

No. 39016

**Germany
and
Armenia**

**Air Transport Agreement between the Government of the Federal Republic of
Germany and the Government of the Republic of Armenia. Bonn, 4 May 1998**

Entry into force: *1 December 2000 by notification, in accordance with article 20*

Authentic texts: *German, Armenian and English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Germany, 3 December 2002*

**Allemagne
et
Arménie**

**Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement de la République fédérale
d'Allemagne et le Gouvernement de la République d'Arménie. Bonn, 4 mai 1998**

Entrée en vigueur : *1er décembre 2000 par notification, conformément à l'article 20*

Textes authentiques : *allemand, arménien et anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Allemagne, 3 décembre
2002*

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

Abkommen

zwischen

der Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

der Regierung der Republik Armenien

über

den Luftverkehr

Inhaltsübersicht

Präambel

Artikel 1	Begriffsbestimmungen
Artikel 2	Gewährung von Verkehrsrechten
Artikel 3	Bezeichnung und Betriebsgenehmigung
Artikel 4	Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung
Artikel 5	Gleichbehandlung bei den Gebühren
Artikel 6	Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben
Artikel 7	Transfer von Einkünften
Artikel 8	Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs
Artikel 9	Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken
Artikel 10	Tarife
Artikel 11	Gewerbliche Tätigkeiten
Artikel 12	Luftverkehrs-Sicherheit
Artikel 13	Luftsicherheit
Artikel 14	Einreise und Kontrolle der Reisedokumente
Artikel 15	Meinungsaustausch
Artikel 16	Konsultationen
Artikel 17	Beilegung von Streitigkeiten
Artikel 18	Mehrseitige Übereinkommen
Artikel 19	Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation
Artikel 20	Inkrafttreten, Geltungsdauer
Artikel 21	Kündigung

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung der Republik Armenien -

Vertragsparteien des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, zur Unterzeichnung aufgelegt in Chicago am 7. Dezember 1944,

in dem Wunsch, ein Abkommen über die Einrichtung und den Betrieb des Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen -

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1
Begriffsbestimmungen

(1) Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

- a) "Zivilluftfahrt-Abkommen" das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge und aller Änderungen der Anhänge oder des Zivilluftfahrt-Abkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten oder von ihnen ratifiziert worden sind;
- b) "Luftfahrtbehörde" in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, in bezug auf die Republik Ar-

menien die Generalverwaltung für Zivilluftfahrt oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

- c) "bezeichnetes Unternehmen" jedes Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

(2) Die Begriffe "Hoheitsgebiet", "Fluglinienverkehr", "internationaler Fluglinienverkehr" und "Landing zu nichtgewerblichen Zwecken" haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens festgelegte Bedeutung.

(3) Der Begriff "Tarif" bedeutet den Preis, der für die internationale Beförderung (d. h. die Beförderung zwischen Punkten in den Hoheitsgebieten von zwei oder mehr Staaten) von Fluggästen, Gepäck oder Fracht (ausgenommen Post) zu berechnen ist, und schließt folgendes ein:

- a) jeden Durchgangstarif oder Betrag, der für eine internationale Beförderung zu berechnen ist, die als solche vermarktet und verkauft wird, einschließlich derjenigen Durchgangstarife, die unter Verwendung von anderen Tarifen oder von Anschlußtarifen für eine Beförderung auf internationalen Streckenabschnitten oder auf inländischen Streckenabschnitten, die Teil des internationalen Streckenabschnitts sind, gebildet werden;
- b) die Provision, die für den Verkauf von Flugscheinen für die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck oder für die entsprechenden Maßnahmen bei der Beförderung von Fracht zu zahlen ist;

- c) die Bedingungen, nach denen sich die Anwendbarkeit des Tarifs oder des Beförderungspreises oder die Provisionszahlung richtet.

Er umfaßt auch

- d) alle wesentlichen Leistungen, die in Verbindung mit der Beförderung erbracht werden;
- e) jeden Tarif für die als Zusatz zu einer internationalen Beförderung verkaufte Beförderung auf einem inländischen Streckenabschnitt, der für rein inländische Flüge nicht verfügbar ist und der nicht allen Beförderern im internationalen Verkehr und deren Kunden zu gleichen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden kann.

Artikel 2

Gewährung von Verkehrsrechten

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen das Recht,

- a) ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;
- b) in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;
- c) in ihrem Hoheitsgebiet an den genannten Punkten auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien zu landen, um Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf denen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden in einem Fluglinienplan durch Notenwechsel festgelegt.

(3) Nach Absatz 1 wird den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei nicht das Recht gewährt, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post aufzunehmen und gegen Entgelt an einen anderen Ort innerhalb des Hoheitsgebiets dieser anderen Vertragspartei zu befördern (Kabotage).

(4) Die Gewährung von Verkehrsrechten nach Absatz 1 umfaßt nicht auch die Gewährung des Rechts, Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post zwischen Punkten im Hoheitsgebiet der die Rechte gewährenden Vertragspartei und Punkten im Hoheitsgebiet eines dritten Staates sowie in umgekehrter Richtung zu befördern (5. Freiheit). Rechte der 5. Freiheit werden nur aufgrund besonderer Vereinbarungen zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien gewährt.

Artikel 3

Bezeichnung und Betriebsgenehmigung

(1) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

- a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt werden, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat und
- b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 dieses Artikels und des Artikels 9 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs.

(3) Eine Vertragspartei kann von jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei für den Betrieb des internationalen Luftverkehrs zu erfüllen sind.

(4) Eine Vertragspartei kann jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der nach Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen auf Verlangen nicht den Nachweis erbringen kann, daß die Mehrheit des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen. Wegen der rechtlichen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Europäischen Gemeinschaft hat die andere Vertragspartei dieses Recht nur dann, wenn ein von der Bundesrepublik Deutschland bezeichnetes Unternehmen auf Verlangen nicht nachweisen kann, daß die Mehrheit des Eigentums an dem Unternehmen bei einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder bei Staatsangehörigen oder Körperschaften solcher Mitgliedstaaten liegt, und daß die tatsächliche Kontrolle einem solchen Staat oder seinen Staatsangehörigen oder Körperschaften zusteht.

(5) Eine Vertragspartei kann nach Maßgabe der Absätze 1 bis 4 ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes Unternehmen ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 4

Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung

Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze oder sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht einhält oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Vor dem Widerruf oder der Einschränkung werden Konsultationen nach Artikel 16 durchgeführt, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

Artikel 5

Gleichbehandlung bei den Gebühren

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel 6

Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben

(1) Die von jedem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle und anderen verbrauchbaren technischen Vorräte in den Tanks oder anderen Behältnissen im Luftfahrzeug (z.B. enteisende Flüssigkeit, Hydraulikflüssigkeit)

sigkeit, Kühlfüssigkeit usw.), Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch für an Bord der Luftfahrzeuge befindliche Waren, die auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle und andere verbrauchbare technische Vorräte, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben. Beförderungsdokumente jedes bezeichneten Unternehmens der einen Vertragspartei bleiben bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ebenfalls von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben frei.

(3) Treibstoffe, Schmieröle und andere verbrauchbare technische Vorräte, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

(4) Eine Vertragspartei kann die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter Zollüberwachung halten.

(5) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

(6) Jede Vertragspartei gewährt für Gegenstände und Dienstleistungen, die jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei geliefert bzw. erbracht und für Zwecke seines Geschäftsbetriebs verwendet werden, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit eine Entlastung von der Umsatzsteuer oder von ähnlichen indirekten Steuern. Die Steuerentlastung kann durch eine Befreiung oder Erstattung erfolgen.

Artikel 7

Transfer von Einkünften

Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die durch den Verkauf von Beförderungsdiensten im Luftverkehr im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Einkünfte jederzeit, auf jede Weise, frei und ohne Beschränkung in jeder frei konvertierbaren Währung zum amtlichen Wechselkurs an seine Hauptniederlassung zu transferieren.

Artikel 8

Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs

(1) Jedem bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien zu betreiben.

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der von diesen Unternehmen auf den gleichen Linien oder Teilen derselben betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, welche die Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieser Unternehmen, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

- a) an die Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmen bezeichnet hat,
- b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,
- c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebs der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

(4) Um eine billige und gleiche Behandlung jedes bezeichneten Unternehmens zu gewährleisten, bedürfen die Frequenz der Fluggdienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster hinsichtlich ihrer Kapazität sowie die Flugpläne der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien.

(5) Erforderlichenfalls sollen sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, eine zufriedenstellende Regelung des Beförderungsangebots und der Frequenzen zu erreichen.

Artikel 9

Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken

(1) Jedes bezeichnete Unternehmen teilt den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens einen Monat vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien und vor Beginn jeder folgenden Flugplanperiode die Art der Dienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster und die Flugpläne mit. Kurzfristige Änderungen sind unverzüglich mitzuteilen.

(2) Die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei stellt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen zur Verfügung, die vernünftigerweise angefordert werden können, um das von jedem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen müssen alle Angaben enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 10

Tarife

(1) Die Tarife, die von einem bezeichneten Unternehmen auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste angewendet werden, bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der Abgangspunkt der Flugreise (gemäß Angabe in den Beförderungsdokumenten) liegt.

(2) Die bezeichneten Unternehmen berücksichtigen in ihren Tarifen die Betriebskosten, einen angemessenen Gewinn, die bestehenden Wettbewerbs- und Marktbedingungen sowie die Interessen der Nutzer. Die zuständige Luftfahrtbehörde darf die Erteilung der Genehmigung nur dann ablehnen, wenn ein Tarif diesen Kriterien nicht entspricht.

(3) Die bezeichneten Unternehmen legen den Luftfahrtbehörden die Tarife spätestens einen Monat vor dem vorgesehenen ersten Anwendungstag zur Genehmigung vor.

(4) Ist die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei mit einem ihr zur Genehmigung vorgelegten Tarif nicht einverstanden, so unterrichtet sie das betroffene Unternehmen innerhalb von einundzwanzig Tagen nach dem Tag der Vorlage des Tarifs. Der Tarif darf in diesem Fall nicht angewendet werden. Anzuwenden ist weiterhin der bisherige Tarif, der durch den neuen Tarif ersetzt werden sollte.

Artikel 11

Gewerbliche Tätigkeiten

(1) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Niederlassungen sowie Verwaltungs-, kaufmännisches und technisches Personal zu unterhalten, soweit sie von dem bezeichneten Unternehmen benötigt werden.

(2) Bei der Einrichtung der Niederlassungen und der Beschäftigung des Personals nach Absatz 1 sind die Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei, wie die Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise von Ausländern und ihren Aufenthalt im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei, einzuhalten. Das in den Niederlassungen nach Absatz 1 beschäftigte Personal benötigt jedoch keine Arbeitserlaubnis.

(3) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht der Selbstabfertigung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post für die bezeichneten Unternehmen oder andere Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei. Dieses Recht schließt den den Flughäfen vorbehaltenen Bereich der luftseitigen Bodenverkehrsdienste (Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge) nicht ein.

(4) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, seine Beförderungsleistungen auf eigenen Beförderungsdokumenten unmittelbar in eigenen Verkaufsräumen sowie durch seine Agenten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an jeden Kunden in jeder frei konvertierbaren Währung zu verkaufen.

Artikel 12 Luftverkehrs-Sicherheit

(1) Jede Vertragspartei kann Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angewendeten Sicherheitsnormen für Luftverkehrseinrichtungen, Flugbesatzungen, Luftfahrzeuge und den Betrieb der bezeichneten Unternehmen verlangen. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Konsultationen fest, daß die andere Vertragspartei Sicherheitsnormen und -anforderungen in diesen Bereichen nicht wirksam anwendet und durchführt, die wenigstens den Mindestanforderungen entsprechen, die nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegt werden können, so werden der anderen Vertragspartei diese Feststellungen sowie die Schritte notifiziert, die zur Erfüllung dieser Mindestanforderungen als notwendig erachtet werden; die andere Vertragspartei trifft angemessene Abhilfemaßnahmen. Trifft die andere Vertragspartei nicht innerhalb einer angemessenen Frist - auf jeden Fall innerhalb von fünfzehn (15) Tagen - angemessene Maßnahmen, so ist dies ein Grund für die Anwendung des Artikels 4.

(2) Sind für die Sicherheit des Betriebs eines Unternehmens sofortige Maßnahmen erforderlich, so darf eine Vertragspartei vor Aufnahme von Konsultationen Maßnahmen nach Artikel 4 treffen.

(3) Jede Maßnahme einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit den Absätzen 1 und 2 wird eingestellt, sobald die andere Vertragspartei die Sicherheitsvorschriften dieses Artikels einhält.

Artikel 13
Luftsicherheit

(1) In Übereinstimmung mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluffahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere im Einklang mit dem am 14. September 1963 in Tokyo unterzeichneten Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, dem am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluffahrt und dem am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichneten Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluffahrt dienen, in Ergänzung des am 23. September 1971 in Montreal beschlossenen Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluffahrt.

(2) Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzung, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede sonstige Bedrohung der Sicherheit der Zivilluffahrt zu verhindern.

(3) Wird ein ziviles Luftfahrzeug widerrechtlich in Besitz genommen oder werden sonstige widerrechtliche Eingriffe gegen die Sicherheit eines solchen Luftfahrzeugs, seiner Fluggäste und Besatzung sowie gegen die Sicherheit von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen begangen oder angedroht, so unterstützen die Vertragsparteien einander in gegenseitigen Konsultationen durch Erleichterung des Fernmeldeverkehrs und

sonstige geeignete Maßnahmen, um solche Vorfälle oder solche Bedrohungen so rasch zu beenden, wie dies bei möglichst geringer Gefährdung von Leben durchführbar ist.

(4) Jede Vertragspartei trifft alle ihr durchführbar erscheinenden Maßnahmen, um sicherzustellen, daß ein Luftfahrzeug, das widerrechtlich in Besitz genommen wurde oder hinsichtlich dessen andere widerrechtliche Eingriffe vorgenommen wurden und das sich in ihrem Hoheitsgebiet am Boden befindet, dort festgehalten wird, sofern nicht sein Abflug aufgrund der vordringlichen Verpflichtung zum Schutz des Lebens der Besatzung und der Fluggäste erforderlich wird. Diese Maßnahmen sollten, soweit durchführbar, auf der Grundlage gegenseitiger Konsultationen getroffen werden.

(5) Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen im Einklang mit den Luftsicherheitsvorschriften, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und zu Anhängen des Zivilluftfahrt-Abkommens bestimmt werden, soweit diese Sicherheitsvorschriften auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, daß die Halter von in ihr Register eingetragenen Luftfahrzeugen und die Luftfahrzeughalter, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsvorschriften handeln.

(6) Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, daß von diesen Luftfahrzeughaltern verlangt werden kann, die in Absatz 5 genannten Sicherheitsvorschriften einzuhalten, die von der anderen Vertragspartei für den Einflug in ihr Hoheitsgebiet, den Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet oder den Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet festgelegt wurden. Jede Vertragspartei gewährleistet, daß in ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Durchleuchtung von Fluggästen, Besatzung und Handgepäck sowie zur Durchführung angemessener Sicherheitskontrollen bei Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und bei dem Einsteigen oder Beladen wirksam angewendet werden. Jede Vertragspartei wird jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um vernünftige besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung wohlwollend prüfen.

(7) Weicht eine Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels ab, so kann die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit der Luftfahrtbehörde der erstgenannten Vertragspartei ersuchen. Kommt innerhalb eines Monats nach dem Datum dieses Ersuchens eine zufriedenstellende Einigung nicht zustande, so ist dies ein Grund, die Betriebsgenehmigung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen der erstgenannten Vertragspartei vorzuenthalten, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine ernste Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf dieses Monats vorläufige Maßnahmen treffen.

Artikel 14

Einreise und Kontrolle der Reisedokumente

(1) Eine Vertragspartei gestattet in ihrem Hoheitsgebiet den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Durchführung von Maßnahmen, die gewährleisten sollen, daß nur Personen mit den für die Einreise in oder die Durchreise durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erforderlichen Reisedokumenten befördert werden.

(2) Jede Vertragspartei nimmt eine Person, die an ihrem Zielort zurückgewiesen wurde, nachdem dort festgestellt worden war, daß sie nicht einreiseberechtigt war, zum Zweck der Überprüfung auf, wenn sich diese Person vor ihrer Abreise nicht nur im unmittelbaren Transit im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei aufgehalten hat. Die Vertragsparteien weisen eine solche Person nicht in das Land zurück, in dem zuvor festgestellt worden ist, daß sie nicht einreiseberechtigt ist.

(3) Diese Bestimmung hindert die Behörden nicht daran, eine zurückgewiesene, nicht einreiseberechtigte Person einer weiteren Überprüfung zu unterziehen, um festzustellen, ob sie schließlich in dem Staat aufgenommen werden kann, oder um Vorkehrungen für ihre Weiterbeförderung, Entfernung oder Abschiebung in einen Staat, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt oder in dem sie aus anderen Gründen Aufnahme finden

kann, zu treffen. Hat eine Person, von der festgestellt worden ist, daß sie nicht einreiseberechtigt ist, ihre Reisedokumente verloren oder zerstört, so erkennt eine Vertragspartei statt dessen ein von den Behörden der Vertragspartei, bei der festgestellt wurde, daß die Person nicht einreiseberechtigt ist, ausgestellt Dokument an, das die Umstände von Abflug und Ankunft bestätigt.

Artikel 15

Meinungsaustausch

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 16

Konsultationen

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit Konsultationen beantragen. Das gilt auch für Erörterungen über die Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 15 kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultationen beginnen innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 17
Beilegung von Streitigkeiten

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 16 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von zwei Monaten, der Vorsitzende innerhalb von drei Monaten bestellt, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennungen vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Vorsitzenden sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 18
Mehrseitige Übereinkommen

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen zur Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 16 statt.

Artikel 19
Registrierung bei der
Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

Dieses Abkommen, jede Änderung desselben und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung übermittelt.

Artikel 20
Inkrafttreten, Geltungsdauer

(1) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien einander notifiziert haben, daß die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind. Maßgeblich für die Fristberechnung des Inkrafttretensdatums ist der Tag des Zugangs der letzten Notifikation.

(2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

Artikel 21
Kündigung

Eine Vertragspartei kann die andere Vertragspartei jederzeit von ihrem Beschluß in Kenntnis setzen, dieses Abkommen zu beenden; die Kündigung wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt. In diesem Fall tritt das Abkommen zwölf Monate nach Eingang der Mitteilung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Zeit durch Vereinbarung zurückgenommen wird. Wird der Eingang der Mitteilung von der anderen Vertragspartei nicht bestätigt, so gilt als Eingangstag der vierzehnte Tag nach dem Eingang der Mitteilung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

Geschehen zu Bonn am 4. Mai 1998 in zwei Urschriften, jede in deutscher, armenischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen und des armenischen Wortlauts ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für die Regierung
der Bundesrepublik Deutschland


(Dr. Klaus Kinkel)
Bundesminister des Auswärtigen

Für die Regierung
der Republik Armenien


(Oskanjan Wastan)
Aussenminister

[ARMENIAN TEXT — TEXTE ARMÉNIEN]

ՀԱՄԱԶԱՅՆԱԳԻՐ

ԳԵՐՄԱՆԻԱՅԻ ԳԱՇՆԱԿՑԱՅԻՆ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ

ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ

ԵՎ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ

ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ

ՄԻՋԵՎ

ՕԴԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ

Համառոտագրություն

Ներածություն

- Հոդված 1 Սահմանումներ
Հոդված 2 Երթևեկություն իրավունքներ
Հոդված 3 Փոխադրողների նշանակում և շահադրժան թույլտվություն
Հոդված 4 Շահադրժան իրավունքների կասեցում կամ սահմանափակում
Հոդված 5 Տուրքադրժան հավասար պայմաններ
Հոդված 6 Մաքսային տուրքերից և այլ գանձումներից ազատում
Հոդված 7 Եկամուտների փոխանցում
Հոդված 8 Օդային հաղորդակցության իրականացման հիմնական սկզբունքներ
Հոդված 9 Շահադրժանն լուսչվող և վիճակագրական տվյալների փոխանակում
Հոդված 10 Սակագներ
Հոդված 11 Կոմերցիոն գործունեություն
Հոդված 12 Թոխքների անվտանգություն
Հոդված 13 Օդային անվտանգություն
Հոդված 14 Մուտք երկիր և ճամփորդական փաստաթղթերի ստուգում
Հոդված 15 Կարծիքների փոխանակում
Հոդված 16 Խորհրդակցություններ
Հոդված 17 Տարածայնությունների կորզավորում
Հոդված 18 Բազմակողմանի կոնվենցիաներ
Հոդված 19 Գրանցում Բաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունում
Հոդված 20 Ուժի մեջ մտնելը, գործողության ծավալները
Հոդված 21 Համաձայնագրի գործողության գաղափարներ

Գերմանիայի Դաշնակցային Հանրապետության կառավարությունը
և

Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը,

հանդիսանալով 1944 թ. դեկտեմբերի 7-ին Ձիկադոյում անդամագրման ներկայացված Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին կոնվենցիայի Կողմեր,

ցանկանալով համաձայնագիր կնքել իրենց պետական տարածքների միջև, ինչպես նաև արտաքին տարածքներում օդային հաղորդակցություն հաստատելու և իրականացնելու վերաբերյալ,

համաձայնվեցին հետևյալի մասին.

Հոդված 1

Սահմանումներ

(1) Սույն Համաձայնագրի նպատակների համար, եթե տեքստից այլ մեկնաբանություն չի հետևում, ապա՝

ա) «Քաղաքացիական ավիացիայի մասին կոնվենցիա»՝ նշանակում է 1944 թ. դեկտեմբերի 7-ին Ձիկադոյում անդամագրման ներկայացված Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին կոնվենցիան և ներառում է հիշյալ կոնվենցիայի 90-րդ հոդվածի համաձայն ընդունված բոլոր հավելվածները, ինչպես նաև կոնվենցիայում և վերջինիս հավելվածներում համաձայն կոնվենցիայի 90-րդ և 94-րդ հոդվածների կատարված բոլոր փոփոխությունները, եթե վերոնշյալ հավելվածները կամ փոփոխությունները գործողության մեջ են դրվել կամ վավերացվել Պայմանագրվող Կողմերից.

բ) «ավիացիայի առյուծանի»՝ Գերմանիայի Դաշնակցային Հանրապետությունում Տրանսպորտի դաշնային նախարարությունն է, իսկ Հայաստանի Հանրապետությունում՝ Քաղաքացիական ավիացիայի ղիխավոր վարչությունը կամ Պայմանագրվող Կողմերը ներկայացնող ցանկացած այլ անձ կամ կազմակերպություն, որը լիազորված է իրականացնելու վերոնշյալ առյուծանիների ստանձնած պարտականությունները.

զ) «Նշանակված ավիաընկերություն»՝ նշանակում է ցանկացած ավիաընկերություն, որին Պայմանավորվող Կողմերից յուրաքանչյուրն ըստ սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի՝ մյուս Պայմանավորվող Կողմին գրավոր ծանուցելու եղանակով, նշանակում է սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի համաձայն սահմանված երթուղիներով միջազգային օդային հաղորդակցություն իրականացնել նպատակով:

(2) «տարածք», «օդային հաղորդակցություն», «միջազգային օդային հաղորդակցություն» և «վայրէջք ոչ կոմերցիոն նպատակներով» տերմինները սույն Համաձայնագրի նկատմամբ կիրառության մեջ ունեն Կոնվենցիայի 2-րդ և 96-րդ հոդվածներում ամրագրված նշանակությունը:

(3) «սակագին» տերմինը նշանակում է ուղևորների, ուղեբեռների կամ բեռների (բացառությամբ փոստի) միջազգային փոխադրումների (այն է՝ երկու կամ ավելի պետությունների տարածքներում տեղակայված կետերի միջև իրականացվող փոխադրումների) հաշվարկված արժեքը և ներառում է.

ա) ցանկացած տարանցիկ սակագին կամ դումար, որը հաշվարկվում է որպես միջազգային փոխադրումների վճար և, որը վաճառվում կամ իրացվում է որպես առաքիլին, ներառյալ այն տարանցիկ սակագները, որոնք կազմվում են միջազգային երթուղիներով կամ միջազգային երթուղիների մաս կազմող ներքին հատվածներով փոխադրումների համար սահմանված այլ սակագների կամ հավելյալ սակագների կիրառման դեպքում.

բ) ուղևորների կամ ուղեբեռների փոխադրումների համար տոմսերի վաճառքի զիմաց կամ բեռների փոխադրումների ընթացքում համապատասխան միջոցառումների ձեռնարկման համար վճարվող միջնորդադրամը և

զ) այն պայմանները, որոնք պայմանավորում են սակագնի կամ փոխադրումների արժեքի, ինչպես նաև միջնորդավճարի կիրառությունը:

Այն ներառում է նաև.

դ) փոխադրումների իրականացման կապակցությամբ կատարված բոլոր վճարումները.

ե) ցանկացած սակագին, որը կիրառվում է որպես միջազգային փոխադրումների հարակից հատված օդատարովի ուղևորներին երթուղիներով փոխադրումների արժեքի

Համար, որը գործադրելի չէ միախառն ներքին երթուղիներով փոխադրումների Համար և որը միջազգային օդային Հաղորդակցություն իրականացնող բոլոր փոխադրողներին կամ նրանց պատվիրատուներին Հավասար պայմաններով չի տրամադրվում:

Հոդված 2

Երթևեկության իրավունքների շնորհում

(1) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությունը միջազգային օդային Հաղորդակցություն իրականացնելու նպատակով տալիս է.

ա) իր տարածքով անվայրէջք թռիչքի իրավունք.

բ) ոչ կոմերցիոն նպատակներով իր տարածքում վայրէջք կատարելու թույլտվություն:

գ) 2-րդ պարբերության Համաձայն սահմանված երթուղիներով կոմերցիոն հիմունքներով ուղևորների փոխադրման, ուղեբեռների, բեռների կամ փոստի բեռնման կամ բեռնաթափման նպատակով իր տարածքի պայմանավորված կետերում վայրէջք կատարելու թույլտվություն:

(2) Այն երթուղիները, որոնցով Պայմանավորվող Կողմերի նշանակված ավիաընկերություններին արտոնվում է միջազգային օդային Հաղորդակցություն իրականացնել, սահմանվում են շվացուցակում, որի մասին Կողմերը Համաձայնության են գալիս Հայտադրերի փոխանակման եղանակով:

(3) Սույն Հոդվածի 1-ին պարբերությունը Պայմանավորվող Կողմերի նշանակված ավիաընկերություններին մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում վարձատրության ղիմաց կետից-կետ ուղևորներ, բեռներ, ուղեբեռներ և փոստ փոխադրելու իրավունք (կաբոտաձև) չի վերապահում:

(4) Համաձայն 1-ին պարբերության շնորհված երթևեկության իրավունքները չեն ներառում այդ իրավունքները տրամադրող կողմի կամ երրորդ երկրի տարածքում կետից-կետ և Հակառակ ուղղությամբ ուղևորներ, ուղեբեռ, բեռներ և փոստ փոխադրելու իրավունքը (հինդերըղ ազատություն): Հինդերըղ ազատության իրավունքները վերապահվում են երկու Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիայի ատյանների միջև կնքվող Հատուկ Համաձայնագրերի հիման վրա:

Հոդված 3

Փոխադրողների նշանակում և շահագործման թույլտվություն

(1) Սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի 2-րդ պարբերության համաձայն սահմանված երթուղիներով միջազգային օդային հաղորդակցություն կարող է հաստատվել ցանկացած պահին, եթե

ա) այն Պայմանավորվող Կողմը, որը ստացել է սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի 1-ին պարբերության մեջ հիշատակված իրավունքները, գրավոր կերպով նշանակել է մեկ կամ ավելի ավիաընկերություններ և

բ) հիշյալ իրավունքները տրամադրող Պայմանավորվող Կողմը նշանակված ավիաընկերությունը կամ ավիաընկերություններին օդային հաղորդակցությունը բացելու արտոնություն է չ'նորհել:

(2) Հիշյալ իրավունքները տրամադրող Պայմանավորվող Կողմը սույն հոդվածի 3-րդ և 4-րդ պարբերություններում, ինչպես նաև 5-րդ հոդվածում ամրագրված պայմանների կատարման դեպքում առանց հապաղելու միջազգային օդային հաղորդակցություն իրականացնելու թույլտվություն է տալիս:

(3) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ցանկացած ավիաընկերությունից կարող է ապացույցներ պահանջել առ այն, որ վերջինս որակավորված է բավարարելու առաջին Պայմանավորվող Կողմի՝ միջազգային օդային հաղորդակցության իրականացումը կանոնակարգող օրենսդրության ներկայացրած պահանջները:

(4) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ կարող է մյուս Պայմանավորվող Կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերությանը մերժել 2-րդ հոդվածով նախատեսվող իրավունքների զործադրումը, եթե նշանակված ավիաընկերությունն ըստ պահանջման ի վիճակի չէ ապացույցներ ներկայացնել առ այն, որ ավիաընկերության սեփականատիրական իրավունքը կամ փաստական վերահսկողությունը գերազանցապես սլատկանում են համապատասխան Պայմանավորվող Կողմի քաղաքացիներին կամ միավորումներին կամ իրեն՝ Պայմանավորվող Կողմին: Նկատի առնելով Նվրոսպական Համաձայնքի առջև Գերմանիայի Դաշնակցային Հանրապետության ստանձնած իրավական պարտավորությունները՝ մյուս Պայմանավորվող Կողմը վերոնշյալ իրավունքը կարող է զործադրել միայն այն դեպքում, եթե Գերմանիայի Դաշնակցային Հանրապետության կողմից

Նշանակված ավիաընկերությունն ըստ պահանջման ապացույցներ չի ներկայացնում, որոնք փաստում են, որ հիշյալ ավիաընկերության սեփականատիրական իրավունքը գերազանցապես պատկանում է Եվրոպական Միությանն անդամակցող որևէ պետության կամ այդ պետությունների քաղաքացիներին կամ միավորումներին, և որ ավիաընկերությունը գտնվում է Եվրոպական Միությանն անդամակցող որևէ պետության կամ այդ պետության քաղաքացիների, միավորումների փաստական վերահսկողությունների:

(5) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ կարող է 1-ից մինչև 4-րդ պարբերությունների համաձայն իր կողմից նշանակված ավիաընկերության փոխարեն այլ ավիաընկերություն նշանակել: Նոր նշանակված ավիաընկերությունն օգտվում է նույն իրավունքներից և կրում նույն պարտավորությունները, որոնք ունեն նախորդ նշանակված ավիաընկերությունը:

Հոդված 4

Շահագործման իրավունքների չեղյալ հայտարարումը և սահմանափակումը

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ իրավունք ունի չեղյալ հայտարարել կամ պայմաններ պարտադրելով սահմանափակել սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի 2-րդ պարբերության համաձայն շնորհված թույլտվությունը, եթե նշանակված ավիաընկերությունը չի պահպանում իրավունքներ տրամադրող Պայմանավորվող Կողմի օրենքները և կանոնները, սույն Համաձայնագրի դրույթները, ինչպես նաև չի կատարում վերջինից բխող պարտավորությունները: Մինչև շահագործման իրավունքների չեղյալ հայտարարումը կամ սահմանափակումը սույն Համաձայնագրի 16-րդ հոդվածի համաձայն հրավիրվում են խորհրդակցություններ, բացառությամբ այն դեպքերի, եթե շահագործման իրավունքների կասեցումը կամ պայմանների պարտադրումն անհրաժեշտ են օրենքների և կանոնների հետագա խախտումները կանխելու նպատակով:

Հոդված 5

Տուրքադրույթյան հավասար պայմաններ

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի տարածքում մյուս Պայմանավորվող Կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերության օդանավերի կողմից օդանավակայանների

կամ ավիազնացութեան ալ կառույցների օգտագործման դիմաց դանձվող տուրքերը չեն կարող գերազանցել այն տուրքաչափերը, որոնք դանձվում են Համանման միջազգային և օդային Հաղորդակցութեան իրականացնող Հայրենական ավիաընկերութեանների օգանակներից:

Հոդված 6

Մաքսային տուրքերից և այլ դանձումներից ազատում

(1) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի ցանկացած ավիաընկերութեան կողմից շահագործվող օդանավերը, որոնք վայրէջք են կատարում և այնուհետև թռչում մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքից կամ թռիչքներ են իրականացնում մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքով, ներառյալ օդանավում գտնվող վառելիքային, քայուղիների և օդանավի պահնոցներում պահեստավորված տեխնիկական ալլանհրաժեշտ նյութերի պահուստները (հակաստեցուցիչ, հիդրավլիկ, ստեցնող հեղուկներ և այլն), ինչպես նաև պահեստամասերը, մշտական գործածութեան սարքերը և պաշարները, ազատվում են մաքսային տուրքերից և ապրանքների ներկրման, արտահանման և տարանցիկ փոխադրումների համար սահմանված այլ դանձումներից: Սույնը առաձգում է նաև մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքով թռիչքի ընթացքում գործածվող ապրանքների վրա:

(2) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի տարածք ժամանակավորապես ներկրվող վառելիքային նյութերի, քայուղիների և օդանավերի շահագործման նպատակով գործածվող այլ տեխնիկական նյութերի պաշարները, որոնք անմիջապես կամ պահեստավորվելուց հետո կրկին բեռնվում են մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերութեան ցանկացած օդանավ կամ այլ եղանակով կրկին արտահանվում են առաջին Պայմանավորվող Կողմի տարածքից, մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածք ներկրելիս նույնպես ազատվում են 1-ին պարբերութեան մեջ հիշատակված մաքսային տուրքերից և այլ դանձումներից: Մի Պայմանավորվող Կողմի որևէ նշանակված ավիաընկերութեան փոխադրումների վաստաթղթերը մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածք ներմուծման դեպքում նմանապես ազատվում են 1-ին պարբերութեանում նշված մաքսային տուրքերից և այլ դանձումներից:

(3) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի տարածքում մյուս Պայմանավորվող Կողմի օդանավ բեռնված և օդային Հաղորդակցութեան նպատակով օգտագործվող վառելիքը, քայուղիները և գործածվող այլ տեխնիկական նյութերի պաշարներն

ազատվում են 1-ին պարբերության մեջ հիշատակված մաքսային տուրքերից և այլ գանձումներից, ինչպես նաև ակցիզային հատուկ հարկերից:

(4) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ կարող է 1-ից մինչև 3-րդ պարբերություններում հիշատակված ապրանքների վրա մաքսային հսկողություն սահմանել:

(5) Նկատի առնելով, որ 1-ից մինչև 3-րդ պարբերություններում հիշատակված ապրանքների վրա մաքսային տուրքեր և այլ հարկեր չեն դրվում՝ հիշյալ ապրանքների վրա չեն տարածվում նաև վերջիններիս ներկրման, արտահանման կամ տարանցիկ փոխադրումների նկատմամբ զործող տնտեսական արգելքները և սահմանափակումները:

(6) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ փոխադարձության հիման վրա մյուս Պայմանավորվող Կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերությանը վերջինիս գործունեությունն ապահովելու նպատակով մատակարարվող ապրանքները և մատուցվող ծառայություններն ազատում է շրջանառության և այլ անուղղակի հարկերից: Հարկային արտոնությունը կարող է իրականացվել հարկերից ազատման կամ փոխհատուցման վճարման եղանակով:

Հոդված 7

Նկամուտների փոխանցում

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ մյուս Պայմանավորվող Կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերությանը վերապահում է իր տարածքում օդային փոխադրումների վաճառքից դուրսացած նկամուտները ցանկացած ժամանակ, ցանկացած եղանակով, ազատորեն, առանց որևէ սահմանափակման, ազատ փոխարկելի արժույթով, սովյալ արժույթի պաշտոնական փոխարժեքով իր գլխավոր գրասենյակ փոխանցելու իրավունք:

Հոդված 8

Օդային հաղորդակցության իրականացման հիմնական սկզբունքներ

(1) Պայմանավորվող Կողմերից յուրաքանչյուրին ընձեռվում է սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի 2-րդ պարբերության համաձայն սահմանված երթուղիներով օդային հաղորդակցության իրականացնելու արդարացի և հավասար հնարավորություններ:

(2) Սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի 2-րդ պարբերության համաձայն սահմանված երթուղիներով միջադրային օդային հաղորդակցություն իրականացնելիս յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերություն հաշվի է առնում մյուս Պայմանավորվող Կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերության շահերը՝ մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիաընկերության կողմից նույն երթուղիներով կամ վերջիններիս որևէ հատվածով իրականացվող օդային հաղորդակցության վրա անբարենպաստ ազդեցությունները բացառելու նպատակով:

(3) Սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի 2-րդ պարբերության համաձայն սահմանված երթուղիներով օդային հաղորդակցության իրականացումն առաջին հերթին նպատակ ունի ապահովել փոխադրումների այնպիսի առաջարկ, որը Համապատասխանում է ղեպի այն Պայմանավորվող Կողմի տարածք կամ նրա տարածքից իրականացվող փոխադրումների նախատեսվող պահանջարկին, որի կողմից նշանակվել են ավիաընկերությունները: Նշանակված ավիաընկերություններին սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի 2-րդ պարբերության համաձայն սահմանված երթուղիներով մյուս Պայմանավորվող Կողմի կամ երրորդ պետության տարածքում տեղակայված կետերի միջև փոխադրումներ իրականացնելու շնորհիվ իրավունքը գործադրում է ի շահ միջադրային օդային հաղորդակցության կանոնակարգված զարգացման՝ ապահովելով, որպեսզի փոխադրումների առաջարկը Համապատասխանի՝

ա) ղեպի ավիաընկերությունը նշանակված Պայմանավորվող Կողմի տարածք կամ նրա տարածքից իրականացվող փոխադրումների պահանջարկին:

բ) փոխադրումների պահանջարկին, որն առկա է այն շրջաններում, որոնցով անցնում է երթուղին հաշվի առնելով տեղական և տարածաշրջանային օդային հաղորդակցությունը:

դ) տարանցիկ հաղորդակցության երթուղիների անտեսական շահագործման պահանջներին:

(4) Ցանկացած նշանակված ավիաընկերության նկատմամբ արդարացի և հավասար վերաբերմունք ապահովելու նպատակով հարկ է հաղորդակցության հաճախականությունը, օդանավերի տեսակը (վերջիններիս տարողունակությունը ճշտելու նպատակով), ինչպես նաև չվացուցակները համաձայնեցնել Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիայի ատյանների հետ:

(5) Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիայի ատյաններն անհրաժեշտության դեպքում ձգտում են գտնացուցիչ համաձայնության դալ փոխադրումների ծավալի և հաճախականության վերաբերյալ:

Հոդված 9

Շահագործմանն առնչվող և վիճակագրական տվյալների փոխանակում

(1) Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի 2-րդ պարբերության համաձայն սահմանված երթուղիներով միջազգային օդային հաղորդակցության հաստատումից առնվազն մեկ ամիս առաջ և մինչև յուրաքանչյուր հաջորդող թռիչքաըջընի սկիզբը Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիայի ատյաններին տեղեկություններ է հաղորդում հաղորդակցության եղանակի, օդանավերի մակնիշի և չվացուցակների վերաբերյալ: Սեղմ ժամկետներում կատարվելիք փոփոխությունների մասին հարկ է ծանուցել անհապաղ:

(2) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի ավիացիայի ատյանները մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիացիայի ատյաններին վերջիններիս պահանջով ներկայացնում են պարբերական կամ այլ վիճակագրական տվյալներ պարունակող փաստաթղթեր, որոնք հիմնավորված կերպով կարող են պահանջվել սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի 2-րդ պարբերության համաձայն սահմանված երթուղիներով առաջին Պայմանավորվող Կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերության կողմից իրականացվող փոխադրումների ծավալը ստուգելու նպատակով: Հիշյալ փաստաթղթերում հարկ է ներառել իրականացվող փոխադրումների ծավալի, թռիչքի մեկնարկման կետի և նպատակակետի որոման համար անհրաժեշտ բոլոր տվյալները:

Հոդված 10

Սակագներ

(1) Սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի 2-րդ պարբերության Համաձայն սահմանված երթուղիներով նշանակված ավիաընկերության կողմից ուղևորների փոխադրումների համար կիրառվող սակագները հարկ է Համաձայնեցնել այն Պայմանավորվող Կողմի ավիացիայի ատյանների հետ, որի տարածքում է գտնվում թռիչքի մեկնարկման կետը (Համաձայն փոխադրումների փաստաթղթերի տվյալների):

2) Իրենց սակագներում նշանակված ավիաընկերությունները հաշվի են առնում չահադործման ծախսերը, Համապատասխան չահույթի ապահովումը, մրցակցության և չուկայի առկա պայմանները, ինչպես նաև սպառողների չահերը: Ավիացիայի իրավասու ատյաններն իրավունք ունեն չհաստատել ներկայացված սակագները միմիայն այն դեպքում, եթե սակագինը չի բավարարում վերոնշյալ չափանիշերը:

(3) Նշանակված ավիաընկերությունները սակագները ավիացիայի ատյանների հաստատմանն են ներկայացնում այդ սակագների կիրառման նախատեսվող ժամկետից առնվազն մեկ ամիս առաջ:

(4) Եթե որևէ Պայմանավորվող Կողմի ավիացիայի ատյանները Համաձայն չեն հաստատել ներկայացված սակագները, ապա առնչվող ավիաընկերությանը տեղեկացնում են այդ մասին սակագնի ներկայացման օրվանից հետո 21 օրվա ընթացքում: Մեծան դեպքերում ներկայացված սակագինը չի թույլատրվում կիրառել: Շարունակում է կիրառվել մինչ այդ գործող այն սակագինը, որը պետք է փոխարինվեր նոր սակագնով:

Հոդված 11

Կոմերցիոն գործունեություն

(1) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ փոխադրության հիման վրա մյուս Պայմանավորվող Կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերությանն անհրաժեշտության դեպքում իր տարածքում զբառնեյալներ հիմնադրելու, ինչպես նաև վարչական, առևտրական և տեխնիկական աշխատակազմ պահելու իրավունք է վերապահում:

(2) 1-ին պարբերության մեջ նշված գրասենյակների հիմնադրումը և աշխատակազմի ներգրավումն իրականացվում է համապատասխան Պայմանավորվող Կողմի աշխատանքներին և իրավական կանոններին համաձայն, որոնք կանոնակարգում են համապատասխան Պայմանավորվող Կողմի տարածք մուտքի և կացության պայմանները: Համաձայն 1-ին պարբերության գրասենյակներում աշխատանքի ներգրավված աշխատակազմից աշխատանքի թույլտվություն չի պահանջվում:

(3) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ փոխադարձության հիման վրա մյուս Պայմանավորվող Կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերությանը վերապահում է այդ Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կամ այլ ավիաընկերությունների համար ուղևորների, ուղեբեռների, բեռների և փոստի փոխադրումներն ինքնուրույն ձևակերպելու և սպասարկելու իրավունք: Սույն իրավունքը չի ներառում օդանավակայանների իրավասության ոլորտին պատկանող վերգետնյա ուղիների սպասարկումները (օդանավերի վերգետնյա սպասարկում):

(4) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ մյուս Պայմանավորվող Կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերությանը վերապահում է իր կողմից իրականացվող փոխադրումները փոխադրումների իր փաստաթղթերով, անմիջապես իր վաճառարահաններում, ինչպես նաև մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում իր գործակալների միջոցով ցանկացած գնորդի, ցանկացած ազատ փոխարկելի արժույթով վաճառելու իրավունք:

Հոգված 12

Թռիչքների անվտանգություն

(1) Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը կարող է դիմել մյուս Պայմանավորվող Կողմին՝ պահանջելով հրավիրել օդադնացության սարքերի, թռիչքային անձնակազմի, օդանավերի և նշանակված ավիաընկերությունների գործունեության անվտանգության ապահովման նպատակով մյուս Պայմանավորվող Կողմից կիրառվող անվտանգության չափանիշներին նվիրված խորհրդակցություն: Եթե խորհրդակցությունների արգյունքում պարզվում է, որ Պայմանավորվող Կողմերից մեկը գործնականում չի կիրառում և չի պահպանում վերոնշյալ ճյուղերի համար գործող անվտանգության այն չափանիշերը և պահանջները, որոնք համապատասխանում են Քաղաքացիական ավիացիայի մասին կոնվենցիայի ներկայացրած անվտանգության նվազագույն պահանջներին, ապա ծանուցում է մյուս Պայմանավորվող Կողմին այդ եզրակացությունների, ինչպես նաև այն քայլերի

մասին, որոնք պաշտօնակատներն է ձեռնարկել անվտանգության նվազագույն պաշտօնակատներին համապատասխանությունն ապահովելու նպատակով: Մյուս Պայմանավորվող Կողմը հայտարարված թերությունները վերացնելու նպատակով պետք է համապատասխան միջոցառումներ ձեռնարկի: Եթե մյուս Պայմանավորվող Կողմը որոշակի ժամանակահատվածում, առավելագույնս 15 օրվա ընթացքում, հարկ եղած քայլերը չի ձեռնարկում, ապա դա դիտարկվում է որպես 4-րդ հոդվածի կիրառման հիմք:

(2) Եթե որևէ ավիաընկերության գործունեության անվտանգության ապահովման նկատառումով անհրաժեշտ է անհապաղ միջոցներ գործադրել, ապա Պայմանավորվող Կողմերը կարող են 4-րդ հոդվածով նախատեսված միջոցառումներն իրականացնել մինչև խորհրդակցություն գումարելը:

(3) Համաձայն 1-ին և 2-րդ պարբերությունների Պայմանավորվող Կողմերից մեկի ձեռնարկած ցանկացած միջոցառում կասեցվում է, եթե մյուս Պայմանավորվող Կողմն ապահովում է սույն հոդվածով նախատեսված անվտանգության նվազագույն պաշտօնակատները:

Հոդված 13

Օդային անվտանգություն

(1) Համաձայն միջազգային իրավունքից բխող իրենց իրավունքների և պարտավորությունների Պայմանավորվող Կողմերը հավաստում են քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունը հակաօրինական գործողություններից պաշտպանելու փոխադարձ պարտավորությունները: Չսահմանափակելով միջազգային իրավունքից բխող իրենց իրավունքների և պարտավորությունների ընդհանրական բնույթը՝ Պայմանավորվող Կողմերը մասնավորապես գործում են համաձայն 1963 թ. սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված՝ «Օդանավերում կատարվող հանցագործությունների և այլ գործողությունների մասին» կոնվենցիայի, 1970 թ. դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված՝ «Օդանավերի հակաօրինական բռնազավթման դեմ պայքարի մասին» կոնվենցիայի, 1971 թ. սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված՝ «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված հակաօրինական գործողությունների դեմ պայքարի մասին» կոնվենցիայի և որպես վերջինիս լրացում՝ 1988 թ. փետրվարի 24-ին Մոնրեալում ստորագրված՝ «Միջազգային քաղաքացիական օդաճանցության օդանավակայաններում հակաօրինական բռնարարների դեմ պայքարի մասին» արձանագրության:

(2) Համապատասխան խնդրանք ստանալու դեպքում Պայմանավորվող Կողմերը քաղաքացիական օդանավերի հակաօրինական բռնազավթումը, այդ օդանավերի, ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների և օդազնացություն սարքերի կամ քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության զեմ ուղղված ցանկացած այլ սպառնալիքները կանխելու նպատակով միմյանց անհրաժեշտ աջակցություն են ցուցաբերում:

(3) Քաղաքացիական օդանավերի հակաօրինական բռնազավթման միջադեպի կամ ալդախի օդանավերի, օդանավերի ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների կամ օդազնացության սարքավորումների անվտանգության զեմ ուղղված հակաօրինական գործողությունների կամ ալդախի գործողությունների սպառնալիքի առկայության դեպքում Պայմանավորվող Կողմերն, անցկացնելով երկկողմ խորհրդակցություններ, հեռահաղորդակցության պարզեցման և այլ համապատասխան միջոցառումների միջոցով աջակցում են միմյանց՝ նպատակ ունենալով Հնարավորին չափ արագ, կյանքի նվազագույն վտանգումով հարթել տվյալ օրինակ միջադեպերը կամ կանխել միջադեպերի սպառնալիքը:

(4) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ ձեռնարկում է իրագործելի բոլոր միջոցները, որպեսզի կասեցվի իր տարածքում գտնվող բռնազավթված կամ հակաօրինական այլ գործողությունների ենթարկված օդանավի թռիչքը, եթե թռիչքը հարկադրված չէ օդանավի անձնակազմի և ուղևորների կյանքը պաշտպանելու առաջնահերթ պարտավորությունը կատարելու Հանգամանքով: Հնարավորության առկայության դեպքում վերոնշյալ միջոցառումները պետք է ձեռնարկվեն երկկողմ խորհրդակցությունների հիման վրա:

(5) Պայմանավորվող Կողմերն իրենց փոխհարաբերություններում առաջնորդվում են Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության (ICAO) կողմից ընդունված օդային անվտանգության ապահովման վերաբերյալ դրույթներով, որոնք ամրադրված են Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության (ICAO) կողմից և սահմանված են Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կոնվենցիայի հավելվածներում, որքանով անվտանգության ապահովման վերահիշյալ դրույթները կիրառելի են Պայմանավորվող Կողմերի նկատմամբ: Պայմանավորվող Կողմերը պահանջում են, որպեսզի իրենց կողմից զրահցված օդանավերի սեփականատերերը կամ օդանավերի այն սեփականատերերը, որոնց ձեռնարկությունների զլխավոր նստավայրը կամ բնակության մշտական վայրը գտնվում է իրենց տարածքում, կամ իրենց տարածքում գտնվող օդանավակայանների շահագործողները գործեն համաձայն օդային անվտանգության ապահովման վերահիշյալ դրույթների:

(6) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ հայտարարում է, որ համաձայն է, որպեսզի օգանակների շահագործողներին պահանջ ներկայացվի պահպանելու սույն Հոդվածի Տրդ պարբերություն մեջ Հիշատակված անվտանգությունն այն դրույթները, որոնք սահմանված են մյուս Պայմանավորվող Կողմից՝ իր տարածք մուտքի, ելքի և տարածքում գտնվելու համար: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ իր տարածքում ապահովում է օգանակների պաշտպանությունը, ուղևորների, օգանակների անձնակազմի և ուղեբեռների համապատասխան զննումը լուսարկղ սարքերով, ինչպես նաև բեռների, օգանակում գտնվող պաշարների սաուդման նպատակով գործուն միջոցառումների դործադրումը բեռնումից առաջ և բեռնման ընթացքում: Պայմանավորվող Կողմերից յուրաքանչյուրը բարեհաճորեն քննություն է առնում մյուս Պայմանավորվող Կողմից ստացված՝ որոշակի սպառնալիքի կանխման նպատակով անվտանգության ապահովման հատուկ միջոցառումների իրականացման վերաբերյալ ցանկացած դիմում:

(7) Եթե Պայմանավորվող Կողմերից մեկը շեղվում է օդային անվտանգության ապահովման վերաբերյալ սույն Հոդվածի դրույթներից, ապա մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիացիայի ատյանները կարող են անհասպաղ խորհրդակցություն գումարելու պահանջով դիմել առաջին Պայմանավորվող Կողմի ավիացիայի ատյաններին: Եթե վերոնշյալ դիմումի ներկայացման օրվանից մեկ ամսվա ընթացքում այդ հարցով գտնացուցիչ համաձայնություն չի կայանում, ապա դա դիտարկվում է որպես մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին շնորհված երթևեկության թույլտվության կասեցման, դործողության դադարեցման, սահմանափական կամ պայմանների պարտադրման հիմք: Մայրահեղ անհրաժեշտության դեպքում Պայմանավորվող Կողմերը կարող են ժամանակավոր միջոցներ ձեռնարկել նախքան մեկամսյա ժամկետի լրանալը:

Հոդված 14

Մուտք երկիր և ճամփորդական փաստաթղթերի ստուգում

(1) Ցանկացած Պայմանավորվող Կողմ մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերություններին իրավունք է վերապահում իր տարածքում միջոցառումներ իրականացնել, որոնք կապահովեն մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածք միայն այն անձանց փոխադրումը, ովքեր տվյալ երկրի մուտքի կամ տվյալ երկրի տարածքով տարանցիկ փոխադրումների համար պահանջվող փաստաթղթեր ունեն:

(2) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ Հետագա քննություն անցկացնելու նպատակով իր տարածքում ընդունում է այն անձին, ում մերժել է ընդունել ուղևորության նպատակակետ Հանդիսացող երկիրը՝ տվյալ երկիր մուտքի իրավունք չունենալը պարզելուց Հետո, եթե տվյալ անձը մեկնումից առաջ այդ Պայմանավորվող Կողմի տարածքում գտնվել է ոչ միայն անմիջաբար որսիս տարանցիկ ուղևոր. Պայմանավորվող Կողմերը վերոնշյալ անձին չեն վերադարձնում այն երկիր, որտեղ մինչ այդ արձանագրվել է, որ նա մուտքի արտոնություն չունի:

(3) Այն սահմանումը չի խոչընդոտում, որպեսզի ատյանները Հետագա քննություն անցկացնեն՝ մերժված, մուտքի իրավունք չունեցող անձանց տվյալ պետության կողմից ընդունվելու հնարավորությունը վերջնականորեն պարզելու կամ այդ անձանց փոխադրումը, Հեռացումը կամ վտարումն այն պետություն, որի քաղաքացիներն են և կամ այլ պետություն, որտեղ այդ անձինք կարող են ընդունվել այլ պատճառներով, ապահովելու նպատակով: Այն դեպքերում, եթե մուտքի իրավունք չունեցող անձը կորցրել կամ փչացրել է իր ճամփորդական փաստաթղթերը, Համապատասխան Պայմանավորվող Կողմը վերոնշյալ փաստաթղթերի փոխարեն ընդունում է այն Պայմանավորվող Կողմի ատյանների կողմից տրված՝ մեկնման և ժամանման հանդամանքները հավաստող փաստաթղթերը, որի տարածքում արձանագրվել է, որ տվյալ անձը մուտքի արտոնություն չունի:

Հոդված 15

Կարծիքների փոխանակում

Անհրաժեշտության դեպքում Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիայի ատյանների միջև իրականացվում է կարծիքների փոխանակում՝ առյժամայնազրի կիրառությանն առնչվող հարցերում սերտ համագործակցություն և փոխըմբռնում հաստատելու նպատակով:

Հոդված 16

Խորհրդակցություններ

Այն Համաձայնագրում կամ չվաղուցակում փոփոխություններ մտցնելու կամ վերջիններիս մեկնաբանման նպատակով յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ դիմել մյուս Պայմանավորվող Կողմին՝ խնդրելով

խորհրդակցություն հրավիրել: Վերոնշյալը վերաբերում է նաև սույն Համաձայնագրի կիրառությանը վերաբերող քննարկումներին, եթե ըստ Պայմանավորվող Կողմերից մեկի տեսակետի 15-րդ հոդվածի Համաձայն կայացած կարծիքների փոխանակումը գոհացուցիչ արդյունքի չի հանգեցրել: Խորհրդակցությունները գումարվում են մյուս Պայմանավորվող Կողմի ներկայացրած դիմումի ստացման օրվանից հետո երկու ամսվա ընթացքում:

Հոդված 17

Տարաձայնությունների կարգավորում

(1) Եթե սույն Համաձայնագրի մեկնաբանությանը կամ կիրառմանը վերաբերող որևէ տարաձայնություն ըստ սույն Համաձայնագրի 16-րդ հոդվածի հնարավոր չէ կարգավորել, ապա այն Պայմանավորվող Կողմերից մեկի պահանջով կարող է ներկայացվել միջնորդական դատարան:

(2) Միջնորդական դատարանը նշանակվում է դեպքից-դեպք (ad hoc), ընդ որում՝ Պայմանավորվող Կողմերից յուրաքանչյուրը նշանակում է մեկ անգամ, նշանակված երկու անդամները Համաձայնության են գալիս երրորդ պետության քաղաքացու միջնորդական դատարանի նախագահի թեկնածության վերաբերյալ, որին նշանակում են Պայմանավորվող Կողմերի կողմնակցությունները: Դատարանի անդամները նշանակվում են Պայմանավորվող Կողմերից մեկի՝ տարաձայնությունը միջնորդական դատարանով լուծելու վերաբերյալ մտադրության ծանուցումից հետո երկու իսկ նախագահը՝ երեք ամսվա ընթացքում:

(3) Եթե 2-րդ պարբերության մեջ Հիշատակված ժամկետները չեն պահպանվում, այլ պայմանավորվածության բացակայության դեպքում յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ կարող է դիմել Բաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության (ICAO) խորհրդի նախագահին՝ խնդրելով կատարել անհրաժեշտ նշանակումները: Եթե նախագահն այս կամ այն Պայմանավորվող Կողմի քաղաքացի է, կամ այլ հանգամանքներ խոչընդոտում են նշանակումների կատարմանը, ապա անհրաժեշտ նշանակումները կատարում է խորհրդի փոխնախագահը:

(4) Միջնորդական դատարանն իր որոշումներն ընդունում է ձայների մեծամասնությամբ: Դատարանի որոշումները Պայմանավորվող Կողմերի համար պարտադիր են: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ վճարում է իր կողմից նշանակված

անդամի, ինչպես նաև միջնորդական դատավարության ընթացքում իր ներկայացուցչության ծախսերը: Դատարանի նախադաշի և այլ դատական ծախսերը Պայմանավորվող Կողմերը ստանձնում են հավասար բաժնեմասերով: Բոլոր այլ առումներով միջնորդական դատարանն ինքն է որոշում իր դատավարական ընթացակարգը:

Հոդված 18

Բազմակողմանի կոնվենցիաներ

Այն դեպքերում, եթե ուժի մեջ է մտնում օդային Հազորակցության վերաբերյալ բազմակողմանի կոնվենցիա, որը վավերացվել է Պայմանավորվող Կողմերից, ապա գերակայում են այդ կոնվենցիայի դրույթները: Գնահարկումները, որոնք նպատակ ունեն սահմանել, թե կոնվենցիան որպիսի ներգործություն ունի սույն Համաձայնագրի իրավագործության վրա՝ կորցնում է ուժը, փոխարինվում է, թե լրացումներ կամ շտկումներ կատարելու անհրաժեշտություն է առաջացնում. կայացվում են սույն Համաձայնագրի 16-րդ Հոդվածի համաձայն:

Հոդված 19

Փրանցում Քաղաքացիական ավիացիայի միջադրային կազմակերպությունում

Սույն Համաձայնագիրը, Համաձայնագրի անբստում կատարված փոփոխությունները, ինչպես նաև Համաձայն 2-րդ հոդվածի 2-րդ սյուրբերության փոխանակված Հայտադրերը գրանցվում են Քաղաքացիական ավիացիայի միջադրային կազմակերպությունում (ICAO):

Հոդված 20

Ուժի մեջ մտնելը, դործողության ժամկետը

(1) Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտնում մեկ ամիս անց այն օրվանից, իրր Պայմանավորվող Կողմերը միմյանց ծանուցում են, որ ավարտված է ուժի մեջ մտնելու համար սահմանված ներպետական արարողակարգը: Համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելու օրվա հաշվարկման համար հիմք է ընդունվում վերջին ծանուցման ստացման օրը:

(2) Ասոյն Համաձայնագիրը կնքվում է անժամկետ:

Հոդված 21

Համաձայնագրի գործողության դադարեցումը

Յուրաքանչյուր Պայմանագրովոց Կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է մյուս Պայմանագրովոց Կողմին ծանուցել, որ որոշում է ընդունել դադարեցնել սույն Համաձայնագրի գործողությունը: Համաձայնագրի գործողությունը դադարեցնելու պահանջը կարող է ընդունվել որոշման մասին միաժամանակ ծանուցվում է Պայմանագրի միջազգային կազմակերպությանը (ICAO): Այդ դեպքում սույն Համաձայնագիրը կարգում է ուժը մյուս Պայմանագրովոց Կողմի ծանուցման ստացման օրվանից տասներկու ամիս անց, եթե գործողության դադարեցման մասին ծանուցումը մինչև այդ ժամկետի լրանալը փոխադարձ Համաձայնության կողմից վրա հետ չի կանչվում: Եթե մյուս Պայմանագրովոց Կողմը չի արժեքատու ծանուցումը ստացումը, ապա որպես ծանուցման ստացման օր համարվում է Պայմանագրի միջազգային կազմակերպությունում (ICAO) ծանուցման ստացման տասնչորսերորդ օրը:

Ստորագրել է: *Բոննուս 1998թ. Տախիբի* երկու բնօրինակով, գերմաներեն, հայերեն և անգլերեն լեզուներով, ընդ որում բոլոր տեքստերն էլ համազոր են: Գերմաներեն և հայերեն տեքստերի մեկնարարությունների հակասության դեպքում նախապատվությունը տրվում է անգլերեն տեքստին:

Գերմանիայի Բաշնակցային
Հանրապետության
կառավարության կողմից

Հայաստանի Հանրապետության
կառավարության կողմից

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

**AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF ARMENIA**

CONTENTS

Preamble

Article 1 Definitions

Article 2 Grant of Traffic Rights

Article 3 Designation and Operating Authorization

Article 4 Revocation or Limitation of Operating Authorization

Article 5 Non-discrimination in respect of Charges

Article 6 Exemption from Customs Duties and other Charges

Article 7 Transfer of Earnings

Article 8 Principles Governing the Operation of Air Services

Article 9 Communication of Operating Information and Statistics

Article 10 Tariffs

Article 11 Commercial Activities

Article 12 Aviation Safety

Article 13 Aviation Security

Article 14 Immigration and Control of Travel Documents

Article 15 Exchange of Views

Article 16 Consultations

Article 17 Settlement of Disputes

Article 18 Multilateral Conventions

Article 19 Registration with the International Civil Aviation Organization

Article 20 Entry into Force, Duration

Article 21 Termination

The Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Republic of Armenia,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944,

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

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

(1) For the purposes of this Agreement, unless the text otherwise requires.

- (a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any, Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof in so far, as those Annexes and amendments have become effective for or have, been ratified by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport; in the case of the Republic of Armenia, the General Department of Civil Aviation; or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions incumbent upon the said authorities;
- (c) the term "designated airline" means any airline that either Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of this Agreement as being an airline which is to operate international air services on the routes specified in conformity with Article 2 (2) of this Agreement.

(2) The terms "territory", "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" have, for the purposes of this Agreement, the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention.

(3) The term "tariff" means the price to be charged for the international carriage (i. e., carriage between points in the territories of two or more States) of passengers, baggage or cargo (excluding mail) and comprises:

- (a) any through tariff or amount to be charged for international carriage marketed and sold as such, including through tariffs constructed using other tariffs or add-ons for carriage over international sectors or domestic sectors forming part of the international sector;
- (b) the commission to be paid on the sales of tickets for the carriage of passengers and their baggage, or on the corresponding transactions for the carriage of cargo; and
- (c) the conditions that govern the applicability of the tariff or the price for carriage, or the payment of commission.

It also includes:

- (d) any significant benefits provided in association with the carriage;

- (e) any tariff for carriage on a domestic sector which is sold as an adjunct to international carriage, which is not available for purely domestic travel and which is not made available on equal terms to all international carriers and users of their services.

Article 2. Grant of Traffic Rights

(1) Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party for the purpose of operating international air services by designated airlines the right:

- (a) to fly across its territory without landing;
- (b) to land in its territory for non-traffic purposes; and
- (c) to land in its territory at the points named on the routes specified in accordance with paragraph 2 below in order to take on or discharge passengers, baggage, cargo and mail on a commercial basis.

(2) The routes over which the designated airlines of the Contracting Parties will be authorized to operate international air services shall be specified in a Route Schedule by an exchange of notes.

(3) Nothing in paragraph 1 above shall be deemed to confer on any designated airline of either Contracting Party the right to take on in the territory of the other Contracting Party passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point within the territory of that other Contracting Party (cabotage).

(4) The grant of traffic rights pursuant to paragraph 1 above does not include the grant of the right to carry passengers, baggage, cargo and mail between points in the territory of the Contracting Party granting the rights and points in the territory of a third country or vice versa (fifth freedom). Fifth freedom traffic rights shall only be granted on the basis of special agreements between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Article 3. Designation and Operating Authorization

(1) The international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement may be started at any time, provided that:

- (a) the Contracting Party to whom the rights specified in Article 2 (1) of this Agreement are granted has designated one or several airlines in writing; and
- (b) the Contracting Party granting these rights has authorized the designated airline or airlines to initiate the air services.

(2) The Contracting Party granting these rights shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 below as well as Article 9 of this Agreement, give without delay the said authorization to operate the international air service.

(3) Either Contracting Party may require any airline designated by the other Contracting Party to furnish proof that it is qualified to meet the requirements prescribed under the laws and regulations of the first Contracting Party governing the operation of international air traffic.

(4) Either Contracting Party may withhold the exercise of the rights granted under Article 2 of this Agreement from any airline designated by the other Contracting Party, if such

airline is not able to prove upon request that the majority ownership and effective control of such airline are vested in nationals or corporations of the other Contracting Party or in that Party itself. In view of the legal obligations of the Federal Republic of Germany to the European Community, however, the other Contracting Party is only entitled to do so, if an airline designated by the Federal Republic of Germany is not able to prove upon request that the majority ownership of such airline is vested in a member State of the European Union or in nationals or corporations of such member States, and that effective control is vested in such State or its nationals or corporations.

(5) Either Contracting Party shall have the right to replace, subject to the, provisions of paragraphs 1 to 4 above, an airline it has designated by another airline. The newly designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the airline which it replaces.

Article 4. Revocation or Limitation of Operating Authorization

Either Contracting Party may revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with Article 3 (2) of this Agreement in the event of failure by a designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights or to comply with the provisions of this Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom. Such revocation or limitation shall be preceded by consultations as provided for in Article 16 of this Agreement, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations,

Article 5. Non-discrimination in respect of Charges

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

Article 6. Exemption from Customs Duties and other Charges

(1) Aircraft operated by any designated airline of either Contracting Party and entering, departing again from, or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants and other consumable technical supplies contained in the tanks or other receptacles on the aircraft (e.g. de-icing fluid, hydraulic fluid, cooling fluid, etc.), spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

(2) Fuel, lubricants and other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment and aircraft stores temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in or otherwise taken on board the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported

again from the territory of the former Contracting Party, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above. Transport documents of any designated airline of one Contracting Party shall, on the occasion of importation into the territory of the other Contracting Party, likewise be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above.

(3) Fuel, lubricants and other consumable technical supplies taken on board the aircraft of any designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international air services shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above, as well as from any other special consumption charges.

(4) Either Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraphs 1 to 3 above under customs supervision.

(5) Where no customs duties or other charges are levied on goods mentioned in paragraphs 1 to 3 above, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation or transit that may otherwise be applicable.

(6) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant relief from turnover tax or similar indirect taxes on goods and services supplied to any airline designated by the other Contracting Party and used for the purposes of its business. The tax relief may take the form of an exemption or a refund.

Article 7. Transfer of Earnings

Each Contracting Party shall grant to any airline designated by the other Contracting Party the right to remit to its head office at any time, in any way, freely and without restrictions, in any freely convertible currency and at the official rate of exchange, the revenue realized through the sale of air transport services in the territory of the other Contracting Party.

Article 8. Principles Governing the Operation of Air Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for any designated airline of each Contracting Party to operate air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement.

(2) In the operation of international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement, any designated airline of either Contracting Party shall take account of the interests of any designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates over the same routes or parts thereof.

(3) The international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity commensurate with the foreseeable traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines. The right of such airlines to carry traffic between points of a route specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement which are located in the territory of the other Contracting Party and points in third countries shall be exercised, in

the interests of an orderly development of international air transport, in such a way that capacity is related to:

- (a) the traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines;
- (b) the traffic demand existing in the areas through which the air services pass, taking account of local and regional air services;
- (c) the requirements of an economical operation of through traffic routes.

(4) To ensure fair and equal treatment of any designated airline, the frequency of services, the types of aircraft to be used with regard to capacity, as well as the flight schedules shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(5) The aeronautical authorities of the Contracting Parties should, if necessary, endeavour to reach a satisfactory arrangement regarding transport capacity and frequencies.

Article 9. Communication of Operating Information and Statistics

(1) Each designated airline shall communicate to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at the latest one month prior to the initiation of air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement and before the start of each following flight plan period the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. Short-term changes are to be notified immediately.

(2) The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data of the designated airlines as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by any designated airline of the first Contracting Party on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and the origins and destinations of such traffic.

Article 10. Tariffs

(1) The tariffs to be charged by a designated airline for passengers on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory the point of departure of the journey (according to the information in the transport documents) is situated.

(2) In their tariffs, the designated airlines shall take into account the cost of operation, a reasonable profit, the prevailing conditions of competition and of the market as well as the interests of transport users. The competent aeronautical authorities may refuse to approve a tariff only, if it does not comply with these criteria.

(3) The tariffs shall be submitted by the designated airlines to the aeronautical authorities for approval one month prior to the envisaged date of their introduction at the latest.

(4) If the aeronautical authorities of either Contracting Party do not consent to a tariff submitted for their approval, they shall inform the airline concerned within twenty-one

days after the date of submission of the tariff. In such case, this tariff shall not be applied. The tariff applied up to that time which was to be replaced by the new tariff shall continue to be applied.

Article 11. Commercial Activities

(1) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to maintain in its territory such offices and administrative, commercial and technical personnel as are needed by the designated airline.

(2) The establishment of the offices and the employment of the personnel referred to in paragraph 1 above shall be subject to the laws and regulations of the Contracting Party concerned, such as the laws and regulations relating to the admission of foreigners and their stay in the territory of the Contracting Party concerned. The personnel employed in the offices according to paragraph 1 above shall not, however, require a work permit.

(3) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant to any designated airline of the other Contracting Party the right of self-handling of passengers, baggage, cargo and mail for the designated or other airlines of the other Contracting Party. This right does not include air-side ground handling services (aircraft ground handling), which remain the prerogative of the airport operators.

(4) Each Contracting Party shall grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to sell its transport services on its own transport documents directly in its own sales offices and through its agents in the territory of the other Contracting Party to any customer in any freely convertible currency.

Article 12. Aviation Safety

(1) Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within a reasonable time, and in any case within fifteen (15) days, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

(2) When immediate action is essential to the safety of airline operation, a Contracting Party may take action under Article 4 of this Agreement prior to consultations.

(3) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 1 and 2 above shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the safety provisions of this Article.

Article 13. Aviation Security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airport Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, Done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988.

(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 acts of unlawful interference 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) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other acts of unlawful interference against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall, in mutual consultations, assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as commensurate with minimum risk to life such incident or threat thereof.

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

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

(6) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 5 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to screen passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall look favourably on any

request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(7) Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the former Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one month of the date of such request shall constitute grounds for withholding, revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorization of an airline or airlines of the former Contracting Party. If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of the month.

Article 14. Immigration and Control of Travel Documents

(1) Either Contracting Party shall permit, in its territory, the designated airlines¹-of the other Contracting Party to take measures to ensure that only persons with the travel documents required for entry into or transit through the territory of the other Contracting Party are carried.

(2) Either Contracting Party shall accept for examination a person being returned from his point of disembarkation after having been found inadmissible if this person previously stayed in its territory before embarkation, other than in direct transit. A Contracting Party shall not return such a person to the country where he was earlier found to be inadmissible.

(3) This provision is not intended to prevent public authorities from further examining a returned inadmissible person to determine his eventual acceptability in the State or make arrangements for his transfer, removal or deportation to a State of which he is a national or where he is otherwise acceptable. Where a person who has been found to be inadmissible has lost or destroyed his travel documents, a Contracting Party shall accept instead a document attesting to the circumstances of embarkation and arrival issued by the public authorities of the Contracting Party where the person was found to be inadmissible.

Article 15. Exchange of Views

Exchanges of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to achieve close cooperation and agreement in all matters pertaining to the application of this Agreement.

Article 16. Consultations

Consultations may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to this Agreement or to the Route Schedule or questions relating to interpretation. The same applies to discussions concerning application of this Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of Article 15 of this Agreement has not produced any satisfactory results. Such consultations shall begin within two months of the date of receipt by the other Contracting Party of any such request.

Article 17. Settlement of Disputes

(1) Where any disagreement concerning the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with Article 16 of this Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

(2) Such arbitral tribunal shall be constituted ad hoc as follows: each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon a national of a third State as their chairman to be appointed by the Governments of the Contracting Parties. Such members shall be appointed within two, and such chairman within three months, of the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the disagreement to an arbitral tribunal.

(3) If the periods specified in paragraph 2 above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-president deputizing for him should make the necessary appointments.

(4) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 18. Multilateral Conventions

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which this Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention shall take place in accordance with Article 16 of this Agreement.

*Article 19. Registration with the International
Civil Aviation Organization*

This Agreement, any amendments to it and any exchange of notes under Article 2 (2) of this Agreement shall be communicated to the International Civil Aviation Organization for registration.

Article 20. Entry into Force, Duration

(1) This Agreement shall enter into force one month from the date on which the Contracting Parties have notified each other that the constitutional requirements for the entry into force of this Agreement have been fulfilled. The day of receipt of the last notification shall be the date from which the date of entry into force will be calculated.

(2) This Agreement shall be concluded for an unlimited period.

Article 21. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this 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 Organization.

Done at Bonn on May 4th, 1998, in duplicate in the German, Armenian and English languages, all three texts being authentic. In case of divergent interpretations of the German and Armenian texts, the English text shall prevail.

For the Government of the Federal Republic of Germany:

KLAUS KINKEL

For the Government of the Republic of Armenia:

OSKANJAN WASTAN

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNE-
MENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LE GOU-
VERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ARMÉNIE

TABLE DES MATIÈRES

Préambule

Article 1. Définitions

Article 2. Octroi des droits

Article 3. Désignation des entreprises de transport aérien et autorisation d'exploita-
tion

Article 4. Annulation ou limitation de l'autorisation d'exploitation

Article 5. Non-discrimination en ce qui concerne les redevances

Article 6. Exemption des droits de douane et autres droits

Article 7. Transfert des recettes

Article 8. Principes régissant l'exploitation des services aériens

Article 9. Communication de statistiques et renseignements sur l'exploitation

Article 10. Tarif

Article 11. Activités commerciales

Article 12. Sécurité aérienne

Article 13. Protection de la sécurité de l'aviation civile

Article 14. Immigration et examen des documents de voyage

Article 15. Échange de vues

Article 16. Consultations

Article 17. Règlement des différends

Article 18. Conventions multilatérales

Article 19. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Article 20. Entrée en vigueur et durée

Article 21. Dénonciation

Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République d'Arménie,

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

Désireux de conclure un accord concernant l'établissement et l'exploitation de services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1. Définitions

1. Aux fins du présent Accord, et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

- a) Le terme "Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que de toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et de tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention elle-même conformément à ses articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements auront été adoptés par les deux Parties contractantes;
- b) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, dans le cas de la République fédérale d'Allemagne, du Ministère fédéral des transports et, dans le cas de la République d'Arménie, du Département général de l'aviation civile; ou dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilité à remplir toutes fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;
- c) L'expression "entreprise désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien que chacune des Parties contractantes a désignée par écrit conformément à l'article 3 du présent Accord comme étant une entreprise qui exploite des services aériens internationaux sur les routes spécifiées, conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord.

2. Les expressions "territoire", "service aérien", "service aérien international" et "escale non commerciale" ont le sens que leur attribuent les articles 2 et 96 de la Convention.

3. Le terme "tarif" s'entend du prix demandé pour le transport international (c'est-à-dire le transport entre deux points dans les territoires de deux ou plusieurs États) de passagers, de leurs bagages ou du fret (à l'exclusion du courrier) et comprend :

- a) Tout montant demandé pour le transport international commercialisé et vendu en tant que tel, y compris des tarifs comprenant d'autres tarifs ou suppléments pour le transport sur des tronçons internationaux ou des tronçons intérieurs faisant partie d'un tronçon international;
- b) La commission à payer sur les ventes de billets pour le transport de passagers et de leurs bagages ou sur les transactions correspondant au transport du fret;
- c) Les conditions qui régissent l'applicabilité du tarif ou du prix du transport ou du paiement de la commission.

Le tarif comprend également :

- d) Tout avantage significatif fourni à l'occasion du transport;
- e) Tout tarif pour le transport sur un tronçon intérieur qui est vendu en complément au tronçon international, qui n'est pas disponible pour un trajet purement intérieur et qui n'est pas mis à la disposition, dans des conditions d'égalité, de tous les transporteurs internationaux et des utilisateurs de leurs services.

Article 2. Octroi des droits de trafic

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux par des entreprises désignées de transport aérien :

- a) De survoler son territoire sans y faire escale;
- b) De faire escale sur son territoire à des fins non commerciales;
- c) D'atterrir sur son territoire aux points désignés sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 ci-après afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, des bagages, du fret et du courrier sur une base commerciale.

2. Les routes sur lesquelles les entreprises désignées des Parties contractantes seront autorisées à exploiter des services aériens internationaux seront spécifiées dans un tableau des routes établis par un échange de notes.

3. Aucune disposition du paragraphe 1 ci-dessus ne sera réputée conférer à l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier pour les transporter contre rémunération ou en exécution d'un contrat de louage en un autre point de ce territoire (cabotage).

4. L'octroi de droits de trafic conformément au paragraphe 1 ci-dessus n'inclut pas l'octroi du droit de transporter des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier entre des points du territoire de la Partie contractante qui octroie ces droits et des points du territoire d'un pays tiers ou vice versa (cinquième liberté). Les droits de trafic de cinquième liberté ne sont octroyés que sur la base d'arrangements spécifiques entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article 3. Désignation et autorisation d'exploitation

1. Les services aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord peuvent être commencés à tout moment à condition que :

- a) La Partie contractante à laquelle les droits spécifiés au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord sont accordés ait désigné une ou plusieurs entreprises par écrit;
- b) La Partie contractante octroyant ces droits ait autorisé la ou les entreprises désignées à commencer les services aériens.

2. La Partie contractante octroyant ces droits donnera sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 ci-après ainsi que de l'article 9 du présent Accord, ladite autorisation d'exploiter les services aériens internationaux.

3. L'une ou l'autre Partie contractante peut exiger de toute entreprise désignée par l'autre Partie contractante de prouver qu'elle répond aux conditions stipulées dans les lois et règlements de la première Partie contractante qui régissent l'exploitation du trafic aérien international.

4. Chaque Partie contractante aura le droit d'imposer toutes les conditions qu'elle juge nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord à toute entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, si ladite entreprise de transport aérien ne possède pas la preuve qu'une part importante du capital et du contrôle effectif de ladite entreprise est détenue par des ressortissants ou des sociétés de l'autre Partie contractante ou par la Partie elle-même. En ce qui concerne les obligations juridiques de la République fédérale d'Allemagne vis-à-vis l'Union européenne, toutefois, l'autre Partie contractante n'y est autorisée que si une entreprise de transport aérien désignée par la République fédérale d'Allemagne ne possède pas la preuve sur demande qu'une part importante du capital de ladite entreprise est détenue par un État membre de l'Union européenne ou des ressortissants ou sociétés desdits États membres et que le contrôle effectif est détenu par ledit État ou ses ressortissants ou sociétés.

5. Chaque Partie contractante a le droit de remplacer, sous réserve des dispositions des paragraphes 1 à 4 ci-dessus, une entreprise qu'elle a désignée par une autre entreprise. L'entreprise nouvellement désignée aura les mêmes droits et obligations que celle qu'elle remplace.

Article 4. Annulation ou limitation de l'autorisation d'exploitation

L'une ou l'autre Partie contractante peut annuler ou limiter par des conditions l'autorisation accordée conformément au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord si une entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits, si elle ne respecte pas les dispositions du présent Accord ou si elle ne s'acquitte pas des obligations découlant de celui-ci. Une telle annulation ou limitation sera précédée de consultations conformément à l'article 16 du présent Accord, sauf s'il s'avère nécessaire d'annuler ou suspendre immédiatement l'autorisation d'exploitation ou d'imposer les conditions qui y sont prévues pour empêcher la poursuite des infractions aux lois.

Article 5. Non-discrimination en ce qui concerne les redevances

Les redevances imposées sur le territoire de chaque Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et d'autres installations de navigation aérienne aux aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante ne seront pas plus élevées que celles imposées aux aéronefs d'une entreprise nationale exploitant des services aériens internationaux similaires.

Article 6. Exemption des droits de douane et autres droits

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise de transport aérien désignée qui entrent sur le territoire de l'autre Partie contractante, le quittent ou le survolent, ainsi que leurs réserves de carburant et lubrifiants et autres fournitures techniques consom-

mables contenues dans les réservoirs ou autres réceptacles de l'avion (par exemple le liquide de dégivrage, liquide hydraulique, liquide de refroidissement, etc.), les pièces de rechange et les provisions de bord seront exonérés de tous droits de douane et autres droits et taxes d'importation, d'exportation et de transit. Sont également exonérés de ces droits et taxes les provisions de bord destinées à la consommation à bord de l'aéronef survolant le territoire de l'autre Partie contractante.

2. Le carburant, les lubrifiants et autres fournitures techniques consommables, les pièces de rechange, l'équipement habituel et les provisions de bord importés temporaires sur le territoire d'une Partie contractante qui seront immédiatement ou peu après leur entreposage installés ou embarqués à bord de l'aéronef d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou qui seront exportés d'une autre façon du territoire de la première Partie contractante seront exonérés des droits de douane et autres droits mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus. Les documents de transport de toute entreprise désignée d'une Partie contractante seront, à l'occasion de leur importation sur le territoire de l'autre Partie contractante, également exemptés des droits de douane et autres droits mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus.

3. Le carburant, les lubrifiants et les autres fournitures techniques consommables embarqués à bord d'un aéronef d'une entreprise désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante et utilisés en service aérien international seront exemptés des droits de douane et autres droits mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, ainsi que de toute autre redevance spéciale de consommation.

4. L'une ou l'autre Partie contractante peut garder les biens mentionnés aux paragraphes 1 à 3 ci-dessus sous la surveillance des services de douanes.

5. Les biens mentionnés aux paragraphes 1 à 3 ci-dessus qui ne sont pas frappés de droits de douane ou d'autres droits ne sont pas soumis non plus aux interdictions ou restrictions économiques à l'importation, à l'exportation ou au transit qui seraient autrement applicables.

6. Chaque Partie contractante accordera, sur la base de la réciprocité, un allègement fiscal en ce qui concerne l'impôt sur le chiffre d'affaires ou les droits d'accises similaires sur les biens et services fournis à toute entreprise désignée par l'autre Partie contractante et utilisés pour son activité commerciale. Cet allègement fiscal peut prendre la forme d'une exonération d'impôt ou d'un remboursement.

Article 7. Transfert des recettes

Chacune des Parties contractantes accordera à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer à son siège, librement et sans restriction, à tout moment, par tout moyen, en toute monnaie librement convertible au taux de change officiel, les recettes réalisées sur la vente des services de transport aériens sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 8. Principes régissant l'exploitation des services aériens

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ont la possibilité dans des conditions d'équité et d'égalité d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées en-

tre leurs territoires respectifs, conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord

2. Dans l'exploitation des services aériens internationaux sur les routes spécifiées, conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, l'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes tient compte des intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que cette dernière assure sur l'ensemble ou sur un tronçon de la même route.

3. Les services aériens internationaux sur les routes spécifiées, conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, ont pour objectif principal de fournir la capacité suffisante pour répondre aux besoins prévisibles de transport en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Le droit de ces entreprises d'assurer le trafic entre des points d'une route spécifiée conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, qui sont situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points dans des pays tiers sera exercé dans l'intérêt d'un développement ordonné du transport aérien international d'une façon telle que la capacité soit adaptée :

- a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;
- b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par les services convenus, compte tenu des services aériens locaux et régionaux;
- c) Aux exigences de l'exploitation économique des services long-courriers.

4. Pour assurer le traitement juste et équitable de toute entreprise désignée, la fréquence des services, les types d'aéronefs à utiliser en ce qui concerne la capacité, ainsi que les horaires de vol seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

5. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes doivent si nécessaire s'efforcer de parvenir à un arrangement satisfaisant concernant la capacité de transport et la fréquence des vols.

Article 9. Communication des statistiques et renseignements sur l'exploitation

1. Chaque entreprise désignée communique aux autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins un mois avant le commencement des services aériens sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord et avant le commencement de chaque calendrier de vol, le type de services, le type d'aéronef à utiliser et les horaires de vol. Les modifications à court terme doivent être notifiées immédiatement.

2. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci ont raisonnablement besoin aux fins d'examiner la capacité fournie par les entreprises désignées de la première Partie contractante sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord. Ces relevés contiennent tous les renseignements nécessaires à la détermination du volume du trafic acheminé par l'entreprise désignée, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article 10. Tarifs

1. Les tarifs demandés par une entreprise de transport aérien désignée pour le transport de voyageurs sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de la Partie contractante sur le territoire de laquelle le point de départ du trajet est situé (d'après les informations contenues dans les documents de transport).

2. Dans la fixation du tarif, les entreprises désignées prennent en compte le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les conditions de concurrence en vigueur et du marché, ainsi que les intérêts des utilisateurs. Les autorités aéronautiques compétentes ne peuvent refuser d'approuver un tarif que s'il n'est pas conforme à ces critères.

3. Les tarifs sont soumis par les entreprises désignées aux autorités aéronautiques pour approbation un mois au moins avant la date envisagée de leur introduction.

4. Si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante ne donnent pas leur agrément à un tarif soumis à leur approbation, elles en informent l'entreprise concernée vingt-et-un jours après la date de soumission du tarif. En ce cas, ledit tarif ne sera pas appliqué. Le tarif appliqué jusqu'alors et qui devait être remplacé par le nouveau tarif continuera d'être appliqué.

Article 11. Activités commerciales

1. Chaque Partie contractante accordera, sur la base de la réciprocité, à toute entreprise désignée par l'autre Partie contractante le droit de maintenir sur son territoire les bureaux et les personnels administratifs, commerciaux et techniques qui sont nécessaires à ladite entreprise.

2. L'établissement des bureaux et l'emploi du personnel mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus seront soumis aux lois et règlements relatifs à l'admission des étrangers et à leur séjour sur le territoire de la Partie contractante concernée en ce qui concerne l'entrée et le séjour des étrangers dans le territoire de la Partie contractante concernée. Cependant, le personnel employé dans les bureaux conformément au paragraphe 1 ci-dessus ne nécessitera pas de permis de travail.

3. Chaque Partie contractante accordera, sur la base de la réciprocité, à toute entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit d'assurer elle-même le traitement des passagers, de leurs bagages, du fret et du courrier pour l'entreprise désignée ou pour toute autre entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante. Ce droit n'inclut pas les services au sol qui demeurent la prérogative des exploitants de l'aéroport.

4. Chaque Partie contractante accorde à toute entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de vendre ses services de transport directement dans ses bureaux de vente et par l'intermédiaire de ses agents sur le territoire de l'autre Partie contractante à tout client dans toute monnaie librement convertible.

Article 12. Sécurité aérienne

1. Chaque Partie contractante peut demander des consultations relatives aux normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante en ce qui concerne les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs et l'exploitation des entreprises désignées. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante n'applique et n'administre pas de façon satisfaisante des normes et des exigences de sécurité au moins égales aux normes minimales qui peuvent être déterminées aux termes de la Convention, les conclusions de la première Partie contractante et les mesures qui, selon elle, doivent être prises pour une mise en conformité avec les normes minimales seront notifiées à l'autre Partie contractante; celle-ci prendra les mesures correctives appropriées. Si l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures appropriées dans un délai raisonnable, qui ne saurait en aucun cas être supérieur à 15 jours, l'article 4 du présent Accord pourra être appliqué.

2. Lorsqu'il est essentiel pour la sécurité de l'exploitation des lignes aériennes que des mesures soient prises immédiatement, une Partie contractante peut se prévaloir de l'article 4 du présent Accord pour agir avant la tenue de consultations.

3. Toute mesure prise par une Partie contractante conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article sera abrogée dès que l'autre Partie contractante se sera mise en conformité avec les dispositions du présent article relatives à la sécurité.

Article 13. Protection de la sécurité de l'aviation civile

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale. Sans préjudice de l'ensemble de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes se conformeront en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 décembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ainsi que du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, fait à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988.

2. Chacune des Parties contractantes prêtera à l'autre, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sécurité de l'aviation civile.

3. En cas d'incident ou de menace d'un incident visant à la capture illicite d'aéronefs civils ou de tous autres actes illicites à l'encontre de la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les

Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures de nature à mettre fin rapidement et sans danger auxdits incidents ou à ladite menace.

4. Chaque Partie contractante prendra les mesures qu'elle jugera réalisables pour veiller à ce qu'un aéronef victime d'un acte de capture illicite ou d'autres actes illicites qui est au sol sur son territoire soit retenu au sol à moins que son départ ne soit nécessité par l'obligation impérieuse de protéger la vie de son équipage et de ses passagers. Lorsque cela est réalisable, ces mesures seront prises sur la base de consultations mutuelles.

5. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux dispositions relatives à la sécurité aérienne prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent dans les annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes; elles imposent aux exploitants d'aéronefs de leur pavillon et aux exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence sur leur territoire ainsi qu'aux exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, l'obligation de se conformer auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

6. Chaque Partie contractante est convenue que ces exploitants d'aéronefs pourront être tenus de respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne visées au paragraphe 5 ci-dessus que l'autre Partie contractante impose en ce qui concerne l'accès à son territoire, le départ de ce territoire ou le séjour sur ce territoire. Chacune des Parties contractantes veillera à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour la protection des aéronefs et l'inspection des passagers, équipages, bagages de cabine, bagages de soute, marchandises et provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes examine également avec bienveillance toute demande que lui adresserait l'autre Partie contractante pour qu'elle prenne des mesures spéciales et raisonnables de sécurité afin d'assurer une protection contre une menace précise.

7. Si l'une des Parties contractantes déroge aux dispositions du présent article relatives à la sécurité aérienne, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander à engager immédiatement des consultations avec celles de la Partie défaillante. En l'absence d'un accord satisfaisant dans un délai d'un mois à compter de la date de ladite requête, une Partie contractante peut suspendre, révoquer ou limiter l'autorisation d'exploitation d'une entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie contractante, ou y imposer des conditions. En cas d'urgence grave, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai d'un mois.

Article 14. Immigration et contrôle des documents de voyage

1. Chaque Partie contractante autorise, sur son territoire, les entreprises désignées de l'autre Partie contractante à prendre des mesures pour veiller à ce que seuls les passagers ayant les documents de voyage nécessaires à l'entrée ou au transit dans le territoire de l'autre Partie contractante soient embarqués.

2. Chaque Partie contractante accepte d'examiner une personne à son point de débarquement après que ladite personne aura été refoulée, si cette personne est restée précédem-

ment sur son territoire avant l'embarquement autrement qu'en transit direct. Une Partie contractante ne renverra pas une telle personne au pays d'où elle a été précédemment refoulée.

3. La présente disposition ne vise pas à empêcher les autorités publiques d'examiner une personne refoulée pour déterminer son acceptation éventuelle dans l'État ou de prendre des dispositions concernant son transfert, son déplacement ou son expulsion en direction de l'État dont elle est un ressortissant ou qui l'accepterait autrement. Lorsqu'une personne refoulée a perdu ou détruit ses documents de voyage, une Partie contractante accepte un document attestant les circonstances de l'embarquement et de l'arrivée, délivré par les autorités publiques de la Partie contractante sur le territoire de laquelle la personne a été refoulée.

Article 15. Échange de vues

Des échanges de vues auront lieu le cas échéant entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes afin de parvenir à une coopération étroite et à une convergence de vues sur toutes les questions concernant l'application du présent Accord.

Article 16. Consultations

Chacune des Parties contractantes pourra demander à tout moment des consultations concernant les amendements au présent Accord, le tableau des routes ou des questions concernant l'interprétation. Il en va de même des discussions concernant l'application du présent Accord si l'une ou l'autre des Parties contractantes considère qu'un échange de vues au sens de l'article 15 du présent Accord n'a pas produit de résultat satisfaisant. Lesdites consultations commenceront deux mois à compter de la date de réception par l'autre Partie contractante de la requête en ce sens.

Article 17. Règlement des différends

1. Si un différend s'élevé entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord et qu'il ne peut être réglé conformément à l'article 16 du présent Accord, il sera soumis à un tribunal arbitral à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

2. Le tribunal arbitral sera constitué de la manière suivante : chaque Partie contractante désignera un arbitre et les deux arbitres conviendront d'un national d'un État tiers qui sera le Président du tribunal. Les deux arbitres seront désignés dans un délai de deux mois et le Président dans un délai de trois à compter de la date à laquelle l'une ou l'autre des Parties contractantes aura informé l'autre Partie de son intention de soumettre le différend à un tribunal arbitral.

3. Si les délais spécifiés au paragraphe 2 ci-dessus n'ont pas été respectés, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut, en l'absence de tout autre arrangement pertinent, inviter le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale à procéder aux désignations nécessaires. Si le Président est ressortissant de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou s'il est empêché de toute autre manière de s'acquitter de cette fonction, le Vice-Président procédera aux désignations nécessaires.

4. Le tribunal arbitral prendra ses décisions à la majorité des votes. Lesdites décisions auront force exécutoire pour les Parties contractantes. Chaque Partie contractante prendra à sa charge les frais de son propre arbitre ainsi que de sa représentation au tribunal arbitral; les honoraires du Président ainsi que les dépenses résultant des procédures d'arbitrage seront partagées par moitié entre les Parties contractantes. Le tribunal arbitral détermine à tous autres égards sa propre procédure.

Article 18. Conventions multilatérales

Lorsqu'une convention multilatérale générale relative aux transports aériens acceptée par les Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions de ladite convention prévalent. Toute discussion visant à déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est dénoncé, remplacé, amendé ou complété par les dispositions de la convention multilatérale aura lieu conformément à l'article 16 du présent Accord.

Article 19. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord, tout amendement qui y est apporté et tout échange de notes en vertu du paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord seront communiqués à l'Organisation de l'aviation civile internationale pour enregistrement.

Article 20. Entrée en vigueur, durée

1. Le présent Accord entrera en vigueur un mois à compter de la date à laquelle les Parties contractantes se sont notifiées mutuellement l'accomplissement des formalités constitutionnelles nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord. La date d'entrée en vigueur sera celle de la réception de la dernière notification.

2. Le présent Accord est conclu pour une période indéterminée.

Article 21. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre, par écrit, son intention de mettre fin au présent Accord; cette notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prend fin douze mois après la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Faute d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue par elle quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Fait à Bonn, le 4 mai 1998, en double exemplaire en langues allemande, arménienne et anglaise, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation des textes allemand et arménien, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne :

KLAUS KINKEL

Pour le Gouvernement de la République d'Arménie :

OSKANJAN WASTAN

