to satisfy the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

ARTICLE 7

There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on their respective route.

The designated airlines of the two Contracting Parties shall enjoy the same facilities existing under the currency regulations of each Contracting Party in selling air transportation. Each Contracting Party shall grant to the designated airlines of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure earned by those airlines in the territory of the first Contracting Party in connection with the carriage of passengers, mail and cargo. Such transfer shall be at the rate of exchange declared by the appropriate authorities on the date of transfer.

The designated airlines of each Contracting Party shall have the rights to establish and operate branch offices with staff of their own as well as to appoint any general sales agent and ground handling agent in the territory of the other Contracting Party.

In the event that laws or regulations issued by one Contracting Party prevent a designated airline of the other Contracting Party from enjoying any of the rights as stated above, the designated airlines of the first Contracting Party shall in reciprocity not enjoy such rights.

ARTICLE 8

(1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, including the rates of agency commission used in conjunction with them, free baggage allowances and other conditions shall be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned, and such agreement shall be guided by such decisions as are applicable under the traffic conference procedures of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

(3) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(4) If the Aeronautical Authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (3), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 11 of the present Agreement.

(5) The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

ARTICLE 9

The Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline or airlines of the first Contracting Party. Such statements shall contain all information, including the points of embarkation and disembarkation within the territories of the Contracting Parties, required to determine the amount of traffic carried by the airline on the agreed services.

ARTICLE 10

There shall be regular and frequent consultation between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

ARTICLE 11

If any dispute arises relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves, failing which the dispute shall be referred to the Contracting Parties for settlement.

ARTICLE 12

Consultations may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of initiating any amendments to the present Agreement. 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 when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 13

Either Contracting Party may at any time give written notice to the other if it desires to

kk

rk

terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. 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 acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 14

The present Agreement and any amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 15

The present Agreement shall be subject to ratification and instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible. It shall come into force on the date of the exchange of the instruments of ratification.

...../15

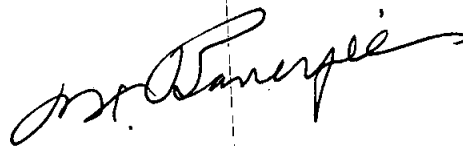
SKK

7K

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

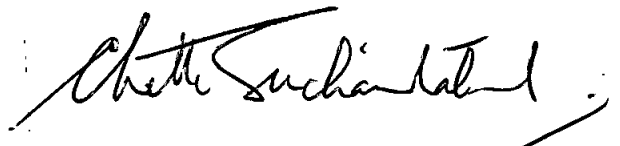
DONE at Bangkok on this 28th day of Agrahayana, One Thousand Eight Hundred and Ninety-first year of the Saka Era (1969), corresponding to the 19th day of December, Two Thousand Five Hundred and Twelfth year of the Buddhist Era (1969), in six originals, two each in Hindi, Thai and English languages, all the texts being equally authentic; in case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of
India.



(P.K. BANERJEE)
Ambassador of India
in
Thailand.

For the Government of
the Kingdom of Thailand.



(CHITTI SUCHARITAKUL)
Deputy Minister
for
Foreign Affairs.

skk

R.K

S C H E D U L E

Section 1

Route to be operated in both directions by
the airline or airlines designated by the Government
of the Kingdom of Thailand :-

- (a) Thailand
- (b) Rangoon
- (c) Dacca
- (d) Calcutta
- (e) Kathmandu
- (f) Delhi
- (g) Karachi or Kabul
- (h) Tehran or Cairo or Beirut or Istanbul
- (i) Rome and beyond to :-

either

or

- | | |
|---------------------|---------------------------------|
| (i) Paris or London | (i) Zurich or Frankfurt |
| (ii) New York | (ii) Copenhagen or
Amsterdam |
| | (iii) New York |

Notes:

- (1) Calcutta and Delhi shall not be served on the same flight but can be served only on different flights, i.e., the flight that operates to or through Calcutta shall not operate to or through Delhi and the flight that operates to or through Delhi shall not operate to or through Calcutta. This does not preclude technical landing in Calcutta.
- (2) On any or all flights, any of the points on the route may be omitted provided that the services on the route begin at a point in Thailand.

AKK

Section 2

Route to be operated in both directions by the airline or airlines designated by the Government of India :-

- (a) India
- (b) Bangkok
- (c) Hongkong
- (d) Manila
- (e) Osaka
- (f) Tokyo and beyond to :-

either

or

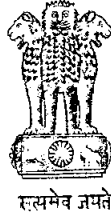
- (i) Honolulu (i) Anchorage or Vancouver
- (ii) San Francisco (ii) Chicago
- (iii) Los Angeles (iii) New York
- (iv) New York

Note: On any or all flights, any of the points on the route may be omitted provided that the services on the route begin at a point in India.

...

AKK

212



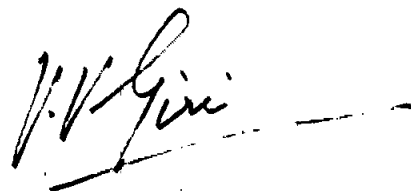
VARAHAGIRI VENKATA GIRI
PRESIDENT OF INDIA

TO ALL TO WHOM THESE PRESENTS SHALL COME, GREETING:

WHEREAS it is expedient to appoint a fit and proper person with Full Power and Authority to negotiate, conclude and sign on behalf of the Government of India an Agreement between the Government of India and the Government of the Kingdom of Thailand for Air Services between and beyond their respective territories;

NOW, THEREFORE, I, VARAHAGIRI VENKATA GIRI, President of India do herewith by these Presents name, constitute and appoint Dr. P. K. Banerjee, Ambassador of India in Thailand as the Representative of the Government of India having Full Power and Authority to negotiate, conclude and sign the said Agreement and any other related instrument on behalf of the Government of India. Further, I do hereby certify that whatever Agreement and other related instrument shall be so signed by the said Representative, shall, subject if necessary to ratification, be agreed to, acknowledged and accepted by the Government of India in the fullest manner.

IN WITNESS WHEREOF, I have signed these
Presents and caused my Seal to be affixed hereunto
at New Delhi this the fifteenth day of Bhadra of the
Saka year one thousand eight hundred and ninety one
corresponding to the sixth day of September of the
year one thousand nine hundred and sixty nine A.D.,
in the twentieth year of the Republic of India.



PRESIDENT OF INDIA

