



सत्यमेव जयते

भारत सरकार
और
डेनमार्क किंगडम सरकार के बीच
विमान सेवा करार

भारत सरकार और डेनमार्क किंगडम सरकार

जो 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किए गए अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय तथा अंतरराष्ट्रीय विमान सेवा पारगमन करार से संबंधित पक्ष हैं, और

जो अपने-अपने क्षेत्रों के बीच अनुसूचित विमान सेवाएं स्थापित करने के प्रयोजन से उक्त अभिसमय से एकरूपता रखते हुए एक करार करने के इच्छुक हैं,

निम्नलिखित के संबंध में सहमत हुए हैं ।

अनुच्छेद-1
परिभाषा

इस करार के प्रयोजन के लिए :

- क३ "अभिसमय" पद से अभिप्राय 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय से है, और इसमें उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 90 के अंतर्गत स्वीकृत कोई भी अनुबंध तथा अनुच्छेद 90 और 94 के अंतर्गत पारित अनुबंध में किया गया कोई भी संशोधन शामिल है जोकि दोनों सविदाकारी पक्षों द्वारा स्वीकार कर लिये गये हों ।
- ख३ "वैमानिकी प्राधिकारी" पद का आशय भारत सरकार के मामले में नागर विमानन महानिदेशक तथा डेनमार्क किंगडम सरकार के मामले में डेनिश नागर विमानन प्रशासन अथवा दोनों मामलों में ऐसा कोई भी व्यक्ति या निकाय जिसे उपर्युक्त प्राधिकारियों द्वारा इस समय किए जा रहे कार्यों का निष्पादन करने के लिए प्राधिकृत किया गया हो ।



- § ग § "नामित विमान कम्पनी" पद से अभिप्राय ऐसी विमान कम्पनी से है जिसे इस करार के अनुच्छेद 3 के अनुसार नामित किया गया हो ।
- § घ § "भू-भाग", "हवाई सेवा", "अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवा", "विमान कम्पनी" और "यातायात से भिन्न प्रयोजनों के लिए रुकना" पदों का अर्थ वही है जो कि अभिसमय के अनुच्छेद 2 और 96 में निर्धारित किया गया है ।
- § ड. § "अनुबंध" का अर्थ है इस करार का अनुबंध अथवा इस करार के अनुच्छेद 17 के पैराग्राफ § 2 § के प्रावधानों के अनुसार यथासंशोधित अनुबंध इस करार का अभिन्न अंग है तथा इस करार के सभी संदर्भों में अनुबंध के संदर्भ भी शामिल होंगे जब तक कि अन्यथा प्रावधान न किया गया हो ।
- § च § टैरिफ शब्द का अभिप्राय यात्रियों, सामान और माल के वहन के लिए अदा किये जाने वाले मूल्यों तथा उन शर्तों से है, जिनके अंतर्गत वे मूल्य लागू होते हैं जिनमें एजेंसी और अन्य अनुषंगी सेवाओं के मूल्य और शर्तें शामिल हैं परन्तु डाक के वहन के लिए पारिश्रमिक अथवा शर्तें शामिल नहीं है ।

अनुच्छेद - 2

यातायात अधिकार

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष दूसरे सविदाकारी पक्ष को नामित विमान कंपनी द्वारा अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाएं प्रचालित करने के प्रयोजन से निम्नलिखित अधिकार मंजूर करता है :-
- § क § बिना उतरे हुए दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग से होकर उड़ान,
- § ख § यातायात से भिन्न प्रयोजनों के लिए उक्त भू-भाग में रुकना, और
- § ग § उक्त भू-भाग में, इस करार के अनुबंध में विनिर्दिष्ट स्थानों पर यात्रियों, कार्गो तथा डाक को अलग-अलग अथवा मिले-जुले रूप में अंतरराष्ट्रीय यातायात पर चढ़ाने अथवा उतारने के लिए रुकना ।



2. इस अनुच्छेद के पैरा १ में किसी भी बात से यह नहीं समझा जाएगा कि किसी भी सविदाकारी पक्ष की विमान कंपनी को दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में पारिश्रमिक अथवा भाड़े के लिए वाहित और उस सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में किसी अन्य स्थान को जाने के लिए निर्धारित यात्रियों, कार्गो और डाक को विमान में चढ़ाने का प्राधिकार मिल गया है ।

अनुच्छेद - 3
एयरलाइनों को नामित करना

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को विनिर्दिष्ट मार्गों पर सम्मत सेवाओं का प्रचालन करने के लिए दूसरे सविदाकारी पक्ष को लिखित रूप से सूचित करते हुए एक विमान कंपनी नामित करने का अधिकार होगा ।

2. ऐसा नामांकन प्राप्त हो जाने पर दूसरा सविदाकारी पक्ष, इस अनुच्छेद के पैराग्राफ ३ और ४ के उपबंधों के अधीन रहते हुए बिना विलंब के नामित विमान कंपनी को उपयुक्त प्रचालन प्राधिकार मंजूर करेगा ।

3. एक सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कंपनी से यह अपेक्षा कर सकेंगे कि वह उन्हें आश्वस्त करे कि वह उन कानूनों और विनियमों के अधीन विहित शर्तों को पूरा करने के योग्य हैं जो ऐसे प्राधिकारियों द्वारा अभिसमय के उपबंधों के अनुरूप सामान्यतः और उचित रूप से अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं के प्रचालन के संबंध में लागू होते हैं ।

4. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को, ऐसे किसी भी मामलों में इस अनुच्छेद के पैराग्राफ २ में उल्लिखित प्रचालन अधिकार मंजूर करने से मना करने अथवा किसी भी नामित विमान कंपनी द्वारा इस करार के अनुच्छेद-2 में निर्दिष्ट अधिकारों का प्रयोग करने पर ऐसे प्रतिबंध लगाने का अधिकार होगा जो वह आवश्यक समझे जिनमें उक्त सविदाकारी पक्ष इस बारे में आश्वस्त नहीं हो कि उस विमान कंपनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण विमान कंपनी को नामित करने वाले सविदाकारी पक्ष या उसके राष्ट्रों में निहित है ।

5. जब कोई एयरलाइन इस प्रकार से नामित और प्राधिकृत कर दी गयी है, तब वह सम्मत सेवाओं का प्रचालन करना आरंभ कर सकती है, बशर्ते कि इस करार के अनुच्छेद के



प्रावधानों के अनुसार स्थापित टैरिफ इन सेवाओं के संबंध में लागू हो और अनुच्छेद 14 के प्रावधानों का अनुपालन किया गया हो। इसके साथ ही, सम्मत सेवाओं के प्रचालन से संबंधित अन्य संबद्ध सूचना भी भेजी जाएगी। इसमें ऐसी सूचना भी शामिल होगी जो कि वैमानिकी प्राधिकारियों को यह आश्वस्त करने के लिए आवश्यक हो कि करार की अपेक्षाओं का विधिवत पालन किया जा रहा है।

अनुच्छेद - 4

शर्तों का प्रतिसंहरण, निलंबन और अधिरोपण

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को प्रचालन प्राधिकार प्रतिसंभृत करने अथवा अन्य सविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमानकम्पनी द्वारा इस करार के अनुच्छेद -2 में विनिर्दिष्ट अधिकारों के प्रयोग को रोक देने अथवा ऐसी शर्तें लगाने का अधिकार होगा जिन्हें इन अधिकारों के प्रयोग के संबंधों में वह आवश्यक समझे :-

- ॥ क ॥ किसी भी ऐसे मामले में जिसमें वह आश्वस्त नहीं हो कि उस विमान कम्पनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण, विमान कम्पनी को नामित करने वाले सविदाकारी पक्ष या ऐसे सविदाकारी पक्ष के राष्ट्रों में निहित है, अथवा
- ॥ ख ॥ यदि वह विमान कंपनी इन अधिकारों को मंजूर करने वाले सविदाकारी पक्षों के कानूनों या विनियमों का अनुपालन करने में असफल रहती है, अथवा
- ॥ ग ॥ यदि वह विमान कंपनी इस करार के अन्तर्गत निर्धारित शर्तों के अनुसार प्रचालन में असफल रहती है।

2. जब तक कानूनों या विनियमों का और आगे उल्लंघन रोकने के लिए इन अनुच्छेद के पैराग्राफ-1 में उल्लिखित प्रचालन प्राधिकार का तत्काल प्रतिसंहरण या निलंबन अथवा उसमें शर्तों का अधिरोपण अनिवार्य न हो, ऐसे अधिकार का प्रयोग दूसरे सविदाकारी पक्ष के साथ विचार-विमर्श करने के बाद ही किया जायेगा।



अनुच्छेद-5

विमानपत्तनों और सुविधाओं का उपयोग

1. किसी भी सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में विमानपत्तन अथवा अन्य विमानन सुविधाओं के प्रयोग के लिए अन्य सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी के विमान पर लगाए गए प्रभार, उसी प्रकार की अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं में लगी राष्ट्रीय विमान कम्पनियों के विमानों पर लगाए गए प्रभारों से अधिक नहीं होंगे ।
2. कोई भी सविदाकारी पक्ष अपने सीमा-शुल्क, आप्रवासन, गारंटइन और ऐसे ही विनियमों को लागू करने में अथवा विमानपत्तन, हवाई मार्ग और इसके नियंत्रणाधीन अन्य सुविधाओं का प्रयोग करने में अपनी स्वयं की अथवा किसी अन्य विमान कंपनी को दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी की तुलना में प्राथमिकता नहीं देगा ।

अनुच्छेद - 6

सीमा-शुल्क तथा अन्य प्रभारों से छूट

1. दोनों में से किसी भी सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा अंतरराष्ट्रीय सेवाओं पर प्रचालित विमान तथा विमान में रखे गए उनके नियमित उपस्कर, ईंधन और स्नेहक की सप्लाई तथा विमान भंडार, §खाद्य पदार्थ, पेय पदार्थ तथा तम्बाकू सहित§ सीमा शुल्क से मुक्त रहेंगे । दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में पहुंचने पर, निरीक्षण शुल्क और महसूल अथवा कर वशर्ते कि विमान में ऐसे उपस्कर, आपूर्ति तथा चाहे जब तक उनका पुनःनिर्यात किया जाना हो ।
2. प्रदत्त सेवाओं से संबंधित प्रभारों को छोड़कर, इसी प्रकार की ड्यूटी §महसूली§ और प्रभारों से छूट प्रदान की जाएगी :-

§क§ अन्य सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में विमान में लिए गए विमान भंडार, संबंधित सविदाकारी पक्ष के अधिकारियों द्वारा नियत सीमाओं के भीतर और जिसका उपयोग दूसरे सविदाकारी पक्ष की अंतरराष्ट्रीय सेवा में प्रचालित विमान के लिये किया गया हो,

§ख§ दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा अंतरराष्ट्रीय सेवा में प्रचालित विमानों की मरम्मत अथवा रख-रखाव के लिए किसी भी सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में



प्रयोग के लिए ले जाए गए अतिरिक्त पुर्जे,

§ ग § अन्य सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी द्वारा अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवाओं में प्रचालित विमान में आपूरित किए जाने वाले ईंधन और स्नेहक, चाहे इनका उपयोग सविदाकारी पक्ष के उस भू-भाग में की गई यात्रा के उस भाग में किया जाना हो, जहां इन्हें विमान में चढ़ाया गया हो।

उपरोक्त उप पैराग्राफ § क §, § ख §, और § ग § में दर्शाई सामग्री सीमा-शुल्क प्राधिकारियों की निगरानी अथवा नियंत्रण में रहेगी।

अनुच्छेद - 7

एयरवेर्न उपकरणों और आपूर्तियों का भंडारण

किसी भी सविदाकारी पक्ष द्वारा वाहित उपस्कर और विमान में रखी गई सामग्री और सप्लाय को केवल दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में उस भू-भाग के सीमा-शुल्क प्राधिकारियों की अनुमति से ही उतारा जा सकता है। ऐसे मामलों में, उन्हें तब तक संबंधित प्राधिकारियों की निगरानी में रखा जा सकेगा जब तक उनका पुनःनिर्यात नहीं किया जाता अथवा सीमा-शुल्क विनियमों के अनुसार इनका निपटन नहीं कर दिया जाता।

अनुच्छेद - 8

प्रवेश क्लियरेंस विनियम

किसी भी सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में मार्गस्थ यात्री केवल अत्यधिक सरलीकृत सीमा-शुल्क और आप्रवासन नियंत्रण के अध्यधीन होंगे। सीधे मार्गस्थ होने पर सामान और कार्गो पर सीमा-शुल्क ड्यूटी और ऐसे ही अन्य कर नहीं लगाए जाएंगे।

अनुच्छेद - 9

क्षमता प्रावधान

1. सविदाकारी पक्षों की नामित विमान कंपनियों द्वारा प्रचालित सम्मत सेवाओं में दोनों सविदाकारी पक्षों के भू-भागों के मध्य यातायात अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए यथोचित भार-गुणक



के साथ क्षमता का प्रावधान उनका प्राथमिक उद्देश्य होगा ।

2. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष दोनों सविदाकारी पक्षों की नामित विमान कंपनियों को अपने-अपने भू-भाग में सम्मत सेवाएं प्रचालित करने हेतु अच्छा और समान अवसर प्रदान करेगा ताकि दोनों सविदाकारी पक्षों के बीच सिद्धांत रूप में कुल क्षमता की समान भागीदारी से समानता और परस्पर लाभ प्राप्त किया जा सके ।

3. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष और इनकी नामित विमान कंपनियां दूसरे सविदाकारी पक्ष और उसकी नामित विमान कंपनी के हितों का ध्यान इस प्रकार रखेगी जिससे कि दूसरे द्वारा प्रदत्त सेवाओं पर अनपेक्षित प्रभाव न पड़े ।

4. नामित विमान कंपनियों का अच्छा और समान व्यवहार प्राप्त करने के लिए विमान कंपनियां अपनी अनुसूचित सेवाओं की आवृत्तियां, प्रयोग किए जाने वाले विमानों के प्रकार तथा उड़ान अनुसूचियां और प्रचालन के दिनों के साथ-साथ आगमन और प्रस्थान के अनुमानित समय के बारे में भी पहले से ही सहमति कर लेंगे ।

यदि नामित विमान कंपनियों के बीच सहमति नहीं हो पाती है तो दोनों नामित विमान कंपनियों के वैमानिकी प्राधिकारी, दोनों सविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी परस्पर सहमति से मामले को निपटाएंगे ।

5. यदि पुनरीक्षा करने पर, सविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी सम्मत सेवाओं पर लगाई जाने वाली क्षमता के बारे में सहमत नहीं हो पाते तो सविदाकारी पक्षों की नामित विमान कंपनियों द्वारा लगाई जाने वाली क्षमता पहले सम्मत कुल क्षमता {सामयिक परिवर्तनों सहित} से अधिक नहीं होगी ।

अनुच्छेद - 10

टैरिफ

1. किसी भी सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा अन्य सविदाकारी पक्ष के भू-भाग या तक वहन के लिए वसूल किये जाने वाले टैरिफ समुचित स्तरों पर निर्धारित किये जाएंगे जिसमें प्रचालन की लागत, उचित लाभ और अन्य एयरलाइनों के टैरिफ सहित सभी संगत



पहलुओं को ध्यान में रखा जाएगा ।

2. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ §1§ में निर्दिष्ट टैरिफ, यदि संभव हो तो नामित विमानकंपनियों द्वारा उस पूरे मार्ग या मार्ग के कुछ भाग पर प्रचालन कर रही अन्य विमानकंपनियों के साथ विचार विमर्श करके तय किया जाएगा तथा जहां भी संभव हो, ऐसी सहमति अयादा की टैरिफ निकालने की प्रविधि के प्रयोग से की जाएगी ।

3. इस प्रकार सम्मत टैरिफ उनके लागू किये जाने की प्रस्तावित तारीख से कम-से-कम साठ §60§ दिन पहले संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के अनुमोदन के लिए भेजे जाएंगे। विशेष मामलों में उक्त प्राधिकारियों की सहमति से यह अवधि कम भी की जा सकती है।

4. यह अनुमोदन स्पष्ट रूप से दिया जाए । यदि किसी भी वैमानिकी प्राधिकारी ने इस अनुच्छेद के पैराग्राफ §3§ के अनुसार प्रस्तुत किए जाने के तीस §30§ दिनों के अन्दर अनुमोदन के लिए अपनी अस्वीकृति व्यक्त न की तो इन टैरिफों को अनुमोदित हुआ मान लिया जाएगा । पैरा §3§ में किए गए प्रावधान के अनुसार यदि प्रस्तुतीकरण की अवधि को कम किया जाता है तो वैमानिकी प्राधिकारी आपस में इस बारे में सहमत हो सकते हैं कि वह अवधि तीस §30§ दिनों से कम होगी जिसमें अस्वीकृति अवश्य अधिसूचित कर दी जानी चाहिए ।

5. यदि इस अनुच्छेद के पैराग्राफ §2§ के अनुसार टैरिफ तय नहीं हो पाता अथवा इस अनुच्छेद के पैराग्राफ §4§ के अनुसार लागू अवधि के दौरान एक वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे वैमानिकी प्राधिकारी को पैराग्राफ §2§ के प्रावधानों के अनुसार तय टैरिफ की अस्वीकृति का नोटिस देता है तो संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी परस्पर सहमति से टैरिफ तय करने का प्रयास करेंगे ।

6. यदि वैमानिकी प्राधिकारी इस अनुच्छेद के पैराग्राफ §3§ के अंतर्गत उन्हें प्रस्तुत किसी टैरिफ पर अथवा इस अनुच्छेद के पैराग्राफ §5§ के अंतर्गत किसी टैरिफ के निर्धारण पर सहमत नहीं हो सकते तो यह विवाद इस करार के अनुच्छेद 19 के उपबंधों के अनुसार निपटारा जाएगा।

7. इस अनुच्छेद के उपबंधों के अनुसार निर्धारित टैरिफ तब तक लागू रहेगा जब तक नये टैरिफ का निर्धारण नहीं कर लिया जाता। तथापि, इस पैराग्राफ के आधार पर टैरिफ को उस तारीख के बाद बारह महीनों से अधिक नहीं बढ़ाया जा सकता जिस तारीख को यह अन्यथा समाप्त हो जाता है।

अनुच्छेद-11 उपार्जन का हस्तांतरण

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष अन्य संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को, प्रथम संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में व्यय से अधिक अर्जित आय को अपने मुख्यालय को प्रेषित करने का अधिकार प्रदान करता है । तथापि, ऐसे प्रेषण किसी भी परिवर्तनीय मुद्रा में किये जायेंगे और वे उस संविदाकारी पक्ष के विदेशी मुद्रा विनियमों के अध्याधीन रहते हुए तथा इन विनियमों के



अनुसार होंगे जिसके भू-भाग में यह राजस्व अर्जित किया गया हो ।

2. इस प्रकार का अन्तरण मुद्रा भुगतान की सरकारी विनिमय दर पर किया जाएगा अथवा जहां कोई सरकारी विनिमय दर न हो, मुद्रा भुगतान के लिए अन्तरण प्रवृत्त विदेशी मुद्रा मार्केट दरों पर किया जाएगा ।

3. एक सविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी को दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा उसके सर्वाधिक हितैषी देश की नामित विमान कंपनी {कंपनियों} के साथ किए गए व्यवहार से कम अनुकूल व्यवहार नहीं दिया जाएगा ।

4. यदि दोनों सविदाकारी पक्षों के बीच भुगतान के निपटान के लिए कोई विशेष प्रबंध किए गए हों, तब इस अनुच्छेद के पैरा §1§ के अंतर्गत निधियों के अंतरण के लिए ऐसे प्रबंध के उपबंध लागू होंगे ।

अनुच्छेद - 12

आंकड़ों की व्यवस्था

प्रत्येक सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी द्वारा अपनी-अपनी नामित विमान कंपनी {विमानकंपनियों} को अन्य सविदाकारी पक्ष के नामित वैमानिकी प्राधिकारियों को उक्त अन्य सविदाकारी पक्ष के भू-भाग के लिए व वहां से सम्मत सेवाओं पर प्रत्येक माह के दौरान वाहित यातायात से संबंधित आंकड़े देने के लिए कहा जाएगा जिसमें यात्रा आरंभ होने तथा गंतव्य के देशों ओर ऐसे यातायात के उतरने और चढ़ने के स्थलों का उल्लेख किया गया हो । इस प्रकार के आंकड़े प्रत्येक माह की समाप्ति के बाद यथासंभव शीघ्र दिये जायेंगे ।

अनुच्छेद - 13

एयरलाइन प्रतिनिधित्व

प्रत्येक सविदाकारी पक्ष दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को पारस्परिकता के आधार पर अपने भू-भाग में, संबंधित नामित विमान कंपनी की अपेक्षाओं को पूरा करने हेतु आवश्यकतानुसार कार्यालय तथा प्रशासनिक, वाणिज्यिक और तकनीकी व्यक्तियों को रखने का अधिकार प्रदान करता है ।



अनुच्छेद - 14
समय-सारणी का अनुमोदन

1. एक सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी दूसरे सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी को प्रचालन शुरू होने में कम-से-कम तीस 30 दिन पहले अपने यातायात कार्यक्रम का अनुमोदन प्रस्तुत करेगा। कार्यक्रम में समय-सारणी, सेवा की आवृत्तियां और उपयोग किए जाने वाले विमानों की किस्में शामिल होंगी।
2. बाद में किए गए प्रत्येक परिवर्तन की सूचना वैमानिकी प्राधिकारी के अनुमोदन के लिए भेजी जाएगी।

अनुच्छेद - 15
विमानन सुरक्षा

1. अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों और दायित्वों के अनुरूप, सविदाकारी पक्ष पुनः इस बात की पुष्टि करते हैं कि गैर-कानूनी हस्तक्षेप की कार्रवाई के विरुद्ध नागर विमानन सुरक्षा का बचाव करने के बारे में एक दूसरे के प्रति उनका दायित्व इस करार का अभिन्न अंग है। अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों और दायित्वों की व्यापकता को सीमित किए बिना सविदाकारी पक्ष 14 सितम्बर, 1963 को टोक्यो में हस्ताक्षरित, विमान में किये गए अपराधों एवं कुछ अन्य कृत्यों से संबंधित अभिसमय, 16 दिसम्बर, 1970 को हेग में हस्ताक्षरित विमान के गैर-कानूनी अभिग्रहण निवारण अभिसमय और 23 सितम्बर, 1971 को मॉट्रियल में हस्ताक्षरित नागर विमानन सुरक्षा के विरुद्ध गैर-कानूनी कार्रवाई उन्मूलन अभिसमय के प्रावधानों के अनुरूप कार्रवाई करेंगे।
2. अनुरोध किए जाने पर सविदाकारी पक्ष गैर-कानूनी रूप से सिविल विमानों के अभिग्रहण किए जाने और ऐसे विमान, उसके यात्रियों, कर्मियों, हवाई अड्डों और हवाई दिक्कालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध किसी अन्य धमकी के लिए एक दूसरे को सभी आवश्यक सहायता प्रदान करेंगे।
3. दोनों पक्ष अपने परस्पर संबंधों में, अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा स्थापित और अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के अनुबंधों के रूप में नामित नागर विमानन सुरक्षा

: ॥ :



उपबंधों के अनुरूप उस सीमा तक कार्य करेंगे जहां तक वे इन पक्षों पर लागू होते हैं, वे अपने पंजीकृत विमान प्रचालकों या ऐसे विमान प्रचालकों जिनके कारोबार का अपना प्रमुख स्थान अथवा स्थायी आवास उनके भू-भाग में है तथा उनके क्षेत्र में हवाई अड्डों के प्रचालकों से यह अपेक्षा करेंगे कि वे इन विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप कार्य करेंगे ।

4. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष इस बात से सहमत है कि ऐसे विमान प्रचालकों से, दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा उस सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में प्रवेश और वहां से प्रस्थान करते समय या उसमें रहते समय अपेक्षित ऊपर पैराग्राफ ३ में उल्लिखित विमानन सुरक्षा उपबंधों का पालन करने की अपेक्षा की जा सकती है । प्रत्येक सविदाकारी पक्ष यह सुनिश्चित करेगा कि उसके भू-भाग में विमान की सुरक्षा करने तथा यात्रियों, कर्मियों, ले जाई जाने वाली वस्तुओं, सामान, कार्गो तथा विमान भंडार विमान में ले जाए जाने या लादने से पूर्व तथा उसके दौरान उसकी जांच करने के लिए प्रभावी उपाय किए गए हैं । प्रत्येक सविदाकारी पक्ष किसी विशेष खतरे का मुकाबला करने हेतु विशेष उपयुक्त सुरक्षा उपाय करने के लिए दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा किये गये अनुरोध पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेगा ।

5. जब कभी किसी सिविल विमान के गैर-कानूनी अभिग्रहण की धमकी या इस प्रकार की धमकी की घटना होती है या किसी ऐसे विमान, उसके यात्रियों और कर्मियों, हवाई अड्डों और हवाई दिक्कालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध कोई गैर-कानूनी कार्य किया जाता है तो सविदाकारी पक्ष एक दूसरे को संचार सुविधाएं प्रदान करेंगे और इस प्रकार की घटनाओं अथवा उनके खतरे को तुरंत और सुरक्षापूर्वक समाप्त करने के लिए आवश्यक सभी उपयुक्त उपाय करके एक दूसरे की सहायता करेंगे ।

अनुच्छेद - 16

विचार-विमर्श

1. निकट सहयोग की भावना से सविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी इस करार उपबंधों तथा इसके साथ संलग्न अनुसूचियों के संतोषजनक कार्यान्वयन एवं अनुपालन को सुनिश्चित करने की दृष्टि से समय-समय पर आपस में परामर्श करेंगे ।

2. दोनों में से कोई भी सविदाकारी पक्ष परामर्श के लिए अनुरोध कर सकता है जोकि विचार-विमर्श अथवा पत्राचार द्वारा हो सकता है और ऐसा परामर्श अनुरोध प्राप्ति की तारीख से



नब्बे 90 दिन की अवधि के भीतर शुरू हो जाएगा वशर्ते कि दोनों सविदाकारी पक्ष इस अवधि को बढ़ाने के लिए सहमत न हों ।

अनुच्छेद - 17

संशोधन

1. यदि कोई भी सविदाकारी पक्ष इस करार के किसी प्रावधान में संशोधन करना चाहता है तो वह दूसरे पक्ष से परामर्श के लिए अनुरोध कर सकता है । ऐसा परामर्श जो वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच हो सकता है और विचार-विमर्श या पत्राचार द्वारा हो सकता है और यह अनुरोध की प्राप्ति की तारीख से नब्बे 90 दिन की अवधि में आरंभ किया जाएगा वशर्ते कि दोनों सविदाकारी पक्ष इस अवधि को बढ़ाने में सहमत न हों । इस प्रकार से सहमत कोई भी संशोधन दोनों सविदाकारी पक्षों की सवैधानिक आवश्यकताओं के अनुसार अनुमोदित होने पर तथा राजनयिक वक्तव्यों के आदान-प्रदान द्वारा पुष्टि होने पर प्रभाव में आएगा ।

2. इस करार का अनुबंध संबंधी संशोधन सविदाकारी पक्षों के सक्षम वैमानिकी प्राधिकारियों के साथ सीधे करार द्वारा किया जा सकता है ।

अनुच्छेद - 18

बहुपक्षीय अभिसमय के साथ एकरूपता

इस करार और इसके अनुबंध को किसी भी बहुपक्षीय अभिसमय के साथ एकरूपता में लाने के लिए संशोधन किया जाएगा जो दोनों सविदाकारी पक्षों को बाध्य होगा ।

अनुच्छेद - 19

विवादों का निपटान

1. यदि इस करार के निर्वचन अथवा प्रवर्तन के संबंध में सविदाकारी पक्षों के बीच कोई विवाद पैदा होता है तो सविदाकारी पक्षों की सरकार सबसे पहले बातचीत द्वारा इसके समाधान का प्रयास करेंगी ।

2. यदि सविदाकारी पक्ष बातचीत द्वारा समझौता करने में असमर्थ रहते हैं तो वे परस्पर



सहमति से विवाद को निर्णय के लिए किसी भी व्यक्ति अथवा संस्था को निर्दिष्ट कर सकते हैं । यदि वे इसके लिए सहमत न हों तो दोनों में से किसी भी सविदाकारी पक्ष के अनुरोध पर विवाद निर्णय के लिए तीन विवाचकों के एक न्यायाधिकरण को सौंप दिया जाएगा, जिनमें से एक-एक विवाचक का नामांकन सविदाकारी पक्षों द्वारा किया जाएगा तथा तीसरा विवाचक इन दोनों विवाचकों द्वारा स्वयं नियुक्त किया जाएगा । तीसरा विवाचक विवाचकीय न्यायाधिकरण के अध्यक्ष के रूप में कार्य करेगा । दोनों सविदाकारी पक्षों में से किसी एक को दूसरे की ओर से विवाद के उक्त प्रकार के न्यायाधिकरण द्वारा विवाचन की मांग का राजनयिक माध्यम से नोटिस प्राप्त होने की तारीख से साठ 60 दिनों के भीतर प्रत्येक पक्ष अपने-अपने विवाचक को नामजद कर देगा और तीसरा विवाचक इसके बाद अगले साठ 60 दिनों के भीतर नियुक्त किया जाएगा । यदि सविदाकारी पक्षों में से कोई भी निर्दिष्ट अवधि के भीतर अपने विवाचक का नामांकन नहीं कर पाता अथवा तीसरे विवाचक की निर्दिष्ट अवधि के भीतर नियुक्ति नहीं की जाती तो कोई भी सविदाकारी पक्ष अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन के अध्यक्ष से विवाचक अथवा विवाचकों, जैसा भी अपेक्षित हो की नियुक्ति का अनुरोध कर सकता है । इस परिस्थिति में तीसरा विवाचक दोनों सविदाकारी पक्षों में से किसी का भी राष्ट्रक नहीं होगा तथा वह विवाचकीय न्यायाधिकरण के अध्यक्ष के रूप में कार्य करेगा ।

3. विवाचन न्यायाधिकरण अपनी प्रक्रिया का निर्धारण स्वयं करेगा और विवाचन से संबंधित लागत के विभाजन पर निर्णय लेगा ।

4. सविदाकारी पक्ष इस अनुच्छेद के पैरा 2 के अधीन लिए गए निर्णय का पालन करेंगे।

अनुच्छेद - 20
समाप्त करना

कोई भी सविदाकारी पक्ष कभी भी दूसरे सविदाकारी पक्ष को इस करार को समाप्त करने की अपनी इच्छा के बारे में लिखित रूप से नोटिस दे सकता है । ऐसा नोटिस साथ ही साथ अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को भी भेजा जाएगा । ऐसे मामले में यह करार दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा नोटिस प्राप्त करने के बारह 12 माह पश्चात् समाप्त होगा बशर्ते कि इस अवधि के समाप्त होने से पहले करार द्वारा नोटिस को समाप्त नहीं किया जाता । दूसरे



अवधि के समाप्त होने से पहले करार द्वारा नोटिस को समाप्त नहीं किया जाता। दूसरे
संविदाकारी पक्ष द्वारा पावती न मिलने की स्थिति में, अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा इस
नोटिस की प्राप्ति के चौदह §14§ दिन पश्चात् यह नोटिस प्राप्त हुआ मान लिया जाएगा।

अनुच्छेद-21

पंजीकरण

यह करार और इसके अनुबंध तथा कोई भी अनुवर्ती संशोधन अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन
संगठन के पास पंजीकृत किया जाएगा।

अनुच्छेद-22

प्रवर्तन में आना

यह करार इसके आयाक्षर होने की तारीख से अस्थायी रूप से और निश्चित रूप से उस
तारीख को प्रवर्तन में आएगा जब संविदाकारी पक्ष टिप्पणियों के आदान-प्रदान द्वारा एक दूसरे को
सूचित करें कि इस करार को प्रवर्तन में लाने के लिए संविदाकारी पक्षों की संवैधानिक प्रक्रियाएं पूरी
कर ली गई हैं।

इसके साक्ष्य में अधोहस्ताक्षरियों ने अपनी-अपनी सरकारों द्वारा विधिवत रूप से प्राधिकृत
किए जाने पर इस करार पर हस्ताक्षर कर दिए हैं।

दिनांक 19.12.1995 को नई दिल्ली में हिन्दी, डेनिश और अंग्रेजी भाषाओं में दो
दो प्रतियों में हस्ताक्षर किए गए। यदि इसके निर्वचन में कोई मतभेद हो तो अंग्रेजी पाठ मान्य
होगा।

कृते भारत सरकार

कृते डेनमार्क किंगडम सरकार

§ बृजेश कुमार §
संयुक्त सचिव, भारत सरकार

§ ब्याने एच. सोरेनसन §
राजदूत

: 15 :



अनुबंध
खंड-1

भारत की नामित विमान कंपनी को दोनों दिशाओं में निम्नलिखित मार्गों पर सम्मत सेवाओं के प्रचालन का अधिकार होगा :-

मूल स्थल	मध्यवर्ती स्थल	गंतव्य स्थल	परे के स्थल
भारत में स्थल	यूरोप में पसंद का एक स्थल	कोपेनहेगन	-

खंड-11

डेनमार्क किंगडम की नामित विमान कंपनी को निम्नलिखित मार्गों पर सम्मत सेवाओं के प्रचालन का अधिकार होगा :-

मूल स्थल	मध्यवर्ती स्थल	गंतव्य स्थल	परे के स्थल
डेनमार्क किंगडम में- स्थल		दिल्ली, बंबई	-

टिप्पणी :

1. नामित विमान कंपनी किसी भी उड़ान पर अथवा सभी उड़ानों पर मध्यवर्ती स्थल को छोड़ सकती है।
2. नामित विमान कंपनी द्वारा एक बार बताया गया मध्यवर्ती स्थल "आयटा" यातायात अवधि के दौरान बदला नहीं जाएगा।
3. डेनमार्क की नामित विमान कंपनी को उसी उड़ान पर दिल्ली और बंबई के लिए प्रचालन की हकदारी नहीं होगी।
4. मध्यवर्ती स्थल और ओस्लो के बीच भारत की नामित विमान कंपनी द्वारा 5 वें स्वतंत्र यातायात अधिकारों का उपयोग नहीं किया जाएगा।



OVERENSKOMST
MELLEM
KONGERIET DANMARKS
REGERING
OG
INDIENS REGERING
VEDRØRENDE LUFTFART



**OVERENSKOMST
MELLEM
KONGERIGET DANMARKS REGERING OG INDIENS REGERING
VEDRØRENDE LUFTRAFIK**

Kongeriget Danmarks regering og Indiens regering, som er parter i Konventionen om International Civil Luftfart og Overenskomsten om Transitrettigheder for Internationale Luftruter, som blev åbnet for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944, og

som nærer ønske om at afslutte en overenskomst, i overensstemmelse med den nævnte konvention, med det formål at etablere regelmæssig lufttrafik mellem deres respektive territorier

er kommet overens om følgende:

**Artikel 1
Definitioner**

I denne overenskomst skal

- a. udtrykket "Konventionen" betyde Konventionen om International Civil Luftfart, åbnet for undertegnelse den 7. december 1944, og indbefatte ethvert tillæg vedtaget i henhold til denne konventions artikel 90 og enhver ændring af tillæggene eller af konventionen i henhold til dennes artikel 90 og 94, som er blevet vedtaget af begge kontraherende parter;
- a. udtrykket "luftfartsmyndigheder" betyde, for Kongeriget Danmarks vedkommende, Trafikministeriet, og for Indiens vedkom-



mende, Generaldirektøren for Civil Luftfart, eller i begge tilfælde enhver person eller ethvert organ, der er bemyndiget til at udføre de funktioner, der for nuværende udøves af de nævnte myndigheder;

- a. udtrykket "udpeget luftfartsselskab" betyde et luftfartsselskab som er blevet udpeget i overensstemmelse med denne overenskomsts artikel 3.
- a. udtrykket "territorium", "lufttrafik", "international lufttrafik", "luftfartsselskab" og "teknisk landing" have de betydninger, som er fastsat for dem i Konventionens artikler 2 og 96;
- b. "tillæg" betyde tillægget til denne overenskomst eller som ændret i overensstemmelse med bestemmelserne i denne overenskomsts artikel 17, stk. 2. Tillægget udgør en integreret del af denne overenskomst, og alle henvisninger til overenskomsten skal omfatte henvisning til tillægget medmindre andet er foreskrevet;
- a. udtrykket "takst" betyde de priser, der skal betales for befording af passagerer, bagage og fragt, samt de betingelser hvorunder disse priser anvendes, heri indbefattet priser og betingelser for agenturer og andre mellemlid, men undtaget betaling og betingelser for befording af post.

Artikel 2 Trafikrettigheder

1. Hver kontraherende part tilstår den anden kontraherende part følgende rettigheder med henblik på international lufttrafik af det



udpegede luftfartsselskab:

- (a) ret til at overflyve den anden kontraherende parts territorium uden landing,
 - (b) ret til at foretage tekniske landinger på nævnte territorium,
 - (c) ret til at foretage landinger på nævnte territorium på de pladser, der er angivet i denne overenskomsts tillæg, med det formål at optage og afsætte i international trafik passagerer, fragt og post enten hver for sig eller kombineret.
1. Intet i denne artikels stk. 1 skal anses for at give en kontraherende parts luftfartsselskab ret til på den anden kontraherende parts territorium at optage passagerer, fragt og post, som befordres mod betaling eller vederlag, og som er bestemt for en anden plads på denne kontraherende parts territorium.

Artikel 3

Udpegning af luftfartsselskab

1. Hver kontraherende part skal have ret til skriftligt overfor den anden kontraherende part at udpege et luftfartsselskab til at drive den aftalte trafik på de angivne ruter.
2. Ved modtagelse af en sådan udpegning skal den anden kontraherende part, under forbehold af denne artikels stk. 3 og 4, uden ophold give det udpegede luftfartsselskab den behørig driftstilladelse.
3. En kontraherende parts luftfartsmyndigheder kan pålægge det af den anden kontraherende part udpegede luftfartsselskab at godtgøre overfor dem, at det er i stand til at opfylde de vilkår som foreskrives i



henhold til de love og bestemmelser som normalt og med rimelighed anvendes af sådanne myndigheder på driften af international lufttrafik i overensstemmelse med bestemmelserne i Konventionen.

4. Hver kontraherende part skal være berettiget til at nægte at give den driftstilladelse, som omtales i denne artikels stk. 2, eller til at opstille sådanne betingelser, som den måtte anse for påkrævet, for det udpegede luftfartsselskabs udøvelse af de rettigheder der er angivet i artikel 2, i ethvert tilfælde, hvor den ikke finder det godtgjort, at en væsentlig del af ejendomsretten og effektiv kontrol med det pågældende luftfartsselskab beror hos den kontraherende part, der udpeger luftfartsselskabet, eller hos dennes borgere.
5. Når et luftfartsselskab er blevet således udpeget og godkendt, kan det påbegynde driften af den aftalte trafik, forudsat at en takst fastsat i overensstemmelse med denne overenskomsts artikel 10 er gældende for den rute, og at bestemmelserne i artikel 14 er blevet overholdt. Samtidigt skal al anden relevant information angående driften af den aftalte lufttrafik meddeles, indbefattet den information som måtte kræves for at godtgøre over for luftfartsmyndighederne at denne overenskomsts krav er behørigt overholdt.

Artikel 4

Tilbagekaldelse, suspension, samt pålæggelse af betingelser

1. Hver kontraherende part skal være berettiget til at tilbagekalde en driftstilladelse, eller til at suspendere udnyttelsen af rettighederne angivet i denne overenskomsts artikel 2 af det luftfartsselskab, som er udpeget af den anden kontraherende part, eller til at foreskrive sådanne betingelser som den måtte anse for påkrævet, for udnyttelsen af disse rettigheder:



- a. i ethvert tilfælde hvor den ikke finder det godtgjort, at en væsentlig del af ejendomsretten og effektiv kontrol med det pågældende luftfartsselskab beror hos den kontraherende part som udpeger luftfartsselskabet eller hos en sådan kontraherende parts borgere; eller
 - a. i tilfælde hvor det pågældende luftfartsselskab undlader at efterkomme love og bestemmelser hos den kontraherende part, der tilstår disse rettigheder; eller
 - a. i tilfælde hvor det pågældende luftfartsselskab på anden måde undlader at drive virksomheden i overensstemmelse med de i henhold til denne overenskomst foreskrevne bestemmelser.
2. Medmindre øjeblikkelig tilbagekaldelse af den driftstilladelse, suspension af de rettigheder eller pålæggelse af de betingelser, som er omhandlet i denne artikels stk. 1, er nødvendig for at forebygge yderligere overtrædelser af love og bestemmelser, skal sådan ret kun udøves efter drøftelse med den anden kontraherende part.

Artikel 5

Benyttelse af lufthavne og faciliteter

1. De afgifter som på hver kontraherende parts territorium pålignes fly tilhørende den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab for brug af lufthavne og andre luftfartsfaciliteter skal ikke være højere end dem, som pålignes fly fra det nationale luftfartsselskab, der udfører lignende international lufttrafik.
1. Ingen af de kontraherende parter skal favorisere sit eget eller noget andet luftfartsselskab fremfor den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab ved anvendelsen af partens told-, immigra-



tions-, karantæne- og lignende regler, eller i benyttelsen af lufthavne, luftruter og andre faciliteter under dens kontrol.

Artikel 6

Fritagelse for told og andre afgifter

1. Luftfartøjer, der benyttes i international lufttrafik af et af de kontraherende parter udpeget luftfartsselskab, såvel som deres almindelige udstyr, beholdninger af brændstof og smøreolie og luftfartøjsforråd (herunder levnedsmidler, drikkevarer og tobak) om bord i sådanne luftfartøjer skal være fritaget for samtlige toldafgifter, undersøgelsesgebyrer, og andre afgifter eller skatter ved ankomsten til den anden kontraherende parts territorium, forudsat at sådant udstyr og sådanne forsyninger forbliver om bord i luftfartøjet indtil de genudføres.
2. Med undtagelse af afgifter baseret på ydet tjeneste, er det følgende også fritaget for afgifter og skatter:
 - a. luftfartøjsforråd, taget ombord på en kontraherende parts territorium, indenfor grænser fastsat af den nævnte kontraherende parts myndigheder, og til brug om bord på et luftfartøj der benyttes i international lufttrafik af et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab;
 - a. reservedele indført på en kontraherende parts territorium til vedligeholdelse eller reparation af luftfartøjer som benyttes i international lufttrafik af den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab;
 - a. brændstof og smøreolier til brug om bord på et luftfartøj benyttet i international lufttrafik af den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab, selv når disse forsyninger er beregnet til



brug på den del af rejsen, som udføres over territoriet tilhørende den kontraherende part, hvor disse tages ombord.

Materiale angivet i denne artikels stk. (a), (b) eller (c) kan forlanges opbevaret under opsyn eller kontrol af toldmyndigheder.

Artikel 7

Opbevaring af luftfartøjsudstyr og forsyninger

Det sædvanlige luftfartøjsudstyr, såvel som de materialer og forsyninger, der beholdes om bord på luftfartøjer fra en kontraherende part, må kun udlosses på den anden kontraherende parts territorium efter tilladelse fra dette territoriums toldmyndigheder. I så fald kan de undergives nævnte myndigheders opsyn indtil de genudføres eller på anden måde afhændes i overensstemmelse med toldbestemmelserne.

Artikel 8

Forskrifter for klarering ved indrejse

Passagerer i transit via en kontraherende parts territorium skal kun underkastes en meget simpel told og indrejsekontrol. Bagage og fragt i direkte transit skal være fritaget for toldafgifter og andre lignende skatter.

Artikel 9

Bestemmelser vedrørende kapacitet

1. Den aftalte lufttrafik, som skal udføres af hver kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber, har som sit primære formål tilvejebringelsen af kapacitet, som ved rimelige belægningsfaktorer er tilstrækkelig



til at opfylde trafikbehovene mellem de to kontraherende parters territorier.

2. Hver kontraherende part skal tillade rimelig og lige mulighed for begge kontraherende parters luftfartsselskaber til at drive den aftalte trafik mellem deres respektive territorier, således at der opnås lighed og gensidig fordel, i princippet ved at dele den totale kapacitet ligeligt mellem de to kontraherende parters.
3. Hver kontraherende part og dens udpegede luftfartsselskab skal tage hensyn til de interesser som den anden kontraherende part og dens udpegede luftfartsselskab har, således at den lufttrafik, som sidstnævnte yder, ikke påvirkes på en utilbørlig måde.
4. For at opnå rimelig og lige behandling af de udpegede luftfartsselskaber, skal luftfartsselskaberne på forhånd indgå enighed om frekvenser for deres rute-flyvninger, de typer af luftfartøjer, som skal anvendes, samt fartplaner, indbefattet de dage på hvilke der flyves, såvel som de anslåede ankomst- og afgangstidspunkter.

I tilfælde af, at der ikke opnåes enighed mellem de udpegede luftfartsselskaber, skal de to kontraherende parters luftfartsmyndigheder bilægge sagen ved gensidig overenskomst.

Artikel 10

Takster

1. Taksterne anvendt af en kontraherende parts udpegede luftfartsselskab for transport til eller fra den anden kontraherende parts territorium skal være fastsat på rimelige niveauer, under behørig hensyntagen til alle relevante forhold, herunder driftsomkostninger, rimelig fortjeneste, og andre luftfartsselskabers takster.



2. De i denne artikels stk. 1 omhandlede takster skal, om muligt, aftales mellem de pågældende udpegede luftfartsselskaber efter konsultation med de andre luftfartsselskaber, som driver hele ruten eller dele af denne, og sådan aftalte takster skal, hvor det er muligt, opnås ved anvendelse af Den Internationale Sammenslutning af Luftfartsselskaber (IATA)'s procedurer for udarbejdelse af takster.
3. De således fastsatte takster skal forelægges de kontraherende parters luftfartsmyndigheder til godkendelse mindst tres (60) dage før deres foreslåede ikrafttrædelsesdato. I særlige tilfælde kan denne tidsfrist forkortes, forudsat at de nævnte myndigheder indvilliger deri.
4. Godkendelse af takster kan gives udtrykkeligt. Hvis ingen af luftfartsmyndighederne har udtrykt misbilligelse indenfor tredive (30) dage fra forelæggelsesdatoen i overensstemmelse med stk. 3 af nærværende artikel, skal taksterne anses for godkendt. I det tilfælde at forelæggelsesfristen forkortes, som foreskrevet i stk. 3, kan luftfartsmyndighederne enes om at tidsfristen, indenfor hvilken der skal gives udtryk for eventuel misbilligelse, skal forkortes til mindre end tredive (30) dage.
5. Såfremt en takst ikke kan fastsættes i overensstemmelse med denne artikels stk. 2, eller hvis, i løbet af den ifølge denne artikels stk. 4 gældende tidsperiode, en luftfartsmyndighed overfor den anden luftfartsmyndighed har udtrykt misbilligelse af en takst fastsat i overensstemmelse med denne artikels stk. 2, skal de kontraherende parters luftfartsmyndigheder bestræbe sig på at fastsætte taksten ved gensidig overenskomst.
6. Såfremt luftfartsmyndighederne ikke kan nå til enighed om en takst, som de har fået forelagt i henhold til denne artikels stk. 3 eller om fastsættelsen af en takst i henhold til denne artikels stk. 5, skal uoverensstemmelsen løses i henhold til bestemmelserne i denne



overenskomsts artikel 19.

7. En takst fastsat i overensstemmelse med denne artikels bestemmelser skal forblive i kraft indtil nye takster er blevet fastsat. Dog skal en takst ikke forlænges i medfør af dette stykke mere end tolv måneder fra den dato på hvilken den ellers ville være udløbet.

Artikel 11 Overførsel af indtjening

1. Hver kontraherende part tilstår den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab ret til at overføre driftsoverskud indtjent på den første kontraherende parts territorium til sit hovedkontor. Sådanne overførsler skal imidlertid foretages i en hvilken som helst vekselbar valuta, underlagt og i overensstemmelse med valutabestemmelserne hos den kontraherende part på hvis territorium indtægten påløb.
2. Sådanne overførsler skal udføres på grundlag af den officielle vekselkurs for valutabetalinger, eller, hvor der ikke foreligger officielle vekselkurser, til de gældende valutamarkedskurser for valutabetalinger.
3. En kontraherende parts udpegede luftfartsselskab skal tildeles en behandling som ikke er mindre fordelagtig end den som den anden kontraherende part tildeler den mest begunstigede nations udpegede luftfartsselskab(er).
4. I tilfælde af at særlige ordninger vedrørende betalinger er i kraft mellem de to kontraherende parter, skal sådanne ordningers bestemmelser finde anvendelse på overførsler af pengemidler under denne artikels stk. 1.



Artikel 12

Tilvejebringelse af statistisk materiale

Hver af de kontraherende parts luftfartsmyndigheder skal lade deres udpegede luftfartsselskab(er) give den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder statistisk materiale vedrørende den trafik, der hver måned befordres i den aftalte trafik til og fra den anden kontraherende parts territorium, som viser oprindelsesland og destination, og pladsen for sådan trafiks ombordstigning og landsætning. Sådant statistisk materiale skal gives snarest muligt efter afslutning af hver måned.

Artikel 13

Luftfartsselskabernes repræsentation

Hver kontraherende part tilstår den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab, på grundlag af gensidighed, ret til på sit territorium at opretholde kontorer og det administrative, forretningsmæssige og tekniske personale, der er fornødent til at opfylde det pågældende udpegede luftfartsselskabs behov.

Artikel 14

Godkendelse af fartplaner

1. Det af en kontraherende part udpegede luftfartsselskab skal forelægge sit trafikprogram til den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheds godkendelse mindst tredive (30) dage forud for påbegyndelsen af driften. Programmet skal indeholde tidstabellerne, trafikfrekvensen og de typer luftfartøjer, der vil blive anvendt.
2. Enhver ændring foretaget på et senere tidspunkt skal forelægges luftfartsmyndighederne til godkendelse.



Artikel 15

Luftfartssikkerhed

1. I overensstemmelse med deres rettigheder og forpligtelser under international lov, bekræfter de kontraherende parter, at deres forpligtelse til at beskytte den civile luftfarts sikkerhed mod handlinger, som udgør ulovlig forstyrrelse, udgør en integreret del af denne overenskomst. Uden at begrænse omfanget af deres rettigheder og forpligtelser under international lov, skal de kontraherende parter især handle i overensstemmelse med luftfartssikkerhedsbestemmelserne i "Konventionen angående Lovovertrædelser og visse andre Handlinger begået ombord i Luftfartøjer", undertegnet i Tokyo den 14. september 1963, "Konventionen om Bekæmpelse af Ulovlig Bemægtigelse af Luftfartøjer", undertegnet i Haag den 16. december 1970, og "Konventionen til Bekæmpelse af Ulovlige Handlinger mod den Civile Luftfarts Sikkerhed", undertegnet i Montreal den 23. september 1971.
2. De kontraherende parter skal efter anmodning tilstå hinanden al nødvendig bistand for at hindre ulovlig bemægtigelse af civile luftfartøjer og andre ulovlige handlinger rettet mod sådanne luftfartøjers sikkerhed, disses passagerer og besætning, lufthavne og luftnavigationsanlæg, og enhver anden trussel mod den civile luftfarts sikkerhed.
3. De kontraherende parter skal, i deres gensidige relationer, handle i overensstemmelse med de bestemmelser om luftfartssikkerhed, som er fastsat af den Internationale Civile Luftfartsorganisation, og som er indføjet som tillæg til "Konventionen om International Civil Luftfart", i det omfang sådanne sikkerhedsbestemmelser er gældende for parterne; de skal forlange, at de som driver luftfartsvirksomhed med luftfartøjer registreret af pågældende kontraherende part, eller de som driver lufttransport med luftfartøjer og som har deres primære forretningssted eller fast bopæl på partens territorium, og de som driver lufthavne på dens territorium, handler i overensstemmelse med sådan-



ne bestemmelser om luftfartssikkerhed.

4. Hver kontraherende part anerkender, at sådanne luftfartsoperatører kan blive pålagt at overholde de luftfartssikkerhedsbestemmelser, som omhandles i stk. 3 ovenfor, som er fastlagt af den anden kontraherende part for indflyvning på, udflyvning fra, eller inden for den anden kontraherende parts territorium. Hver kontraherende part skal sikre, at der indenfor dens territorium er taget passende effektive forholdsregler for at beskytte luftfartøjet og til at undersøge passagerer, besætning, håndbagage, bagage, fragt og luftfartøjsforråd, forud for samt under ombordstigning eller lastning. Hver kontraherende part skal også positivt overveje enhver anmodning fra den anden kontraherende part om rimelige særlige sikkerhedsforanstaltninger til imødekommelse af en særskilt trussel.
5. Ved ulovlig bemægtigelse af civile luftfartøjer, eller trussel herom, eller andre ulovlige handlinger rettet mod sådanne luftfartøjers sikkerhed, disses passagerer og besætning, lufthavne eller luftnavigationsanlæg, skal de kontraherende parter bistå hinanden ved at lette udvekslingen af oplysninger og ved andre passende forholdsregler med henblik på hurtig og sikker afslutning på en sådan hændelse eller trussel herom.

Artikel 16

Konsultationer

1. I det nære samarbejdes ånd skal de kontraherende parters luftfartsmyndigheder fra tid til anden rådføre sig med hinanden med henblik på at sikre, at bestemmelserne i denne overenskomst og dens tillæg gennemføres og overholdes på tilfredsstillende måde.
2. Hver kontraherende part kan anmode om konsultationer, som kan



ske mundtligt eller skriftligt, og som skal begynde indenfor en periode på halvfems (90) dage regnet fra den dato da en sådan anmodning modtages, medmindre de kontraherende parter opnår enighed om forlængelse af denne tidsperiode.

Artikel 17 **Ændringer**

1. Såfremt en af de kontraherende parter finder det ønskeligt at ændre nogen bestemmelse i denne overenskomst, kan den anmode om konsultation med den anden kontraherende part. En sådan konsultation, som kan finde sted mellem luftfartsmyndigheder, og som kan foregå mundtligt eller skriftligt, skal påbegyndes indenfor et tidsrum af halvfems (90) dage fra datoen for modtagelse af anmodningen, medmindre de kontraherende parter opnår enighed om en forlængelse af denne periode. Enhver sådan aftalt ændring skal træde i kraft når den er godkendt i overensstemmelse med begge kontraherende parters forfatningsmæssige krav og bekræftet ved udveksling af diplomatiske noter.
2. Ændringer i denne overenskomsts tillæg kan foretages efter direkte aftale mellem de kontraherende parters kompetente luftfartsmyndigheder.

Artikel 18 **Overensstemmelse med** **multilaterale konventioner**

Denne overenskomst og dens tillæg skal ændres til at stemme overens med enhver multilateral konvention, som måtte blive bindende for begge kontraherende parter.



Artikel 19

Bilæggelse af tvister

1. Såfremt der mellem de kontraherende parter opstår nogen tvist angående fortolkningen eller anvendelsen af denne overenskomst, skal de kontraherende parters regeringer først søge at bilægge den ved forhandling.
2. Dersom det ikke lykkes de kontraherende parter at bilægge tvisten ved forhandling, kan de enes om at henvise tvisten til afgørelse af en person eller organisation. Hvis de ikke kan enes derom, skal tvisten efter anmodning fra en af de kontraherende parter indbringes til afgørelse for en voldgiftsdomstol, bestående af tre voldgiftsmænd, hvoraf hver kontraherende part udpeger én, og den tredje vælges af de således udpegede. Den tredje voldgiftsmand skal være formand for voldgiftsdomstolen. Hver af de kontraherende parter skal udpege en voldgiftsmand indenfor et tidsrum af tres (60) dage fra den dato, hvor den ene kontraherende part ad diplomatisk vej har modtaget en anmodning fra den anden part om tvistens afgørelse ved en sådan voldgiftsdomstol, og den tredje voldgiftsmand skal udpeges indenfor et tidsrum af yderligere tres (60) dage. Hvis en af de kontraherende parter undlader at udpege en voldgiftsmand indenfor det angivne tidsrum, eller hvis den tredje voldgiftsmand ikke udpeges indenfor det angivne tidsrum, kan enhver af de kontraherende parter anmode præsidenten for Rådet i Organisationen for International Civil Luftfart om at udpege en eller flere voldgiftsmænd, alt efter hvad situationen påkræver. I sådant tilfælde skal den tredje voldgiftsmand være statsborger i et tredje land og skal fungere som formand for voldgiftsdomstolen.
3. Voldgiftsdomstolen skal fastsætte sine egne procedurer, og fastsætte fordelingen af voldgiftssagens omkostninger.



4. De kontraherende parter forpligter sig til at efterkomme enhver kendelse afsagt i medfør af denne artikels stk. 2.

Artikel 20

Opsigelse

Hver kontraherende part kan når som helst give skriftlig meddelelse til den anden kontraherende part om sit ønske om at bringe denne overenskomst til ophør; sådan meddelelse skal samtidigt videregives til Organisationen for International Civil Luftfart. I så fald ophører overenskomsten tolv (12) måneder efter datoen for den anden kontraherende parts modtagelse af meddelelsen, medmindre opsigelsen efter aftale er trukket tilbage inden udløbet af denne tidsfrist. Såfremt den anden kontraherende part undlader at anerkende modtagelsen, skal opsigelsen anses for modtaget fjorten (14) dage efter, at Organisationen for International Civil Luftfart har modtaget meddelelsen.

Artikel 21

Registrering

Denne overenskomst og dens tillæg og enhver senere ændring heri skal registreres i Organisationen for International Civil Luftfart.

Artikel 22

Ikrafttræden

Denne overenskomst træder provisorisk i kraft fra datoen for undertegnelsen og endeligt fra den dag, hvor de kontraherende parter har meddelt hinanden i noter, at de kontraherende parters forfatningsmæssige krav for denne overenskomsts ikrafttræden er opfyldt.



Til bekræftelse heraf har undertegnede, som af deres respektive regeringer er behørigt bemyndiget dertil, underskrevet denne overenskomst.

Udfærdiget, i to eksemplarer, i New Delhi den *19. december 1945* på engelsk, hindi og dansk. I tilfælde af divergerende fortolkning skal den engelske ordlyd lægges til grund.

For Kongeriget Danmarks
Regering

For Indiens Regering



Tillæg

Sektion I

Det af Indien udpegede luftfartsselskab har ret til at drive den aftalte trafik i begge retninger på de følgende ruter

Oprindelsesplads	Mellemliggende pladser	Destination	Hinsides
Pladser i Indien	En udvalgt plads i Europa	København	-

Sektion II

Det af Kongeriget Danmark udpegede luftfartsselskab har ret til at drive den aftalte trafik på de følgende ruter:

Oprindelsesplads	Mellemliggende pladser	Destination	Hinsides
Pladser i Kongeriget Danmark	-	Delhi, Bombay	-

Noter:

1. De udpegede luftfartsselskaber kan på enhver eller alle flyvninger undlade at lande på den mellemliggende plads.
2. En mellemliggende plads kan, når den først er specificeret, ikke ændres i løbet af en IATA-trafikperiode.
3. Danmarks udpegede luftfartsselskab har ikke ret til at beflyve Delhi og Bombay på den samme flyvning.
4. Ingen femtefriheds-rettigheder skal udøves af Indiens udpegede luftfartsselskab mellem den mellemliggende plads og København.



सत्यमेव जयते

A G R E E M E N T

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF INDIA

AND

THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF DENMARK

RELATING TO AIR SERVICES

The Government of India and the Government of the Kingdom of Denmark

Being parties to the Convention on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement opened for signature at Chicago on the Seventh day of December, 1944, and

Desiring to conclude an Agreement, in conformity with the said Convention, for the purpose of establishing scheduled air services between their respective territories;

Have agreed as follows;



: 2 :

ARTICLE 1

DEFINITIONS

For the purpose of this Agreement :

- (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 the Convention under Articles 90 and 94 thereof, which have been adopted by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Government of India, the Director General of Civil Aviation; and in the case of the Kingdom of Denmark, the Danish Civil Aviation Administration; or in both cases any person or body authorised to perform the functions presently exercised by the abovementioned authorities;
- (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated in accordance with Article 3 of this Agreement;
- (d) the term "territory", "air services", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention;
- (e) "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph (2) of Article 17 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex except otherwise provided;



: 3 :

- (f) the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

ARTICLE 2

TRAFFIC RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the designated airline:

- (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;
- (c) to make stops in the said territory at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party, the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

ARTICLE 3

DESIGNATION OF AIRLINE

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 on the specified routes.



: 4 :

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

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 and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement is in force in respect of that service, and that the provisions of Article 14 have been complied with. Simultaneously, all other relevant information concerning the operation of the agreed services shall be communicated, including such information as may be required to satisfy the aeronautical authorities that the requirements of this Agreement are being duly observed.



: 5 :

ARTICLE 4

REVOCATION, SUSPENSION AND IMPOSITION OF CONDITIONS

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

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party, or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
- (c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 5

UTILISATION OF AIRPORTS AND FACILITIES

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



: 6 :

2. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways and other facilities under its control.

ARTICLE 6
EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

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

2. There shall also be exempt from the same duties and taxes, with the exception of charges corresponding to the services performed:

- (a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in an international service of the other Contracting Party;
- (b) spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline of the other Contracting Party;
- (c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on international services by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.



: 7 :

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

ARTICLE 7

STORAGE OF AIRBORNE EQUIPMENT AND SUPPLIES

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

ARTICLE 8

ENTRY CLEARANCE REGULATIONS

Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified customs and immigration control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 9

CAPACITY PROVISIONS

1. The agreed services to be operated by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision of capacity, at reasonable load factors adequate to meet the traffic requirements between the territories of the two Contracting Parties.



: 8 :

2. Each Contracting Party shall allow fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services between their respective territories so as to achieve equality and mutual benefit, in principle by equal sharing of the total capacity between the two Contracting Parties.

3. Each Contracting Party and its designated airline shall take into consideration the interests of the other Contracting Party and its designated airline so as not to affect unduly the services which the latter provides.

4. In order to achieve a fair and equal treatment of the designated airlines, the airlines shall agree in advance the frequencies of their scheduled services, the types of aircraft to be used and the flight schedules, including the days of operation as well as the estimated times of arrival and departure.

In the event that no agreement is reached between the designated airlines, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall settle the matter by mutual agreement.

5. If, on review, the aeronautical authorities of the Contracting Parties fail to agree on the capacity to be provided on the agreed services, the capacity that may be provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall not exceed the total capacity (including seasonal variations) previously agreed.

ARTICLE 10 TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the designated 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.



सत्यमेव जयते

: 9 :

2. The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines, 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.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph (3) of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (3), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (2) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (4) of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (2), the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph (5) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 19 in the Agreement.



: 10 :

7. 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 months after the date on which it otherwise would have expired.

ARTICLE 11

TRANSFER OF EARNINGS

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 any convertible currency, and subject to, and in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.
2. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rate for currency payment, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for currency payment.
3. The designated airline of one Contracting Party shall be accorded treatment not less favorable than that granted by the other Contracting Party to the designated airline(s) of the most favoured nation.
4. 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.



: 11 :

ARTICLE 12

PROVISION OF STATISTICS

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause their designated airline(s) to furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried during each month on the agreed services to and from the territory of that 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 soon as possible after the end of each month.

ARTICLE 13

AIRLINE REPRESENTATION

Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its territory offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

ARTICLE 14

APPROVAL OF FLIGHT SCHEDULES

1. The airline designated by one Contracting Party shall submit for approval its traffic programme to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used.
2. Each alteration made at a later date shall be communicated to the aeronautical authorities for approval.



: 12 :

ARTICLE 15

AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generally of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from,



: 13 :

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

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

ARTICLE 16

CONSULTATIONS

1. In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and the Annex thereto.

2. Either Contracting Party may request consultation, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of ninety (90) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.



: 14 :

ARTICLE 17

AMENDMENTS

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of ninety (90) days of the date of the receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modifications so agreed shall come into force when approved in accordance with the constitutional requirements of both Contracting Parties and as confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications to the Annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 18

CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTIONS

This Agreement and its Annex will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

ARTICLE 19

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Government of the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body. If they do not



: 15 :

so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. The third arbitrator shall act as President of the arbitral tribunal. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the specified period, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such a case, the third arbitrator shall be a national of a third state and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The arbitral tribunal shall determine its own procedure and decide on the apportionment of the costs of the arbitration.

4. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

ARTICLE 20

TERMINATION

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



: 16 :

ARTICLE 21

REGISTRATIONS

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

ARTICLE 22

ENTRY INTO FORCE

This Agreement will enter provisionally into force from the date of its signature and definitively from the date when the Contracting Parties will have notified each other by exchange of notes that the constitutional requirements of the Contracting Parties for the entering into force of this Agreement have been compiled with.

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

Done, in duplicate, at New Delhi this 19th day of December, 1995 in Hindi, Danish and English languages. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT
OF INDIA

(BRIJESH KUMAR)
Joint Secretary to the
Government of India

FOR THE GOVERNMENT OF
THE KINGDOM OF DENMARK

(BJARNE H. SORENSEN)
Ambassador



सत्यमेव जयते

: 17 :

A N N E X

SECTION - I

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

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in India	One point of choice in Europe	Copenhagen	-

SECTION - II

The designated airline of the Kingdom of Denmark shall be entitled to operate the agreed services on the following routes:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in the Kingdom of Denmark	-	Delhi Bombay	-

Notes:

1. The designated airlines may on any or all flights omit calling at the intermediate point.
2. An intermediate point once specified by the designated airlines shall not be changed during an IATA Traffic period.
3. The designated airline of Denmark shall not be entitled to operate to Delhi and Bombay, on the same flight.
4. No 5th freedom traffic rights shall be exercised by the designated airline of India between the intermediate point and Copenhagen.