

**No. 38354**

---

**Estonia  
and  
Armenia**

**Air Transport Agreement between the Government of the Republic of Estonia and  
the Government of the Republic of Armenia (with annex). Tallinn, 17 March 2000**

**Entry into force:** *9 October 2001 by notification, in accordance with article 21*

**Authentic texts:** *Armenian, English and Estonian*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Estonia, 11 April 2002*

---

**Estonie  
et  
Arménie**

**Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement de la République  
d'Estonie et le Gouvernement de la République d'Arménie (avec annexe). Tallinn,  
17 mars 2000**

**Entrée en vigueur :** *9 octobre 2001 par notification, conformément à l'article 21*

**Textes authentiques :** *arménien, anglais et estonien*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Estonie, 11 avril 2002*

[ ARMENIAN TEXT — TEXTE ARMÉNIEN ]

**Հ Ա Մ Ա Չ Ա Յ Ն Ա Գ Ի Ր**  
**Է Ս Տ Ո Ն Ի Ա Յ Ի Հ Ա Ն Բ Ա Պ Ե Տ Ո Ւ Թ Յ Ա Ն Կ Ա Ռ Ա Վ Ա Ր Ո Ւ Թ Յ Ա Ն Ե Վ**  
**Հ Ա Յ Ա Ս Ա Ն Ի Հ Ա Ն Բ Ա Պ Ե Տ Ո Ւ Թ Յ Ա Ն Կ Ա Ռ Ա Վ Ա Ր Ո Ւ Թ Յ Ա Ն**  
**Մ Ի Ջ Ե Վ Օ Դ Ա Յ Ի Ն Տ Բ Ա Ն Ս Պ Ո Ր Տ Ի Մ Ա Ս Ի Ն**

**Բ Ո Վ Ա Ն Դ Ա Կ Ո Ւ Թ Յ Ո Ւ Ն**

**Ն ա խ ա ր ք ան**

- Հոդված 1 Մասնանուններ
- Հոդված 2 Երթևեկության իրավունքների տրամադրում
- Հոդված 3 Նշանակում և շահագործման լիազորություն
- Հոդված 4 Շահագործման լիազորության սահմանափակում կամ չեղյալ հայտարարում
- Հոդված 5 Անխտրականություն զանգուցման առնչությամբ
- Հոդված 6 Մաքսային և այլ տուրքերից ազատում
- Հոդված 7 Հասույթի փոխանցում
- Հոդված 8 Օդային հաղորդակցության շահագործումը կառավարող սկզբունքներ
- Հոդված 9 Շահագործման մասին տեղեկատվության և վիճակագրական տվյալների փոխանակում
- Հոդված 10 Սակագներ
- Հոդված 11 Կոմերցիոն գործունեություն
- Հոդված 12 Թռիչքային անվտանգություն
- Հոդված 13 Ավիացիոն անվտանգություն
- Հոդված 14 Ներգաղթ և ճամփորդական փաստաթղթերի ստուգում
- Հոդված 15 Տեսակետների փոխանակում
- Հոդված 16 Խորհրդակցություններ
- Հոդված 17 Տարածայնությունների կարգավորում
- Հոդված 18 Բազմակողմ համաձայնագրեր և կոնվենցիաներ
- Հոդված 19 Գրանցում Բաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունում (ԻԿԱՕ)
- Հոդված 20 Փոփոխություն
- Հոդված 21 Ուժի մեջ մտնելը, գործողության ժամկետ
- Հոդված 22 Դադարեցում

Էստոնիայի Հանրապետության կառավարությունը և Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը (այսուհետև՝ Պայմանվորվող կողմեր), հանդիսանալով 1944թ. դեկտեմբերի 7-ին Չիկագոյում ստորագրության համար բացված «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» Կոնվենցիայի կողմեր, ցանկանալով կնքել իրենց տարածքների միջև և դրանցից դուրս օդային փոխադրումների հաստատմանը և իրականացմանը վերաբերող Համաձայնագիր, համաձայնվեցին հետևյալի շուրջ.

ՀՈՂՎԱԾ 1  
ՍԱՀՄԱՆՈՒՄՆԵՐ

- 1) Սույն Համաձայնագրի նպատակներով, եթե տեքստն այլ կերպ չի պահանջում.
  - ա) «Կոնվենցիա» տերմինը նշանակում է 1944թ. դեկտեմբերի 7-ին Չիկագոյում ստորագրության համար բացված «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» Կոնվենցիան, ինչպես նաև նշված Կոնվենցիայի 90-րդ հոդվածին համաձայն ընդունված ցանկացած հավելված կամ համաձայն վերահիշյալ Կոնվենցիայի 90-րդ և 94-րդ հոդվածների՝ Կոնվենցիայի ցանկացած Հավելված կամ լրացում, որոնք ուժի մեջ են մտել կամ վավերացվել են Պայմանավորվող կողմերի կողմից.
  - բ) «ավիացիոն իշխանություններ» տերմինը Էստոնիայի Հանրապետության դեպքում նշանակում է Էստոնիայի Հանրապետության Տրանսպորտի և հաղորդակցության նախարարությունը, Հայաստանի Հանրապետության դեպքում՝ Քաղաքացիական ավիացիայի զինավոր վարչությունը կամ, երկու դեպքում էլ, ցանկացած այն կամ կազմակերպություն, որը լիազորված է իրականացնել վերահիշյալ իշխանությունների ֆունկցիաները.
  - գ) «նշանակված ավիաընկերություն» տերմինը նշանակում է այն ավիաընկերությունը, որը, ըստ սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի, Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի կողմից գրավոր կերպով նշանակվել է մյուս Կողմին՝ որպես մի ավիաընկերություն, որը սույն Համաձայնագրի 2-րդ (2) Հոդվածով սահմանված երթուղիների վրա պետք է իրականացնի միջազգային օդային հաղորդակցություն:
- 2) «Տարածք», «օդային հաղորդակցություն», «միջազգային օդային հստորդակցություն» և «կանգառ ոչ կոմերցիոն նպատակներով» տերմիններն ունեն Կոնվենցիայի 2-րդ և 96-րդ հոդվածներով տրված նշանակությունները:
- 3) «Երթուղիների չվացուցակ» տերմինը նշանակում է սույն համաձայնագրին որպես հավելված հանդիսացող Երթուղիների չվացուցակը: Երթուղիների չվացուցակը կազմում է սույն Համաձայնագրի անբաժան մասը և Համաձայնագրին ուղղված ցանկացած վկայակոչում ներառում է նաև Երթուղիների չվացուցակին ուղղված վկայակոչում, եթե այլ կերպ չի նախատեսված:
- 4) «Սակագին» տերմինը նշանակում է ուղևորների, ուղեբեռների, քնոների (քացի փոստից) միջազգային (այսինքն երկու կամ ավելի Պետությունների տարածքների կետերի միջև) փոխադրման գինը և ներառում է.
  - ա) ցանկացած միջանկյալ սակագին կամ գումար, որը զբաղվում է այն միջազգային փոխադրումների համար, որոնք շուկայում իրացվում և վաճառվում է որպես այդպիսին, ներառյալ այն միջանկյալ սակագները, որոնք կազմվում են միջազգային հատվածների կամ միջազգային հատվածների մասը կազմող ներքին հատվածների վրայով փոխադրումների համար գանձվող այլ սակագների կամ հավելավճարների կիրառմամբ.
  - բ) ուղևորների և նրանց ուղեբեռների փոխադրումների կամ բեռների փոխադրումների հետ կապված համապատասխան գործարքների համար տոմսերի վաճառքից վճարվող կոմիսիոնները, և
  - գ) այն պայմանների համար վճարները, որոնց ներքո կիրառվում են փոխադրումների գները կամ սակագները կամ կոմիսիոն վճարները:Այն նաև ներառում է.
  - դ) փոխադրումների համար տրամադրվող ցանկացած նշանակալի արտոնդրումները,
  - ե) ներքին այն հատվածի վրա իրականացվող փոխադրումների ցանկացած սակագինը, որը վաճառվում է որպես միջազգային փոխադրումների լրացում և որը չի գործում բացառապես ներքին փոխադրումների համար և որը հավասար պայմաններով գործառնելի չի միջազգային փոխադրողների կամ նրանց ծառայությունների սպառողների համար:

ՀՈԴՎԱԾ 2  
ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԻՐԱՎՈՆՔՆԵՐԻ ՏՐԱՄԱԳՐՈՒՄ

- 1) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, նշանակված ավիաընկերությունների կողմից միջազգային օդային հաղորդակցության իրականացման նպատակներով, մյուս Պայմանավորվող կողմին տրամադրում է.
  - ա) իր տարածքի վրայով անվայրէջք բռնիքի իրավունք,
  - բ) իր տարածքում ոչ կոմերցիոն նպատակներով վայրէջքի իրավունք,
  - գ) կոմերցիոն հիմունքներով ուղևորների, ուղեբեռների, բեռների և փոստի բեռնման և բեռնաթափման նպատակներով իր տարածքում գտնվող՝ ստորև ներկայացված պարբերության համաձայն սահմանված երթուղիներում նշված կետերում վայրէջքի իրավունք:
- 2) Երթուղիները, որոնցով միջազգային բռնիքների իրականացման լիազորություն կատարան Պայմանավորվող կողմերի կողմից նշանակված ավիաընկերությունները, պետք է սահմանվեն սույն համաձայնագրին հավելված հանդիսացող Երթուղիների Չվացուցակում,
- 3) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի այլ ավիաընկերությունները, որոնք սույն Համաձայնագրի 3-րդ Հոդվածով սահմանված չեն որպես նշանակված ավիաընկերություն, կանոնավոր շվերքների ժամանակ պետք է օգտվեն I պարբերության (ա) և (բ) ենթակետերում սահմանված իրավունքներից:
- 4) Սույն Հոդվածի I պարբերությունում ոչինչ չպետք է դիտվի որպես մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը իրավունքի տրամադրում՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում վարձատրության կամ վարձակալման պայմաններով օդանավ վերցնել ուղևորներ, բեռներ և փոստ, որոնք նախատեսված են այդ Կողմի տարածքի մեկ այլ կետ փոխադրելու համար (կաբոտաժ):
- 5) Վերը նշված I պարբերության համաձայն փոխադրման իրավունքների տրամադրումը չի ներառում փոխադրման իրավունքները տրամադրող Պայմանավորվող կողմի տարածքում գտնվող կետերի միջև և երրորդ երկրի տարածքում գտնվող կետերի միջև, և կամ ընդհակառակը, ուղևորների, ուղեբեռների, բեռների և փոստի փոխադրման իրավունքը (հինգերորդ ազատության): Հինգերորդ ազատության երթևեկության իրավունքը պետք է տրամադրվի միմիայն Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև հատուկ համաձայնագրերի հիման վրա:

ՀՈԴՎԱԾ 3  
ՆՇԱՆԱԿՈՒՄ ԵՎ ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ ԹՈՒՅԼՏՎՈՒԹՅՈՒՆ

1. Սույն Համաձայնագրի 2-րդ (2) Հոդվածին համաձայն սահմանված երթուղիներով միջազգային օդային հաղորդակցությունը կարող է սկսվել ցանկացած ժամանակ, պայմանով, որ.
  - ա) այն Պայմանավորվող կողմը, որին տրամադրվել են սույն Համաձայնագրի 2-րդ (1) Հոդվածով սահմանված իրավունքները, զրավոր կերպով նշանակել է մեկ կամ մի քանի ավիաընկերություններ,
  - բ) Այդ իրավունքները շնորհող Պայմանավորվող կողմը լիազորել է նշանակված ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին սկսելու օդային հաղորդակցությունը:
- 2) Այդ իրավունքները տրամադրող Պայմանավորվող կողմը պետք է, ստորև տրված 3-րդ և 4-րդ պարբերությունների և սույն Համաձայնագրի 9-րդ հոդվածի դրույթներին համաձայն, առանց հապաղման տա միջազգային օդային հաղորդակցության իրականացման նշված լիազորությունը:
- 3) Ցանկացած Պայմանավորվող կողմ կարող է մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունից պահանջել ապացույցներ առ այն, որ նա որակավորված է քավարաբեռն մյուս Պայմանավորվող կողմի՝ միջազգային օդային հաղորդակցությունը ղեկավարող օրենքներով ու կանոններով նախատեսված պահանջները:
- 4) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի մերժելու սույն Համաձայնագրի 2-րդ Հոդվածով տրամադրված իրավունքների գործադրումը մյուս Պայմանավորվող կողմի ցանկացած ավիաընկերության կողմից, եթե պահանջի ղեպքում այդ ավիաընկերությունը ի վիճակի չէ ապացույցել, որ այդ ավիաընկերության զերակայելի տիրապետումը է իրական վերահսկումը պատկանում է մյուս Պայմանավորվող կողմի քաղաքացիներին կամ

- կորպորացիաներին կամ հենց այդ կողմին:
- 5) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի, վերը նշված 1-4 պարբերություններին համաձայն, իր կողմից նշանակված ավիաընկերությունը փոխարինել մեկ այլ ավիաընկերությամբ: Նոր նշանակված ավիաընկերությունը պետք է ունենա նույն իրավունքները և կրի իրենով փոխարինված ավիաընկերությունն նույն պարտավորությունները:

**ՀՈԳՎԱԾ 4**

**ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ ԼԻԱԶՈՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՄԱՀՄԱՆՎՈՒՄԿՈՒՄ ԿԱՄ ԾԵՂՅԱԼ ՀԱՅՏԱՄԱՐՈՒՄ**

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կառող է, պայմանների հարկադրմամբ, սահմանափակել կամ անվավեր ճանաչել սույն Համաձայնագրի 3-րդ (2) հոդվածով տրամադրված լիազորությունը, եթե նշանակված ավիաընկերությունը ձախողել է իրավունքները տրամադրող Պայմանավորվող կողմի օրենքների և կանոնակարգերի կամ սույն Համաձայնագրի դրույթների պահպանումը կամ չի կատարել սույն Համաձայնագրից բխող իր պարտավորությունները: Լիազորագրի նման անվավեր ճանաչումը կամ սահմանափակումը պետք է նախորդի սույն Համաձայնագրի 15-րդ Հոդվածով սահմանված խորհրդակցությամբ, եթե փոխադրումների իրականացման անհապաղ դադարեցումը կամ պայմանների հարկադրումը անհրաժեշտ չեն օրենքների և կանոնակարգերի հետագա խախտումները կանխելու համար:

**ՀՈԳՎԱԾ 5**

**ԱՆԽՏՐԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ ԳԱՆՁՈՒՄՆԵՐԻ ԱՌՆՉՈՒԹՅԱՄԲ**

Մեկ Պայմանավորվող կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերության օդանավի կողմից օդանավակայանների և օդանավակայանային այլ միջոցների օգտագործման համար որևէ Պայմանավորվող կողմի տարածքում կատարվող գանձումները չպետք է բարձր լինեն այն գանձումներից, որոնք կիրառվում են նմանատիպ միջազգային օդային հաղորդակցության մեջ ներգրավված ազգային ավիաընկերության նկատմամբ:

**ՀՈԳՎԱԾ 6**

**ՄԱՔՍԱՅԻՆ ԵՎ ԱՅԼ ՏՈՒՔԵՐԻՑ ԱԶՏԱՐՈՒՄ**

- 1) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների օդանավերը, ինչպես նաև այդ օդանավի վրա գտնվող վառելիքը, քայլուղերը, պահեստամասերը, հաշվեցուցակային բորտային սարքավորումները և բորտային պաշարները մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք մտնելիս, դուրս գալիս և տարածքի վրայով թռիչքներ իրականացնելիս ազատվում են ցանկացած մաքսային և այլ տուրքերից, որոնք հարկվում են սարքավորումների ներմուծման, արտահանման և տարանցիկության դեպքում: Մա կիրառվում է նաև այդ Պայմանավորվող կողմի տարածքի վրայով թռիչքների իրականացման ժամանակ օդանավում սպառվող սարքավորումների նկատմամբ:
- 2) Գանկացած Պայմանավորվող կողմի տարածք ժամանակավորապես ներմուծվող վառելիքը, քայլուղերը, պահեստամասերը, հաշվեցուցակային բորտային սարքավորումները և օդանավի պաշարները պետք է անմիջապես կամ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության օդանավ պահեստավորումից կամ այլ կերպ օդանավի վրա վերցվելուց հետո նախորդ Պայմանավորվող կողմի տարածքից այլ կերպ կրկին արտահանվելուց հետո ազատվեն պարբերություն 1-ում նշված մաքսատուրքերից կամ այլ տուրքերից: Մեկ Պայմանավորվող կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերության գտնվողային նյութերը և փոխադրումային փաստաթղթերը մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք ներմուծման դեպքում նույնպես պետք է ազատվեն 1 պարբերությունում նշված մաքսատուրքերից և մյուս տուրքերից, բացի այն գանձումները, որոնք հիմնված են մատուցվող ծառայությունների ծախսերի վրա (սույն Համաձայնագրի 5-րդ Հոդվածի սկզբունքներին համապատասխան):
- 3) Վառելիքը և քայլուղերը, որոնք Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրի ցանկացած նշանակված ավիաընկերության օդանավի վրա են վերցված մյուս Պայմանավորվող կողմի

տարածքում և օգտագործվում են միջազգային օդային հաղորդակցության մեջ, պետք է ազատվեն պարբերություն 1-ում նշված մաքսային և այլ տուրքերից, ինչպես նաև ցանկացած այլ հատուկ սպառողական տուրքերից:

- 4) Ցանկացած Պայմանավորվող կողմ կարող է 1-ից 3 պարբերություններում նշված ապրանքները բողոքել մաքսային հսկողության ներքո:
- 5) Այնտեղ, որտեղ մաքսային կամ այլ հարկեր չեն հարկվում 1-3 պարբերություններում նշված ապրանքներից, սակայն այդ ապրանքները չպետք է ենթարկվեն ներմուծման, արտահանման կամ տարանցիկության հետ կապված որևէ տնտեսական արգելքների կամ սահմանափակումների, որոնք կարող են այլ դեպքերում կիրառվել լինել:

Պայմանավորվող կողմը, փոխադարձության հիմունքներով, պետք է ապրանքաշրջանառության հարկի կամ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը առաջարկվող կամ մատակարարվող և իր գործունեության նպատակով օգտագործվող ծառայություններից և հարակից ապրանքներից հարկվող նման անուղղակի հարկերից հարկային արտոնություններ տրամադրի: Հարկային արտոնությունը կարող է կրել հարկերից ազատման կամ հարկային զեղչի տեսք:

**ՀՈԴՎԱԾ 7**  
**ՀԱՄՈՅԹԻ ՓՈԽԱՆՑՈՒՄ**

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը պետք է իրավունք տրամադրի ցանկացած ժամանակ, ազատորեն, առանց սահմանափակումների, ազատորեն փոխարկելի տարադրամով, համաձայն առնչվող Պայմանավորվող կողմի տարադրամի փոխանակման գործող կանոնակարգերի, տարադրամի փոխանակման պաշտոնական կուրսով իր գլխավոր գրասենյակ փոխանցել մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում օդային փոխադրումների վաճառքի միջոցով ստացված հասույթը:

**ՀՈԴՎԱԾ 8**  
**ՕԴՅԹԻ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ԸԱՀԱԳՈՐԾՈՒՄԸ ԿԱՌԱՎԱՐՈՂ ՄԿԶԲՈՒՆՔՆԵՐԸ**

- 1) Մույն Համաձայնագրի 2-րդ (2) Հոդվածով սահմանված երթուղիներով օդային հաղորդակցության իրականացման համար յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերությանը պետք է ընձեռվի արդար և հավասար հնարավորություն:
- 2) Մույն Համաձայնագրի 2-րդ (2) Հոդվածով սահմանված երթուղիներով միջազգային օդային հաղորդակցության իրականացման համար յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերություն պետք է հաշվի առնի մյուս Պայմանավորվող կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերության շահերը, այնպես որ ոչ պատշաճ կերպով չներգործի նույն երթուղիների կամ նրա դրոշ հատվածների վրա վերջինիս կողմից իրականացվող օդային փոխադրումների վրա:
- 3) Մույն Համաձայնագրի 2-րդ (2) Հոդվածով սահմանված երթուղիներով իրականացվող միջազգային օդային փոխադրումների առաջնային խնդիրը պետք է լինի տարադրամային դրույթը, որը պետք է համապատասխանի ավիաընկերությունները նշանակող Պայմանավորվող կողմի տարածք կամ տարածքից իրականացվող ծառայության կանխատեսելի փոխադրումային պահանջարկին: Մույն Համաձայնագրի 2-րդ (2) Հոդվածով սահմանված երթուղիների վրա գտնվող կետերի միջև, որոնք գտնվում են մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում կամ երրորդ երկրներում գտնվող կետերում, նման ավիաընկերությունների կողմից փոխադրումների իրականացման իրավունքը պետք է լինի սյնախիսն, որ տարողունակությունը վերաբերի.

ա) Պայմանավորվող կողմերի տարածքներ կամ տարածքներից իրականացվող երթևեկության

պահանջարկին.

բ) այն շրջաններում առկա երթևեկության պահանջարկին, որոնց միջով անցնում են օդային հաղորդակցությունները, հաշվի առնելով տեղական և տարածաշրջանային օդային փոխադրումները,

գ) միջանկյալ փոխադրումային երթուղիների տնտեսական գործառության պահանջներին:

- 4) Ապահովելու համար ցանկացած նշանակված ավիաընկերության արդար և հավասար դիտարկումը, հաղորդակցությունների համախալականությունը, տարողության ստնչությանը օգտագործվելիք օդանավի տիպերը, ինչպես նաև բոխչային չվացուցակները ենթակա են Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը:
- 5) Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները պետք է, անհրաժեշտության դեպքում, ձգտեն փոխադրումային տարողունակության և համախալականությունների վերաբերյալ հասնել սպառիչ համաձայնության:
- 6) Սույն Համաձայնագրով տրամադրվող փոխադրումային իրավունքների գործադրմանը վերաբերող համագործակցային պայմանավորվածությունները, մասնավորապես չվերթների ընդհանուր համարների օգտագործմանը (կողերի համատեղ օգտագործում) կամ մասնակի տարողունակության պայմանագրային զեմանը (բլոկ տատարածքներ) վերաբերող համաձայնությունները, որոնք կնքվում են երկու Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունների միջև, պետք է ներկայացվեն երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը: Մեկ Պայմանավորվող կողմի կողմից նշանակված ավիաընկերությունները նման համաձայնություններ կարող են ձեռք բերել մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների հետ և միայն այն դեպքում, եթե այդ ավիաընկերություններին նույնպես շնորհվել են համապատասխան թույլտվություններ և միայն փոխադրության հիմունքներով՝ նման դեպքերում կիրառվող սագային կանոնակարգերին համաձայն: Նման համաձայնությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների հետ պահանջում են այդ Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հաստատումը: Սույն Համաձայնագրի 3-րդ Հոդվածի դրույթները մնում են անփոփոխ:

ՀՈՂՎԱԾ 9

ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ ՄԱՍԻՆ ՏԵՂԵԿԱՏՎՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ՎԻՃԱԿԱԳՐՈՆ ՏՎՅԱԼՆԵՐԻ ՓՈՒՆԸՆԱԿՈՒՄ

- 1) Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն սույն Համաձայնագրի 2-րդ (2) Հոդվածով սահմանված երթուղիներով օդային հաղորդակցության իրականացումից ամենաքիչը մեկ ամիս և յուրաքանչյուր հետագա բոխչային ծրագրի ժամանակահատվածի սկզբից առաջ Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին պետք է տեղեկություններ հաղորդի փոխադրումների տիպի, օգտագործվելիք օդանավի տիպի և չվացուցակի վերաբերյալ: Կարճաժամկետ փոփոխությունների մասին պետք է ամհապատ ժամացում տրվի: Ավիացիոն իշխանությունները կարող են տալ իրենց որոշումը ներկայացված նման երթևեկման ծրագրի առնչությամբ տասնհարյնգ (15) օրվա ընթացքում այն ամսաթվից, երբ համապատասխան ավիաընկերությունը հաստատման համար ներկայացնում է իր ծրագիրը:
- 2) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների պահանջով վերջիններիս ներկայացնեն նշանակված ավիաընկերության վերաբերյալ պարբերական կամ սյլ վիճակագրական տվյալներ, որոնք խելամտորեն կպահանջվեն սույն Համաձայնագրի 2-րդ (2) Հոդվածով սահմանված երթուղիների վրա առաջին Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից տրամադրվող տարողունակության վերահայտման նպատակով: Նման տեղեկատվությունը պետք է ներառի, որքանով որ հնարավոր է, իրականացված փոխադրումների մեկնումի կետերի և ուղղությունների վերաբերյալ մանրամասներ:

ՀՈԴ-ԱԱԾ 10  
ՍԱԿԱԳՆԵՐ

- 1) Սույն Համաձայնագրի 2-րդ (2) Հոդվածով սահմանված երթուղիների վրա նշանակված ավիաընկերություններից ուղևորների համար զանձվող ասկագները ենթակա են այն Պայմանավորվող կողմի Ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը, ոյլի տարածքում է գտնվում ճանապարհորդության մեկնման կետը (համաձայն փոխադրումային փաստաթղթերի տեղեկատվության):
- 2) Իրենց ասկագներում նշանակված ավիաընկերությունները պետք է հաշվի առնեն բոխչքների իրականացման ծախսերը, բանական շահույթը և սրբակցության և շուկայի գերակայող պայմանները, ինչպես նաև փոխադրումների սպառողների շահերը: Իրավասու ավիացիոն իշխանությունները կարող են ասկագինը մերժել անգամ միայն այն պատճառով, որ ասկագինը չի համապատասխանում վերոհիշյալ չափանիշներին:
- 3) Սակագները պետք է նշանակված ավիաընկերության կողմից ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը ներկայացվեն դրանց ներմուծման ճախատեսվող ամսաթվից ամենաքիչը մեկ ամիս առաջ:
- 4) Այն դեպքում, եթե յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները չեն համաձայնում իրենց հաստատմանը ներկայացրած ասկագնի հետ, նրանք պետք է ասկագնի ներկայացման ամսաթվից հետո քսամեկ օրվա ընթացքում առնչվող ավիաընկերությանը տեղեկացնեն այդ մասին: Այս դեպքում պետք է շարունակի գործել այն ասկագինը, որը պետք է փոխարինվեր նոր ասկագնով և կիրառվում էր մինչ այդ:

ՀՈԴ-ԱԱԾ 11  
ԿՈՍՏԵՐՑԻՈՆ ԳՈՐԾՈՒՆԵՌՈՒԹՅՈՒՆ

- 1) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, փոխադարձության հիմունքներով, պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը տրամադրի իր տարածքում նշանակված ավիաընկերության համար անհրաժեշտ գրասենյակների և արմինիստրատիվ, կոմերցիոն և տեխնիկական աշխատակազմի հիմնադրման իրավունք:
- 2) Վերոհիշյալ 1 պարբերության մեջ տրված գրասենյակների հիմնադրումը և աշխատակազմի աշխատանքի ընդունումը ենթակա է առնչվող Պայմանավորվող կողմի օրենքներին և կանոնակարգերին, ինչպես օրինակ առնչվող Պայմանավորվող կողմի տարածքում օտարերկրացիների ընդունման և մնալու հետ կապված օրենքները և կանոնակարգերը: Սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված գրասենյակներում աշխատանքի ընդունվող աշխատակազմին պետք է տրամադրվի բնակվելու և աշխատանքի թույլտվություններ՝ համաձայն առնչվող Պայմանավորվող կողմի օրենքների և կանոնակարգերի՝ առանց աշխատանքային շուկայում տիրող իրավիճակը և դրությունը հաշվի առնելու:
- 3) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է, փոխադարձության հիմունքներով, մյուս Պայմանավորվող կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերությանը տրամադրի այդ Պայմանավորվող կողմի նշանակված կամ այլ ավիաընկերությունների ուղևորների, ուղեբեռների, բեռների և փոստի սեփական սպասարկման իրավունք: Այս իրավունքը չի ներառում բոխչադաշտում վերգետնյա սպասարկման ծառայությունը (օդանավի վերգետնյա սպասարկումը), որը մնում է օդանավակայանի շահագործողների քաջատիկ իրավունքը:
- 4) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը պետք է իրավունք տրամադրի վերջինիս փոխադրումային ծառայությունները սեփական փոխադրումային փաստաթղթերով, սեփական վաճառքի գրասենյակներում և գործակալների միջոցով ուղղակիորեն վաճառելու ցանկացած հաճախորդի՝ առաջին Պայմանավորվող կողմի տարածքում:



ՀՈՂՎԱԾ 12  
ԹՈՒՉՔԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆ

- 1) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է խորհրդակցություններ պահանջել մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից ընդունված անվտանգության չափանիշների սոնձուրյամբ, որոնք վերաբերում են օդանավի անձնակազմերի, օդանավերի կամ նրանց շահագործումների ցանկացած ոլորտի: Նման խորհրդակցությունները պետք է կայանան պահանջից հետո 30 օրվա ընթացքում:
- 2) Եթե նման խորհրդակցությունների արդյունքում մեկ Պայմանավորվող կողմը քսցատախտում է, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը արդյունավետ կերպով չի պահպանում և կիրառում նման ցանկացած ոլորտում ապահովության չափանիշները, որոնք առնվազն պետք է հավասար լինեն տվյալ ժամանակաընթացքում Կոնվենցիայով սահմանված նվազագույն չափանիշներին, ապա առաջին Պայմանավորվող կողմը պետք է ծանուցի մյուս Պայմանավորվող կողմին այդ քսցատախտումների և նշված նվազագույն չափանիշներին համապատասխանելու համար անհրաժեշտ քայլերի մասին, իսկ մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է ձեռնարկի համապատասխան ուղղիչ քայլերը: Մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից 15 օրվա կամ ըստ համաձայնության նման ժամանակաընթացքում համապատասխան քայլեր չձեռնարկելը, կարող է պատճառ հանդիսանալ սույն համաձայնագրի 4-րդ հոդվածի կիրառման համար (շահագործման բույլտվության սահմանափակում կամ չեղյալ հայտարարում):
- 3) Չնայած Չիկագոյի Կոնվենցիայի Հոդված 33-ում նշված պարտավորությանը՝ համաձայնություն է կայացվում, որ մեկ Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից շահագործվող կամ ըստ վարձակալության պայմանագրի շահագործվող ցանկացած օդանավ դեպի/ից մյուս Կողմի տարածք հաղորդակցությունների ժամանակ, տարածքում գտնվելիս, մյուս Պայմանավորվող կողմի լիազորված ներկայացուցչությունների կողմից կարող է ենթարկվել ստուգման օդանավի ներսում և շուրջը՝ ստուգելու համար ինչպես օդանավի ու նրա անձնակազմի վավերականության փաստաթղթերը, այնպես էլ օդանավի ու նրա սարքավորումների արտաքին վիճակը (սույն հոդվածում կոչվում է «կառանաստույցային ստուգում»), պայմանով, որ սրա իրականացումը չպետք է հանգեցնի ոչ խելամիտ հետաձգման:
- 4) Այն դեպքում, երբ կառանաստույցային նման ստուգումը կամ մի շարք կառանաստույցային ստուգումները առաջացնում են.
  - ա) լուրջ մտահոգություն, որ օդանավը կամ օդանավի շահագործումը չի համապատասխանում Չիկագոյի Կոնվենցիայով այդ ժամանակում հաստատված նվազագույն չափանիշներին, կամ
  - բ) լուրջ մտահոգություն, որ Չիկագոյի Կոնվենցիայով այդ ժամանակում հաստատված նվազագույն չափանիշների արդյունավետ պահպանման կամ կիրառման պակաս կա,զննում իրականացնող Պայմանավորվող կողմը պետք է, Չիկագոյի Կոնվենցիայի Հոդված 33-ի նպատակների համար, ազատ լինի եզրակացնել, որ այն պահանջները, որոնց համապատասխան տրվել են կամ վավեր են ճանաչվել այդ օդանավի կամ այդ օդանավի անձնակազմի վկայականները կամ արտոնագրերը, և կամ որ այն պահանջները, որոնց ներքո շարագործվում է այդ օդանավը, հավասար չեն կամ ցածր են Չիկագոյի Կոնվենցիայով հաստատված նվազագույն չափանիշներին:
- 5) Այն դեպքում, երբ սույն հոդվածի 3-րդ կետի համաձայն մեկ Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից շահագործվող օդանավի կառանաստույցային ստուգման նախաձեռնության նպատակի համար մուտքը մերժվում է այդ ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների ներկայացուցիչների կողմից, մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է ազատ լինի եզրակացնել, որ սույն հոդվածի 4-րդ կետում տրված լուրջ մտահոգությունները ծագել են և կայացնի այդ կետում նշված եզրակացությունները:

- 6) Պայմանվորվող կողմերից յուրաքանչյուրը իրավունք է վերապահում անհապաղ դադարեցնել կամ փոխել մյուս Պայմանվորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների քաղաքային իրավունքները այն դեպքում, երբ առաջին Պայմանվորվող կողմը կառավարողական ստուգումից, կառավարողական մի շարք զննումներից, կառավարողական ստուգումների համար մուտքի մերժումից, խորհրդակցությունից կամ այլ կերպ եզրակացնում է, որ անհապաղ գործողությունը կարևոր է ավիաընկերության գործառույթյան անվտանգության համար:
- 7) Սույն հոդվածի 2-րդ և 6-րդ կետերի համաձայն մեկ Պայմանվորվող կողմի կողմից ցանկացած գործողություն պետք է դադարեցվի, հենց որ այլ գործողությունը սկսելու հիմքը դադարի գոյություն ունենալ:

ՀՈՂՎԱԾ 13  
ԱՎԻԱՑԻՈՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒՅՈՒՆ

- 1) Միջազգային իրավունքից բխող իրենց իրավունքներին և պարտականություններին համաձայն՝ Պայմանվորվող կողմերը հատուտում են քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունը անօրինական միջամտության ակտերից պաշտպանելու մեկ մյուսի նկատմամբ ստանձնած պարտավորությունները: Չսահմանափակելով միջազգային իրավունքի գծով իրենց իրավունքների և պարտականությունների ընդհանուր կիրառելիությունը՝ Պայմանվորվող կողմերը գործում են ըստ 1963թ. սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված Օդանավերում կատարվող հանցագործությունների և որոշ այլ ակտերի մասին կոնվենցիայի, 1970թ. դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված Օդանավերի անօրինական բռնագրավման դեմ պայքարի մասին կոնվենցիայի և 1971թ. սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված Զաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական գործողությունների և դրա մասին կոնվենցիայի և նրա լրացում հանդիսացող՝ 1988թ. փետրվարի 24-ին Մոնրեալում ստորագրված Միջազգային օդանավայաններում բռնության անօրինական գործողությունների դեմ պայքարի մասին Արձանագրության:
- 2) Պայմանվորվող կողմերը ըստ պահանջի, միմյանց տրամադրում են անհրաժեշտ աջակցություն քաղաքացիական օդանավերի անօրինական բռնագրավման գործողությունների և այլ օդանավերի, նրանց ուղևորների և անձնակազմի, օդանավայանների և օդազնագության միջոցների անվտանգություն դեմ անօրինական միջամտության այլ գործողությունների, ինչպես նաև քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ այլ սպառնալիքների կանխման համար:
- 3) Օդանավերի անօրինական բռնագրավման կամ էլ օդանավերի, նրանց ուղևորների և անձնակազմի, օդանավայանների կամ օդազնագության միջոցների անվտանգության դեմ ուղղված այլ անօրինական գործողությունների հետ կապված միջադեպի կամ միջադեպի սպառնալիքի առկայության դեպքում Պայմանվորվող կողմերը միմյանց օգնություն են ցույց տալիս կապի պարզեցմամբ և այլ հնարավոր միջոցառումների ընդունմամբ՝ նպատակ ունենալով սուրբ և կյանքի համար նվազագույն ռիսկով կանխել այդ միջադեպը կամ միջադեպի սպառնալիքը:
- 4) Յուրաքանչյուր Պայմանվորվող կողմ, եթե կիրառելի համարի, պետք է միջոցներ ձեռնարկի ապահովելու այն, որ անօրինական բռնագրավման կամ այլ անօրինական միջամտության ակտերի ենթարկված օդանավը, որը գտնվում է իր երկրի տարածքում, գետնի վրա, պահվի գետնի վրա այնքան ժամանակ, քանի դեռ նրա մեկնումը չի պարտադրվում նրա անձնակազմի և ուղևորների կյանքի պաշտպանության խիստ անհրաժեշտությանը:
- 5) Պայմանվորվող կողմերը իրենց փոխհարստեղծություններում գործում են համաձայն Զաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության (ԻԿԱՕ) կանոնադրության և Զաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության Կոնվենցիայի հավելվածով նախատեսված ավիացիոն անվտանգության դրույթների, այն չափով, որքանով այդ անվտանգության դրույթները ընդունելի են Պայմանվորվող կողմերի համար: Նրանք պետք է

պահանջներն, որ իրենց գրանցումով օդանավը շահագործողները կամ օդանավի և շահագործողները, որոնց սշխատանքի հիմնական վայրը կամ բնակության մշտական վա: իրենց տարածքում է կամ օդանավակայանի շահագործողներն իրենց տարածքում գործ համաձայն նշված սովիացիոն անվտանգության դրույթների:

- 6) Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը համաձայնում է այն քանի հետ, որ մյ Պայմանավորվող կողմը կարող է օդանավերի նման շահագործողներից պահանջել պահպան սույն հոդվածի 5-րդ պարբերությունում հիշատակված դրույթները, որոնք նախատեսվում այդ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտքի, ելքի և մնալու համար: Պայմանավոր կողմերից յուրաքանչյուրն իր տարածքում պետք է ապահովի այն միջոցառումն արդյունավետ կիրառությունը, որոնք ապահովում են օդանավերի պաշտպանություն իրականացում են ուղևորների, անձնակազմի, ուղեքեռների, քեռների և կրաններ տեսազնությունը, ինչպես նաև ուղեքեռների, քեռների և օդանավային պաշարն անվտանգության հետ կապված ստուգումը վայրէջքից առաջ ու բեռնավորման ընթացքը Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը դիտարկում է մյուս Պայմանավորվող կողմերից ստացված ցանկացած հարցում՝ որոշակի սպառնալիքի կանխման համ անվտանգության խելամիտ հատուկ միջոցառումներ իրականացնելու համար:
- 7) Այն դեպքում, եթե Պայմանավորվող կողմը սույն Հոդվածում սահմանված անվտանգությ դրույթներից հրաժարվում է, ապա մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունն կարող են այդ Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններից պահանջել սեռապ խորհրդակցություններ: Նման պահանջի ամսաթվից հետո մեկ ամսվա ընթացքում սպառ համաձայնության ձեռք բերման ճախողումը պետք է բավարար հիմք հանդիսանա ս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործողակ լիազորագրի դադարեցման, անվավեր հայտարարման, սահմանափակման կամ պայմանն հարկադրման համար: Չնախատեսված լուրջ հանգամանքների դեպքում Պայմանավոր կողմերից յուրաքանչյուրը կարող է դիմել ժամանակավոր միջոցառումների՝ մինչև ամ րանսպլ:

ՀՈՂ-ԱԱԾ 14

ՆԵՐԳ-ԱՂԹ ԵՎ ՃԱՄՓՈՐԴ-ԱԿԱՆ ՓԱՍՏԱԹ-ՂԹԵՐԻ ՍՏՈՒԳՈՒՄ

- 1) Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրի պահանջի դեպքում մյուս Պայմանավորվող կող պետք է թույլ տա ավիաընկերություններին, որոնք երկու երկրներում էլ գործադրում են օդա փոխադրումային իրավունքները, միջոցառումներ ձեռնարկել ապահովելու, որ փոխադրվում միմիայն երկիր մուտք գործելու և երկրի միջով տարանցիկության համար պահանջվող բո: անհրաժեշտ ճանփորդական փաստաթղթեր ունեցող ուղևորները:
- 2) Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը պետք է քննության նպատակով ընդու անընդունելի հայտարարված՝ օդանավից իջեցման կետից ետ վերադարձված անձին, եթե ս անձը նախկինում, օդանավ բարձրացվելուց առաջ, մնացել է իր տարածքում, բացառությա ուղղակի տարանցիկության դեպքի: Պայմանավորվող կողմը չպետք է ետ վերադարձ անձին այն երկիր, որտեղ նա նախկինում հայտարարվել է անընդունելի:
- 3) Մույն դրույթը չի ենթադրում հասարակական իշխանություններին իտընդրատո հարցաքննելու ետ վերադարձված անընդունելի անձին՝ որոշելու համար նրա հնարավ ընդունելիությունը պետությունում կամ պայմանավորվածություն կալցանելու նրա՝ այն երկ փոխադրման, հեռացման կամ արտաքսման վերաբերյալ, որի քաղաքացին է նա կամ ս երկիր փոխադրման, հեռացման կամ արտաքսման վերաբերյալ, որտեղ նա այլ կել ընդունելի է: Այն դեպքում, եթե անձը հայտարարվել է անընդունելի, կողքեր կամ ոչնչացրել է ճանփորդական փաստաթղթերը, Պայմանավորվող կողմը փոխարենը պետք է ընդունի փաստաթուղթ, որը վկայում է օդանավ բարձրացման և ժամանման հանգամանքները՝ տրվ սյն Պայմանավորվող կողմի հասարակական իշխանությունների կողմից, որտեղ սն հայտարարվել է անընդունելի:

ՀՈՂ-ԱԱԾ 15

**ՏԵՄԱԿԵՏՆԵՐԻ ՓՈԽԱՆԱԿՈՒՄ**

Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև անհրաժեշտության դեպքում պետք է կայանա տեսակետների փոխանակում՝ սույն Համաձայնագրի կիրառկանը վերաբերող բոլոր խնդիրների կապակցությամբ սերտ համագործակցության և համաձայնության ձեռք բերման նպատակով:

**ՀՈԳՎԱԾ 16**

**ԽՈՐՀՐԳԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ**

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է հրավիրել խորհրդակցություններ սույն Համաձայնագրում և Երթուղիների Չվացուցակում լրացումների և փոփոխությունների ընդունման հետ կապված խնդիրների քննարկման կամ մեկնաբանությանը վերաբերող հարցերի առնչությամբ: Նույնը վերաբերում է սույն Համաձայնագրի կիրառկանը վերաբերող քննարկումներին, եթե Պայմանավորվող կողմերից ցանկացածը համարում է, որ սույն Համաձայնագրի 15-րդ Հոդվածի շրջանակներում տեսակետների փոխանակումը ոչ մի սպառիչ արդյունքների չի հանգեցրել: Նման խորհրդակցությունները պետք է սկսեն մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից նման պահանջը ստանալուց հետո, երկու սմավա ընթացքում:

**ՀՈԳՎԱԾ 17**

**ՏԱՐԱԶԱՅՆՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԿԱՐԳԱՎՈՐՈՄ**

- 1) Սույն Համաձայնագրի կիրառկան կամ մեկնաբանման վերաբերյալ ծագած ցանկացած տարաձայնություն, որը չի կարող լուծվել սույն Համաձայնագրի 16-րդ Հոդվածին համաձայն, Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրի պահանջով պետք է ներկայացվի արբիտրաժային դատարան:
- 2) Նման արբիտրաժային դատարանը պետք է հատուկ կերպով կազմվի հետևյալ կերպ. յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է նշանակի մեկական անդամ, իսկ այդ երկու անդամները պետք է համաձայնություն կայացնեն Պայմանավորվող կողմերի Կառավարությունների կողմից երրորդ պետության քաղաքացու՝ որպես դատարանի նախագահի նշանակման հետ: Այդ անդամները պետք է նշանակվեն երկու սմավա ընթացքում, իսկ նախագահը՝ երեք սմավա ընթացքում, այն սմասովից սկսած, երբ Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը մյուս Պայմանավորվող կողմին տեղեկացրել է իր տարաձայնությունը արբիտրաժային դատարան ներկայացնելու մտադրության մասին:
- 3) Այն դեպքում, եթե 2-րդ պարբերությունում սահմանված ժամանակահատվածները չեն պահպանվել, Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը կարող է, որևէ համապատասխան համաձայնության քացակայության դեպքում, անհրաժեշտ նշանակումների կատարման համար հրավիրել Զաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության Նախագահին: Այն դեպքում, եթե Նախագահը Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի քաղաքացին է կամ ինչ որ բան խոչընդոտում է նրան այդ ֆունկցիան իրականացնել, անհրաժեշտ նշանակումները կատարվում են Փոխնագահի կողմից:
- 4) Արբիտրաժային դատարանը պետք է վճիռ կայացնի ձայների մեծամասնությամբ: Այդ վճիռները պարտադիր են Պայմանավորվող կողմերի համար: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է կրի ինչպես իր սեփական անդամի, այնպես էլ արբիտրաժային դատավարություններում նրա ներկայությամբ ծայխերը: Նախագահի և մնացած բոլոր այլ ծայխերը հավասարապես քաշխվում են Պայմանավորվող կողմերի միջև: Մնացյալ հարցվերում արբիտրաժային դատարանը պետք է սահմանի իր սեփական ընթացակարգը:

**ՀՈԳՎԱԾ 18**

**ԲԱԶՄԱԿՈՂՄ ՀԱՄԱՐԱՅՆԱԳՐԵՐ ԵՎ ԿՈՆՎԵՆՑԻԱՆԵՐ**

Այն դեպքում, եթե ուժի մեջ է մտնում Պայմանավորվող կողմի կողմից ընդունված որևէ բազմակողմ

տրանսպորտային համաձայնագիր կամ կոնվենցիա, որը վերաբերում է սույն Համաձայնագրում արժարժված խնդիրներին, ապա նման համաձայնագրի կամ կոնվենցիայի դրույթները պետք է գերակայեն: Ցանկացած քննարկում այն մասին, թե ինչ չափով է սույն Համաձայնագիրը դադարեցվում, սնվավեր հայտարարվում, լրացվում կամ փոփոխվում բազմակողմ համաձայնագրի կամ կոնվենցիայի դրույթների կողմից, պետք է սնցկացվի համաձայն սույն Համաձայնագրի 16-րդ Հոդվածի:

**ՀՈՂՎԱԾ 19**

**ԳՐԱՆՅՈՒՄ ԶԱՆԿԱԶԱՅԻՆ ԱՎԻԱՅԻՆ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ (ԻԿԱՕ)**

Սույն Համաձայնագիրը և նրան վերաբերող ցանկացած լրացումները և 2-րդ Հոդվածով նախատեսված ցանկացած Հայտագրի փոխանակումը Պայմանվորվող կողմի կողմից պետք է տեղեկացվեն Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությանը՝ գրանցման համար:

**ՀՈՂՎԱԾ 20**

**ՓՈՓՈԽՈՒԹՅՈՒՆ**

Պայմանվորվող կողմերը ըստ փոխադարձ համաձայնության, կարող են կատարել սույն համաձայնագրում փոփոխություններ և որոնք պետք է օրինակահանգցվեն առանձին Արժանագրությամբ: Այդ Արժանագրությունը կազմում է սույն համաձայնագրի սներժան մասը և պետք է ուժի մեջ մտնի համաձայն սույն համաձայնագրի 21-րդ հոդվածի 1-ին կետի դրույթների:

**ՀՈՂՎԱԾ 21**

**ՈՒԺԻ ՄԵՋ ՄՏՆԵԼԸ, ԳՈՐԾՈՂՈՒԹՅՈՒՆ ԺԱՄԿԵՏ**

- 1) Սույն Համաձայնագիրը ուժի մեջ է մտնում մեկ ամիս հետո սկսած այն օրվանից, երբ Պայմանավորվող կողմերը միմյանց ծանուցում են, որ սույն Համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելու հետ կապված բոլոր սահմանադրական պահանջները կատարված են:
- 2) Սույն Համաձայնագիրը կնքվում է անորոշ ժամկետով:

**ՀՈՂՎԱԾ 22**

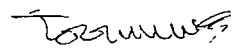
**ԴԱՂԱՐԵՑՈՒՄ**

Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը կարող է ցանկացած ժամանակ մյուս Պայմանավորվող կողմին ծանուցել սույն Համաձայնագիրը դադարեցնելու իր որոշման մասին: Այդ ծանուցումը պետք է միաժամանակ ուղարկվի Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության: Այս դեպքում սույն Համաձայնագիրը պետք է դադարեցվի մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից ճշված ծանուցումը ստանալու օրվանից 12 ամիս հետո, եթե այդ ժամկետը լրանալուց առաջ համաձայնությամբ դադարեցման վերաբերյալ ծանուցումը ետ չի վերցվում: Մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից ծանուցումը ստանալու վերաբերյալ հաստատման քայակայության դեպքում ծանուցումը համարվում է ստացված Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից ստանալու օրվանից 14 օր հետո:

Կատարված է Տալին քաղաքում 2000 թվականի մարտի «17»-ին, երկու բնօրինակից, յուրաքանչյուրը էստոներեն, հայերեն և անգլերենով լեզուներով, ընդ որում երեք տեքստերն էլ համարվում են:

Տեքստերի մեկնաբանություններում առաջացած շարժայնությունների դեպքում գերակայելի է համարվում անգլերեն տեքստը:

Էստոնիայի Հանրապետության  
Կառավարության կողմից



Հայաստանի Հանրապետության  
Կառավարության կողմից



**ՀԱՎԵԼՎԱԾ**

**Էստոնիայի Հանրապետության կառավարության և Հայաստանի Հանրապետության կառավարության միջև «Օդային տրանսպորտի մասին» Համաձայնագրի**

**ԵՐԹՈՒՂԱՆԵՐԻ ՉՎԱՅՈՒՑԱԿ**

1. Երթուղիները, որոնցով երկու ուղղությամբ շահագործումներ են իրականացվելու Էստոնիայի Հանրապետության նշանակած ավիաընկերության/ների կողմից

Սեկնման վայրեր	Միջանկյալ վայրեր	Վայրեր Հայաստանում	Սահմաններից դուրս վայրեր
վայրեր Էստոնիայում	Վայրեր երրորդ երկրներում՝ ընտրված Էստոնիայի կողմից	Երևան և/կամ այլ վայր Հայաստանում՝ ընտրված Էստոնիայի կողմից	Վայրեր երրորդ երկրներում՝ ընտրված Էստոնիայի կողմից

Սահմանված երթուղիներում ցանկացած վայր կամ մի քանի վայրեր կարող են բաց թողնվել բոլոր չվերթերի կամ դրանցից մի քանիսի համար՝ ըստ նշանակած ավիաընկերության/ների ընտրության. պայմանով, որ հաղորդակցությունները սկսվում են կամ վերջանում Էստոնիայում:

2. Երթուղիները, որոնցով երկու ուղղությամբ շահագործումներ են իրականացվելու Հայաստանի Հանրապետության նշանակած ավիաընկերության/ների կողմից

Սեկնման վայրեր	Միջանկյալ վայրեր	Վայրեր Էստոնիայում	Սահմաններից դուրս գտնվող վայրեր
վայրեր Հայաստանում	Վայրեր երրորդ երկրներում՝ ընտրված Հայաստանի կողմից	Տալլին և/կամ այլ վայրեր Էստոնիայում՝ ընտրված Հայաստանի կողմից	Վայրեր երրորդ երկրներում՝ ընտրված Հայաստանի կողմից

Սահմանված երթուղիներում ցանկացած վայր կամ մի քանի վայրեր կարող են բաց թողնվել բոլոր չվերթերի կամ դրանցից մի քանիսի համար՝ ըստ նշանակած ավիաընկերության/ների ընտրության. պայմանով, որ հաղորդակցությունները սկսվում են կամ վերջանում Հայաստանում:

3. Դեպի սահմաններից դուրս գտնվող ցանկացած վայրեր կամ այդ վայրերից եկող երթևեկության նկատմամբ երթևեկության 5-րդ ազատության իրավունքը կարող է օգտագործվել միայն այն դեպքում, երբ այդ կապակցությամբ կայացվել է համաձայնություն Պայմանվորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև:

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE  
REPUBLIC OF ESTONIA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC  
OF ARMENIA

Contents

Preamble

Article 1. Definitions

Article 2. Grant of Traffic Rights

Article 3. Designation and Operating Authorisation

Article 4. Revocation or Limitation of Operating Authorisation

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 Agreements and Conventions

Article 19. Registration with the International Civil Aviation Organisation

Article 20. Amendment

Article 21. Entry into Force, Duration

Article 22. Termination

The Government of the Republic of Estonia 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 an Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Article 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 Republic of Estonia, the Ministry of Transport and Communications; in the case of the Republic of Armenia the General Department of Civil Aviation, or in both cases any other person or agency authorised 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 "Route Schedule" means the Route Schedule annexed to this Agreement. The Route Schedule forms an integral part of this agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Route Schedule unless otherwise provided.

(4) 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) and 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*

I) 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 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 authorised to operate international air services shall be specified in a Route Schedule annexed to this Agreement.

(3) The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall enjoy the rights specified in paragraph 1 (a) and (b) above on scheduled flights.

(4) 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).

(5) 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 Authorisation*

(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 authorised the designated airline or airlines to initiate the air services.

(2) 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 authorisation 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.

(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 Authorisation*

Either Contracting Party may revoke or limit by the imposition of conditions the authorisation 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 consultation 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 operating on international air services by the designated airline of either Contracting Parties, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board, as well as advertising and promotional material kept on board of such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

(2) Fuel, lubricants, 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. Advertising materials and 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 with the exception of charges based on the cost of the service provided (following the principles of Article 5 of this Agreement).

(3) Fuel and lubricants 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. Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant relief from turnover tax or similar indirect taxes on services and related goods, offered by or 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, freely and without restrictions, in any freely convertible currency in conformity with the currency regulations of the Contracting Party concerned and at the official rate of exchange, the revenue realised 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 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 Parties;
- (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.

(6) Co-operation arrangements concerning the exercise of traffic rights granted by this Agreement, especially the use of common flight numbers (code sharing) or the contractual purchase of partial capacities (blocked space), concluded between the designated airlines of both Contracting Parties, shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties. The airlines designated by one Contracting Party may only make such arrangements with the airlines designated by the other Contracting Party, if these airlines have also been granted the relevant approvals and this only on the basis of reciprocity and in consideration of the national regulations applicable in each case. Such arrangements with other airlines of the other Contracting Party shall require the approval of the aeronautical authorities of this Contracting Party. The provisions of Article 3 (1) of this Agreement shall remain unaffected.

#### *Article 9. Communication of Operating Information and Statistics*

(1) Each designated airline shall communicate to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least 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. The aeronautical authorities shall give their decision on such traffic programme submissions within 15 (fifteen) days from the date the airline concerned submits its programme to approval.

(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 information shall include, as far as possible, details of the origins and destinations of the traffic carried.

#### *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, and 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 at least one month prior to the envisaged date of their introduction.

(4) If the aeronautical authorities of either Contracting Party do not consent to a tariff submitted for their approval, they should 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 next 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 be granted residence and work permits in accordance with the laws and regulations of the Contracting Party concerned.

(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 airside 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.

#### *Article 12. Aviation Safety*

(1) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrews, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

(2) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement (revocation or limitation of operating authorisation).

(3) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

(4) If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

(a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; or

(b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention;

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

(5) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

(6) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

(7) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

### *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 Airports 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 Organisation and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

(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 provision 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 authorisation 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) Upon the request of either Contracting Party the other Contracting Party shall permit the airlines which exercise air traffic rights in both countries to take measures to ensure that only passengers with the travel documents required for entry into or transit through the requesting State 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 co-operation 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 the 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 months 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 Organisation 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 deputising for him should make 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 proceeding; 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 Agreements and Conventions*

In the event of a general multilateral air transport agreement or convention concerning any matter covered by this Agreement, accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such agreement or 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 agreement or convention shall take place in accordance with Article 16 of this Agreement.

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

This Agreement, any amendments to it shall be communicated by the Government of the Republic of Estonia to the International Civil Aviation Organisation for registration.

*Article 20. Amendment*

The Contracting Parties, on the basis of mutual agreement, can make amendments to this Agreement, which will be legalised by a separate Protocol. This Protocol becomes an integral part of this agreement and will enter into force in accordance with the provisions set forth in paragraph 1 of the Article 21 of this Agreement.

*Article 21. Entry into Force, Duration*

(1) This Agreement shall enter into force on the day of written notification of the Contracting Parties to each other on the fulfilment of internal procedures provided for the national legislation of either Contracting Party.

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

*Article 22. 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 Organisation. In such case this Agreement shall ter-

minate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Done at Tallinn on March 17, 2000 in duplicate in the Estonian, Armenian and English languages, all three texts being authentic. In case of divergent interpretations of the Estonian and Armenian texts, the English text shall prevail.

For the Government of the Republic of Estonia:

TOOMAS HENDRIK ILVES

For the Government of the Republic of Armenia:

VARTAN OSKANJAN

ANNEX TO THE AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT  
OF THE REPUBLIC OF ESTONIA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC  
OF ARMENIA

ROUTE SCHEDULE

1. The routes to be operated in both directions by the designated airline(s) of the Republic of Estonia:

Points of origin	Intermediate points	Points in Armenia	Points beyond
Points in Estonia	Any points in third countries to be chosen by Estonia	Yerevan and/or another point in Armenia to be chosen by Estonia	Any points in third countries to be chosen by Estonia

Any point or points on the specified routes may, at the option of a designated airline(s), be omitted on any or all flights provided that all services originate or terminate in Estonia.

2. The routes to be operated in both directions by the designated airline(s) of the Republic of Armenia:

Points of origin	Intermediate points	Points in Armenia	Points beyond
Points in Armenia	Any points in third countries to be chosen by Armenia	Tallinn and/or another point in Estonia to be chosen by Armenia	Any points in third countries to be chosen by Armenia

Any point or points on the specified routes may, at the option of a designated airline(s), be omitted on any or all flights provided that all services originate or terminate in Armenia.

3. Fifth freedom traffic rights to/from any beyond point may be exercised only if an agreement to that effect is made between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

[ ESTONIAN TEXT — TEXTE ESTONIEN ]

**Eesti Vabariigi valitsuse  
ja  
Armeenia Vabariigi valitsuse vaheline  
lennunduskokkulepe**

## Sisukord

Preambul

Artikkel 1 Mõisted

Artikkel 2 Õiguste andmine

Artikkel 3 Lennuettevõtte määramine ja tegevusluba

Artikkel 4 Tegevusloa tühistamine või piiramine

Artikkel 5 Mittediskrimineerimine maksustamisel

Artikkel 6 Tollimaksust ja muudest maksudest vabastamine

Artikkel 7 Tulude ülekandmine

Artikkel 8 Lennuliinide käitamise põhimõtted

Artikkel 9 Käitamisinformatsiooni ja statistiliste andmete vahetamine

Artikkel 10 Tariifid

Artikkel 11 Lennuettevõtte äritegevus

Artikkel 12 Lennuohutus

Artikkel 13 Lennundusturvalisus

Artikkel 14 Sissesõit ja reisidokumentide kontroll

Artikkel 15 Mõttevahetus

Artikkel 16 Konsultatsioonid

Artikkel 17 Vaidluste lahendamine

Artikkel 18 Vastavus mitmepoolsetele lepingutele ja konventsioonidele

Artikkel 19 Registreerimine Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis

Artikkel 20 Muutmine

Artikkel 21 Jõustumine, kestus

Artikkel 21 Lõpetamine

Eesti Vabariigi valitsus  
ja  
Armeenia Vabariigi valitsus.

olles ühinenud 7. detsembril 1944 Chicagos allakirjutamiseks avatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooniga:

soovides sõlmida kokkuleppe regulaarse lennuühenduse loomiseks ja korraldamiseks oma territooriumide vahel ja väljaspool neid,

on kokku leppinud järgmises.

**Artikkel 1**  
**Mõisted**

1) Kui tekstist ei tulene teisiti, siis kokkuleppes:

a) mõiste "konventsioon" tähendab 7. detsembril 1944 Chicagos allakirjutamiseks avatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni ja kõiki selle lisasid, mis on vastu võetud konventsiooni artikli 90 kohaselt, ning lisade või konventsiooni kõiki parandusi artiklite 90 ja 94 kohaselt, kui need lisad ja parandused on lepingupoolte suhtes jõustunud või nende ratifitseeritud:

b) mõiste "lennundusvõimud" tähendab Eesti Vabariigi puhul Teede- ja Sideministeeriumi. Armeenia Vabariigi puhul Tsiiviillennundusametit ning mõlemal juhul isikut või asutust, kes on volitatud täitma ülesandeid, mida praegu täidavad nimetatud võimud;

c) mõiste "määratud lennuettevõtte" tähendab lennuettevõtet, mille lepingupool on kokkuleppe artikli 3 järgi kirjalikult määranud käitama rahvusvahelisi lennuliine kokkuleppe artikli 2 lõike 2 kohaselt määratud marsruutidel.

2) mõistete "territoorium", "lennuliin", "rahvusvaheline lennuliin" ja "vahemaandumine mittekaubanduslikel eesmärkidel" tähendus on määratletud konventsiooni artiklites 2 ja 96;

3) mõiste "marsruudigraafik" tähendab kokkuleppe lisas esitatud marsruudigraafikut: marsruudigraafik on kokkuleppe lahutamatu osa ning kõik viited kokkuleppele sisaldavad ka viite marsruudigraafikule, kui ei ole sätestatud teisiti:

4) mõiste "tariif" tähendab tasu, mis võetakse sõitjate, pagasi või kauba (välja arvatud post) rahvusvahelise veo eest (s.o vedu kahe või enama riigi territooriumidel asuvate kohtade vahel) ja see hõlmab:

a) põhitariifi või tasu rahvusvahelise veo eest, mida on sellisena turustatud ja müüdnud, sealhulgas põhitariife, mis on moodustatud teiste tariifide või lisatariifide alusel üle rahvusvaheliste sektorite või rahvusvaheliste sektorite osa moodustavate kodumaiste sektorite üle teostatavate vedude eest:

b) komisjonitasu, mida tuleb maksta sõitjate- või pagasiveopiletite müügi või kaubaveo tehingute eest; ja

c) tingimusi, mille alusel veotariifi või -tasu rakendatakse või komisjonitasu makstakse.

Mõiste hõlmab ka:

d) vedudega seoses saadud märkimisväärset soodustust:

e) tariifi riigisisese veo eest, mida teostatakse rahvusvahelise veo jätkuna ning mida ei kasutata üksnes riigisisese reisi puhul ega võrdsetel alustel kõigi rahvusvaheliste lennuettevõtete ja nende teenuste kasutajate jaoks.

## **Artikkel 2**

### **Õiguste andmine**

1) Rahvusvahelistel lennuliinidel vedude korraldamiseks annab lepingupool teise lepingupoole määratud lennuettevõtetele õiguse:

a) lennata üle oma territooriumi ilma vahemaandumiseta;

b) maanduda oma territooriumil mittekaubanduslikel eesmärkidel:

c) maanduda oma territooriumil lõike 2 kohaselt määratud marsruutidel nimetatud kohtades, et kaubanduslikel eesmärkidel võtta peale sõitjad ja lasta neil maha minna ning laadida peale ja maha pagasit, lasti ja posti.

2) Marsruudid, millel lepingupoolte määratud lennuettevõtted võivad kasutada rahvusvahelisi lennuliine, täpsustatakse kokkuleppe lisas esitatud marsruudigraafikus.

3) Lepingupoolte lennuettevõtetele, välja arvatud need, mis on määratud kokkuleppe artikli 3 alusel, on regulaarlendude korraldamisel lõike 1 punktides a ja b sätestatud õigused.

4) Lõige 1 ei anna ühe lepingupoolte lennuettevõttele õigust vedada rendi või muu tasu eest sõitjaid, lasti või posti teise lepingupoolte territooriumil asuvate kohtade vahel (kabotaaž).

5) Veoõiguste andmine lõike 1 kohaselt ei anna õigust vedada sõitjaid, pagasit, lasti ega posti õigusi andva lepingupoolte territooriumil asuvate kohtade ja kolmanda riigi territooriumil asuvate kohtade vahel või vastupidi (viies vabadusaste). Viienda vabadusastme veoõigused antakse vaid mõlema lepingupoolte lennundusvõimude kokkulepete alusel.

### **Artikkel 3**

#### **Lennuettevõtte määramine ja tegevusluba**

1) Kokkuleppe artikli 2 lõike 2 kohaselt määratud marsruutidel võib alustada rahvusvaheliste lennuliinide kasutamist igal ajal, tingimusel et:

a) lepingupool, kellele antakse kokkuleppe artikli 2 lõikes 1 sätestatud õigused, on määranud kirjalikult lennuettevõtte; ja

b) nimetatud õigused andnud lepingupool on lubanud määratud lennuettevõttele lennuliine avada.

2) Nimetatud õigused andnud lepingupool annab viivitamatult vastavalt järgnevatele lõigetele 3 ja 4 ning kokkuleppe artiklile 9 rahvusvaheliste lennuliinide kasutamise loa.



3) Lepingupool võib nõuda teise lepingupoole määratud lennuettevõtelt tõendeid, et see suudab täita lepingupoole rahvusvahelist lennuliiklust reguleerivate õigusaktidega kehtestatud nõudeid.

4) Lepingupool võib keelata teise lepingupoole määratud lennuettevõtelt kasutada kokkuleppe artikli 2 alusel antud õigusi, kui see lennuettevõtte ei suuda taotluse korral tõestada, et omandiõigus ja tegelik kontroll selle lennuettevõtte üle kuulub selle lepingupoole kodanikele või juriidilistele isikutele või sellele lepingupoolele endale.

5) Lepingupoolel on vastavalt eelpool toodud lõigetele 1 kuni 4 õigus välja vahetada enda määratud lennuettevõtte. Uuel määratud lennuettevõttel on samad õigused ja kohustused kui sellel, mille ta välja vahetab.

#### **Artikkel 4**

#### **Tegevusloa tühistamine või piiramine**

Lepingupoolel on õigus kokkuleppe artikli 3 lõike 2 kohaselt antud tegevusloa tühistada või seda tingimuste seadmisega piirata, kui määratud lennuettevõtte ei järgi õiguse andnud lepingupoole õigusakte või käesolevat kokkulepet või ei täida neist tulenevaid kohustusi. Kui nimetatud õigusaktide edasise rikkumise vältimiseks ei ole vaja tegevust viivitamatult peatada või seada sellele eritingimusi, siis enne tegevusloa tühistamist või piiramist konsulteeritakse kokkuleppe artikli 16 kohaselt.

#### **Artikkel 5**

#### **Mittediskrimineerimine maksustamisel**

Lepingupoole määratud lennuettevõtte õhusõidukilt teise lepingupoole territooriumil võetavad lennujaamade ning muude lennundust teenindavate rajatiste ja seadmete kasutustasud ei tohi olla suuremad tasudest, mida võetakse lepingupoole oma lennuettevõtete õhusõidukitelt sellistel rahvusvahelistel lennuliinidel.

## Artikkel 6

### Tollimaksust ja muudest maksudest vabastamine

1) Lepingupoole määratud lennuettevõtte rahvusvahelistel lennuliinidel kasutatavad õhusõidukid ja nende sisseseade, varuosad, kütus, määrded ja muud pardavarud (kaasa arvatud toiduained, joogid ja tubakatooted) ning reklaami- ja esitlusmaterjalid vabastatakse kõigist tollimaksudest, ülevaatusasudest ning muudest riiklikest või kohalikest maksudest ja lõivudest teise lepingupoole territooriumile saabumisel, tingimusel et selline varustus ja varud jäävad õhusõiduki pardale kuni nende taasväljaveoni.

2) Lõikes 1 nimetatud tollimaksust ja muudest maksudest vabastatakse sisseseade, kütus, määrded, varuosad ja muud pardavarud, mis on ajutiselt imporditud ühe lepingupoole territooriumile, et neid seal kohe või säilitamise järel teise lepingupoole määratud lennuettevõtte õhusõidukile paigaldada või selle pardale võtta või muul viisil esimese lepingupoole territooriumilt taas välja vedada. Lepingupoole määratud lennuettevõtte reklaamimaterjalid ja veodokumendid on sisseveol teise lepingupoole territooriumile samuti vabastatud lõikes 1 nimetatud tollimaksust ja muudest maksudest, välja arvatud teenustasul põhinevad maksud (vastavalt käesoleva kokkuleppe artiklis 5 sätestatud põhimõtetele).

3) Kütus ja määrded, mille on lepingupoole määratud lennuettevõtte õhusõiduk teise lepingupoole territooriumil pardale võtnud ning mida kasutatakse rahvusvahelistel lennuliinidel, on vabastatud lõikes 1 nimetatud tollimaksust ja muudest maksudest ning teistest tarbimismaksudest.

4) Lepingupool võib lõigetes 1 kuni 3 nimetatud kaupu hoida tollivõimude järelevalve all.

5) Kui lõigetes 1 kuni 3 nimetatud kaubad on vabastatud tollimaksust ja muudest maksudest, ei kehti nende kaupade suhtes majanduslikud impordi-, ekspordi- või transiidikeelud ega -piirangud, mis nende suhtes kehtiksid muul juhul.

Lepingupoole vabastavad vastastikkuse alusel teise lepingupoole määratud lennuettevõtte müüdud kauba või osutatud teenused käibemaksust või muudest samalaadsetest kaudsetest maksudest, kui need kaubad ja teenused on kasutatud ettevõtte äritegevuseks. Maksust võib kas vabastada või teha tagasimaksed.

## **Artikkel 7**

### **Tulude ülekandmine**

Lepingupool annab teise lepingupoole määratud lennuettevõttele õiguse kanda teise lepingupoole territooriumil oma veoteenuste müügist saadud tulu üle oma peakontorisse igal ajal vabalt ja piiranguteta mis tahes vabalt konverteeritavas valuutas asjaomase lepingupoole valuutaeeskirja ning ametliku vahetuskursi alusel.

## **Artikkel 8**

### **Lennuliinide käitamise põhimõtted**

- 1) Lepingupoole määratud lennuettevõtetele tagatakse võrdne võimalus käitada lennuliine kokkuleppe artikli 2 lõike 2 kohaselt määratud marsruutidel.
- 2) Rahvusvaheliste lennuliinide käitamisel kokkuleppe artikli 2 lõike 2 kohaselt määratud marsruutidel arvestab lepingupoole määratud lennuettevõtte teise lepingupoole määratud lennuettevõtte huve, hoidudes põhjendamatult mõjutamast lennuliine, mida viimane lennuettevõtte käitab samadel marsruutidel või nende osadel.
- 3) Kokkuleppe artikli 2 lõike 2 kohaselt määratud marsruutidel käitatavate rahvusvaheliste lennuliinide esmaülesanne on pakkuda sellist vedude mahtu, mis vastaks eeldatavale nõudlusele vedude järele lennuettevõtte määratud lepingupoole territooriumile ja territooriumilt. Selliste lennuettevõtete õigust korraldada vedusid kokkuleppe artikli 2 lõike 2 kohaselt määratud marsruutidel teise lepingupoole territooriumil asuvate sihtkohtade ja kolmandates riikides asuvate sihtkohtade vahel tuleb kasutada rahvusvahelise lennutranspordi korrapärase arengu huvides nii, et veoste maht oleks seotud:
  - a) nõudlusega vedude järele lepingupoolte territooriumile ja territooriumilt;
  - b) nõudlusega vedude järele piirkondades, mida need lennuliinid läbivad, arvestades kohalikke ja piirkondlikke lennuliine;
  - c) põhimarsruutide ökonoomsuse nõuetega.

- 4) Tagamaks määratud lennuettevõtetele õiglase ja võrdväärse kohtlemise. Kinnitavad lepingupoolte lennundusvõimud lendude sageduse, kasutatavate õhusõidukite tüübi vastavalt mahule ning lennugraafiku.
- 5) Lepingupoolte lennundusvõimud peavad vajaduse korral püüdma korraldada veoste mahtu ja lennuliikluse sagedust rahuldaval tasemel.
- 6) Koostöökokkulepped ühiste lennunumbrite kasutamise (koodide jagamine) või osamahu (blokeeritud ruum) lepingulise ostmise või muude käesoleva kokkuleppe kohaste õiguste kasutamise kohta, mis sõlmitakse määratud lennuettevõtete vahel, esitatakse kinnitamiseks mõlema lepingupoolte lennundusvõimudele. Nimetatud kokkuleppeid võivad ühe lepingupoolte määratud lennuettevõtte sõlmida teise lepingupoolte määratud lennuettevõttega vaid juhul, kui nendele lennuettevõtetele on antud asjaomased kinnitused ning seda üksnes vastastikkuse alusel, arvestades igal üksikjuhul siseriiklikke eeskirju. Selliste kokkulepete puhul teise lepingupoolte teiste lennuettevõttega on nõutav selle lepingupoolte lennundusvõimude kinnitus. Käesoleva kokkuleppe artikli 3 lõike 1 sätteid jäävad muutmata.

### **Artikkel 9**

#### **Käitamisinformatsiooni ja statistiliste andmete vahetamine**

- 1) Määratud lennuettevõtte teatab lepingupoolte lennundusvõimudele vähemalt ühe kuu jooksul enne kokkuleppe artikli 2 lõike 2 kohaselt määratud marsruutidel lennuliinide avamist ning enne iga järgneva lennuplaani kehtestamist lennuliini ja õhusõiduki tüübi, mida ta kasutama hakkab, ning oma lennugraafiku. Lühiajalistest muudatustest teatatakse viivitamata. Lennundusvõimud teatavad oma otsusest esitatud sõiduplaanide kohta nende kinnitamiseks esitamisest alates viieteistkümne päeva jooksul.
- 2) Taotluse korral edastavad lepingupoolte lennundusvõimud teise lepingupoolte lennundusvõimudele selliseid määratud lennuettevõtete perioodilisi või muid statistilisi andmeid, mida põhjendatult võidakse nõuda, et kontrollida esimese lepingupoolte määratud lennuettevõtte pakutatavat veoste mahtu kokkuleppe artikli 2 lõike 2 kohaselt määratud marsruutidel. Selline

informatsioon sisaldab võimaluse korral detailset teavet veoste päritolu ja sihtkohtade kohta.

### **Artikkel 10**

#### **Tariifid**

- 1) Tariifid, mille sõitjatele kehtestab määratud lennuettevõtte kokkuleppe artikli 2 lõike 2 kohaselt määratud marsruutidel, peavad kinnitama selle lepingupoole lennundusvõimud, kelle territooriumil (veodokumentides sisalduva informatsiooni põhjal) asub reisi lähtekoht.
- 2) Määratud lennuettevõtted võtavad oma tariifides arvesse käitamiskulusid, mõistlikku kasumit, konkurents- ja turutingimusi ning transpordi kasutajate huve. Pädevad lennundusvõimud võivad keelduda tariifi kinnitامast vaid siis, kui see ei vasta nendele kriteeriumidele.
- 3) Määratud lennuettevõtte esitab tariifid lennundusvõimudele kinnitamiseks vähemalt üks kuu enne nende kehtestamise kuupäeva.
- 4) Kui ühe lepingupoole lennundusvõimud ei nõustu kinnitamiseks esitatud tariifiga, informeerivad nad asjaomast lennuettevõtet tariifi esitamise kuupäevast arvates kahekümne ühe päeva jooksul. Sellisel juhul seda tariifi ei rakendata. Kehtima jääb tariif, mis kehtis enne selle muutmise kavatsust.

### **Artikkel 11**

#### **Lennuettevõtte äritegevus**

- 1) Lepingupool annab teise lepingupoole määratud lennuettevõttele vastastikkuse alusel õiguse pidada oma territooriumil määratud lennuettevõtte jaoks vajalikke kontoreid ning haldus- ja tehnilist personali.
- 2) Lõikes 1 nimetatud kontoreid asutatakse ja personali võetakse tööle kooskõlas asjaomase lepingupoole õigusaktidega, mis reguleerivad välismaalaste sissesõitu ja nende viibimist selle lepingupoole territooriumil. Lõikes 1 nimetatud kontorites töötavale personalile antakse elamis- ja tööloa kooskõlas asjaomase lepingupoole õigusaktidega.

3) Lepingupool annab vastastikkuse alusel teise lepingupoole määratud lennuettevõttele õiguse korraldada sõitjate, pagasi, lasti ja posti käitlust. Nimetatud õigus ei kehti õhusõiduki maapealse ettevalmistamise kohta, mis jääb lennujaama käitajate eelisõiguseks.

4) Lepingupool annab teise lepingupoole määratud lennuettevõttele õiguse müüa veeteenuseid oma veodokumentide alusel vahetult oma müügikontorites ja oma vahendajate kaudu igale kliendile teise lepingupoole territooriumil.

## **Artikkel 12** **Lennuohutus**

1) Lepingupool võib igal ajal taotleda konsultatsioone teise lepingupoole ohutusnõuete suhtes, mis käsitlevad meeskonda, õhusõidukit või nende käitamist. Sellised konsultatsioonid toimuvad taotluse esitamisest arvates 30 päeva jooksul.

2) Kui selliste konsultatsioonide järel üks lepingupool leiab, et teine lepingupool ei täida eelpool nimetatud valdkondade ohutusnõudeid, mis vastavad vähemalt Chicago konventsiooni alusel vastu võetud miinimumnõuetele, või ei korralda tõhusalt nende nõuete täitmist, teavitab esimene lepingupool sellest teist lepingupoolelt ning samuti vajalikest meetmetest miinimumnõuete täitmise tagamiseks, mille tulemusena teine lepingupool võtab vajalikud meetmed. Kui teine lepingupool ei võta vajalikke meetmeid 15 päeva või kokku lepitud pikema ajavahemiku jooksul, annab see aluse kokkuleppe artikli 4 (tegevusloa tühistamine või piiramine) kohaldamiseks.

3) Arvestamata Chicago konventsiooni artiklis 33 nimetatud kohustusi, on kokku lepitud, et õhusõidukit, mida käitab ühe lepingupoole lennuettevõtte või mida käitatakse tema nimel rendilepingu alusel lennuliinidel teise lepingupoole territooriumile või sealt tagasi, võivad teise lepingupoole territooriumil teise lepingupoole volitatud esindajad üle vaadata pardal ja ka väljastpoolt, et kontrollida nii õhusõiduki kui ka selle meeskonna dokumentide kehtivust ning õhusõiduki ja selle seadmestiku nähtavat seisukorda (mida nimetatud artiklis määratletakse "rambikontrollina"), tingimusel, et see kontroll ei tekita põhjendamatu viivitust.

4) Kui rambikontroll või mitu järjestikust rambikontrolli annavad alust oletada, et:

a) õhusõiduk või selle käitamine ei vasta Chicago konventsiooni alusel kehtestatud miinimumnõuetele; või

b) ei järgita Chicago konventsiooni alusel kehtestatud ohutusnõudeid või puudub tõhus kontroll nende nõuete täitmise üle;

võib kontrolliv lepingupool vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 33 järeldada, et nõuded, mille alusel õhusõiduki või õhusõiduki meeskonna tunnistused ja load on väljastatud või kehtivaks tunnistatud, või nõuded, mille alusel õhusõidukit käitatakse, ei vasta Chicago konventsiooni alusel kehtestatud miinimumnõuetele ega ületa neid.

5) Kui ühe lepingupoole lennuettevõtte esindaja keelab juurdepääsu tema lennuettevõtte käitatavale õhusõidukile käesoleva artikli lõikes 3 ette nähtud rambikontrolliks, on teisel lepingupoolel alust arvata, et on tekkinud käesoleva artikli lõikes 4 nimetatud olukord ning teha selles lõikes ette nähtud järeldusi.

6) Lepingupoolel on õigus kohe peatada või muuta teise lepingupoole lennuettevõtte tegevusluba, juhul kui esimene lepingupool järeldab kas rambikontrolli või mitme järjestikuse rambikontrolli tulemusena või teise poole rambikontrollist keeldumise tõttu, konsultatsioonide tulemusena või muul viisil, et tuleb viivitamatult võtta meetmed lennuliini käitamise turvalisuse tagamiseks.

### **Artikkel 13**

#### **Lennundusturvalisus**

1) Kooskõlas rahvusvahelisest õigusest tulenevate õiguste ja kohustustega kinnitavad lepingupoole oma vastastikust kohustust kaitsta tsiviillennunduse turvalisust ebaseaduslike sekkumiste vastu. Arvestades rahvusvahelisest õigusest tulenevate õiguste ja kohustuste üldist laadi, järgivad lepingupoole eelkõige 14. septembril 1963 Tokyos alla kirjutatud konventsiooni õhusõiduki pardal toime pandud kuritegude ja muude tegude kohta, 16. detsembril 1970 Haagis allakirjutatud õhusõiduki ebaseadusliku hõivamise vastu võitlemise konventsiooni, 23. septembril 1971 Montrealis alla kirjutatud tsiviillennunduse ohutuse vastu suunatud ebaseaduslike tegude tõkestamise konventsiooni ja 24. veebruaril 1988 Montrealis alla kirjutatud protokollil võitlusest ebaseaduslike

vägivallaaktidega rahvusvahelist tsiviillennundust teenindavates lennujaamades, mis täiendab 23. septembril 1971 Montrealis koostatud tsiviillennunduse ohutuse vastu suunatud ebaseaduslike tegude vastu võitlemise konventsiooni.

2) Lepingupooled osutavad taotluse korral teineteisele igakülgset abi, et vältida tsiviilõhusõidukite ebaseaduslikku hõivamist ning teisi ebaseaduslikke tegusid sellise õhusõiduki, selle sõitjate ja meeskonna, lennujaamade ja navigatsiooniseadmete julgeoleku vastu, ning mis tahes muud tsiviillennunduse turvalisust ähvardavat ohtu.

3) Kui hõivatakse või ähvardatakse hõivata tsiviilõhusõiduk või pannakse toime mõni muu ebaseaduslik tegu sellise õhusõiduki, selle sõitjate ja meeskonna, lennujaama või navigatsiooniseadmete julgeoleku vastu, abistavad lepingupooled vastastikku nõu pidades teineteist, hõlbustades sidepidamist ja rakendades muid abinõusid, et lõpetada sellised intsidendid või ähvardused nii kiiresti, kui see on inimelusid minimaalselt ohtu seades võimalik.

4) Lepingupool võtab kõik vajalikud meetmed, et tagada oma territooriumil asuva õhusõiduki, mis on ebaseaduslikult hõivatud või mille suhtes on toime pandud muid ebaseaduslikke tegusid, hoidmist maapinnal, kui selle õhukütõus ei ole vältimatu meeskonna ja sõitjate elude kaitseks. Võimaluse korral rakendatakse selliseid abinõusid vastastikuste konsultatsioonide alusel.

5) Lepingupooled järgivad vastastikustes suhetes Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni kehtestatud ja konventsiooni lisades määratletud lennundusturvalisuse eeskirju niivõrd, kui need on lepingupoolte suhtes kohaldatavad; lepingupooled nõuavad, et nende registrisse kantud õhusõiduki käitajad või käitajad, kelle peakontori ametlik asukoht või alaline elukoht on nende territooriumil, ja nende territooriumil asuvate lennujaamade käitajad järgiksid nimetatud lennundusturvalisuse eeskirju.

6) Lepingupool nõustub, et eelpool nimetatud õhusõidukite käitajad peavad järgima lõikes 5 ette nähtud lennundusturvalisuse eeskirju, mida teine lepingupool nõuab oma territooriumile sisenemiseks, sealt lahkumiseks või seal viibimiseks. Lepingupool tagab, et tema territooriumil tegelikult rakendatakse abinõusid õhusõiduki kaitsmiseks ning sõitjate, meeskonna ja käsipakkide läbivaatamiseks ning pagasi, lasti, posti ja pardavarustuse kontrollimiseks enne



pardaletulekut või -võtmist või selle vältel. Lepingupool kaalub põhjalikult ka teise lepingupoole taotlust võtta ohu korral turvameetmeid.

7) Kui lepingupool ei täida käesoleva artikli lennundusturvalisuse sätteid, võivad teise lepingupoole lennundusvõimud taotleda viivitamatult nõupidamist selle lepingupoole lennundusvõimudega. Kui sellise taotluse esitamise päevast arvates ühe kuu jooksul ei jõuta rahuldava kokkuleppeni, on alust keelduda esimese lepingupoole määratud lennuettevõttele tegutsemisloa andmisest, luba tühistada, seda kitsendada või sellele tingimusi seada. Hädaolukorras võib lepingupool võtta ajutisi meetmeid juba enne ühe kuu möödumist.

#### **Artikkel 14**

##### **Sissesõit ja reisidokumentide kontroll**

1) Ühe lepingupoole taotluse korral lubab teine lepingupool lennuettevõtetal, kes kasutavad lennuliikluse õigusi mõlemas riigis, võtta meetmeid, et tagada ainult selliste sõitjate vedamine, kellel on taotluse esitanud riiki sisenemiseks ja sealt läbisõiduks nõutavad reisidokumendid.

2) Lepingupool võtab uurimiseks vastu isiku, kes on sihtkohast tagasi saadetud pärast seda, kui seal on kindlaks tehtud, et tal ei ole sissesõiduõigust ja see isik enne lennuki pardale tulekut viibis tema territooriumil muul põhjusel peale otsetransiidi. Lepingupool ei saada sellist isikut tagasi riiki, kus teda eelnevalt vastu ei võetud.

3) Käesolev säte ei tähenda seda, et riigivõimud ei või tagasisaadetud ja sissesõiduõiguseta isikut edasi uurida, et teha kindlaks, kas teda on selles riigis võimalik vastu võtta või korraldada tema üleandmist või viimist riiki, mille kodanik ta on, või kus ollakse teda muul viisil nõus vastu võtma. Kui isik, kelle puhul sissesõiduõiguse puudumine on kindlaks tehtud, on kaotanud või rikkunud oma reisidokumendid, aktsepteerib lepingupool nende asemel dokumenti, mis kinnitab tema lennukile mineku ja saabumise tingimusi ning mille on välja andnud selle lepingupoole riigivõimud, kus tehti kindlaks, et sellel isikul ei olnud sissesõiduõigust.

### **Artikkel 15**

#### **Mõttevahetus**

Vajaduse korral vahetavad lepingupoolte lennundusvõimud omavahel arvamusi, et saavutada kõigis kokkuleppe rakendamisküsimustes tihedamat koostööd ja suuremat vastastikust mõistmist.

### **Artikkel 16**

#### **Konsultatsioonid**

Lepingupool võib igal ajal taotleda konsultatsioone, et arutada kokkuleppe või marsruudigraafiku parandusi või kokkuleppe tõlgendamise küsimusi. Sama kehtib ka arutluste kohta kokkuleppe rakendamise üle, kui üks lepingupooltest leiab, et mõttevahetus kokkuleppe artikli 15 tähenduses ei ole andnud piisavaid tulemusi. Sellised konsultatsioonid algavad kahe kuu jooksul arvates kuupäevast, mil teine lepingupool sai kätte sellekohase taotluse.

### **Artikkel 17**

#### **Vaidluste lahendamine**

- 1) Kui kokkuleppe tõlgendamisel või rakendamisel tekkinud vaidlust ei suudeta lahendada kokkuleppe artikli 16 kohaselt, esitatakse see ühe lepingupoolte taotlusel lahendamiseks vahekohtule.
- 2) Selline vahekohus moodustatakse järgmiselt: kumbki lepingupool nimetab ühe liikme ja nimetatud kaks liiget määravad kolmanda riigi kodaniku, kelle lepingupoolte valitsused määravad vahekohtu esimeheks. Kaks liiget nimetatakse kahe kuu jooksul ja esimees kolme kuu jooksul arvates kuupäevast, mil üks lepingupool teavitas teist lepingupoolt oma kavatsusest anda vaidlus lahendamiseks vahekohtule.
- 3) Kui lõikes 2 sätestatud tähtaegu ei järgita, võib lepingupool mõne teise asjaomase kokkuleppe puudumisel paluda teha nimetatud määramised Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni Nõukogu presidendil. Kui president on ühe lepingupoolte kodanik või kui ta mingil muul põhjusel ei saa oma ülesandeid täita, määrab liikmed asepresident.

4) Vahekohus teeb otsused häälteenamusega. Sellised otsused on lepingupooltele kohustuslikud. Kumbki lepingupool kannab oma vahekohtu liikme ning enda esindamise kulud vahekohtu istungitel; esimehega seotud kulud ja muud kulud kannavad lepingupooled võrdsetes osades. Teistes küsimustes määrab vahekohus oma menetluse ise.

**Artikkel 18**  
**Vastavus mitmepoolsetele lepingutele ja**  
**konventsioonidele**

Kui mõlema lepingupoolte suhtes jõustub mõni üldine mitmepoolne lennuühenduse leping või konventsioon, mis käsitleb selle kokkuleppega reguleeritavat küsimust, siis prevaleerib selline leping või konventsioon. Arutelu, mille eesmärgiks on määrata, millises ulatuses mitmepoolne leping või konventsioon lõpetab, asendab, parandab või täiendab seda kokkulepet, toimub kooskõlas käesoleva kokkuleppe artikliga 16.

**Artikkel 19**  
**Registreerimise Rahvusvahelises**  
**Tsiviillennunduse Organisatsioonis**

Kokkuleppe ja kõik selle parandused edastab Rahvusvahelisele Tsiviillennunduse Organisatsioonile registreerimiseks Eesti Vabariigi valitsus.

**Artikkel 20**  
**Muutmine**

Lepingupooled võivad vastastikkuse kokkuleppe alusel teha kokkuleppesse muudatusi, mis seadustatakse eraldi protokolliga. Nimetatud protokoll muutub kokkuleppe lahutamatuks osaks ja jõustub vastavalt kokkuleppe artikli 21 lõikele 1.

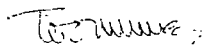
**Artikkel 21**  
**Jõustumine, kestus**

- 1) Kokkulepe jõustub päeval, mil lepingupoolel on teineteisele kirjalikult teatanud kokkuleppe jõustumiseks vajalike põhiseaduslike tingimuste täitmisest.
- 2) Kokkulepe sõlmitakse määramata ajaks.

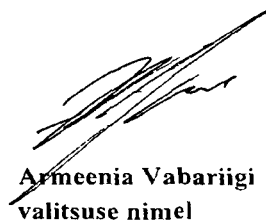
**Artikkel 22**  
**Lõpetamine**

Lepingupool võib igal ajal teisele lepingupoolele teatada oma otsusest kokkulepe lõpetada. Samal ajal saadetakse nimetatud teade Rahvusvahelisele Tsiviillennunduse Organisatsioonile. Sel juhul lõpeb kokkulepe kaheteistkümne kuu möödumisel päevast, mil teine lepingupool on teate kätte saanud, tingimusel et lõpetamise teadet ei ole vastastikusel kokkuleppel enne selle perioodi lõppemist tagasi võetud. Kui teine lepingupool pole teate kättesaamist kinnitanud, loetakse see kättesaaduks neljateistkümne päeva möödumisel selle laekumisest Rahvusvahelisele Tsiviillennunduse Organisatsioonile.

Koostatud Tallinnas 17. märtsil 2000 kahes eksemplaris eesti, armeenia ja inglise keeles, kõik kolm teksti on võrdselt autentset. Eesti- ja armeeniakeelsete tekstide erineva tõlgendamise korral võetakse aluseks ingliskeelne tekst.



**Eesti Vabariigi**  
**valitsuse nimel**



**Armeenia Vabariigi**  
**valitsuse nimel**

**LISA**  
**Eesti Vabariigi valitsuse ja Armeenia Vabariigi valitsuse vahelise**  
**lennunduskokkuleppe juurde**

**MARSRUUDIGRAAFIK**

1. Eesti Vabariigi määratud lennuettevõtte/lennuettevõtete mõlemas suunas käitatavad marsruudid:

Lähtepunktid	Vahepunktid	Punktid Armeenia Vabariigi territooriumil	Punktid kolmandates riikides
Punktid Eesti Vabariigi territooriumil	Eesti poolt valitud punktid kolmandates riikides	Jerevan ja/või mõni teine Eesti poolt valitud punkt Armeenia Vabariigi territooriumil	Eesti poolt valitud punktid kolmandates riikides

Punkte määratud marsruutidel võib vahele jätta määratud lennuettevõtte/lennuettevõtete valikul tingimusel, et kõik lennuliinid algavad ja lõpevad Eestis.

2. Armeenia Vabariigi määratud lennuettevõtte/lennuettevõtete mõlemas suunas käitatavad marsruudid:

Lähtepunktid	Vahepunktid	Punktid Eesti Vabariigi territooriumil	Punktid kolmandates riikides
Punktid Armeenia Vabariigi territooriumil	Armeenia poolt valitud punktid kolmandates riikides	Tallinn ja/või mõni teine Armeenia poolt valitud punkt Eesti Vabariigi territooriumil	Armeenia poolt valitud punktid kolmandates riikides

Punkte määratud marsruutidel võib vahele jätta määratud lennuettevõtte/lennuettevõtete valikul tingimusel, et kõik lennuliinid algavad ja lõpevad Armeenias.

3. Viienda vabadasastme veodigusi mis tahes punktidesse või punktides kolmandates riikides võib teostada ainult siis, kui lepingupoolte lennundusvõimud on sõlminud sellekohase lepingu.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE  
ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ARMÉNIE RELATIF  
AUX TRANSPORTS AÉRIENS

Table des matières

Préambule

Article 1. Définitions

Article 2. Octroi de droits

Article 3. Désignation des entreprises et permis d'exploitation

Article 4. Annulation ou limitation des permis d'exploitation

Article 5. Non-discrimination en matière de droits

Article 6. Exemption de droits de douane et autres droits

Article 7. Transfert des bénéfices

Article 8. Principes régissant l'exploitation des services convenus

Article 9. Echange d'informations et de statistiques

Article 10. Tarifs

Article 11. Activités commerciales

Article 12. Sécurité de l'aviation

Article 13. Sécurité aérienne

Article 14. Immigration et contrôle des documents de voyage

Article 15. Echange 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. Modification

Article 21. Entrée en vigueur et durée

Article 22. Dénonciation

Le Gouvernement de la République d'Estonie et le Gouvernement de la République d'Arménie

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

Désireuses de conclure un accord en vue de l'établissement et de l'exploitation de services de transports aériens entre leurs territoires et au-delà,

Sont convenues de ce qui suit :

*Article premier. Définitions*

1 Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire du contexte :

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 toutes modifications apportées aux annexes ou à la Convention conformément à ses articles 90 et 94, à condition que ces annexes et modifications aient été ratifiées par les deux Parties contractantes ou leur soient devenues applicables ;

b) l'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas de la République d'Estonie, le Ministère fédéral des transports et des communications, dans le cas de la République d'Arménie, le Département général de l'Aviation civile et dans les deux cas, toute personne ou tout organisme dûment habilité à exercer les fonctions attribuées auxdites autorités ;

c) l'expression "entreprise désignée" s'entend de l'entreprise de transport aérien que l'une ou l'autre des Parties contractantes a désignée par écrit à l'autre Partie conformément à l'article 3 du présent Accord comme étant l'entreprise chargée d'exploiter les services aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 dudit Accord.

2. Les expressions "territoire", "services aériens", "services aériens internationaux" et "escale non commerciale" ont, aux fins du présent Accord, le sens que leur donnent les articles 2 et 96 de la Convention.

3. Le terme "tableau des routes" signifie le tableau des routes annexé au présent accord. Le tableau des routes est partie intégrante du présent accord et toute référence à l'accord inclut doit inclure le tableau des routes à moins qu'il n'en soit prévu autrement.

4. L'expression "tarif " s'entend des prix à acquitter pour le transport international (c'est-à-dire le transport entre des points situés sur les territoires de deux ou plusieurs États) de passagers, bagages ou marchandises (à l'exclusion du courrier) et englobe :

a) tout tarif direct ou montant publié à acquitter pour le transport international, y compris les tarifs directs construits sur la base d'autres tarifs ou d'ajouts correspondant au transport sur des tronçons internationaux ou sur des tronçons nationaux faisant partie du tronçon international ;

b) la commission à acquitter sur la vente de billets pour le transport de passagers et de leurs bagages ou sur les transactions correspondantes pour le transport de marchandises ; et

c) les conditions qui régissent l'applicabilité du tarif ou le prix du transport, ou le paiement de la commission.

Ladite expression comprend également :

d) toute prestation significative fournie en même temps que le transport ;

e) tout tarif de transport sur un tronçon national vendu dans le contexte du transport international, qui n'est pas disponible pour un voyage purement national et qui n'est pas offert aux mêmes conditions à tous les transporteurs internationaux et à tous les usagers de leurs services.

*Article 2. Octroi de droits*

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie, aux fins de l'exploitation des services aériens internationaux par les entreprises désignées sur les routes spécifiées le droit :

- a) de survoler son territoire sans y faire escale ;
- b) de faire des escales non commerciales sur son territoire : et

c) d'embarquer ou de débarquer sur ledit territoire, aux points désignés sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 ci-dessous, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier sur une base commerciale.

2. Les routes sur lesquelles les entreprises désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes sont autorisées à exploiter des services aériens internationaux sont indiquées dans un tableau des routes annexé au présent accord.

3. Les entreprises désignées de chacune des parties, autres que celles désignées selon l'article 3 du présent accord bénéficient des droits spécifiés aux alinéas a et b du paragraphe 1 sur des vols réguliers.

4. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est censée conférer à une entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier pour les transporter moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location à un autre point du territoire de cette Partie contractante (cabotage).

5. L'octroi des droits conformément au paragraphe 1 n'inclut pas le droit de transporter des passagers, des bagages, du fret et du courrier entre des points du territoire de la Partie contractante qui octroie ces droits et des points du territoire d'un Etat tiers, ou dans une direction opposée (cinquième liberté). Les droits de cinquième liberté ne sont octroyés que sur la base d'accords spéciaux entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

*Article 3. Désignation des entreprises et permis d'exploitation*

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

- a) la Partie contractante à laquelle ont été accordés les droits spécifiés au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord ait désigné par écrit une ou plusieurs entreprises ; et que
- b) la Partie contractante ayant accordé ces droits ait autorisé l'entreprise ou les entreprises désignées à exploiter les services aériens.

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article ainsi que de l'article 9 du présent Accord, la Partie contractante ayant accordé ces droits délivre sans tarder le permis d'exploitation des services aériens internationaux.

3. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par la lég-



isolation et la réglementation appliquées par la première Partie contractante concernant l'exploitation des services aériens internationaux.

4. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut refuser à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante le permis d'exercer les droits reconnus à l'article 2 si cette entreprise n'est pas en mesure de fournir à leur demande la preuve que les ressortissants ou les sociétés de l'autre Partie contractante ou la Partie contractante elle-même ne détiennent pas une majorité dans l'entreprise ou ne la contrôlent pas.

5. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1 à 4 du présent article, l'une ou l'autre des Parties contractantes a le droit de remplacer l'entreprise qu'elle a désignée par une autre entreprise. L'entreprise nouvellement désignée a les mêmes droits et est soumise aux mêmes obligations que l'entreprise qu'elle remplace.

#### *Article 4. Annulation ou limitation des permis d'exploitation*

Si une entreprise désignée ne se conforme pas à la législation et à la réglementation de la Partie contractante ayant accordé les droits ou aux dispositions du présent Accord ou ne s'acquitte pas des obligations qui en découlent, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut annuler le permis accordé conformément au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord ou le limiter en l'assortissant de conditions. Cette annulation ou limitation est précédée des consultations prévues à l'article 16 du présent Accord, sauf nécessité immédiate de suspendre les opérations ou d'imposer des conditions pour éviter la poursuite de l'infraction à la législation ou à la réglementation en question.

#### *Article 5. Non-discrimination en matière de droits*

Les droits perçus sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes au titre de l'utilisation des aéroports et aides à la navigation aérienne par les aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie ne sont pas plus élevés que ceux qui sont perçus des aéronefs d'une entreprise nationale assurant des services aériens internationaux semblables.

#### *Article 6. Exemption de droits de douane et autres droits*

1. Les aéronefs utilisés en service aérien international par les entreprises désignées des Parties contractantes de même que leur équipement normal et les quantités habituelles de pièces de rechange, de carburant et de lubrifiants, et de provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) embarqués sur lesdits aéronefs sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits équipements et fournitures restent à bord des aéronefs jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Les carburants, lubrifiants, pièces détachées, matériel normal et provisions de bord temporaires importés sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour y être installés immédiatement ou après entreposage ou embarqués sur les aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante ou devant être réexportés sur le territoire de cette dernière sont exonérés des droits de douane et autres droits visés au paragraphe 1 du présent article. Le matériel publicitaire et documents de transport d'une entreprise désignée

par une Partie contractante sont également exonérés, lors de leur importation sur le territoire de l'autre Partie des droits de douane et autres droits visés au paragraphe 1 du présent article sauf les frais basés sur le coût du service fourni (en application des principes de l'article 5 du présent accord).

3. Les carburants et lubrifiants embarqués sur les aéronefs exploités en service international d'une entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie sont exonérés des droits de douane et autres droits visés au paragraphe 1 du présent article ainsi que de toutes autres taxes spéciales à la consommation.

4. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut conserver les articles visés aux paragraphes 1 à 3 ci-dessus sous surveillance douanière.

5. Lorsqu'il n'est pas perçu de droits de douane ou autres droits sur les articles visés aux paragraphes 1 à 3 ci-dessus, lesdits articles ne sont soumis à aucune interdiction ou restriction de caractère économique qui pourrait autrement être applicable à leur importation, à leur exportation ou à leur transit. Chacune des Parties contractantes accorde, sur la base de la réciprocité, l'exonération de l'impôt sur le chiffre d'affaires ou des autres impôts indirects semblables sur les biens et les services fournis à une entreprise désignée par l'autre Partie dans le cadre de ses activités normales. Cette exonération peut revêtir la forme d'une exemption ou d'un remboursement.

#### *Article 7. Transfert des bénéficiaires*

Chacune des Parties contractantes accorde à l'entreprise désignée par l'autre Partie le droit de transférer à son siège à tout moment et par tout moyen, librement et sans restriction, dans toutes les monnaies librement convertible et au taux de change officiel, les bénéfices tirés de la vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie.

#### *Article 8. Principes régissant l'exploitation des services convenus*

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, des services aériens sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord.

2. L'entreprise désignée par chaque Partie contractante doit, en exploitant les services aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, prendre en considération les intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie de façon à ne pas préjudicier indûment les prestations que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services aériens internationaux assurés sur les routes spécifiées conformément à l'article 2 du présent Accord ont essentiellement pour objectif d'offrir une capacité correspondant à la demande prévisible de services de transport à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise. Le droit des entreprises désignées d'assurer des services entre des points d'une route spécifiée conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord se trouvant sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés dans des pays tiers est exercé de manière à promouvoir un

développement méthodique des transports aériens internationaux, de telle sorte que la capacité offerte corresponde:

- a) à la demande de services de transport à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise ;
- b) à la demande de services de transport dans les régions que traversent les services aériens, compte tenu des services aériens locaux et régionaux ;
- c) aux exigences d'une exploitation économique des services sur les routes directes.

4. Afin de garantir un traitement équitable et égal à toutes les entreprises désignées, la fréquence des services, la capacité des aéronefs à utiliser ainsi que les horaires de vol sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

5. En cas de besoin, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de parvenir à un arrangement satisfaisant concernant la capacité de transport et la fréquence des vols.

6. Les arrangements de coopération concernant l'exercice des droits de trafic reconnus par le présent accord, notamment l'utilisation commune de numéros de vols (partage de codes) ou l'achat contractuel de capacités partielles (espace bloqué) conclus entre entreprises aériennes désignées des deux parties contractantes doivent être soumis pour approbation aux autorités aéronautiques des deux parties contractantes. Les entreprises désignées par une partie contractante ne peuvent conclure ces arrangements qu'avec les entreprises désignées par l'autre partie contractante si ces entreprises ont également accordé les approbations pertinentes et uniquement sur la base de la réciprocité et compte tenu des règlements nationaux applicables à chaque cas. Ces arrangements avec les autres entreprises de l'autre partie contractante exigent l'approbation des autorités aéronautiques de celle-ci. Les dispositions de l'alinéa 1 de l'article 3 du présent accord n'en sont pas affectées.

#### *Article 9. Echange d'informations et de statistiques*

1. Chacune des entreprises désignées communique aux autorités aéronautiques des Parties contractantes, au moins un mois avant le début de l'exploitation des services aériens sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, le type de services devant être assurés, les types d'aéronefs devant être utilisés et les horaires des vols, et elles leur notifient immédiatement toute modification de courte durée. Les autorités aéronautiques communiquent leurs décisions sur les programmes qui leur ont été soumis dans une période de 15 jours à partir de la date à laquelle l'entreprise concernée a sollicité leur approbation.

2. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, sur leur demande, les statistiques périodiques ou autres fournies par les entreprises désignées qui peuvent être raisonnablement nécessaires pour évaluer la capacité offerte par une entreprise désignée de la première Partie contractante sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord. Lesdites données comprennent toutes les informations requises pour déterminer les points d'origine et de destination desdits services.

*Article 10. Tarifs*

1. Les tarifs pratiqués par l'entreprise désignée pour le transport de passagers 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 se trouve le point de départ du voyage (selon les informations figurant dans les documents de transport).

2. Les tarifs pratiqués par les entreprises désignées prennent en considération les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les tarifs pratiqués par les entreprises concurrentes et ceux pratiqués sur le marché ainsi que les intérêts des usagers des services de transport. Les autorités aéronautiques compétentes ne peuvent refuser d'approuver un tarif que si celui-ci ne répond pas aux critères susmentionnés.

3. Les entreprises désignées soumettent les tarifs à l'approbation des autorités aéronautiques au moins un mois avant la date prévue pour leur entrée en vigueur.

4. Si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes n'approuvent pas le tarif qui leur a été présenté, elles en informent l'entreprise intéressée dans les 21 jours suivant la date de présentation du tarif. En pareil cas, ce tarif n'est pas appliqué. Le tarif appliqué jusqu'alors devant être remplacé par le nouveau tarif demeuré en vigueur.

*Article 11. Activités commerciales*

1. Chacune des Parties contractantes accorde à toute entreprise désignée par l'autre Partie, sur la base de la réciprocité, le droit d'avoir sur son territoire les bureaux et le personnel administratif, commercial et technique dont elle a besoin.

2. L'établissement des bureaux et l'emploi du personnel visés au paragraphe 1 du présent article sont soumis à la législation et à la réglementation de la Partie contractante intéressée, et notamment aux lois et règlements touchant l'admission des étrangers et leur séjour sur le territoire de ladite Partie. Le personnel employé dans les bureaux selon les termes du paragraphe 1 ci-dessus doit recevoir un permis de résidence et de travail conformément aux lois et aux règlements de la partie contractante concernée.

3. Chacune des Parties contractantes accorde à toute entreprise désignée par l'autre Partie, sur la base de la réciprocité, le droit d'assurer l'enregistrement des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier pour le compte de l'entreprise désignée ou des autres entreprises de l'autre Partie. Ce droit n'englobe pas celui d'assurer les services de maintenance à terre des aéronefs (préparation de l'aéronef pour le décollage), qui demeurent la prérogative des exploitants des services aéroportuaires.

4. Chacune des Parties contractantes accorde à toute entreprise désignée par l'autre Partie le droit de vendre ses services de transport ou ses propres documents de transport directement par ses propres bureaux de vente et par l'entremise de ses agents sur le territoire de l'autre Partie, à n'importe quel client.

*Article 12. Sécurité de l'aviation*

1. Chaque Partie contractante peut demander la tenue de consultations concernant les mesures de sécurité mises en oeuvre par l'autre Partie contractante à l'égard des installations aéronautiques, des équipages, des aéronefs. Ces consultations doivent avoir lieu dans une période de 30 jours à partir de la date de la demande.

2. Si une Partie contractante constate, suite à ces consultations, que l'autre Partie contractante n'applique pas effectivement dans ces domaines des règles et des mesures de sécurité qui sont au moins égales aux règles minimales établies conformément à la Convention de Chicago, elle notifie ses consultations à l'autre Partie contractante en indiquant les mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces règles minimales. L'autre Partie prend les mesures correctives appropriées. Si l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures appropriées dans un délai de 15 jours ou une période plus longue mutuellement acceptée, les dispositions de l'article 4 peuvent être appliquées (révocation ou limitation de l'autorisation d'exploitation).

3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'article 33 de la Convention de Chicago, il est entendu que tout aéronef exploité selon un arrangement de location par une ou des entreprises désignées de l'une des Parties contractantes peut être inspecté au départ ou à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante par les représentants autorisés de cette dernière. Cette inspection peut être effectuée à bord ou autour de l'appareil pour vérifier la validité des documents de l'aéronef et de son équipage ainsi que l'état de son équipement (inspection du pont) à condition qu'elle ne soit pas trop longue.

4. Si cette inspection donne lieu:

- a) à des préoccupations sérieuses et laisserait penser que l'exploitation de l'aéronef n'est pas conforme aux normes minimum établies par la Convention de Chicago ; ou
- b) à des préoccupations sérieuses concernant l'entretien des aéronefs et l'administration des normes de sécurité établis par la Convention de Chicago,

La partie contractante qui effectue l'inspection peut décider que les conditions en vertu desquelles des certificats ou des permis ont été délivrés ne correspondent plus aux normes minimum prévues par la Convention de Chicago.

5. Dans l'hypothèse où l'inspection du pont est refusée par un ou des représentants de l'entreprise ou des entreprises aériennes, l'autre Partie contractante peut inférer que les sérieuses préoccupations mentionnées au paragraphe précédent sont fondées et en tirer des conclusions.

6. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une ou des entreprises aériennes de l'autre Partie contractante si le résultat ou le refus de l'inspection montrent qu'une telle décision est indispensable pour des raisons de sécurité.

7. Il est mis fin aux mesures prises en vertu des paragraphes 2 ou 6 dès que les causes qui justifiaient leur application disparaissent.

*Article 13. Sécurité aérienne*

1. Conformément aux droits et obligations qui sont les leurs en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment l'obligation qu'elles ont l'une à l'égard de l'autre d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre tous actes de piraterie. Sans que l'énumération ci-après limite le caractère général de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes se conforment notamment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et du Protocole additionnel à cette dernière Convention pour la répression d'actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988.

2. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs et tous autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Lorsqu'il se produit la capture illicite d'un aéronef civil ou de tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité d'un aéronef, de ses passagers ou de son équipage, d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se consultent et se prêtent mutuellement assistance pour mettre rapidement et sûrement fin, avec un minimum de risques pour des vies humaines, audit incident ou à ladite menace.

4. Chacune des Parties contractantes adopte les mesures qu'elle juge possibles pour faire en sorte qu'un aéronef ayant fait l'objet d'une capture illicite ou de tout autre acte illicite tandis qu'il se trouve à terre sur son territoire y soit détenu à moins que son départ ne soit exigé par la nécessité primordiale de protéger la vie de son équipage et de ses passagers. Dans toute la mesure possible, ces mesures sont adoptées sur la base de consultations mutuelles.

5. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité du transport aérien arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et contenues dans les Annexes à la Convention dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux Parties contractantes ; ces dernières exigent des exploitants d'aéronefs de leur nationalité et de ceux dont l'établissement principal ou la résidence permanente sont sis sur leur territoire, de même que des exploitants d'aéroports sis sur leur territoire, qu'ils agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité aérienne.

6. Chacune des Parties contractantes s'engage à obliger lesdits exploitants d'aéronefs à respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne visées au paragraphe 5 ci-dessus dont l'autre Partie exige l'application en ce qui concerne l'entrée ou le séjour sur son territoire ou le départ de celui-ci. Chacune des Parties contractantes veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs et de contrôler les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Cha-

cune des Parties contractantes considère avec bienveillance toute demande de l'autre Partie tendant à ce qu'il soit adopté des mesures de sécurité spéciales et raisonnables pour faire face à une menace particulière.

7. Si une Partie contractante déroge aux dispositions relatives à la sécurité aérienne visées dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie peuvent demander l'ouverture de consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de la première Partie. S'il n'est pas possible de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai d'un mois suivant la date de cette demande, les permis d'exploitation délivrés à l'entreprise ou aux entreprises de ladite Partie contractante peuvent être retirés, annulés, limités ou assortis de conditions. Si l'urgence de la situation l'exige, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut adopter des mesures provisoires avant l'expiration dudit délai d'un mois.

#### *Article 14. Immigration et contrôle des documents de voyage*

1. À la demande de l'une des Parties contractantes, l'autre Partie autorise les entreprises qui exercent des droits de trafic aérien dans les deux pays à adopter des mesures pour veiller à ce que seuls les passagers munis des documents de voyage requis pour pénétrer sur le territoire de l'Etat requérant ou y transiter soient transportés.

2. Chacune des Parties contractantes admet pour examen de sa situation toute personne renvoyée de l'aéroport de débarquement après refoulement si l'intéressé a précédemment séjourné sur son territoire autrement qu'en transit direct avant de s'embarquer. Les Parties contractantes s'abstiennent de renvoyer une telle personne dans le pays dont elle a précédemment été refoulée.

3. Les dispositions du présent article n'empêchent aucunement les autorités publiques d'examiner plus avant la situation d'une personne refoulée pour déterminer si elle peut effectivement être admise sur leur territoire ou d'adopter les dispositions appropriées pour la transférer, la transporter ou l'expulser dans l'Etat dont elle est ressortissante ou sur le territoire duquel elle peut être admise. Dans le cas où une personne refoulée a perdu ou détruit ses documents de voyage, les Parties contractantes acceptent en leur lieu et place un document indiquant les circonstances de l'embarquement et de l'arrivée délivré par les autorités publiques de la Partie contractante dont l'intéressé a été refoulé.

#### *Article 15. Echange de vues*

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes procèdent à des échanges de vues selon que de besoin pour parvenir à une étroite coopération et à un accord concernant toutes les questions liées à l'application du présent Accord.

#### *Article 16. Consultations*

L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment demander l'ouverture de consultations afin de discuter d'amendements au présent Accord ou au tableau des routes ou de toute question d'interprétation. Il en va de même 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 n'a pas débouché sur des résultats satisfaisants. Lesdites consultations com-

ment dans un délai de deux mois suivant la date d'une telle demande par l'autre Partie contractante

*Article 17. Règlement des différends*

1. Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord qui ne pourrait être réglé conformément à l'article 16 dudit Accord est soumis à un tribunal arbitral à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

2. Ledit tribunal arbitral est constitué ad hoc comme suit : chaque Partie contractante désigne un arbitre et les deux arbitres s'entendent sur le nom d'un ressortissant d'un État tiers qui sera désigné par les gouvernements des Parties contractantes, et qui présidera le tribunal. Lesdits arbitres sont désignés dans un délai de deux mois et le Président dans un délai de trois mois suivant la date à laquelle l'une ou l'autre des Parties contractantes a informé l'autre Partie de son intention de soumettre le différend à un tribunal arbitral

3. Si les délais spécifiés au paragraphe 2 du présent article n'ont pas été respectés, l'une ou l'autre des Parties contractantes par faute d'autre arrangement à ce sujet, peut 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 est autrement empêché dans cette tâche, les désignations requises sont effectuées par le vice-président du Conseil, agissant en son nom

4. Le tribunal arbitral statue à la majorité des voix et ses décisions lient les Parties contractantes. Chacune des Parties contractantes prend à sa charge les frais afférents à son arbitre ainsi qu'à sa représentation à la procédure arbitrale. Les frais afférents au Président et toutes autres dépenses sont prises à leur charge à parts égales par les Parties contractantes. À tous autres égards le tribunal arbitral arrête sa propre procédure.

*Article 18. Accords et Conventions multilatéraux*

Si un accord ou une convention générale multilatérale relative aux transports aériens acceptée par les Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions de ladite convention prévaudront. Toutes discussions tendant à déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord sera abrogé remplacé, amendé, ou complété par les dispositions de ladite convention multilatérale sont menées conformément à l'article 16 du présent Accord.

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

Le présent accord et ses amendements sont communiqués pour enregistrement par le Gouvernement de la République de l'Estonie à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 20. Amendement*

Les Parties contractantes peuvent par accord mutuel effectuer des amendements au présent Accord qui devront être légalisés dans un Protocole séparé. Le Protocole devient



partie intégrante du présent Accord et entrera en vigueur conformément aux dispositions prévues au paragraphe 21 du présent Accord.

*Article 21. Entrée en vigueur et durée*

1. Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les deux Gouvernements se sont notifiés que les conditions nationales nécessaires à cette fin sont remplies.

2. Le présent Accord est conclu pour une durée illimitée.

*Article 22. Dénonciation*

L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. Ladite notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, le présent Accord prendra fin 12 mois à compter de la date à laquelle l'autre Partie aura reçu ladite notification, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue 14 jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Fait à Tallinn le 17 mars 2000 en double exemplaire en estonien, arménien et anglais; les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la République d'Estonie:

TOOMAS HENDRIK ILVES

Pour le Gouvernement de la République d'Arménie:

VARTAN OSKANJAN

ANNEXE À L'ACCORD DE TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ARMÉNIE

Tableau de route

1. Les routes qui seront exploitées dans les deux directions par les entreprises désignées de la République d'Estonie :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points en Arménie	Points au-delà
Points en Estonie	N'importe quel point dans un pays tiers choisi par l'Estonie	Yerevan et n'importe quel point en Arménie choisi par l'Estonie	N'importe quel point dans un pays tiers choisi par l'Estonie

Les entreprises désignées pourront omettre un ou plusieurs points sur un ou sur la totalité de leurs vols à condition que le point de départ ou le point d'arrivée se trouve sur le territoire de l'Estonie

2. Les routes qui seront exploitées dans les deux directions par les entreprises désignées de la République d'Arménie :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points en Estonie	Points au-delà
Points en Arménie	N'importe quel point dans un pays tiers choisi par l'Arménie	Tallinn et n'importe quel point en Estonie, choisi par l'Arménie	N'importe quel point dans un pays tiers choisi par l'Arménie

Les entreprises désignées pourront omettre un ou plusieurs points sur un ou sur la totalité de leurs vols à condition que le point de départ ou le point d'arrivée se trouve sur le territoire de l'Arménie.

3. Les droits de trafic de cinquième liberté au départ ou à l'arrivée de n'importe quel point ne peut être exercé que si un accord à cet effet a été conclu entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.