

No. 39767

**Belgium
and
Armenia**

Agreement between the Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the Republic of Armenia on air transport (with annex). Brussels, 7 June 2001

Entry into force: *1 November 2003 by notification, in accordance with article 22*

Authentic texts: *Armenian, Dutch, English and French*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Belgium, 15 December 2003*

**Belgique
et
Arménie**

Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République d'Arménie relatif au transport aérien (avec annexe). Bruxelles, 7 juin 2001

Entrée en vigueur : *1er novembre 2003 par notification, conformément à l'article 22*

Textes authentiques : *arménien, néerlandais, anglais et français*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Belgique, 15 décembre 2003*

[ARMENIAN TEXT — TEXTE ARMÉNIEN]

ՀԱՄԱՉԱՅՆԱԳԻՐ

ՔԵԼԳԻԱՅԻ ԹԱԳԱՎՈՐՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ

ԵՎ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ,

ՄԻՋԵՎ

ՕԴԱՅԻՆ ՓՈՆԵՐՐՈՒԹՅՈՒՆԻ ՄԱՍԻՆ

Բեկլիայի Թագավորության կառավարությունը և Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը, որոնք այսուհետև կանվանվեն Պայմանավորվող Կողմեր,

հանդիսանալով Կողմեր «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» Կոնվենցիայի, որը բացված է ստորագրման համար Չիկագոյում 1944թ. դեկտեմբերի 7-ին,

ցանկանալով համաձայնագիր կնքել՝ ի հավելումն նշված Կոնվենցիայի, նպատակ ունենալով օդային հաղորդակցություն հաստատել իրենց համապատասխան տարածքների միջև և նրանցից դուրս,

ցանկանալով ապահովել անվտանգության և ապահովության բարձրագույն մակարդակ միջազգային օդային տրանսպորտի բնագավառում՝

Իրանաձայնեցին հետևյալի մասին.

ՀՈՂ-ԱՄՑ 1
Սահմանումներ

Սույն Համաձայնագրի նպատակով և երե ենթատեքստն այլ բան չի պահանջում.

ա) «Կոնվենցիա» տերմինը նշանակում է 1944թ. դեկտեմբերի 7-ի Չիկագոյի «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» ստորագրման համար բաց Կոնվենցիան և ներառում է նշված Կոնվենցիայի 90 հոդվածի համաձայն ընդունված ցանկացած Հավելված, ինչպես նաև Հավելվածների կամ Կոնվենցիայի ցանկացած փոփոխություն, որը կատարվել է Կոնվենցիայի 90 և 94 հոդվածների համաձայն՝ այնքանով, որքանով այդ Հավելվածներն ու փոփոխություններն ընդունել կամ վավերացրել են երկու Պայմանավորվող Կողմերը,

բ) «Համաձայնագիր» տերմինը նշանակում է սույն Համաձայնագիրը, նրան կից Հավելվածը, ինչպես նաև սույն Համաձայնագրի կամ Հավելվածի ցանկացած փոփոխություն,

գ) «Ավիացիոն իշխանություններ» տերմինը նշանակում է.

Բեկլիայի համար՝ հաղորդակցության նախարարությունը, իսկ Հայաստանի համար՝ քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչությունը, կամ երկուսի համար՝ ցանկացած այլ իրավասու մարմին կամ անձ, որը կլիազորվի իրականացնել վերոհիշյալ իշխանությունների կողմից ներկայումս իրականացվող գործառնությունները,

դ) «Տարածք», «Օդային հաղորդակցություն», «Միջազգային օդային հաղորդակցություն», «Ավիաընկերություն» և «Ոչ փոխադրման նպատակներով վայրէջք» տերմիններն ունեն Կոնվենցիայի 2 և 96 հոդվածներում համապատասխանաբար նրանց համար սահմանված նշանակությունները,

ե) «Նշանակված ավիաընկերություն» տերմինը նշանակում է սույն Համաձայնագրի 3 և 4 հոդվածներին համապատասխան նշանակված և լիազորված ավիաընկերությունը,

զ) «Համաձայնեցված հաղորդակցություններ» տերմինը նշանակում է սույն Համաձայնագրի Հավելվածում սահմանված երթուղիներով սղեղներին, բեռի և փոստի առանձին կամ լամակցված փոխադրման նպատակներով իրականացվող կանոնավոր օդային հաղորդակցությունները,

է) «Մակագներ» տերմինը նշանակում է ուղևորների, ուղեբեռների և բեռների փոխադրման համար վճարվող գինը, ինչպես նաև գնի կլիրառման պայմանները՝ ներառյալ գործակալության և այլ օժանդակ ծառայությունների վճարները և պայմանները, բացառությամբ փոստի փոխադրավարձի և պայմանների,

ը) «Տարողության փոփոխություն» /օդանավի տեսակի փոփոխություն/ տերմինը նշանակում է նշանակված ավիաընկերության կողմից համաձայնեցված հաղորդակցությունների իրագործումն այն ձեռով, երբ երթուղու մի հատվածում օգտագործվող ինքնաթիռն իր տարողությամբ տարբերվում է մյուս հատվածում օգտագործվող ինքնաթիռից:

բ) «Օդանավի սարքավորում», «Լերգետնյա սարքավորումներ», «Օդանավի գույք», «Պահեստամասեր» տերմինները ունեն Կոնվենցիայի 9 Հավելվածում նրանց համար համապատասխանաբար սահմանված նշանակությունները:

ՀՈՒՎԱԸՆ 2
Իրավունքների տրամադրում

1. Հուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ տրամադրում է հետևյալ իրավունքները մյուս Պայմանավորվող Կողմին՝ նրա համապատասխան նշանակված ավիաընկերությունների կողմից միջազգային օդային հաղորդակցության շահագործման համար.

ա) իր տարածքի վրայով անվայրէջք բոխչի իրավունք,

բ) ոչ փոխադրման նպատակներով իր տարածքում վայրէջքի իրավունք,

գ) իր տարածքում վայրէջքի իրավունք՝ մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքից սկիզբ առնող կամ դեպի այնտեղ ուղղված՝ Հավելվածում նշված երթուղիներով իրականացվող միջազգային փոխադրումների ժամանակ՝ ուղևորների նստեցնելու և իջեցնելու, ինչպես նաև բեռները և փոստը բեռնելու և բեռնաթափելու նպատակով:

2. Մյուս հողվածի 1-ին կետում նշվածը չպետք է մեկնաբանել այնպես, թե մի Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությունն արտոնություն է ստանում մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքի կետերի միջև վարձատրությամբ կամ վարձակալությամբ ուղևորների, փոստի և բեռների փոխադրում իրականացնելու համար:

ՀՈՒՎԱԸՆ 3
Նշանակում հաղորդակցություն իրագործելու նպատակով

1. Հուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ իրավունք ունի՝ մյուս Պայմանավորվող Կողմին ղյվանագիտական հայտագիր ուղղելով՝ Հավելվածում սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների իրագործման նպատակով նշանակել մեկ կամ մի քանի ավիաընկերություններ:

2. Հուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ իրավունք ունի՝ մյուս Պայմանավորվող Կողմին ղյվանագիտական հայտագիր ուղղելով՝ շեղյալ համարել գանկացած ավիաընկերության նշանակումը և նշանակել մեկ ուրիշին:

ՀՈԳՎԱԾ 4

Հաղորդակցության իրազորման թույլտվություն

1. Մույն Համաձայնագրի 3 հոդվածի համաձայն մի Պայմանավորվող Կողմից նշանակման վերաբերյալ ծանուցումը ստանալուց հետո մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությունները, համաձայն իրենց օրենքների և կանոնների, վերոհիշյալ ձևով նշանակված ավիաընկերություններին անհապաղ պետք է տրամադրեն համապատասխան թույլտվություն այն համաձայնեցված օդային հաղորդակցությունների իրազորման նպատակով, սրանց համար այդ ավիաընկերությունները նշանակվել են:

2. Նշված թույլտվությունները ստանալուց հետո ավիաընկերությունները ցանկացած ժամանակ կարող են սկսել համաձայնեցված հաղորդակցությունների իրազորումը՝ մասամբ կամ ամբողջությամբ՝ պայմանով, որ այդ ավիաընկերությունները ենթարկվեն սույն Համաձայնագրի կիրառելի դրույթներին, և սակագները սահմանվեն սույն Համաձայնագրի 13 հոդվածի դրույթներին համապատասխան:

ՀՈԳՎԱԾ 5

Հաղորդակցության իրազորման թույլտվության չեղյալ համարումը և դադարեցումը

1. Զուրայանյալ Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանություններն իրավունք ունեն մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության՝ 4 հոդվածում նշված թույլտվությունները մերժել, չեղյալ համարել կամ դադարեցնել, սահմանել ժամանակավոր կամ մշտական պայմաններ, եթե.

ա) այդ ավիաընկերությունները չկարողանան ապացուցել, որ որակավորված են կատարել օրենքներով և կանոններով նախատեսված պայմանները, որոնք, Կոնվենցիային համապատասխան, այդ իշխանությունները սովորաբար և իրավացիորեն կիրառում են միջազգային օդային հաղորդակցությունների իրազորման նկատմամբ,

բ) այդ ավիաընկերություններին չի հաջողվել հաղորդակցության իրականացնել սույն Համաձայնագրով նախատեսված պայմաններին համապատասխան,

գ) այդ ավիաընկերությունը չի պահպանում այդ Պայմանավորվող Կողմի օրենքներն ու կանոնները,

դ) հասնողված չեն, որ ավիաընկերությունների նկատմամբ իրական սեփականության իրավունքը և իրական վերահսկողությունը պատկանում են այդ ավիաընկերությունները նշանակող Պայմանավորվող Կողմին կամ նրա քաղաքացիներին:

2. Եթե վերոհիշյալ օրենքների և կանոնների խախտումը կանխելու նպատակով անհապաղ միջոցներ ձեռնարկելու անհրաժեշտություն չկա, ապա սույն հոդվածի 1-ին կետում բովանդակված իրավունքները պետք է կիրառվեն միայն Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև՝ սույն Համաձայնագրի 17 հոդվածին համապատասխան խորհրդակցություններից հետո:

ՀՈԴԿԱԾ 6
Օրենքների և կանոնների կիրառում

1. Որևի Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությունները մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածք մուտք գործելու, այնտեղից մեկնելու, ինչպես նաև այնտեղ մնալու ժամանակ պետք է պահպանեն վերջինիս օրենքները և կանոնները, որոնք վերաբերում են միջազգային օդանավագնացության մեջ ընդգրկված օդանավի նրա տարածք մուտք գործելուն, ելքին, այնտեղ մնալուն կամ նման օդանավի շահագործմանը և օդանավագնացությանը:

2. Որևի Պայմանավորվող Կողմի՝ մուտքին, մաքսագերծմանը, տարանցմանը, ներգաղթին, անձնագրերին, մաքսային ծառայություններին, տարադրամին, սամիտարական պահանջներին և կարանտինին վերաբերող օրենքների և կանոնների պահանջները պետք է կատարվեն մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությունների, նրանց անձնակազմերի, ուղևորների կողմից կամ նրանց նկատմամբ, բեռների ու փոստի նկատմամբ՝ նշված Պայմանավորվող Կողմի տարածք մուտքի, ելքի, տարանցիկ փոխադրման և տարածքում գտնվելու ժամանակ:

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի տարածքում տարանցիկ ուղևորները պետք է ենթարկվեն ոչ ավելի, քան պարզևզված վերահսկողության:

3. Պայմանավորվող Կողմերից ոչ մեկը չպետք է նման միջազգային օդային հաղորդակցություն իրականացնող իր սեփական կամ այլ ավիաընկերության առավելություն տա մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիաընկերության նկատմամբ՝ սույն հոդվածի 1-ին և 2-րդ կետերում հիշատակված կանոնների կիրառման կամ իր վերահսկողության ներքո գտնվող օդանավակայանների, օդային ուղիների, օդային երթևեկության ծառայությունների և դրանց հետ կապված միջոցների և սարքավորումների օգտագործման առումով:

ՀՈԴԿԱԾ 7
Վկայականներ, լիցենզիաներ, անվտանգություն

1. Որևի Պայմանավորվող Կողմի տրամադրած կամ նրա կողմից վավերական ճանաչված և դեռ ուժի մեջ գտնվող քոնիչքային պիտանության վկայականները, որակավորման վկայականները և լիցենզիաները մյուս Պայմանավորվող Կողմը պետք է ճանաչի վավերական Հավելվածում սահմանված երրորդիներով համաձայնեցված հաղորդակցություններով իրագործման համար՝ պայմանով, որ նման վկայականները կամ լիցենզիաները տրամադրված կամ վավերական ճանաչված լինեն Կոնվենցիայով սահմանված չափանիշների համաձայն:

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ, այնուամենայնիվ, յուրավորն է վերապահում իրեն նրա ժառանգելու իր տարածքի վրայով քոնիչքների իրականացման նպատակով այն որակավորման վկայականները և լիցենզիաները, որոնք մյուս Պայմանավորվող Կողմը տրամադրել է առաջինի քաղաքացիներին:

2. Այն դեպքում, եթե սույն հոդվածի 1-ին կետում հիշատակված վկայականները կամ լիցենզիաները տրամադրվել կամ վավերական են ճանաչվել Կոնվենցիայով սահմանված չափանիշներից տարբերվող պահանջներով համաձայն, և եթե այդ տարբերվող պահանջները գրանցվել են Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունում, մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են, ըստ սույն Համաձայնագրի հոդված 17-ի, պահանջել խորհրդակցություններ, որոնց նպատակն է պարզել, թե ինչքանով են տվյալ պահանջներն ընդունելի իրենց համար:

Էավարար համաձայնություն ձեռք չբերելը թոփչների անվտանգությանը վերաբերող հարցերում հիմք է հանդիսանում սույն Համաձայնագրի 5 հոդվածի կիրառման համար:

3.1. Զուրբանչյուս Պայմանավորվող Կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է խնդրել թոփչային անձնակազմի, օդանավի կամ դրա շահագործման հետ կապված ցանկացած ոլորտի՝ մյուս Պայմանավորվող Կողմի ընդունած անվտանգության չափանիշներին վերաբերող խորհրդակցություններ: Այդ խորհրդակցությունները պետք է տեղի ունենան այդ պահանջը ներկայացնելուց հետո՝ 30 օրվա ընթացքում:

3.2. Եթե նման խորհրդակցություններից հետո մի Պայմանավորվող Կողմը պարզում է, որ մյուս Պայմանավորվող Կողմը որևէ ոլորտում արդյունավետորեն չի պահպանում և չի ապահովում անվտանգության չափանիշները, որոնք առկա չեն պետք է հավասար լինեն Չիկագոյի Կոնվենցիայի համաձայն հաստատված, տվյալ պահին գործող նվազագույն չափանիշներին, առաջինը պետք է երկրորդ Պայմանավորվող Կողմին տեղեկացնի՝ իր եզրահանգումների և այդ նվազագույն չափանիշներին համապատասխանելու համար անհրաժեշտ միջոցների մասին, իսկ վերջինս պետք է այդ թերությունները շտկելու համար համապատասխան միջոցներ ձեռնարկի: 15 օրվա կամ, փոխհամաձայնության դեպքում ավելի երկար ժամանակահատվածի ընթացքում երկրորդ Պայմանավորվող Կողմի համապատասխան միջոցներ ձեռնարկելը հիմք է հանդիսանում սույն Համաձայնագրի 5 հոդվածի կիրառման համար (թույլտվությունների չեղյալ համարում, դադարեցում, փոփոխություն):

3.3. Չնայած Չիկագոյի Կոնվենցիայի 33 հոդվածում նշված պարտավորությանը՝ Պայմանավորվող Կողմերը համաձայնում են, որ մի Պայմանավորվող Կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից ղեպի մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածք կամ տարածքից սկսվող թոփչների համար շահագործվող ցանկացած օդանավ այդ տարածքում գտնվելիս մյուս Պայմանավորվող Կողմի լիազորված ներկայացուցիչներին կողմից կարող է ենթարկվել ներքին և արտաքին ստուգման՝ ինչպես օդանավի ու նրա անձնակազմի վրաստարթերի վավերականությունը, այնպես էլ օդանավի առ նրա արքայազուրմների արտաքին վիճակը պարզելու նպատակով (սույն հոդվածում կոչվում է «կառամատուցային ստուգում») պայմանով, որ դա չպետք է հանգեցնի չարդարացված ուշացման:

3.4. Եթե նման կառամատուցային ստուգումը կամ մի շարք ստուգումները տեղիք են տալիս.
ա) լուրջ անհանգստությունների, որ օդանավը կամ օդանավի շահագործումը չի համապատասխանում Չիկագոյի Կոնվենցիայի համաձայն հաստատված, տվյալ պահին գործող նվազագույն չափանիշներին, կամ
բ) լուրջ անհանգստությունների, որ թագակայում է Չիկագոյի Կոնվենցիայի համաձայն հաստատված, տվյալ պահին գործող անվտանգության նվազագույն չափանիշների արդյունավետ պահպանումը կամ ապահովումը,
ապա ստուգում իրականացնող Պայմանավորվող Կողմը ըստ Չիկագոյի Կոնվենցիայի 33 հոդվածի, ազատ է եզրակացնելու, որ այն պահանջները, որոնց համաձայն տրվել կամ վավերական են ճանաչվել այդ օդանավին կամ այդ օդանավի անձնակազմի հետ կապված վկայականները կամ լիցենզիաները, կամ այն պահանջները, որոնց համապատասխան շահագործվում է այդ օդանավը, հավասար չեն կամ ցածր են Չիկագոյի Կոնվենցիայի համաձայն հաստատված նվազագույն չափանիշներից:

3.5. Այն դեպքում, եթե, վերոհիշյալ 3-րդ կետի 3-րդ ենթակետի համաձայն, մի Պայմանավորվող Կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից շահագործվող օդանավի կառամատուցային ստուգման իրականացման համար մտադրված մերժվում է. այդ ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների ներկայացուցչի կողմից, ապա մյուս Պայմանավորվող Կողմը իրավունք ունի եզրակացնելու, որ գոյություն ունեն վերոհիշյալ 3-րդ

կետի 4-րդ ենթակետում նշված լուրջ անհանգստության հիմքերը, և կարող է անել նույն կետում նշված եզրահանգումները:

3.6. Հուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ իրեն իրավունք է վերապահում ժամանակավորապես դադարեցնել կամ փոխել մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործման քույտվությունը այն դեպքում, երբ կառամատուցային ստուգման կամ մի շարք ստուգումների, կառամատուցային ստուգումների համար մուտքի մերժման, խորհրդակցության արդյունքում կամ այլ կերպ եզրակացնում է, որ այդպիսի անհապաղ միջոցների ձեռնարկումը անհրաժեշտ է ավիաընկերության կողմից օդանավի շահագործման անվտանգության համար:

3.7. Մայն հոդվածի 3.2 կամ 3.6 ենթակետերում նշված գործողությունները իրականացնող Կողմը պետք է դադարեցնի դրանք այդ գործողությունների իրականացման հիմքերի վերացման դեպքում:

ՀՈԴՎԱԾ 8

Ավիացիայի անվտանգություն

1. Պայմանավորվող Կողմերը վերահաստատում են, որ իրենց փոխհարաբերություններում քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունն անօրինական միջամտության գործողություններից պաշտպանելու պարտավորությունը սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասն է կազմում:

2. Պայմանավորվող Կողմերը խնդրանքի դեպքում պետք է միմյանց տնօրինելու աջակցություն ցուցաբերեն օդանավերի անօրինական բռնագավառման գործողությունների և այդ օդանավերի, նրանց ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների և օդանավակայանային միջոցների անվտանգության դեմ անօրինական միջամտության այլ գործողությունների, ինչպես նաև ավիացիայի անվտանգության դեմ այլ սպառնալիքների կանխման համար:

3. Պայմանավորվող Կողմերը պետք է գործեն 1963թ. սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված «Օդանավերում կատարվող հանցագործությունների և այլ գործողությունների մասին» Կոնվենցիայի, 1970թ. դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված «Օդանավերի անօրինական գավառումը կանխելու մասին» Կոնվենցիայի և 1971թ. սեպտեմբերի 23-ին Լոնդոնում ստորագրված «Վաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական գործողությունները կանխարգելման մասին» Կոնվենցիայի համաձայն:

4. Պայմանավորվող Կողմերը իրենց փոխհարաբերություններում պետք է գործեն Վաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից հաստատված ավիացիոն անվտանգության դրույթների համաձայն, որոնք սահմանված են որպես Արևելյան և Արևմտյան քաղաքացիական ավիացիայի Կոնվենցիայի հավելվածներ՝ այնքանով, որքանով այդ անվտանգության դրույթները կիրառելի են Պայմանավորվող Կողմերի համար: Կրկնապես պետք է պահանջեն, որ իրենց կողմից գրանցված կամ իրենց տարածքում գործունեության հիմնական վայր կամ բնակության մշտական վայր ունեցող օդանավ շահագործողները, կամ իրենց տարածքում օդանավակայան շահագործողները գործեն համաձայն նշված ավիացիոն անվտանգության դրույթների:

5. Պայմանավորվող Կողմերից յուրաքանչյուրը համաձայնում է հետևել անվտանգության դրույթներին, որոնք պահանջում է մյուս Պայմանավորվող Կողմը իր տարածք մուտք գործելու համար, և ձեռնարկում է համապատասխան միջոցառումներ՝ օդանավ նստեցնելուց կամ բեռնելուց առաջ ուղևորներին, անձնակազմին, նրանց ձեռքի իրերը, ինչպես նաև բեռները

ստուգելու ուղղությամբ: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է նաև բարյացակամորեն քննարկի մյուս Պայմանավորվող Կողմի՝ նրա օդանավերի կամ ուղևորների համար անվտանգության հատուկ միջոցառումներ իրականացնելու մասին գանկազամ խնդրանք՝ կոնկրետ սպառնալիքի կանխման համար:

6. Օդանավի անօրինական բռնազավթման կամ օդանավի, նրա ուղևորների, անձնակազմի, օդանավակայանների և օդանավագնացության միջոցների անվտանգ-գոյության դեմ ուղղված այլ անօրինական գործողությունների հետ կապված միջադեպի կամ միջադեպի սպառնալիքի առկայության դեպքում Պայմանավորվող Կողմերը միմյանց օգնություն են գույց տալիս՝ դուրսգցնելով հաղորդակցությունը և համապատասխան այլ միջոցներ ձեռնարկելով, որպեսզի արագ և անվտանգ կերպով կանխվի այդ միջադեպը կամ միջադեպի սպառնալիքը:

7. Եթե մի Պայմանավորվող Կողմը խախտի սույն կողմից ավիացիոն անվտանգության դրույթները, ապա մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են պահանջել անհնապաղ խորհրդակցություններ առաջինի ավիացիոն իշխանությունների հետ: Երեսույն (30) օրվա ընթացքում բավարար համաձայնություն ձևող չլինելու դեպքում է հանդիսանում սույն Համաձայնագրի 5 հոդվածի կիրառման համար:

ՀՈՂՎԱԾ 9

Օգտագործման համար գանձվող վճարներ

1. Մի Պայմանավորվող Կողմի տարածքում մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերություններից օդանավակայանների օգտագործման, օդանավագնացության սարքավորումների և առաջարկվող այլ ծառայությունների դիմաց գանձվող վճարները չպետք է ավելի բարձր լինեն, քան նման միջազգային օդային հաղորդակցություն իրագործող առաջին Պայմանավորվող Կողմի ազգային ավիաընկերությունից գանձվող վճարները:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է խրախուսի խորհրդակցությունների անցկացումը վերոնկառված վճարները գանձող իր իրավասու մարմինների և օդանավագնացության սարքավորումներից և ծառայություններից օգտվող նշանակված ավիաընկերությունների միջև. ննարավորության դեպքում՝ ավիաընկերությունների ներկայացուցչական կազմակերպությունների միջոցով: Գանձվող վճարներում վտվոխությունների գանկացած առաջարկի կապակցությամբ պետք է ժամանակին ծանուցում ուղարկվի, որը հնարավորություն կտա արտահայտել իրենց տեսակետները նախքան վտվոխությունների իրականացումը:

ՀՈՂՎԱԾ 10

Մարսային տուրքեր և ակցիզային հարկեր

1. Պայմանավորվող Կողմերից յուրաքանչյուրը պետք է ազատի մյուս Կողմի նշանակված ավիաընկերություններին. ներածման սահմանափակումներից, մարսային տուրքերից, ակցիզային հարկերից, տեսչական վճարներից և այլ պետական, մարզային կամ տեղական տուրքերից և գանձումներից, որոնք վերաբերում են օդանավին, վառելիքին, քստուղերին, սպառողական տեխնիկական պաշարներին, պահեստամասերին (ներառյալ շարժիչները, օդանավի հաշվեգումակային բորտային սարքավորումները), վերգետնյա սարքավորումներին, օդանավի պաշարներին և այլ իրերին, որոնք նախատեսված են օգտագործելու կամ օգտագործվում են բացառապես համաձայնեցված հաղորդակցություններն իրականացնող Կողմի նշանակված ավիաընկերությունների օդանավերի սպասարկման կամ շահագործման նպատակով, ինչպես նաև տպագրված ավիատոմսերի պաշարին, ավիաբեռնապրեյն, այլ

ընկերության տարբերանշանները կրող տպագիր նյութերին և այդ նշանակված ավիաընկերությունների կողմից անվճար բաշխվող գովազդային նյութերին:

2. Մույն հոդվածով նախատեսված ազատումները պետք է կիրառվեն սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված առարկաների նկատմամբ՝ անկախ այն բանից՝ քե դրանք ամբողջությամբ սպառվում կամ օգտագործվում են վերոնշյալ տուրքերից և զանձումներից ազատող Պայմանավորվող Կողմի տարածքում, քե՝ ոչ՝ պայմանով, որ դրանք.

ա) ներմուծված լինեն մի Պայմանավորվող Կողմի տարածք մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից կամ նրանց անունից և չօտարվեն նշված Պայմանավորվող Կողմի տարածքում,

բ) մի Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությունների օդանավում մնան մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածք ժամանելու կամ այնտեղից մեկնելու ժամանակ,

գ) մի Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությունների օդանավ վերցված լինեն մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում և նախատեսված լինեն համաձայնեցված հաղորդակցության իրազդեման ընթացքում օգտագործելու համար:

3. Մի Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությունների օդանավերում պահվող հաշվեցուցակային բոլորային սարքավորումները, վերգետնյա սարքավորումները, ինչպես նաև նյութերը և պաշարները մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում օդանավից կարող են բեռնարարվել միայն տվյալ Պայմանավորվող Կողմի մաքսային իշխանությունների համաձայնությամբ:

Այդ դեպքում դրանք կարող են դրվել նշված իշխանությունների հսկողության ներքո, ըսնի դեռ չեն վերաարտահանվել կամ, համաձայն մաքսային կանոնների, այլ կերպ չեն տնօրինվել:

4. Բողոսկյի տարանցիկ փոխադրման դեպքում բեռները և ուղեբեռները պետք է ազատվեն մաքսատուրքերից և այլ հարկերից:

5. Մույն հոդվածով նախատեսվող տուրքերից և հարկերից ազատումը կիրառվում է նաև այն դեպքերում, երբ մի Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությունները համաձայնություն են կայացրել մեկ այլ ավիաընկերության հետ, որը նմանապես ազատված է հարկերից և տուրքերից մյուս Պայմանավորվող Կողմի կողմից սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված առարկաները մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում փոխառությամբ վերցնելու կամ դրանք փոխադրելու համար:

ՀՈՒՎԱԾ 11
Տարողություն

1. Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերություններին պետք է ընձեռվի արդար և հավասար հնարավորություն իրենց համապատասխան տարածքների միջև և դրանցից դուրս սույն Համաձայնագրի Հսկելվածում սահմանված երբուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների իրազդեման համար:

2. Համաձայնեցված հաղորդակցություններ իրազդեմելիս յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությունները պետք է հաշվի առնեն մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությունների շահերը այնպես, որ ոչ պատշաճ կերպով չներգործեն այն փոխադրումները վրա, որոնք վերջինս լրականացնում է նույն երթուղով կամ նրա մի հատվածով:

3. Պայմանավորվող Կողմերի նշանակված ավիաընկերությունները համաձայնեցված հաղորդակցություններ իրագործելիս պետք է բավարար կերպով հաշվի առնեն հասարակության սահմանված երթուղիներով շահագործվող փոխադրումների նկատմամբ ունեցած պահանջները և որպես ելնական նպատակ պետք է ունենան, չավիավոր քեռնվածության դեպքում, Պայմանավորվող Կողմերի տարածքների միջև ընթացիկ և չավիավորության սահմաններում ակնկալվող ուղևորների, բեռների և փոստի փոխադրման համար պահանջների բավարարումը:

4. Նշանակված ավիաընկերությունները պետք է, մինչև գանկացած համաձայնեցված հաղորդակցության իրականացումը, ոչ ուշ, քան երեսուն (30) օր առաջ երկու Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը ներկայացնեն իրենց կողմից առաջարկվող բոլիչային ծրագիրը: Նշված բոլիչային ծրագրերը պետք է ներառեն, ի բիվս այլուց, փոխադրումների տեսակը, օգտագործվելիք օդանավը, բոլիչների հաճախականությունը և բոլիչները ժամանակացույցը:

Վերոհիշյալը վերաբերում է նաև հետագա փոփոխություններին:
Հատուկ դեպքերում, նշված իշխանությունների համաձայնությամբ, վերոհիշյալ ժամկետը կարող է կրճատվել:

ՀՈԴՎԱԾ 12

Օդանավի տեսակի փոփոխություն և կողերի համատեղ օգտագործում

1. Պայմանավորվող Կողմերից մեկի նշանակված ավիաընկերությունները կարող են մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում փոխել օդանավի տեսակը հետևյալ պայմաններով.

ա) փոխարինումն արդարացված է բոլիչի ծախսերի խնայողությունն ապահովելու պատճառներով,

բ) օդանավը, որը բոլիչներ է իրականացնում այն հատվածի վրա, որն սովորի կետու է ավիաընկերությունները նշանակող Պայմանավորվող Կողմի տարածքից, պետք է բոլիչներ իրականացնի մոտ հատվածամասում գտնվող օդանավին համապատասխան, և այդ բոլիչի իրականացումը պետք է չվացուցակով նախատեսված լինի. առաջին օդանավը պետք է փոփոխության վայր ժամանի երկրորդ օդանավից ստացվելիք կամ վերջինիս հանձնվելիք բեռի և ուղևորների փոխադրման նպատակով, իսկ տարողությունը պետք է սահմանվի առաջնահերթուրեն այդ նպատակից ելնելով,

գ) ավիաընկերությունները չպետք է գովազդով կամ այլ կերպ հասարակությանը առաջարկեն իրենց այն ծառայությունը, որն սկսվում է այն կետից, որտեղ կատարվում է օդանավի փոփոխությունը, եթե այլ բան բույլատրված չէ սույն Համաձայնագրի Հավելվածով,

դ) ցանկացած օդանավի կողմից, որը բեռ է մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածք, որտեղ իրականացվում է օդանավի փոփոխությունը, այդ տարածքից դեպի դուրս կարող է իրականացվել միայն մեկ բոլիչ, քանի դեռ մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությունների կողմից չի տրվել մեկից ավելի բոլիչներ իրականացնելու բույլտություն:

2. Չնայած վերոհիշյալին նշանակված ավիաընկերությունները կարող են կողերի համառու օգտագործման նպատակով համաձայնության գալ ցանկացած պետության ավիաընկերության հետ: Կողերի համատեղ օգտագործման համաձայնագիրը բաժնի մեջ պետք է մտնի երկու Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունների կողմից հաստատվելուց հետո:

ՀՈԴՎԱԾ 13
Մակագներ

1. Պայմանավորվող Լոզմերը պետք է թույլ տան, որ Հավելվածում սահմանված երբոսություններից մեկի վրա իրականացվող չվերքի սակագինը սահմանվի նշանակված ավիաընկերություններից յուրաքանչյուրի կողմից, իսկ հնարավորության դեպքում՝ այլ ավիաընկերությունների միջև խորհրդակցություններից հետո:

2. Դեպի մյուս Պայմանավորվող Լոզմի տարածք և այդ տարածքից ըստ համաձայնեցված հաղորդակցությունների իրականացվող փոխադրումների սակագները պետք է սահմանել չավիավոր մակարդակի վրա՝ պատշաճորեն հաշվի առնելով թույլ հարակից գործոնները՝ ներառյալ շահագործման ծախսերը, չավավոր շահույթը, հաղորդակցությունների առանձնահատկությունները, սպառողների շահերը և, ԼԵՔ Եպատակահարմար է, նաև մյուս ավիաընկերությունների՝ նույն երբուրով կամ նրա մի հատվածով իրականացվող փոխադրումների սակագները:

3. Մակագները պետք է ներկայացվեն Պայմանավորվող Լոզմերի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը՝ ղրանք կիրառման մեջ դնելու հավանական օրվանից ամենաքիչը քառասունհինգ (45) օր առաջ: Հատուկ դեպքերում ավիացիոն իշխանությունների կողմից կարող է ընդունվել սակագների ներկայացման ավելի կարճ ժամանակահատված:

ԼԵՔ սակագները ստանալուց հետո երեսուն (30) օրվա ընթացքում մյուս Պայմանավորվող Լոզմի ավիացիոն իշխանությունները չեն ծանուցում ներկայացված սակագների՝ իրենց համար անընդունելիության մասին, ապա այդ սակագները համարվում են ընդունելի և պետք է ուժի մեջ մտնեն սակագնում սահմանված օրվանից:

Այն դեպքում, երբ ավիացիոն իշխանությունների կողմից ընդունվում է սակագնի ներկայացման ավելի կարճ ժամկետ, ապա կարող է նաև համաձայնություն կայացվել, որպեսզի նշված սակագների անընդունելիության մասին ծանուցումը ներկայացվի երեսուն (30) օրվանից պակաս ժամանակահատվածում:

4. Այն դեպքում, երբ սակագների անընդունելիության մասին ծանուցումը հանձնվել է համաձայն սույն հոդվածի 3-րդ կետի, ապա Պայմանավորվող Լոզմերի ավիացիոն իշխանությունները, համաձայն սույն Համաձայնագրի 17 հոդվածի, պետք է խորհրդակցություններ հրավիրեն և ձգտեն սակագները սահմանել փոխհամաձայնության:

5. Երբ ավիացիոն իշխանությունները չեն կարողանում համաձայնության գալ սույն հոդվածի 3-րդ կետի համաձայն ներկայացված սակագների կամ սույն հոդվածի 4-րդ կետի համաձայն ցանկացած սակագնի սահմանման վերաբերյալ, ապա վեճը պետք է լուծվի սույն Համաձայնագրի 18 հոդվածին համապատասխան:

6. Երբ Պայմանավորվող Լոզմերից որևէ մեկի ավիացիոն իշխանություններին չեն քավարարում սահմանված սակագները, ապա նրանք պետք է այդ մասին ծանուցեն մյուս Պայմանավորվող Լոզմի ավիացիոն իշխանություններին, իսկ նշանակված ավիաընկերությունները պետք է անհրաժեշտության դեպքում փորձեն համաձայնություն ձևող բերել:

Երբ սակագների անընդունելիության վերաբերյալ ծանուցումը ստանալու օրվանից հետո իննսուն (90) օրվա ընթացքում չի հաջողվում նոր սակագնի հաստատել, ապա կիրառվում են սույն հոդվածի 4-րդ և 5-րդ կետերում սահմանված ընթացակարգերը:

7. Մույն հոդվածի դրույթների համաձայն հաստատված սակագներն ուժի մեջ են մնում, քանի որ չեն հաստատվել նոր սակագներ՝ համաձայն սույն հոդվածի կամ սույն Համաձայնագրի 18 հոդվածի դրույթների:

8. Ոչ մի սակագին չպետք է ուժի մեջ մտնի, եթե երկու Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունները այն չեն հաստատել, քացառությամբ սույն Համաձայնագրի 18 հոդվածի 4-րդ կետով սահմանված դեպքի:

9. Երկու Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունները պետք է ձգտեն ապահովել, որ գանձվող և հավաքվող սակագները համապատասխանեն յրենց կողմից հաստատված սակագներին և չենթարկվեն զեղչերի:

ՀՈՂՎԱԾ 14

Աշխատակազմին ներկայացվող պահանջներ

1. Մի Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերություններին, վոխադարձության հիմունքներով պետք է քույլատրվի մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում ունենալ համաձայնեցված հաղորդակցությունների իրականացման համար պահանջվող ներկայացուցիչներ և առևտրային, գործառնական և տեխնիկական աշխատակազմ:

2. Նշանակված ավիաընկերությունները իրենց ընտրությամբ կարող են ունենալ իրենց սեփական աշխատակազմը՝ քաղկացած գանկացած երկրի քաղաքացիություն ունեցող անձանցից, կամ օգտվել մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում գործող ցանկացած այլ կազմակերպության, ընկերության կամ ավիաընկերության ծառայություններից, որոնք լիազորված են նման ծառայություններ իրականացնել այդ Պայմանավորվող Կողմի տարածքում:

3. Ներկայացուցիչները և աշխատակազմը պետք է ենթարկվեն մյուս Պայմանավորվող Կողմի գործող օրենքներին և կանոններին: Նշված օրենքների և կանոնների համաձայն՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է, վոխադարձության հիմունքներով և նվազագույն ժամկետներում, սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված ներկայացուցիչներին և աշխատակազմին տրամադրի անհրաժեշտ աշխատանքի քույլտվություններ, աշխատանքային մուսայի արտոնագրեր կամ նման այլ փաստաթղթեր:

4. Այնքանով, որքանով դա քույլատրվում է ազգային օրենսդրությամբ, երկու Պայմանավորվող Կողմերը պետք է ազատեն աշխատանքի քույլտվություններ, աշխատանքային մուսայի արտոնագրեր կամ նմանատիպ այլ փաստաթղթեր ունենալու անհրաժեշտությունից այն աշխատողներին, որոնք կատարում են որոշակի ժամանակավոր ծառայություններ կամ պարտականություններ:

ՀՈՂՎԱԾ 15

Վաճառք և հասույթ

1. Թուրքանկյուր նշանակված ավիաընկերության պետք է իրավունք ստանալ մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում մասնակցել օդային փոխադրումների ծառայություն մատուցելու և ուղղակիորեն, ինչպես նաև, ըստ իր հայեցողության, իր գործակալներին միջոցով:

Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն պետք է իրավունք ունենա օդային փոխադրման ծառայություն մատուցել այդ տարածքի արժույթով, կամ, իր հայեցողությամբ, այլ երկրների ազատ փոխարկելի արտարժույթով:

Ցանկացած անձ կարող է օդային փոխադրումների ծառայությունից օգտվել ավիաընկերության կողմից վաճառքի համար ընդունված արտարժույթով:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերություններին պետք է տրամադրի իր տարածքում նրանց կողմից վաստակած՝ ծախսերի նկատմամբ մուտքերի հավելաճի ազատ փոխանցման իրավունք: Նշված փոխանցումները պետք է կատարվեն ընթացիկ վճարումների համար սահմանված փոխանակման պաշտոնական կուրսի հիման վրա, իսկ փոխանակման պաշտոնական կուրսի բացակայության դեպքում՝ ընթացիկ վճարների համար օտարերկրյա արտարժույթի շուկայում գերիշխող կուրսով՝ այն օրվա դրությամբ, երբ մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից փոխանցման պահանջ է ներկայացվել: Այդ փոխանցումները չպետք է ենթակա լինեն որևէ գանձումների, բացառությամբ քանկերի կողմից նման գործառնությունների համար կատարվող գանձումների:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ, փոխադարձության կիսմունքներով, մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերություններին իր տարածքում պետք է ազատի այդ ավիաընկերությունների կողմից միջազգային օդային հաղորդակցության յուրահամապատասխան ստացվող շահույթի կամ նկատման նկատմամբ հարկման ցանկացած ձևից, ինչպես նաև ազատի շրջանառու միջոցների կամ կապիտալի հարկման ցանկացած ձևից:

Սույն դրույթը չի գործի, եթե երկու Պայմանավորվող Կողմերի միջև գործում է հարկերից նման ազատում նախատեսող կրկնակի հարկումից խուսափելու մասին Կոնվենցիան:

ՀՈՂ-ԱՄՑ 16
Տեղեկության փոխանակում

1. Երկու Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունները հնարավորին չափ արագ միմյանց տեղեկություններ պետք է հաղորդեն այն ընթացիկ լիազորությունների մասին, որոնք տրվել են իրենց համապատասխան նշանակված ավիաընկերություններին՝ դեպի մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածք, այդ տարածքից կամ տարածքով օդային հաղորդակցություն իրագործելու նպատակով: Այդ տեղեկությունները պետք է ներառեն սահմանված երբուղիներով հաղորդակցությունների համար տրամադրվող ընթացիկ վկայականների և լիազորագրերի պատճենները՝ ներառյալ դրանց փոփոխությունները, հարկերից ազատման կարգը և բույլատրված ծառայությունների աղյուսակները:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է հետևի, որ իր կողմից նշանակված ավիաընկերությունները՝ քոնյունքերի իրականացումից որքան հնարավոր է շուտ, մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանություններին տրամադրեն սակագների, չվացուցակների պատճենները՝ ներառյալ նրանցում կատարված փոփոխությունները, ինչպես նաև այլ անհրաժեշտ տեղեկություն, որը վերաբերում է համաձայնեցված հաղորդակցության իրագործմանը՝ ներառյալ յուրաքանչյուր սահմանված երթուղու վրա տրամադրվող տարողունակության վերաբերյալ տեղեկությունը և ցանկացած այլ հետագա տեղեկություն, որը կարող է պահանջվել, որպեսզի մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությունները համոզված լինեն, որ սույն Համաձայնագրի պահանջները պատշաճ կերպով կատարվում են:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Լողմ պետք է հետևի, որ իր նշանակված ավիաընկերությունները մյուս Պայմանավորվող Լողմի ավիացիոն իշխանություններին տրամադրեն համաձայնեցված հաղորդակցություններով փոխադրումներին վերաբերող վիճակագրություն՝ ուղևորների նստեցման և իջեցման /բեռների և ուղեբեռների բեռնման և բեռնաթափման/ կետերի վերաբերյալ:

ՀՈՒՎԱԾ 17
Խզրեղակցություններ

1. Պայմանավորվող Լողմերի ավիացիոն իշխանությունները ժամանակ առ ժամանակ պետք է խորհրդակցեն միմյանց հետ՝ նպատակ ունենալով ապահովել սերտ համագործակցություն այն բոլոր խնդիրներին կապակցությամբ, որոնք կապված են սույն Համաձայնագրի և նրա Հավելվածի դրույթների կիրառման և դրանց պատշաճ կատարման հետ:

2. Նման խորհրդակցությունները պետք է սկսվեն խորհրդակցություն կազմակերպելու խնդրանքը ստանալու օրվանից հետո վաթսույն (60) օրվա ընթացքում, եթե Պայմանավորվող Լողմերն այլ համաձայնության չեն եկել:

ՀՈՒՎԱԾ 18
Վեճերի կարգավորում

1. Պայմանավորվող Լողմերի միջև սույն Համաձայնագրի մեկնաբանման կամ կիրառման հետ կապված որևէ վեճ ծագելու դեպքում Պայմանավորվող Լողմերը պետք է առաջին հերթին վորձեն այն կարգավորել բանակցությունների միջոցով:

2. Այն դեպքում, եթե Պայմանավորվող Լողմերը չեն կարողանում վեճերը կարգավորել բանակցությունների միջոցով, ապա նրանք կարող են համաձայնվել վեճը որևէ անձի կամ մարմնի միջոցով լուծելու վերաբերյալ, կամ էլ Պայմանավորվող Լողմերից յուրաքանչյուրը կարող է վեճը ներկայացնել երեք արբիտրանտից բաղկացած դատարանի քննարկմանը:

3. Արբիտրաժային դատարանը պետք է կազմված լինի հետևյալ կերպ.

Պայմանավորվող Լողմերից յուրաքանչյուրը պետք է մյուս Պայմանավորվող Լողմի՝ ղլվանագիտական ուղիներով արբիտրաժի /իրավարարության/ վերաբերյալ պահանջը ստանալու օրվանից հետո վաթսույն (60) օրվա ընթացքում նշանակի արբիտր: Այս երկու արբիտրները պետք է փոխհամաձայնությամբ նշանակեն երրորդ արբիտրին հաջորդ վաթսույն (60) օրվա ընթացքում: Երրորդ արբիտրը պետք է լինի երրորդ պետության քաղաքացի և պետք է գործի որպես դատարանի նախագահ և որոշի, թե որտեղ պետք է տեղի ունենա իրավարարությունը:

Եթե Պայմանավորվող Լողմերից ոչ մեկն էլ չի կարողանում նշված ժամանակահատվածում արբիտր նշանակել, կամ էլ նշված ժամանակահատվածում չի նշանակվել երրորդ արբիտրը, ապա երկու Պայմանավորվող Լողմերից որևէ մեկը կարող է ղիմնյ Կաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության խորհրդի նախագահին, որպեսզի վերջինս նշանակի արբիտր կամ արբիտրներին, ինչպես որ կպահանջվի սովյալ պայրագայում:

4. Պայմանավորվող Լողմերը պարտավորվում են կատարել սույն հոդվածի 2-րդ և 3-րդ կետերի համաձայն կայացրած վճիռը կամ որոշումը:

Եթե Պայմանավորվող Կողմերից որևէ մեկը չի կատարում այդ որոշումը, ապա մյուս Պայմանավորվող Կողմը հիմք է ունենում սույն Համաձայնագրի 5 հոդվածի կիրառման համար:

5. Արբիտրաժային դատարանի ծախսերը պետք է հավասարապես բաշխվեն Պայմանավորվող Կողմերի միջև:

ՀՈԴՎԱՆ 19
Փոփոխություններ

1. Այն դեպքում, եթե Պայմանավորվող Կողմերից որևէ մեկը ցանկանում է փոփոխել սույն Համաձայնագրի որևէ դրույթ, նա կարող է խորհրդակցություն խնդրել մյուս Պայմանավորվող Կողմից: Նման խորհրդակցությունները, որոնք կարող են տեղի ունենալ ավիացիոն իշխանությունների միջև քննարկումների կամ նամակագրության միջոցով, պետք է սկսվեն նման խնդրանքի ստացման օրվանից հետո վաքսուն (60) օրվա ընթացքում:

2. Այն դեպքում, եթե ուժի մեջ է մտնում օդային հաղորդակցության վերաբերյալ ուրև ընդլիանուր բազմակողմ կոնվենցիա, օրը վերաբերում է Պայմանավորվող Կողմերին, ապա այդ կոնվենցիայի դրույթները պետք է գերակայող լինեն: Սույն հոդվածի 1-ին կետի համաձայն՝ պետք է տեղի ունենան խորհրդակցություններ, որոնց նպատակն է սահմանել, թե ինչ չափով և՛ սույն Համաձայնագրի վրա ազդում բազմակողմ կոնվենցիայի դրույթները:

3. Ցանկացած փոփոխություն, որը համաձայնեցված է այդպիսի խորհրդակցությունների արդյունքում, ուժի մեջ կմտնի դա հաստատող դիվանագիտական հայտագրերի վոխանակամամբ:

ՀՈԴՎԱՆ 20
Դադարեցում

1. Պայմանավորվող Կողմերից յուրաքանչյուրը ցանկացած ժամանակ դիվանագիտական ուղիներով կարող է գրավոր ծանուցել մյուս Պայմանավորվող Կողմին սույն Համաձայնագիրը դադարեցնելու իր որոշման մասին: Նշված ծանուցումը միաժամանակ պետք է ներկայացվի Բաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության:

2. Համաձայնագիրը կարող է դադարեցվել մյուս Պայմանավորվող Կողմի՝ ծանուցումը ստանալու օրվանից մեկ տարի հետո, եթե դադարեցման վերաբերյալ ծանուցումը փոխադարձ համաձայնությամբ հետ չի վերցվում նախքան այդ ժամկետի ավարտը:

Մյուս Պայմանավորվող Կողմի՝ ծանուցումն ստանալու հաստատման բազակայության դեպքում այն ստացված է համարվում Բաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության՝ ծանուցումը ստանալուց տասնչորս (14) օր հետո:

ՀՈԴՎԱՆ 21
Քրանցում

Սույն Համաձայնագիրը և նրան վերաբերող ցանկացած փոփոխությունը պետք է գրանցվեն Բաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունում:

ՀՈԳԱԸՄ 22
Ուժի մեջ մտնելը

Պայմանավորվող հոդվերը դիվանագիտական ուղիներով միմյանց կծանուցեն սույն Համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելու համար պահանջվող բոլոր սահմանադրական ընթացակարգերի ավարտի մասին:

Մայն Համաձայնագիրը ուժի մեջ է մտնում վերջին ծանուցումն ստանալու օրվան հաջորդող ամսվա առաջին օրը:

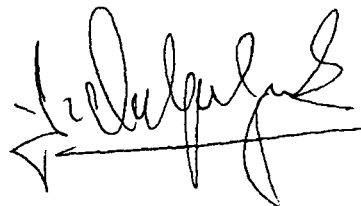
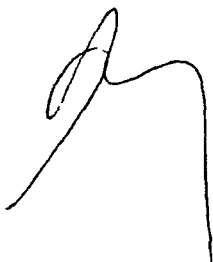
Ի վկայություն վերոշարադրյալի՝ ներքոստորագրյալները, իրենց համապատասխան կառավարությունների կողմից լինելով պատշաճ կերպով լիազորված, ստորագրեցին սույն Համաձայնագիրը:

ՍՏՈՐԱԳՐՎԱԾ Է ք. Երևանում 2000թ. _____ -ին, երկու բնօրինակով, յուրաքանչյուրը՝ ֆրանսերեն, ֆլամանդերեն, հայերեն, անգլերեն, ընդ որում բոլոր տեքստերն էլ հավասարազոր են:

Սույն Համաձայնագրի մեկնաբանության ընթացքում տարաձայնությունների դեպքում մախապատվությունը կտրվի անգլերեն տեքստին:

ԲԵԼԳԻԱՅԻ ԹԱԳԱՎՈՐՈՒԹՅԱՆ
ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԿՈՂՄԻՑ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԿՈՂՄԻՑ



Mr. VARTAN OSKANIAN

Հավելված

ԵՐԹՈՒՂՆԵՐԻ ԺԱՄԱՆԱԿԱՑՈՒՅՑ

1. Բեկիայի Թագավորության երթուղիները

Միկնելու կետեր	Միջանկյալ կետեր	Կետեր Հայաստանում	Երկրից դուրս գանվող կետեր
Կետեր Բեկիայում	Ցանկացած	Կետեր Հայաստանում	Ցանկացած

2. Հայաստանի Հանրապետության երթուղիները

Միկնելու կետեր	Միջանկյալ կետեր	Կետեր Բեկիայում	Երկրից դուրս գանվող կետեր
Կետեր Հայաստանում	Ցանկացած	Կետեր Բեկիայում	Ցանկացած

Համաձայնեցված երթուղիների ցանկացած կետ կամ կետեր երկու «Պայմանավորվող Կողմերի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից կարող են օգտագործվել տարբեր հերթականությամբ կամ կարող են շահագործվել տարբեր կարգով ցանկացած կամ բոլոր չվերթների ժամանակ՝ պայմանով, որ մեկնման կամ ժամանման կետը գտնվի նրանց քաղաքացիության երկրում:

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

**OVEREENKOMST
TUSSEN
DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE
EN
DE REGERING VAN DE REPUBLIEK ARMENIE
INZAKE LUCHTVERVOER**

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE

EN

DE REGERING VAN DE REPUBLIEK ARMENIE

PARTIJEN zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opgesteld;

VERLANGENDE een overeenkomst te sluiten, ter aanvulling van genoemd Verdrag, met het doel luchtdiensten tot stand te brengen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden;

VERLANGENDE de grootst mogelijke beveiliging en veiligheid in het internationaal luchtvervoer te waarborgen;

ZIJN overeengekomen als volgt:

ARTIKEL 1

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Overeenkomst geldt, tenzij het zinsverband anders vereist, dat:

- a) de uitdrukking "Verdrag" betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld en omvat elke Bijlage die krachtens Artikel 90 van dat Verdrag is aangenomen en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag krachtens de Artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen zijn aangenomen of bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;
- b) de uitdrukking "Overeenkomst" betekent deze Overeenkomst met haar Bijlage en alle wijzigingen van de Overeenkomst of de Bijlage;
- c) de uitdrukking "Luchtvaartautoriteiten" betekent voor België het Ministerie van Verkeerswezen en voor Armenië, het Departement Burgerluchtvaart of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
- d) de uitdrukkingen "grondgebied", "luchtdienst", "internationale luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing voor andere dan verkeersdoeleinden" hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in de Artikelen 2 en 96 van het Verdrag;
- e) de uitdrukking "aangewezen luchtvaartmaatschappij" betekent een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met de Artikelen 3 en 4 van deze Overeenkomst;
- f) de uitdrukking "overeengekomen diensten" betekent de geregelde luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;
- g) de uitdrukking "tarieven" betekent de prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waaronder die prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van prijzen en voorwaarden voor agentschapsvoering en andere hulpdiensten, echter met uitsluiting van vergoedingen en voorwaarden voor het vervoer van post;
- h) de uitdrukking "verandering van vliegtuigtype" betekent de exploitatie van één der overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij op een deel van de route een vliegtuig van een andere capaciteit wordt ingezet dan op een ander deel van de route;
- i) de uitdrukkingen "boorduitrustingsstukken", "gronduitrusting", "boordproviand" en "reserveonderdelen" hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in Bijlage 9 van het Verdrag.

ARTIKEL 2

Verlening van rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten voor het uitvoeren van internationale luchtdiensten door de respectieve aangewezen luchtvaartmaatschappijen:
 - a) om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
 - b) om op haar grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden; en
 - c) om op haar grondgebied te landen bij de exploitatie van de routes omschreven in de Bijlage, voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal vervoer, afkomstig uit of bestemd voor het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.
2. Geen van de in het eerste lid van dit Artikel genoemde rechten wordt geacht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het voorrecht te verlenen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij passagiers, vracht en post op te nemen die bestemd zijn om tegen vergoeding of krachtens een huurcontract te worden vervoerd naar een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

ARTIKEL 3

Aanwijzing voor het exploiteren van diensten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een of meerdere luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage voor die Overeenkomstsluitende Partij omschreven routes.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanwijzing van eender welke luchtvaartmaatschappij in te trekken en een andere luchtvaartmaatschappij aan te wijzen.

ARTIKEL 4

Vergunning voor de exploitatie van diensten

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een Overeenkomstsluitende Partij ingevolge Artikel 3 van deze Overeenkomst, verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van hun wetten en voorschriften, zonder verwijl aan de aldus aangewezen luchtvaartmaatschappijen de vereiste vergunningen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten waarvoor die luchtvaartmaatschappijen zijn aangewezen.

2. Na ontvangst van deze vergunningen kunnen de luchtvaartmaatschappijen op ieder tijdstip een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits de luchtvaartmaatschappijen de desbetreffende bepalingen van deze Overeenkomst naleven en mits tarieven vastgesteld zijn overeenkomstig het bepaalde in Artikel 13 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 5

Intrekking of opschorting van een vergunning tot exploitatie van diensten

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in Artikel 4 vermelde vergunningen aan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen te weigeren, deze in te trekken, te schorsen of er, tijdelijk of blijvend, voorwaarden aan te verbinden:
 - a) indien de luchtvaartmaatschappijen in gebreke blijven te kunnen genoegen aan te tonen dat zij in staat zijn te voldoen aan de voorwaarden opgelegd door de wetten en voorschriften welke die autoriteiten, in overeenstemming met het Verdrag, gewoonlijk en redelijkerwijs toepassen op de exploitatie van internationale luchtdiensten;
 - b) indien de luchtvaartmaatschappijen in gebreke blijven de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden;
 - c) indien de luchtvaartmaatschappijen in gebreke blijven de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij na te leven;
 - d) indien niet te kunnen genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappijen berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst of bij haar onderdanen.
2. De in het eerste lid van dit Artikel genoemde rechten worden slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig Artikel 17 van deze Overeenkomst, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is teneinde inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.

ARTIKEL 6

Toepassing van wetten en voorschriften

1. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen of het vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen te worden nageleefd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij.

2. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende binnenkomst, in- en uitklaring, doorreis, immigratie, paspoorten, douane, valuta, gezondheid en quarantaine dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij en door haar bemanningen en passagiers, of namens hen, alsook met betrekking tot vracht en post te worden nageleefd bij het binnenkomen in of verlaten van en gedurende de doorreis over en het verblijf binnen het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

Passagiers op doorreis over het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen worden ten hoogste onderworpen aan een vereenvoudigde controle.

3. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij die gelijkaardige internationale luchtdiensten uitvoert bij de toepassing van haar voorschriften vermeld in de leden 1 en 2 van dit Artikel of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

ARTIKEL 7

Bewijzen en vergunningen

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door een Overeenkomstsluitende Partij worden gedurende hun geldigheidsduur door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes, mits zodanige bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard ingevolge en overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen.

Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en van vergunningen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt te weigeren voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

2. Indien de in het eerste lid van dit Artikel genoemde bewijzen en vergunningen zijn uitgereikt of geldig verklaard volgens vereisten die afwijken van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen en indien deze afwijking betekend werd aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg overeenkomstig Artikel 17 van deze Overeenkomst teneinde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende vereisten voor hen aanvaardbaar zijn.

Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt in aangelegenheden inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst.

- 3.1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake de door de andere Overeenkomstsluitende Partij voor alle gebieden met betrekking tot vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen of de exploitatie daarvan aangenomen veiligheidsnormen.

Dit overleg heeft plaats binnen 30 dagen na dat verzoek.

- 3.2. Indien de ene Overeenkomstsluitende Partij, naar aanleiding van dit overleg, van mening is dat de andere Overeenkomstsluitende Partij voor deze gebieden veiligheidsnormen die ten minste gelijk zijn aan de op grond van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, niet effectief handhaaft en toepast, stelt de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis van deze opvatting en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen, en de andere Overeenkomstsluitende Partij neemt adequate maatregelen tot verbetering. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat binnen 15 dagen of binnen een eventueel langere overeengekomen periode adequate maatregelen te nemen, is dit reden voor de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst (intrekking of opschorting van vergunningen tot exploitatie van diensten).
- 3.3. Onverminderd de in artikel 33 van het Verdrag van Chicago genoemde verplichtingen wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door de luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij op diensten naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij wordt geëxploiteerd, tijdens het verblijf binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kan worden onderworpen aan een onderzoek door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan boord van en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de bescheiden van het luchtvaartuig en die van de bemanning te onderzoeken als de zichtbare staat van het luchtvaartuig en zijn uitrusting (in dit artikel platforminspectie genoemd), mits dit niet tot onredelijke vertraging leidt.
- 3.4. Indien een platforminspectie of reeks platforminspecties aanleiding geeft tot:
 - a) ernstige bezorgdheid over het feit dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de overeenkomstig het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, of
 - b) ernstige bezorgdheid over het feit dat er gebrek is aan effectieve handhaving en toepassing van de overeenkomstig het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen,staat het de Overeenkomstsluitende Partij die de inspectie uitvoert vrij voor de toepassing van artikel 33 van het Verdrag van Chicago, vast te stellen dat de voorschriften op grond waarvan het bewijs of de vergunningen met betrekking tot dat luchtvaartuig of tot de bemanning van dat luchtvaartuig zijn afgegeven of geldig verklaard, of de voorwaarden waaronder het luchtvaartuig wordt geëxploiteerd, niet gelijk zijn aan noch hoger liggen dan de volgens het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen.
- 3.5. Ingeval de toegang tot een luchtvaartuig uitgebaat door de luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij met het oog op een platforminspectie in toepassing van lid 3.3. hierboven door de vertegenwoordiger van de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen geweigerd wordt, staat het de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij te concluderen dat ernstige bezorgdheid van de soort zoals vermeld in lid 3.4. hierboven ontstaat en de in dat lid vermelde conclusies te trekken.
- 3.6. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij onmiddellijk op te schorten of te wijzigen in het geval de eerste Overeenkomstsluitende Partij tot de conclusie komt, hetzij door een platforminspectie, een reeks platforminspecties, een weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, dat onmiddellijke actie geboden is voor de veiligheid van de exploitatie van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

- 3.7. Elke maatregel van een Overeenkomstsluitende Partij genomen in overeenstemming met het lid 3.2. of 3.6. hierboven wordt beëindigd zodra de grond voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

ARTIKEL 8

Beveiliging van de luchtvaart

1. De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen dat hun verplichting in hun wederzijdse betrekkingen de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen, integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst.
2. De Overeenkomstsluitende partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar om handelingen van wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens, luchtvaartinstallaties en -diensten en elke andere bedreiging van de veiligheid van de luchtvaart, te voorkomen.
3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970 en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971.
4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaart-organisatie en aangeduid als bijlagen van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen van toepassing zijn voor de Partijen; zij eisen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen of exploitanten die hun hoofdverblijf voor handelspraktijken of hun permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging der luchtvaart.
5. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt er zich toe de door de andere Overeenkomstsluitende Partij voorgeschreven veiligheidsmaatregelen voor de binnenkomst op haar grondgebied in acht te nemen en passende voorzieningen te treffen om passagiers, bemanningen en hun handbagage evenals vracht voor het aan boord gaan of het laden te controleren.

Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt welwillend ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot speciale beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers teneinde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden.

6. Wanneer zich een geval of dreiging van een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartinstallaties en -diensten voordoet, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bijstand door het berichtenverkeer en andere passende maatregelen, bestemd om aan een dergelijk voorval of zodanig gevaar snel en veilig een einde te stellen, te vergemakkelijken.
7. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij afwijkt van de beveiligingsmaatregelen in dit Artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij om onmiddellijk overleg verzoeken met de luchtvaartautoriteiten van die Partij. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt binnen de dertig (30) dagen, vormt zulks een grond voor de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 9

Gebruiksvergoedingen

1. De vergoedingen die op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan een nationale luchtvaartmaatschappij van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij die soortgelijke internationale diensten uitvoert.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij bevordert het overleg tussen haar autoriteiten die bevoegd zijn de heffingen te innen en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die van de diensten en voorzieningen gebruik maken; waar mogelijk loopt dit overleg via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Van elk voorstel tot wijziging van de gebruiksvergoedingen dient tijdig kennisgeving te worden gedaan teneinde de gebruikers in staat te stellen hun visie kenbaar te maken voordat de wijzigingen worden ingevoerd.

ARTIKEL 10

Douane en Accijnzen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van invoerbeperkingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en ander nationale, regionale of plaatselijke rechten en lasten op vliegtuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserve-onderdelen met inbegrip van motoren, normale vliegtuiguitrusting, gronduitrusting, boordproviand en andere artikelen die uitsluitend worden gebruikt of bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij die de overeengekomen diensten exploiteert, alsmede voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven en drukwerk waarop het embleem van de maatschappij voorkomt en gebruikelijk reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappij gratis wordt verspreid.

2. De bij dit Artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit Artikel genoemde goederen ongeacht of zodanige goederen geheel worden gebruikt of verbruikt binnen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de vrijstelling toekent, mits zodanige goederen:
 - a) worden ingevoerd in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens de aangewezen maatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, maar niet worden vervoerd binnen het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij;
 - b) aan boord worden gehouden van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één van de Overeenkomstsluitende Partijen bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
 - c) aan boord worden genomen van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één van de Overeenkomstsluitende Partijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.
3. De normale boorduitrustingsstukken, de gronduitrusting alsmede de materialen en voorraden die zich gewoonlijk aan boord bevinden van een vliegtuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één der Overeenkomstsluitende Partijen, mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts uitgeladen worden met de toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. In dat geval kunnen ze onder toezicht van die autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop ze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.
4. Bagage en vracht in direct doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere heffingen.
5. De bij dit Artikel ingestelde vrijstellingen worden ook verleend wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij afspraken hebben gemaakt met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook van zulke vrijstellingen vanwege de andere Overeenkomstsluitende Partij geniet, voor het lenen of overdragen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van goederen vermeld in lid 1 van dit Artikel.

ARTIKEL 11

Capaciteit

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen krijgen billijke en gelijke kansen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten tussen en via hun wederzijdse grondgebieden op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes.
2. Bij het exploiteren van de overeengekomen diensten houden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk der overeenkomstsluitende Partijen rekening met het belang van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, ten einde de diensten die de laatstgenoemde maatschappijen op dezelfde route óf op een deel daarvan onderhoudt, niet op onrechtmatige wijze te treffen.

3. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomst-sluitende Partijen dienen op redelijke wijze te worden afgestemd op de vervoersbehoeften op de omschreven routes en hebben als voornaamste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen.
4. De exploitatieprogramma's van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, met onder meer het type van luchtvaartuig, de aard van het vervoer, de frequentie van de diensten en de dienstregeling, moeten uiterlijk 30 dagen voor het aanvangen van de exploitatie van een overeengekomen dienst ter goedkeuring worden voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de twee Overeenkomstsluitende Partijen.

Deze bepaling is eveneens van toepassing op eventuele latere wijzigingen.

In bijzondere gevallen kunnen die autoriteiten instemmen met een kortere termijn.

ARTIKEL 12

Verandering van vliegtuigtype en gedeelde vluchtoedes

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartuig met een andere capaciteit inzetten op voorwaarde dat:
 - a) dit met het oog op een economische exploitatie verantwoord is;
 - b) het luchtvaartuig gebruikt op het gedeelte van de route dat verder verwijderd is van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappijen aanwijst, slechts geëxploiteerd wordt in aansluiting op het luchtvaartuig gebruikt op het dichterbij gelegen gedeelte en dat dit in de dienstregeling tot uiting komt;

het eerstbedoelde luchtvaartuig komt naar het punt waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt met het doel passagiers, vracht of post op te nemen van, dan wel aan te voeren voor het laatstbedoelde luchtvaartuig, en de capaciteit ervan wordt in de allereerste plaats met het oog op dit doel bepaald;
 - c) de luchtvaartmaatschappijen niet tegenover het publiek voorwenden, door middel van advertenties of anderszins, dat zij een luchtdienst onderhouden beginnend op het punt waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt, tenzij de Bijlage bij deze Overeenkomst dit toestaat;
 - d) in aansluiting met iedere vlucht van een luchtvaartuig naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt, slechts één vlucht vanuit dat grondgebied gemaakt wordt, tenzij de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij meer dan één vlucht toestaan.

2. Niettegenstaande het bovenstaande mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen een overeenkomst inzake gedeelde vluchtcodes aangaan met een luchtvaartmaatschappij van eender welke nationaliteit.

Deze overeenkomst inzake gedeelde vluchtcodes zal in werking treden na goedkeuring door de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen.

ARTIKEL 13

Tarieven

1. De Overeenkomstsluitende Partijen staan toe dat elk der aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zo mogelijk na onderling overleg, op één der in de Bijlage omschreven routes een tarief vaststelt.
2. De tarieven voor vervoer op de overeengekomen diensten van en naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst, het belang van de gebruikers en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen die geheel of gedeeltelijk dezelfde route bedienen.
3. De tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd en dienen in hun bezit te zijn tenminste vijfenveertig (45) dagen voor de voorgesteelde datum van invoering. In bijzondere gevallen kunnen de luchtvaartautoriteiten een verkorting van dit tijdvak aanvaarden.

Indien binnen dertig (30) dagen vanaf de datum van ontvangst de luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen kennisgeving hebben gedaan van hun bezwaar, wordt een zodanig tarief beschouwd als zijnde aanvaard en wordt het van kracht op de in het tariefvoorstel genoemde datum.

Ingeval de luchtvaartautoriteiten instemmen met een verkorting van het tijdvak voor indiening van een tarief, kunnen zij tevens overeenkomen dat het tijdvak voor de kennisgeving van bezwaar korter zal zijn dan dertig (30) dagen.

4. Indien overeenkomstig het derde lid van dit Artikel kennisgeving van bezwaar is gedaan, plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen overleg overeenkomstig Artikel 17 van deze Overeenkomst en trachten zij het tarief in onderlinge overeenkomst vast te stellen.
5. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen over een tarief dat hun is voorgelegd overeenkomstig het derde lid van dit Artikel, of over de vaststelling van een tarief volgens het vierde lid van dit Artikel, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het bepaalde in Artikel 18 van deze Overeenkomst.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten van één der Overeenkomstsluitende Partijen bezwaar maken tegen een reeds bestaand tarief, brengen zij zulks ter kennis van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij en trachten de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, waar vereist, tot een regeling te komen.

Indien binnen negentig (90) dagen na ontvangst van een kennisgeving van bezwaar, geen nieuw tarief kan worden vastgesteld, vinden de in de leden vier en vijf van dit Artikel omschreven procedures toepassing.

7. De overeenkomstig het bepaalde in dit Artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit Artikel of het bepaalde in Artikel 18 van deze Overeenkomst.
8. Behoudens op grond van het bepaalde in het vierde lid van Artikel 18 van deze Overeenkomst wordt een tarief niet van kracht, indien de luchtvaartautoriteiten van één van beide Overeenkomstsluitende Partijen hiertegen bezwaar hebben.
9. De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen zien erop toe dat de in rekening gebrachte en geïnde tarieven overeenkomen met de door hen goedgekeurde tarieven en dat daarop geen kortingen worden gegeven.

ARTIKEL 14

Personeel

1. Op basis van wederkerigheid mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij eigen vertegenwoordigers hebben alsook de commerciële, operationele en technische personeelsleden die nodig zijn voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.
2. Aan zodanige personeelsbehoeften kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden voldaan met eigen personeel of door een beroep te doen op de diensten van enige andere organisatie, firma of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij werkzaam is en die toestemming heeft op dit grondgebied zodanige diensten te verrichten.
3. De vertegenwoordigers en personeelsleden zijn onderworpen aan de van kracht zijnde wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Overeenkomstig deze wetten en voorschriften verleent elke Overeenkomstsluitende Partij, op basis van wederkerigheid en binnen de kortst mogelijke tijd, de nodige werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten aan de in het eerste lid van dit Artikel bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden.
4. In de mate waarin de nationale wetgevingen dit toestaan zien beide Overeenkomstsluitende Partijen ervan af werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten verplicht te stellen voor personeelsleden die bepaalde tijdelijke diensten of taken verrichten.

ARTIKEL 15

Verkoop en inkomsten

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks of, indien zij dit verkiest, via haar vertegenwoordigers, luchtvervoerdiensten te verkopen.

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht vervoer te verkopen tegen betaling in de munt van dat grondgebied of, indien zij dit verkiest, in een vrij converteerbare munt van enig ander land. Eenieder is vrij zodanig vervoer te kopen tegen betaling in een munt die door die luchtvaartmaatschappij wordt aanvaard.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht tot het vrijelijk overmaken van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven verworven door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij op haar grondgebied.

Zodanige overmakingen geschieden op basis van de officiële wisselkoersen voor lopende betalingen of, bij ontstentenis van officiële wisselkoersen, tegen de op de markt voor buitenlandse valuta gangbare koersen op de dag waarop de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanvraag tot overmaking indienen. Daarbij worden geen andere lasten dan de normale banklasten op zodanige transacties geheven.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent op basis van wederkerigheid aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijstelling van enigerlei belasting op inkomens of baten door deze luchtvaartmaatschappijen verkregen op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij uit de exploitatie van internationale luchtdiensten, alsook van onverschillig welke heffing op omzet of kapitaal.

Deze bepaling gaat niet in wanneer tussen de twee Overeenkomstsluitende Partijen een overeenkomst tot het vermijden van dubbele belasting van kracht is die in een zodanige vrijstelling voorziet.

ARTIKEL 16

Uitwisseling van informatie

1. De luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen wisselen zo snel mogelijk informatie uit betreffende de lopende vergunningen verleend aan hun respectievelijk aangewezen luchtvaartmaatschappijen om diensten te exploiteren naar, via en van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inbegrip van afschriften van de lopende bewijzen en vergunningen voor diensten op de omschreven routes, evenals de wijzigingen, vrijstellingsorders en toegestane diensttabellen.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zoveel van te voren als mogelijk, aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij kopies verschaffen van tarieven, dienstregelingen, inbegrepen de wijzigingen daaraan, en alle andere relevante informatie die betrekking heeft op de exploitatie van de overeengekomen diensten, inbegrepen de informatie over de aangeboden capaciteit op elke omschreven route, en elke andere informatie die kan geëist worden om ten aanzien van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat de bepalingen van deze Overeenkomst degelijk in acht worden genomen.
3. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij de statistieken bezorgen betreffende het verkeer vervoerd op de overeengekomen diensten met vermelding van de punten van in- en ontschepping.

ARTIKEL 17

Overleg

1. De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen plegen van tijd tot tijd overleg teneinde een nauwe samenwerking te verzekeren in alles wat verband houdt met de tenuitvoerlegging en de bevredigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en haar Bijlage.
2. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een verzoek in die zin, tenzij de Overeenkomstsluitende Partijen anderszins overeenkomen.

ARTIKEL 18

Regeling van geschillen

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil door onderhandelingen te regelen.
2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een persoon of instantie, of kan elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen het geschil ter beslissing voorleggen aan een scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsrechters.
3. Het scheidsgerecht wordt samengesteld als volgt :

Elke der Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsrechter binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop de ene Overeenkomstsluitende Partij, via diplomatieke weg van de andere Overeenkomstsluitende Partij een kennisgeving heeft ontvangen waarin om voorlegging van het geschil wordt verzocht.

Deze twee scheidsrechters wijzen in onderling overleg een derde scheidsrechter aan binnen een daarop aansluitende periode van (60) dagen. De derde scheidsrechter is een onderdaan van een derde Staat; hij treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht en bepaalt de plaats waar dit zal zetelen.

Indien één der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsrechter te benoemen of indien de derde scheidsrechter niet binnen het aangegeven tijdvak wordt aangewezen, kan door elke der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerlucht-vaartorganisatie om, naar gelang het geval, een scheidsrechter of scheidsrechters te benoemen.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich ertoe iedere ingevolge het tweede en derde lid van dit Artikel tot stand gekomen beslissing of uitspraak na te komen.

Als één der Overeenkomstsluitende Partijen in gebreke blijft zodanige beslissing na te leven, geeft dit de andere Overeenkomstsluitende Partij grond voor de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst.

5. De kosten van het Scheidsgerecht zullen gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen worden gedragen.

ARTIKEL 19

Wijzigingen

1. Indien één van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken. Dit overleg dat zowel mondeling als bij briefwisseling kan worden gepleegd, kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten, en vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van het verzoek.

2. Als een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt voor beide Overeenkomstsluitende Partijen, hebben de bepalingen van een zodanig verdrag voorrang.

Er kan overleg worden gepleegd overeenkomstig het eerste lid van dit Artikel teneinde vast te stellen in welke mate de bepalingen van het multilaterale verdrag van invloed zijn op deze Overeenkomst.

3. Alle in zodanig overleg overeengekomen wijzigingen worden van kracht nadat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd.

ARTIKEL 20

Beëindiging

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk via diplomatieke weg mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst op te zeggen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerlucht-vaartorganisatie.

2. De Overeenkomst eindigt één (1) jaar na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomst-sluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging met wederzijdse instemming voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken.

Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat bericht van ontvangst te geven, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaart-organisatie.

ARTIKEL 21

Registratie

Deze Overeenkomst en alle daaraan aangebrachte wijzigingen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaart-organisatie.

ARTIKEL 22

Inwerkingtreding


Elke Overeenkomstsluitende Partij zal langs diplomatieke weg aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de voltooiing van haar grondwettelijke procedures met het oog op de inwerkingtreding van deze Overeenkomst melden.

De Overeenkomst zal in werking treden op de eerste dag van de maand volgend op de datum van de laatste melding.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.


GEDAAN te Brussel, op 7 juni 2001, in twee exemplaren, in de Armeense, Franse, Nederlandse en Engelse taal, alle teksten zijn gelijkelijk authentiek. Ingeval van uiteenlopende interpretatie van deze Overeenkomst heeft de Engelse tekst voorrang.

VOOR DE REGERING VAN HET
KONINKRIJK BELGIE :



LOUIS MICHEL
Minister van Buitenlandse
Zaken

VOOR DE REGERING VAN DE
REPUBLIEK ARMENIE :



VARTAN OSKANIAN
Minister van Buitenlandse
Zaken

ROUTETABEL

1. Routes voor het Koninkrijk België

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten in Armenië	Verder gelegen punten
Punten in België	Alle	Punten in Armenië	Alle

2. Routes voor de Republiek Armenië

Punten van vertrek in Armenië	Tussenliggende punten	Punten in België	Verder gelegen punten
Punten in Armenië	Alle	Punten in België	Alle

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen op de overeengekomen routes, bij onverschillig welke vlucht, één of meerdere punten weglaten of ze in een andere volgorde bedienen, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst gelegen is in het land hunner nationaliteit.

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF
BELGIUM AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF
ARMENIA ON AIR TRANSPORT

The Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the Republic of Armenia

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944;

Desiring to conclude an agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport;

Have agreed as follows:

Article I. Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

a) the term “Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Contracting Parties;

b) the term “Agreement” means this Agreement, the Annex attached thereto, and any modifications to the Agreement or to the Annex;

c) the term “aeronautical authorities” means: in the case of Belgium, The Ministry of Communications and, in the case of Armenia, the Department of Civil Aviation or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;

d) the terms “Territory”, “Air Service”, “International Air Service”, “Airline” and “Stop for non-traffic purposes” have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;

e) the term “Designated airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with Articles 3 and 4 of this Agreement;

f) the term “Agreed services” means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

g) the term “Tariffs” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

h) the term “Change of gauge” means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section;

i) The terms “aircraft equipment”, “ground equipment”, “aircraft stores”, “spare parts” have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention.

Article 2. Grant of Rights

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

- a) to fly without landing across its territory;
- b) to make stops in its territory for non-traffic purposes;
- c) to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging, while operating the routes specified in the Annex, international traffic in passengers, cargo and mail originating in or destined for the territory of the other Contracting Party.

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

Article 3. Designation to operate services

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, to the other Contracting Party, one or more airlines to operate the agreed services on the routes specified in the Annex for such a Contracting Party.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw, by diplomatic note to the other Contracting Party, the designation of any airline and to designate another one.

Article 4. Authorization to operate services

1. Following receipt of a notice of designation by one Contracting Party pursuant to Article 3 of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, consistent with its laws and regulations, grant without delay to the airlines so designated the appropriate authorizations to operate the agreed services for which those airlines have been designated.

2. Upon receipt of such authorizations the airlines may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airlines comply with the applicable provisions of this Agreement and that tariffs are established in accordance with the provisions of Article 13 of this Agreement.

Article 5. Revocation or suspension of operating authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 with respect to the airlines designated by the

other Contracting Party, to revoke or suspend such authorization or impose conditions, temporarily or permanently;

a) in the event of failure by such airlines to satisfy them that they are qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by these authorities in conformity with the Convention;

b) in the event of failure by such airlines to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement;

c) in the event of failure by such airlines to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

d) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airlines are vested in the Contracting Party designating the airlines or in its nationals.

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 17 of this Agreement.

Article 6. Application of laws and regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, currency, sanitary requirements and quarantine shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of their crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such Contracting Party;

Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a simplified control.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its regulations specified in paragraphs 1 and 2 of this article or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

Article 7. Certificates, licences and safety

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the routes

specified in the Annex, provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention.

Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the certificates or licences referred to in paragraph 1 of this article were issued or rendered valid according to requirements different from the standards established under the Convention, and if such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 17 of this Agreement with a view to satisfying themselves that the requirements in question are acceptable to them.

Failure to reach a satisfactory agreement in matters regarding flight safety will constitute grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

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

3.2. If, following such consultations, one Party finds that the other 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 Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5 of this Agreement (revocation, suspension and variation of operating authorisations).

3.3. Notwithstanding the obligation mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Party on services to or from the territory of another Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other 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.

3.4. 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 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.

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

3.6. Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Party immediately in the event the first 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.

3.7. Any action by one Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 8. Aviation Security

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

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

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators 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.

5. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo prior to boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communica-

tions and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

7. Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Party. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days will constitute grounds for application of Article 5 of this Agreement.

Article 9. User charges

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

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the designated airlines using the facilities and services, where practicable, through the airlines' representative organizations. Reasonable notice should be given of any proposal for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

Article 10. Customs and Excise

1. Each Contracting Party shall exempt the designated airlines of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national, regional or local duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, ground equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airlines of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by those designated airlines.

2. The exemptions granted by this article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this article, whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are:

a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airlines of the other Contracting Party, but not alienated in the territory of the said Contracting Party;

b) retained on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;

c) taken on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services.

3. The regular airborne equipment, the ground equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airlines of either Con-

tracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

4. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other taxes.

5. The exemptions provided for by this article shall also be available where the designated airlines of one Contracting Party has contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1 of this article.

Article 11. Capacity

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate the agreed services between and beyond their respective territories on the routes specified in the Annex to this Agreement.

2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same route.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territories of the Contracting Parties.

4. The designated airlines shall, not later than 30 days prior to the date of operation of any agreed service, submit for approval their proposed flight programs to the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Said flight programs shall include i.a. the type of service, the aircraft to be used, the frequencies and the flight schedules.

This shall likewise apply to later changes.

In special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

Article 12. Change of gauge and code-share

1. The designated airlines of one Contracting Party may make a change of gauge in the territory of the other Contracting Party on the following conditions:

- a) that the substitution is justified by reasons of economy of operation;
- b) that the aircraft operating on the sector more distant from the territory of the Contracting Party designating the airlines shall operate only in connection with the aircraft on the nearer sector and shall be scheduled so to do; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from or to be transferred into the latter, and the capacity shall be determined with primary reference to this purpose;

c) that the airlines shall not hold itself out to the public by advertisement or otherwise as providing a service which originates at the point where the change of aircraft is made, unless otherwise permitted by the Annex to this Agreement;

d) that in connection with any one aircraft flight into the territory of the other Contracting Party in which the change of aircraft is made, only one flight may be made out of that territory unless authorized by the aeronautical authorities of the other Contracting Party to operate more than one flight.

2. Notwithstanding the above, the designated airlines can enter into code share agreement with an airline of any nationality.

This code share agreement will enter into force upon approval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Article 13. Tariffs

1. The Contracting Parties shall allow that a tariff on one of the routes as specified in the annex shall be established by each of the designated airlines, if possible after consultation between those airlines.

2. The tariffs for carriage on agreed services to and from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service, the interest of users and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines over all or part of the same route.

3. The tariffs shall be submitted for approval to and received by the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction; in special cases, a shorter period may be accepted by the aeronautical authorities.

If within thirty (30) days from the date of receipt, the aeronautical authorities of one Contracting Party have not notified the aeronautical authorities of the other Contracting Party that they are dissatisfied with the tariff submitted to them, such tariff shall be considered to be acceptable and shall come into effect on the date stated in the proposed tariff.

In the event that a shorter period for the submission of a tariff is accepted by the aeronautical authorities, they may also agree that the period for giving notice of dissatisfaction be less than thirty (30) days.

4. If a notice of dissatisfaction has been filed in accordance with paragraph 3 of this article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall hold consultations in accordance with Article 17 of this Agreement and endeavour to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this article or on the determination of any tariff under paragraph 4 of this article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 18 of this Agreement.

6. If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with an established tariff, they shall so notify the aeronautical authorities of the other

Contracting Party and the designated airlines shall attempt, where required, to reach an agreement.

If within the period of ninety (90) days from the date of receipt of a notice of dissatisfaction, a new tariff cannot be established, the procedures as set out in paragraphs 4 and 5 of this article shall apply.

7. When tariffs have been established in accordance with the provisions of this article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this article or article 18 of this Agreement.

8. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provision of paragraph 4 of article 18 of this Agreement.

9. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that the tariffs charged and collected conform to the tariffs approved by them and are not subject to rebates.

Article 14. Staff requirements

1. The designated airlines of one Contracting Party shall be allowed on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airlines, be satisfied by their own personnel of any nationality or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party. Consistent with such law and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this article.

4. To the extent permitted under national law, both Contracting Parties shall dispense with the requirement of work permits or employment visas or other similar documents for personnel performing certain temporary services and duties.

Article 15. Sales and revenues

1. Each designated airline shall be granted the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents.

Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries.

Any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

2. Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditures earned by the designated airlines in its territory. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments, applicable on the day of the introduction of the request for transfer by the airlines designated by the other Contracting Party and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

3. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airlines of the other Contracting Party from any form of taxation on income or profits derived by those airlines in the territory of the first Contracting Party from the operation of international air services, as well as from any tax on turnover or capital.

This provision shall not have effect if a Convention for the avoidance of double taxation providing for a similar exemption shall be in force between the two Contracting Parties.

Article 16. Exchange of information

1. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorizations extended to their respective designated airlines to render service to, through, and from the territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorizations for services on specified routes, together with amendments, exemption orders and authorized service patterns.

2. Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of tariffs, schedules, including any modification thereof, and all other relevant information concerning the operation of the agreed services, including information about the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

3. Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried on the agreed services showing the points of embarkation and disembarkation.

Article 17. Consultations

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring close cooperation in all matters affecting the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex.

2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 18. Settlement of disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators.

3. The arbitral tribunal shall be constituted as follows:

Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, by one Contracting Party, through diplomatic channels, of a request for arbitration from the other Contracting Party. These two arbitrators shall by agreement appoint a third arbitrator within a further period of sixty (60) days. The third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision or award given under paragraphs 2 and 3 of this article.

If either Contracting Party fails to comply with such decision, the other Contracting Party shall have grounds for the application of article 5 of this Agreement.

5. The expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

Article 19. Modifications

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

2. If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with paragraph 1 of this article may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

3. Any modification agreed pursuant to such consultations and which shall come into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 20. Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization.

2. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period.

In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 21. Registration

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

Article 22. Entry into force

Each of the Contracting Parties shall notify the other Contracting Party through the diplomatic channel of the completion of its constitutional formalities required to bring this Agreement into effect.

The Agreement shall come into force on the first day of the month from the date of the last notification.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate at Brussels, on this 7th day of June 2001, in the Armenian, French, Dutch and English languages, each version being equally authentic. In case of any divergence of interpretation of the present Agreement, the English text prevails.

For the Government of the Kingdom Belgium:

L. MICHEL,
Minister of Foreign Affairs

For the Government of the Republic of Armenia :

V. OSKANIAN,
Minister of Foreign Affairs

ANNEX

SCHEDULE OF ROUTES

1. Routes of the Kingdom of Belgium

Points of departure	Intermediate points	Points in Armenia	Point beyond
Points in Belgium	Any	Any points in Armenia	Any

2. Routes of the Republic of Armenia

Points of departure	Intermediate points	Points in Belgium	Point beyond
Any points in Armenia	Any	Points in Belgium	Any

Any point or points on the agreed routes may be omitted by the designated airlines of both Contracting Parties or may be operated in a different order on any or all flights, provided that the point of departure or arrival is in the country of their nationality.

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET
LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ARMÉNIE RELATIF AU
TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement du Royaume de Belgique 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 sept décembre 1944,

Désireux de conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Soucieux de garantir le meilleur niveau de sûreté et de sécurité dans le transport aérien international,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1. Définitions

Pour l'application du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) le terme “Convention” signifie la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention ainsi que toute modification des annexes ou de la Convention, adoptée en vertu des Articles 90 et 94 de celle-ci, pourvu que ces annexes et modifications aient sorti leurs effets pour les deux Parties Contractantes ou aient été ratifiées par celles-ci;

b) le terme “Accord” signifie le présent Accord, son Annexe, et toute modification qui peut leur être apportée;

c) le terme “Autorités aéronautiques” signifie dans le cas de la Belgique, le Ministère des Communications et, dans le cas de l'Arménie, le Département de l'Aviation Civile ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;

d) les termes “Territoire”, “Service aérien”, “Service aérien international”, “Entreprise de transport aérien” et “Escale non commerciale” ont la signification qui leur est attribuée dans les Articles 2 et 96 de la Convention;

e) le terme “Entreprise de transport aérien désignée” signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux Articles 3 et 4 du présent Accord;

f) le terme “Services convenus” signifie les services aériens réguliers pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées à l'Annexe jointe au présent Accord;

g) le terme “Tarifs” signifie les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, ainsi que les conditions auxquelles ces prix s'appliquent, y com-

pris les prix et conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des rémunérations et des conditions du transport du courrier;

h) le terme "Rupture de charge" signifie l'exploitation de l'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de telle sorte que le service est assuré, sur une section de la route, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section;

i) les termes "équipement de bord, équipement au sol, provision de bord, pièces de rechange" ont respectivement les mêmes significations que celles qui leur sont données dans l'Annexe 9 de la Convention.

Article 2. Octroi de droits

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées respectives :

- a) survoler, son territoire sans y atterrir;
- b) faire des escales non commerciales dans son territoire;
- c) faire des escales dans son territoire, lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie Contractante.

2. Rien dans le paragraphe 1 du présent Article ne saurait être interprété comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

Article 3. Désignation pour l'exploitation des services

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner, par note diplomatique adressée à l'autre Partie Contractante, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe pour cette Partie Contractante.

2. Chaque Partie Contractante a le droit de retirer par note diplomatique adressée à l'autre Partie Contractante, la désignation d'une quelconque entreprise de transport aérien et de désigner une autre.

Article 4. Autorisation d'exploitation des services

1. Dès réception d'un avis de désignation émis par l'une des Parties Contractantes aux termes de l'Article 3 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à ses lois et règlements, accordent sans délai aux entreprises de transport aérien ainsi désignées les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels ces entreprises ont été désignées.

2. Dès réception de ces autorisations, les entreprises de transport aérien peuvent commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions applicables de cet Accord et pourvu que des tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'Article 13 du présent Accord.

*Article 5. Révocation ou suspension de l'autorisation
d'exploitation des services*

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes ont le droit de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations mentionnées à l'Article 4 du présent Accord à l'égard des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante :

a) si les entreprises en cause ne peuvent prouver qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces autorités conformément à la Convention, en ce qui concerne l'exploitation du service aérien international;

b) si, dans l'exploitation des services, les entreprises en cause enfreignent les conditions énoncées dans le présent Accord;

c) si les entreprises en cause ne se conforment pas aux lois et règlements de ladite Partie Contractante;

d) si la preuve n'a pas été faite qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif des entreprises en cause sont entre les mains de la Partie Contractante désignant l'entreprise ou de ses ressortissants.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent Article ne seront exercés qu'après consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à l'Article 17 du présent Accord.

Article 6. Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à un service aérien international ainsi que l'exploitation et la navigation de ces aéronefs seront observés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie Contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant l'entrée, la sortie, le transit, l'immigration, les passeports, la douane, les devises, les formalités sanitaires et la quarantaine seront observés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante et par ses équipages et ses passagers ou en leur nom, et pour les marchandises et le courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie Contractante.

Les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties Contractantes ne seront soumis qu'à un contrôle sommaire.

3. Aucune des Parties Contractantes n'accordera la préférence à ses propres entreprises ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie Contractante qui assurent des services internationaux analogues dans l'application de ses règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article, ainsi que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation et des installations y associées sous son contrôle.

Article 7. Certificats, brevets et licences

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes et non périmés seront reconnus comme valables par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, à condition que lesdits certificats, brevets et licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention.

Chaque Partie Contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître, aux fins de vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante.

2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1 du présent Article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations conformément à l'Article 17 du présent Accord, afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'Article 5 du présent Accord.

3.1. Chaque Partie peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité dans des domaines qui se rapportent aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation adoptées par l'autre Partie.

De telles consultations auront lieu dans les 30 jours suivant cette demande.

3.2. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties découvre que l'autre Partie n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago, la première Partie avisera l'autre Partie de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par cette autre Partie à prendre les mesures appropriées dans les 15 jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi, constituera un fondement pour l'application de l'Article 5 du présent Accord (révocation, suspension ou modification des autorisations d'exploitation).

3.3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'Article 33 de la Convention de Chicago, il est convenu que tout aéronef exploité par la ou les compagnies d'une des Parties, en provenance ou à destination du territoire d'une autre Partie peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie, faire l'objet d'une inspection (appelée dans cet Article "inspection sur l'aire de trafic"), par les représentants autorisés de cette autre Partie, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son

équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.

3.4. Si une inspection, ou une série d'inspections sur l'aire de trafic, donne lieu à :

a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago, ou

b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en oeuvre effectives de normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention de Chicago,

la Partie effectuant l'inspection sera, pour l'application de l'Article 33 de la Convention de Chicago, libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou suivant lesquelles l'aéronef est utilisé, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago.

3.5. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par la ou les compagnies aériennes d'une Partie pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du paragraphe 3.3. ci-dessus est refusé par un représentant de la ou des compagnies aériennes, l'autre Partie est libre d'en déduire que des motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans le paragraphe 3.4. ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même paragraphe.

3.6. Chacune des Parties se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une ou des compagnies aériennes de l'autre Partie immédiatement, dans le cas où l'une des Parties parvient à la conclusion, à la suite d'une inspection sur l'aire de trafic, d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, d'une consultation ou autrement, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation d'une ou des compagnies aériennes de l'autre Partie.

3.7. Toute mesure appliquée par une Partie en conformité avec les paragraphes 3.2. et 3.6. ci-dessus sera rapportée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

Article 8. Sûreté de l'aviation

1. Les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.

2. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation.

3. Les Parties Contractantes se conforment 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, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

4. Les Parties Contractantes dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et qui sont désignées comme annexes à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent auxdites Parties; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

5. Chaque Partie Contractante s'engage à observer les dispositions de sûreté que l'autre Partie Contractante prescrit pour l'entrée sur son territoire, et à prendre des mesures adéquates pour assurer l'inspection des passagers, des équipages et de leurs bagages à main, ainsi que du fret, avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante examine aussi avec diligence et dans un esprit positif toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales soient prises pour protéger ses aéronefs ou les passagers contre une menace particulière.

6. Lorsqu'un acte de capture illicite d'aéronef ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne est commis, ou lorsqu'il y a menace d'un tel acte, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à l'acte ou à la menace d'acte.

7. Si une Partie Contractante déroge aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui sont énoncées dans le présent Article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de ladite Partie. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans un délai de trente (30) jours justifie l'application de l'Article 5 du présent Accord.

Article 9. Droits d'utilisation

1. Les droits imposés sur le territoire de l'une des Parties Contractantes aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante ne doivent pas être plus élevés que ceux qui sont imposés à une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie Contractante assurant des services internationaux analogues.

2. Chaque Partie Contractante encouragera la tenue de consultations entre ses autorités compétentes pour percevoir les droits et les entreprises de transport aérien désignées qui utilisent les services et les installations, si possible par l'entremise des organisations représentatives des compagnies aériennes. Toutes propositions de changements dans les droits d'utilisation devraient être données avec un préavis raisonnable afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que ne soient effectués les changements.

Article 10. Droits de douane et d'accises

1. Chaque Partie Contractante exempte les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, des droits d'accises, des frais d'inspection et des autres taxes et droits nationaux, régionaux ou locaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, l'équipement au sol, les provisions de bord et les autres articles destinés à être utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante assurant les services convenus, de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole de l'entreprise et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par cette entreprise désignée.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent Article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 du présent Article, que ces objets soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie Contractante accordant l'exemption, lorsqu'ils sont :

a) introduits sur le territoire de l'une des Parties Contractantes par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante ou pour son compte, à condition qu'ils ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie Contractante;

b) conservés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties Contractantes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou au départ dudit territoire;

c) pris à bord d'aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties Contractantes sur le territoire de l'autre Partie Contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus.

3. L'équipement normal des aéronefs et l'équipement au sol, ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes, ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie Contractante sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une autre manière conformément aux règlements douaniers.

4. Les bagages et marchandises en transit direct sont exemptés des droits de douane et autres taxes.

5. Les exemptions prévues dans le présent Article sont également accordées lorsque les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes ont conclu des arrangements avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie Contractante, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des objets spécifiés au paragraphe 1 du présent Article.

Article 11. Capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

2. Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes tiendront compte des intérêts des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que celles-ci assurent sur la totalité ou sur une partie de la même route.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées par les Parties Contractantes auront un rapport raisonnable avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif principal d'assurer, selon un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et normalement prévisibles en matière de transport des passagers, des marchandises et du courrier entre les territoires des Parties Contractantes.

4. Les entreprises de transports aériens désignées soumettront pour approbation, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu, les programmes d'exploitation aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Ces programmes d'exploitation comporteront notamment le type de service, les types d'aéronefs, les fréquences de service et les horaires de vols.

Ceci s'applique également pour toute modification ultérieure.

Dans des cas particuliers, ce délai pourra être réduit, moyennant le consentement des dites autorités.

Article 12. Rupture de charge

1. Les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes peuvent effectuer une rupture de charge sur le territoire de l'autre Partie Contractante aux conditions suivantes :

a) la substitution est justifiée pour des raisons de rentabilité;

b) l'aéronef assurant le service sur la section la plus éloignée du territoire de la Partie Contractante qui a désigné les entreprises de transport aérien assurera le service uniquement en correspondance avec l'aéronef desservant la section la plus proche et son horaire sera établi en conséquence; le premier arrivera au point de substitution pour prendre à bord du trafic transbordé du deuxième ou débarquer du trafic qui sera pris à bord par ce dernier, et la capacité sera déterminée en tenant principalement compte de ce but;

c) les entreprises de transport aérien ne peuvent se présenter au public par voie de publicité ou d'autres moyens, comme offrant un service à partir du point où s'effectue le changement d'aéronefs, à moins de stipulation contraire dans l'Annexe au présent Accord;

d) dans le cas de tout vol à destination du territoire de l'autre Partie Contractante où s'effectue le changement d'aéronefs, un seul vol est permis en provenance de ce territoire, à moins que les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante n'autorisent plus d'un vol.

2. Nonobstant ce qui précède, les entreprises de transport aérien désignées peuvent participer à un accord de partage de codes avec une entreprise de transport aérien de n'importe quelle nationalité.

Cet Accord de partage de codes n'entrera en vigueur qu'avec l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

Article 13. Tarifs

1. Les Parties Contractantes admettront qu'un tarif sur une des routes spécifiées dans l'Annexe sera établi par une des entreprises de transport aérien désignées, si possible après consultation entre ces entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs à appliquer au transport sur tout service convenu à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service, l'intérêt des usagers et, s'il convient, les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur la totalité ou une partie de la même route.

3. Les tarifs seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes et reçus par elles au moins quarante-cinq (45) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Les autorités aéronautiques peuvent accepter un délai plus court dans des cas particuliers.

Si, dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la réception, les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes n'ont pas exprimé leur désaccord aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, les tarifs seront considérés comme approuvés et entreront en vigueur à la date indiquée dans le tarif proposé.

Si elles acceptent un délai plus court pour la présentation d'un tarif, les autorités aéronautiques peuvent également convenir que le délai dans lequel l'avis de désaccord doit être donné sera de moins de trente (30) jours.

4. Si un désaccord a été exprimé conformément au paragraphe 3 du présent Article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes tiendront des consultations conformément aux dispositions de l'Article 17 du présent Accord et s'efforceront de fixer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis en vertu du paragraphe 3 du présent Article, ou sur un tarif qu'elles devaient fixer conformément au paragraphe 4 du présent Article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'Article 18 du présent Accord.

6. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ne sont plus d'accord sur un tarif établi, elles doivent en aviser les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante et les entreprises de transport aérien désignées doivent essayer, si nécessaire, de parvenir à un accord.

Si, dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de réception de l'avis de désaccord, un nouveau tarif ne peut être fixé conformément aux procédures prévues aux paragraphes 4 et 5 du présent Article s'appliquent.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent Article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient établis conformément aux dispositions du présent Article ou de l'Article 18 du présent Accord.

8. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie Contractante ne l'ont approuvé, sous réserve des dispositions du paragraphe 4 de l'Article 18 du présent Accord.

9. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforcent de s'assurer que les tarifs imposés et perçus sont conformes aux tarifs qu'elles ont approuvés et qu'ils ne font pas l'objet de rabais.

Article 14. Personnel

1. Les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes sont autorisées, sur une base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie Contractante les représentants et les employés des secteurs commercial, opérationnel et technique requis pour l'exploitation des services convenus.

2. Au choix des entreprises de transport aérien désignées, ces besoins en personnel peuvent être satisfaits soit par leur propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie Contractante et autorisée à assurer de tels services sur ledit territoire.

3. Lesdits représentants et employés observeront les lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie Contractante. En conformité avec ces lois et règlements, chaque Partie Contractante accordera, sur une base de réciprocité et avec le minimum de délai, les permis de travail, visas d'emploi ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et employés mentionnés au paragraphe 1 du présent Article.

4. Dans la mesure où le permettent leurs lois nationales, les deux Parties Contractantes exempteront de l'obligation d'obtenir des permis de travail, des visas d'emploi ou autres documents analogues le personnel assurant certains services et fonctions temporaires.

Article 15. Ventes et recettes

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie Contractante, directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents.

Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre de tels titres de transport dans la monnaie de ce territoire ou, à son gré, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays. Toute personne peut acquérir ces titres dans les monnaies acceptées pour la vente par cette entreprise de transport aérien.

2. Chaque Partie Contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé par ladite entreprise sur son territoire. Ces transferts se feront sur la base des taux de change officiels utilisés pour les paiements courants ou, lorsqu'il n'y a pas de taux de change officiels, sur la base des taux de change pratiqués sur le marché pour les paiements courants, applicables le jour de l'introduction de la demande de transfert par les

entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante; ils ne seront assujettis à aucune taxe sauf celles que les banques demandent normalement pour de telles opérations.

3. Chaque Partie Contractante accordera, sur base de réciprocité, aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante l'exemption de toute forme de taxe sur les revenus ou profits que lesdites entreprises tirent, sur le territoire de la première Partie Contractante de l'exploitation de services de transports aérien, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

Cette disposition ne sera pas applicable si une Convention destinée à éviter la double imposition et qui prévoit une exemption analogue est en vigueur entre les deux Parties Contractantes.

Article 16. Echange d'information

1. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes échangeront aussi rapidement que possible des informations concernant les autorisations en cours délivrées à leurs entreprises de transport aérien désignées respectives en vue de l'exploitation de services à destination, à travers ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante, y compris des copies des certificats et autorisations en cours pour des services sur les routes spécifiées, ainsi que les modifications, les ordres d'exemption, et les tableaux de services autorisés.

2. Chaque Partie Contractante veillera à ce que ses entreprises de transport aérien désignées fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante aussi longtemps à l'avance que possible, des copies des tarifs, tableaux, y compris les modifications y apportées, ainsi que toute information pertinente concernant l'exploitation des services convenus, y compris les informations relatives à la capacité offerte sur chacune des routes spécifiées, et toute autre information requise propre à prouver aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante que les dispositions du présent Accord sont dûment respectées.

3. Chaque Partie Contractante veillera à ce que ses entreprises de transport aérien désignées fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante les statistiques relatives au trafic transporté sur les services convenus avec indication des points d'embarquement et de débarquement.

Article 17. Consultations

1. Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre afin d'assurer une étroite collaboration sur toutes les questions touchant l'application des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

2. Sauf entente contraire entre les deux Parties Contractantes, ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet.

Article 18. Règlements des différends

1. Si un différend naît entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme ou, au choix de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres.

3. Le tribunal arbitral est constitué comme suit :

Chacune des Parties Contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles reçoit de l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique, une demande d'arbitrage. Ces deux arbitres s'entendent pour désigner le troisième arbitre dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Le troisième arbitre sera un ressortissant d'un Etat tiers, agira en qualité de président du tribunal et déterminera le lieu de l'arbitrage.

Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pourra être invité par l'une ou l'autre des Parties Contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas.

4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision ou sentence rendue aux termes des paragraphes 2 et 3 du présent Article.

Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas à une telle décision, l'autre Partie Contractante pourra appliquer l'Article 5 du présent Accord.

5. Les frais d'arbitrage seront partagés à parts égales entre les Parties Contractantes.

Article 19. Modifications

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations à l'autre Partie Contractante. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se faire par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

2. Si une convention aérienne multilatérale de caractère général liant les deux Parties Contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette convention prévaudront. Des consultations pourront avoir lieu, conformément au paragraphe 1 du présent Article, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de la convention multilatérale.

3. Toute modification convenue à la suite de ces consultations sera formulée dans un Protocole spécial faisant partie intégrante de cet Accord et qui entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Article 20. Dénonciation

1. Chacune des Parties Contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique sa décision de dénoncer le présent Accord.

Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

2. L'Accord prendra fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période.

En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 21. Enregistrement

Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 22. Entrée en vigueur

Chacune des Parties Contractantes notifiera à l'autre Partie Contractante par la voie diplomatique l'accomplissement de ses formalités constitutionnelles en vue de l'entrée en vigueur du présent Accord.

L'Accord entrera en vigueur le premier jour du mois à compter de la date de la dernière notification.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Bruxelles, le 7 juin 2001, en double exemplaire, chacun en langue arménienne, française, néerlandaise et anglaise, chaque texte faisant également foi. En cas de divergences dans l'interprétation du présent Accord, le texte anglais prévaut.

Pour le Gouvernement du Royaume de la Belgique :

Le Ministre des Affaires étrangères,

LOUIS MICHEL

Pour le Gouvernement de la République d'Arménie :

Le Ministre des Affaires étrangères,

VARTAN OSKANIAN

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes du Royaume de Belgique

Points au départ	Points intermédiaires	Points en Arménie	Points au-delà
Points en Belgique	Tous	Points en Arménie	Tous

2. Routes de la République d'Arménie

Points au départ	Points intermédiaires	Points en Belgique	Points au-delà
Points en Arménie	Tous	Points en Belgique	Tous

Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes peuvent omettre un ou plusieurs points sur les routes convenues ou les opérer dans un ordre différent sur un vol quelconque à condition que le point de départ ou d'arrivée soit situé dans le pays dont elles ont la nationalité.