



भारत सरकार
तथा
आर्मीनिया गणराज्य सरकार
के मध्य
विमान सेवा करार

भारत सरकार तथा आर्मीनिया गणराज्य सरकार, जिन्हें एतत्पश्चात् "संविदाकारी पक्ष" कहा गया है,

जो 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किये गये अन्तरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के संबंधित पक्ष हैं,

नागर विमानन के क्षेत्र में अपने पारस्परिक संबंधों को बढ़ाने तथा अपने-अपने राज्यक्षेत्रों के बीच विमान सेवाएं स्थापित करने के प्रयोजन से एक करार करने के इच्छुक हैं,

निम्नलिखित के संबंध में सहमत हुए हैं :

अनुच्छेद-1
परिभाषा

इस करार के प्रयोजनार्थ जहां पाठ में अन्यथा अपेक्षा नहीं की गई हो:

§क§ "वैमानिकी प्राधिकारियों" पद का अभिप्राय, भारत के मामले में, नागर विमानन महानिदेशक तथा आर्मीनिया गणराज्य के मामले में, नागर विमानन का सामान्य विभाग होगा, अथवा दोनों मामलों में, कोई व्यक्ति अथवा निकाय, जिसे उक्त प्राधिकारियों द्वारा इस समय किए जा रहे कार्यों के निष्पादन के लिए प्राधिकृत किया गया हो,

§ख§ "नामित विमान कंपनी" पद से अभिप्राय ऐसी विमान कंपनी {कंपनियों} से है जिसे एक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों ने इस करार के अनुच्छेद 3 के अनुसार दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों के लिए लिखित रूप में नामित किया हो,



-2-

§ ग § "अभिसमय" पद से अभिप्राय 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षरार्थ प्रस्तुत अन्तरराष्ट्रीय नागर विमानन संबंधी अभिसमय से है और उसमें उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 90 के अंतर्गत स्वीकृत कोई भी अनुबंध तथा उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 90 तथा 94 के अंतर्गत उक्त अनुबंधों अथवा अभिसमय में किया गया कोई भी संशोधन शामिल है जहां तक वे अनुबंध तथा संशोधन दोनों संविदाकारी पक्षों द्वारा स्वीकृत कर लिये गये हों,

§ घ § "राज्यक्षेत्र", "विमान सेवा", "अंतरराष्ट्रीय विमान सेवा" तथा "गैर यातायात प्रयोजनों के लिए रूकना" पदों से अभिप्राय क्रमशः वही होंगे जो अभिसमय के अनुच्छेद 2 तथा 96 में इनके लिए निर्धारित किये गये हैं।

अनुच्छेद-2

यातायात अधिकारों की मंजूरी

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष, दूसरे संविदाकारी पक्ष को इसके अनुबंध में निर्दिष्ट मार्गों पर अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं को स्थापित करने के प्रयोजनार्थ इस करार में निर्दिष्ट अधिकारों की मंजूरी देता है। इन सेवाओं तथा मार्गों को एतत्पश्चात् क्रमशः "सहमत सेवाएं" तथा "निर्दिष्ट मार्ग" कहा जाएगा।

2. इस करार के उपबंधों के अधीन, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कंपनियों को निम्नलिखित अधिकार प्राप्त होंगे :-

§ क § बिना अवतरण दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र के पार उड़ान भरना,

§ ख § दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में गैर-यातायात प्रयोजनों के लिए रूकना, तथा

§ ग § निर्दिष्ट मार्ग पर सहमत सेवा का प्रचालन करते समय, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमानकंपनियों को इस करार के अनुबंध में उस मार्ग के लिए उल्लिखित स्थल § स्थलों § पर दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में अंतरराष्ट्रीय यातायात में यात्रियों, कार्गो अथवा डाक को उतारने तथा चढ़ाने का भी



-3-

अधिकार होगा।

3. इस अनुच्छेद के पैरा 2 में किसी भी बात का अर्थ यह नहीं समझा जाएगा कि किसी भी सविदाकारी पक्ष की विमान कंपनी को, दूसरे सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में, उस दूसरे सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में स्थित किसी अन्य स्थल के लिए जाने वाले यात्रियों, कार्गो अथवा डाक को विमान में ले जाने का विशेषाधिकार मिल गया है।
4. एक सविदाकारी पक्ष के, अंतरराष्ट्रीय हवाई दिक्कालन अथवा प्रचालन में रत विमानों के उसके राज्यक्षेत्र में प्रवेश और वहां से प्रस्थान को और उसके राज्यक्षेत्र के भीतर ऐसे विमानों के दिक्कालन को शासित करने वाले कानून और विनियम दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी के विमानों पर लागू होंगे।
5. एक सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में यात्रियों, कर्मियों, कार्गो और डाक के प्रवेश, मुकाम और वहां से प्रस्थान को शासित करने वाले कानून और विनियम जैसे पासपोर्ट, सोमा-शुल्क, मुद्रा, स्वास्थ्य और संगरोध से संबंधित दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी के विमानों द्वारा उक्त राज्यक्षेत्र के भीतर वाहित यात्रियों, कर्मियों के सदस्यों, कार्गो और डाक पर लागू होंगे।

अनुच्छेद-3

विमान कंपनियों का नामन

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को निर्दिष्ट मार्गों पर सहमत सेवाएं प्रचालित करने के प्रयोजनार्थ दो तक विमान कंपनियां नामित करने का अधिकार होगा, जिसकी सूचना लिखित रूप में दूसरे सविदाकारी पक्ष को दी जाएगी।
2. ऐसे नामन प्राप्त होने पर, दूसरा सविदाकारी पक्ष, इस अनुच्छेद के पैरा 3 तथा 4 के उपबंधों के अधीन, बिना विलंब किये नामित विमान कंपनियों को उपयुक्त प्रचालन प्राधिकार स्वीकृत करेगा।
3. एक सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमानकंपनी से यह अपेक्षा कर सकेंगे कि वह उन्हें आश्वस्त करे कि वह उन नियमों और विनियमों के अधीन विहित शर्तों को पूरा करने के योग्य है जो ऐसे प्राधिकारियों द्वारा अभिसमय के उपबंधों के अनुरूप सामान्यतः अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं के प्रचालन के संबंध में लागू किये जाते हैं।



-4-

4. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को, ऐसे किसी भी मामले में, इस अनुच्छेद के पैराग्राफ § 2१ में उल्लिखित प्रचालन प्राधिकार मंजूर करने से मना करने अथवा किसी भी नामित विमान कंपनी द्वारा इस करार के अनुच्छेद 2 में निर्दिष्ट अधिकारों का प्रयोग करने पर ऐसे प्रतिबंध लगाने का अधिकार होगा जो वह आवश्यक समझे, जिसमें उक्त सविदाकारी पक्ष इस बारे में आश्वस्त नहीं हो कि विमान कंपनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण विमान कंपनी को नामित करने वाले सविदाकारी पक्ष या उसके राष्ट्रकों में निहित है। इस पैराग्राफ के प्रयोजन के लिए, "वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण" पद का अभिप्राय यह है कि यदि नामित विमान कंपनी किसी भी अन्य देश अथवा सरकार अथवा किसी अन्य देश के राष्ट्रकों के साथ करार के अधीन अपनी सेवाएं प्रचालित करती है तब वह नामित विमान कंपनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण तब तक प्राप्त नहीं कर सकेगा जब तक कि सविदाकारी पक्ष अथवा इसके राष्ट्रक, नामित विमान कंपनी की परिसम्पत्तियों के एक बड़े भाग के स्वामित्व के अतिरिक्त निम्नलिखित अधिकार प्राप्त नहीं कर लेंगे :-

§ 1१ नामित विमान कंपनी के प्रबंध में प्रभावी नियंत्रण, और

§ 2१ इसके विमान-बेड़े और उपस्कर के बड़े भाग पर स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण।

5. इस प्रकार नामित तथा प्राधिकृत विमान कंपनी किसी भी समय सहमत सेवाओं का प्रचालन शुरू कर सकती है बशर्ते कि इस अनुच्छेद तथा अनुच्छेद 10 और 12 के उपबंधों का अनुपालन किया जा चुका हो।

अनुच्छेद-4

प्रचालन प्राधिकार का प्रतिसंहरण अथवा निलम्बन

प्रत्येक सविदाकारी पक्ष के पास प्रचालन प्राधिकारों के प्रतिसंहरण या निलम्बन अथवा ऐसी उपयुक्त शर्तें लगाने का, जिसे वह आवश्यक समझे, अधिकार सुरक्षित रहेगा, यदि दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कंपनी पहले पक्ष के कानूनों और विनियमों का अनुपालन करने में असफल रहती है, अथवा यदि वह पहले सविदाकारी पक्ष की राय में, करार के अनुसार प्रदत्त अधिकारों के अंतर्गत शर्तों को पूरा करने में असफल रहती है। यह उस स्थिति में भी लागू होगा यदि अनुच्छेद 3 के पैराग्राफ § 4१ का अनुपालन न किया गया हो। इस प्रकार की कार्रवाई इस करार के अनुच्छेद 15 के अनुसार सविदाकारी पक्षों के बीच केवल आपसी विचार-विमर्श के बाद ही की जा सकेगी, जब तक कि कानूनों, विनियमों अथवा इस करार के प्रावधानों



-5-

के और आगे अतिलंघन से बचने के लिए प्रचालनों का तत्काल निलम्बन अथवा शर्तों का लगाया जाना आवश्यक नहीं हो।

अनुच्छेद 5 प्रयोक्ता प्रभार

1. प्रत्येक सँविदाकारी पक्ष को हवाई अड्डों और अन्य विमानन सुविधाओं का प्रयोग करने के लिए उचित और उपयुक्त प्रभार लगाने अथवा इसकी अनुमति देने का अधिकार होगा बशर्ते कि ये प्रभार इसी प्रकार की अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं में रत दूसरी विमान कंपनियों द्वारा अदा किये जा रहे प्रभारों से अधिक नहीं होंगे।

2. प्रत्येक सँविदाकारी पक्ष प्रभार वसूलने वाले अपने सक्षम संगठनों और सेवाओं तथा सुविधाओं का लाभ उठाने वाली नामित विमान कंपनियों के बीच विचार-विमर्श को प्रोत्साहन देगा और जहाँ व्यवहार्य हो, ऐसा विमान कंपनियों के प्रतिनिधि संगठनों के माध्यम से किया जा सकेगा। प्रयोक्ता प्रभारों में परिवर्तन करने के किसी भी प्रस्ताव के लिए प्रयोक्ताओं को यथोचित नोटिस दिया जाना चाहिए ताकि कोई भी संशोधन किये जाने से पूर्व वे अपने विचार व्यक्त कर सकें।

3. दोनों में से किसी भी सँविदाकारी पक्ष को अपनी स्वयं की अथवा दूसरे सँविदाकारी पक्ष की इसी प्रकार की अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं में रत किसी अन्य विमान कंपनी को अपने सीमा-शुल्क, आब्रजन, संगरोध और इसी प्रकार के विनियमों को लागू करने के संबंध में अथवा इसे हवाई अड्डों, हवाई मार्गों, विमान परिवहन सेवाओं और इसके अधीन सम्बद्ध सुविधाओं का प्रयोग करने के संबंध में तरजीह नहीं दी जाएगी।

अनुच्छेद 6 सीमा-शुल्क और कार्यविधि

1. दोनों में से किसी भी सँविदाकारी पक्ष को नामित विमान कंपनियों द्वारा अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं पर प्रचालित विमानों और ऐसे विमानों में पहले से रखे, बीच में लिये गये अथवा चढ़ाए गए उसके नियमित उपस्कर, ईंधन तथा स्नेहकों की पूर्तियों और विमान भण्डार को और, जो सर्वथा ऐसे विमान के अथवा में प्रयोग के लिए आशयित हैं, सभी प्रकार के सीमा-



-6-

शुल्क, निरीक्षण शुल्क, और अन्य शुल्कों अथवा करों के संबंध में दूसरे सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में, वही अभिक्रिया अपनाई जाएगी जो दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाएं प्रचालित करने वाली उसकी अपनी विमान कंपनी को अथवा अत्यधिक समर्थन प्राप्त राष्ट्र की विमान कंपनियों को प्रदान की जाने वाली अभिक्रिया से कम अनुकूल नहीं हो।

2. इसी प्रकार की अभिक्रिया किसी भी सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में प्रवेश के समय दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी {कंपनियों} द्वारा अंतरराष्ट्रीय सेवाओं पर विमान के अनुरक्षण अथवा मरम्मत के लिए प्रयोग किये जा रहे अतिरिक्त पुर्जों के लिए भी अपनाई जानी चाहिए।

3. दोनों सविदाकारी पक्षों में से किसी को भी दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी {कंपनियों} को सीमा-शुल्क, निरीक्षण शुल्कों और इसी प्रकार के प्रभारों से छूट अथवा माफी नहीं दी जाएगी बशर्ते कि दूसरा सविदाकारी पक्ष भी पहले सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी {कंपनियों} को ऐसे प्रभारों से छूट अथवा माफी नहीं दे देता।

4. किसी भी सविदाकारी पक्ष के विमानों में रखे गये नियमित वैमानिक उपस्कर तथा सामग्री और सप्लाई को दूसरे सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में केवल उस राज्यक्षेत्र के सीमा-शुल्क प्राधिकारियों की अनुमति के बाद ही उतारा जा सकेगा।

5. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ {1}, {2} और {4} में उल्लिखित सामग्री को सीमा-शुल्क प्राधिकारियों की देख-रेख अथवा नियंत्रण में रखा जाना अपेक्षित होगा।

6. दोनों में से किसी भी सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र के ऊपर से सीधे पारगमन वाले यात्रियों पर कोई विशेष नियंत्रण नहीं होगा। सीधे पारगमन वाले सामान और कार्गो सीमा-शुल्क और अन्य इसी प्रकार के करों से मुक्त होंगे।

अनुच्छेद 7

प्रतिनिधित्व

1. एक सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को परस्परता के आधार पर दूसरे सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में सहमत सेवाओं के प्रचालन के संबंध में अपने प्रतिनिधि तथा



वाणिज्यिक, प्रचालनात्मक और तकनीकी स्टाफ यथा अपेक्षित संख्या में रखने की अनुमति होगी। यह स्टाफ आवश्यकतानुसार किसी भी अथवा दोनों पक्षों के राष्ट्रकों अथवा स्थाई निवासियों में से चुने जायेंगे।

2. नामित विमान कंपनी की इच्छा पर स्टाफ संबंधी ये आवश्यकताएं, इसके अपने कार्मिकों द्वारा अथवा दूसरे संगठन, कंपनी या अन्य सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में प्रचालन कर रही और उस सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में ऐसी सेवाएं प्रदान करने के लिए प्राधिकृत विमान कंपनी की सेवाओं का प्रयोग करके, पूरी की जा सकती है।

3. प्रतिनिधि और स्टाफ दूसरे सविदाकारी पक्ष के लागू कानूनों और विनियमों के अधधीन रहेंगे तथा ऐसे कानूनों और विनियमों के अनुरूप ऐसा सविदाकारी पक्ष इस अनुच्छेद के पैराग्राफ §1§ में दर्शाये प्रतिनिधियों और स्टाफ को परस्परता के आधार पर तथा न्यूनतम विलम्ब से आवश्यक कार्य-परमिट, नियोजन वीजा या ऐसे ही अन्य कागजात प्रदान करेगा।

4. परस्परता के सिद्धांत के आधार पर प्रत्येक सविदाकारी पक्ष दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को अपने राज्यक्षेत्र में प्रत्यक्ष रूप से और अपने विवेक पर अपने अधिकर्ताओं के माध्यम से विमान परिवहन सेवा की बिक्री संबंधी अधिकार प्रदान करता है। प्रत्येक नामित विमान कंपनी को ऐसी परिवहन सेवा की बिक्री का अधिकार होगा तथा कोई भी व्यक्ति ऐसी परिवहन सेवा को स्थानीय मुद्रा में या किसी भी स्वतंत्र रूप से परिवर्तनीय मुद्रा में खरीदने हेतु स्वतंत्र होगा।

अनुच्छेद 8

राष्ट्रीय कानूनों की प्रयोज्यता

1. एक सविदाकारी पक्ष के, अंतरराष्ट्रीय हवाई दिक्चालन अथवा प्रचालन में रत विमानों के उसके राज्यक्षेत्र में प्रवेश और वहां से प्रस्थान को और उसके राज्यक्षेत्र के भीतर ऐसे विमानों के दिक्चालन को शासित करने वाले कानून और विनियम दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी के विमानों पर लागू होंगे।

2. एक सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में यात्रियों, कर्मियों, कार्गो और डाक के प्रवेश, मुकाम और वहां से प्रस्थान को शासित करने वाले कानून और विनियम जैसे पासपोर्ट, सीमा-शुल्क, मुद्रा, स्वास्थ्य और संगरोध से संबंधित दूसरे सविदाकारी पक्ष को नामित विमान कंपनी के



सत्यमेव जयते

-8-

विमानों द्वारा उक्त राज्यक्षेत्र के भीतर वाहित यात्रियों, कर्मियों के सदस्यों, कार्गो और डाक पर लागू होंगे।

अनुच्छेद 9

सेवा संबंधी क्षमता/आवृत्ति

1. दोनों सविदाकारी पक्षों की नामित विमानकंपनियों को उनके राज्यक्षेत्रों के बीच विनिर्दिष्ट मार्गों पर सहमत सेवाओं के प्रचालन के लिए उचित और समान अवसर प्राप्त होंगे।
2. सहमत सेवाओं का प्रचालन करते समय, प्रत्येक सविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी {कंपनियां} दूसरे सविदाकारी पक्ष की विमानकंपनी {कंपनियों} के हितों को ध्यान में रखेंगी ताकि उस दूसरी विमानकंपनी {कंपनियों} द्वारा उसी मार्ग पर उपलब्ध करवाई जा रही सेवाओं पर प्रतिकूल प्रभाव न पड़े।
3. नामित विमानकंपनियों द्वारा सहमत सेवाओं पर प्रदान की जाने वाली क्षमता का दोनों सविदाकारी पक्षों के राज्यक्षेत्रों के बीच यात्री जनता की विमान परिवहन संबंधी अनुमानित आवश्यकताओं के साथ निकट का संबंध होगा।
4. पूर्ववर्ती पैराग्राफों में उल्लिखित सिद्धांतों के आधार पर, प्रत्येक सविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनियों द्वारा प्रचालित की जाने वाली सेवाओं की आवृत्ति और प्रदान की जाने वाली क्षमता पर सहमति दोनों सविदाकारी पक्षों की नामित विमानकंपनियों के मध्य होगी और इसका अनुमोदन दोनों सविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों द्वारा किया जाएगा।
5. दोनों में से किसी भी सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी {कंपनियों} द्वारा प्रचालित की जाने वाली सेवाओं की आवृत्ति और/अथवा प्रदान की जाने वाली क्षमता में कोई भी वृद्धि सविदाकारी पक्षों के राज्यक्षेत्रों के बीच मुख्यतः यातायात की बढ़ी हुई आवश्यकताओं पर आधारित होगी और वह दोनों देशों के वैमानिकी प्राधिकारियों द्वारा सहमति की शर्त के अधीन होगी। इस प्रकार के करार अथवा समझौता होने तक, पहले से लागू क्षमता और आवृत्ति संबंधी हकदारियों का निर्वाह किया जाता रहेगा।

अनुच्छेद 10

प्रचालन सूचना संबंधी प्रावधान

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी, अपनी नामित विमान कंपनी {कंपनियों}



- 9 -

से दूसरे सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को, सेवा के प्रकार और इसकी आवृत्ति, प्रयोग में लाए जाने वाले विमानों के प्रकार और उड़ान समयावधियों के बारे में सहमत सेवाओं के उद्घाटन की तारीख से कम से कम साठ §60§ दिन पहले विचारार्थ व अनुमोदन हेतु भिजवाएंगे। जब भी सहमत सेवाओं के प्रचालन के संबंध में कोई भी परिवर्तन किया जाना हो तब भी इसी प्रकार की सूचना कम से कम तीस §30§ दिन पहले दी जाएगी।

2. नामित विमान कंपनियों द्वारा दूसरे सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को ऐसी कोई अन्य सूचना भी दी जानी होगी जिससे वे इस बात से संतुष्ट हो सकें कि इस करार की अपेक्षाओं का विधिवत् अनुपालन किया जा रहा है।

अनुच्छेद 11

आंकड़े की व्यवस्था

प्रत्येक सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी अपनी-अपनी नामित विमान कंपनियों से, दूसरे सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को, उस दूसरे सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र को तथा वहां से प्रारंभ सहमत सेवाओं पर प्रत्येक माह के दौरान वहन किये गये यातायात से संबंधित आंकड़े भिजवायेंगे जिसमें उद्गम और गंतव्य देशों से इस प्रकार के यातायात के उतरने और चढ़ने के स्थलों का उल्लेख किया गया हो। इस प्रकार के आंकड़े जितनी जल्दी हो सके प्रत्येक माह के अंत में दिये जायेंगे।

अनुच्छेद 12

टैरिफ

1. अनुगामी पैराग्राफों के प्रयोजन के लिए "टैरिफ" पद का अभिप्राय यात्रियों और कार्गो के वहन के लिए अदा की जाने वाली कीमतों और उन शर्तों से है जिनके अंतर्गत ये कीमतें लागू होती हैं। उक्त कीमतों में एजेंसी और अन्य अनुषंगी सेवाओं की कीमतें और शर्तें शामिल हैं परन्तु इसमें डाक के वहन के लिए पारिश्रमिक और शर्तें शामिल नहीं हैं।

2. एक सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी §कंपनियों§ द्वारा दूसरे सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र से या उस तक वहन के लिए वसूल किये जाने वाले टैरिफ समुचित स्तरों पर निर्धारित किये जाएंगे जिनमें प्रचालन की लागत, उचित लाभ और अन्य विमान कंपनियों के टैरिफ सहित सभी संगत कारकों को ध्यान में रखा जाएगा।

3. इस अनुच्छेद के पैरा 2 में निर्दिष्ट टैरिफ का निर्धारण यदि संभव हो, तो दोनों



संविदाकारी पक्षों की नामित विमानकंपनियों के बीच सहमति से किया जाएगा और ऐसा करार जहां कहीं संभव हो अंतरराष्ट्रीय विमान परिवहन संघ की क्रियाविधियों का प्रयोग करते हुए किया जाएगा।

4. इस प्रकार सहमत टैरिफ उनके लागू किये जाने की प्रस्तावित तारीख से कम से कम साठ §60§ दिन पहले दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किया जाएगा। यह अवधि कुछ विशेष मामलों में उक्त प्राधिकारियों की सहमति से कम की जा सकती है।

5. यह अनुमोदन स्पष्ट रूप से दिया जाये। यदि किसी भी वैमानिकी प्राधिकारी ने इस अनुच्छेद के पैराग्राफ §4§ के अनुसार प्रस्तुत किए जाने की तारीख से तीस §30§ दिनों के भीतर अनुमोदन के लिए अपनी अस्वीकृति व्यक्त नहीं की हो तो उन टैरिफों को अनुमोदित हुआ मान लिया जाएगा। पैरा §4§ में किए गए प्रावधान के अनुसार, यदि प्रस्तुतीकरण की अवधि को कम किया जाता है तो वैमानिकी प्राधिकारी आपस में सहमत हो सकते हैं कि अस्वीकृति की सूचना की वह अवधि तीस §30§ दिन से कम होगी।

6. यदि इस अनुच्छेद के पैरा §3§ के अनुसार इस टैरिफ के निर्धारण पर सहमति नहीं हो सकती है या यदि इस अनुच्छेद के पैरा §5§ के अनुसार लागू अवधि के दौरान एक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी को इस अनुच्छेद के पैरा §3§ के प्रावधानों के अनुसार, निर्धारित टैरिफ पर अपनी अस्वीकृति का नोटिस देता है तो दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी आपसी सहमति से टैरिफ निर्धारण करने का प्रयास करेंगे।

7. यदि वैमानिकी प्राधिकारी, इस अनुच्छेद के पैरा §4§ के अंतर्गत उन्हें प्रस्तुत किए गए किसी टैरिफ के अनुमोदन अथवा इस अनुच्छेद के पैरा §6§ के अंतर्गत टैरिफ के निर्धारण पर सहमत नहीं हो सकते तो इस करार के अनुच्छेद 18 के उपबंधों के अनुसार इस विवाद का निपटारा किया जाएगा।

8. इस अनुच्छेद के उपबंधों के अनुसार निर्धारित टैरिफ तब तक लागू रहेगा जब तक नए टैरिफ का निर्धारण नहीं कर लिया जाता। तथापि, इस पैरा के आधार पर किसी टैरिफ की अवधि को उस तारीख के बाद बारह §12§ महीनों से अधिक के लिए नहीं बढ़ाया जा सकता जिस तारीख को यह अन्यथा समाप्त हो जाती है।



- 11 -

अनुच्छेद 13 उपार्जन का हस्तांतरण

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष, दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को प्रथम सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में व्यय से अधिक अर्जित आय को अपने मुख्यालय भेजने का अधिकार प्रदान करता है। तथापि इस प्रकार के धन प्रेषण किसी भी परिवर्तनीय मुद्रा में किए जाएंगे तथा जिसके राज्यक्षेत्र में यह राजस्व अर्जित किया गया हो यह उस सविदाकारी पक्ष के विदेशी मुद्रा विनियमों के अधीन होगा तथा उनके अनुसार ही हस्तांतरित किया जाएगा।
2. इस प्रकार का हस्तांतरण, मुद्रा भुगतान की सरकारी विनिमय दर पर किया जाएगा अथवा जहां कोई सरकारी विनिमय दर न हो, उस स्थिति में, मुद्रा भुगतान के लिए यह हस्तांतरण चानू विदेशी मुद्रा मार्केट दर पर किया जाएगा।
3. यदि दोनों सविदाकारी पक्षों के बीच भुगतान के निपटारे के लिए कोई विशेष प्रबंध किये गए हैं, तो इस अनुच्छेद के पैरा § 1§ के अधीन निधियों के हस्तांतरण के लिए ऐसे प्रबंधों के उपबंध लागू किए जाएंगे।

अनुच्छेद-14 विमानन सुरक्षा

1. अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों और दायित्वों के अनुरूप, सविदाकारी पक्ष पुनः इस बात की अभिप्राय करते हैं कि गैर-कानूनी हस्तक्षेप कृत्यों के विरुद्ध नागर विमानन सुरक्षा का बचाव करने के बारे में एक दूसरे के प्रति उनका दायित्व वर्तमान करार का अभिन्न अंग है। अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों तथा दायित्वों की व्यापकता को सीमित किये बिना सविदाकारी पक्ष, विशेष रूप से 14 सितम्बर, 1963 को टोक्यो में हस्ताक्षरित विमान में किये गये अपराधों एवं कतिपय अन्य कृत्यों से संबंधित हस्ताक्षरित अभिसमय, 16 दिसम्बर, 1970 को हेग में विमान के गैर कानूनी अभिग्रहण निवारण से संबंधित हस्ताक्षरित अभिसमय, 23 सितम्बर, 1971 को मांट्रियल में नागर विमानन सुरक्षा के विरुद्ध गैर कानूनी कृत्यों के निवारण से संबंधित हस्ताक्षरित अभिसमय के उपबंधों के अनुरूप कार्रवाई करेंगे।



-12-

2. अनुरोध किए जाने पर दोनों सविदाकारी पक्ष गैर-कानूनी रूप से सिविल विमानों के अभिग्रहण किये जाने और ऐसे विमानों, उसके यात्रियों एवं कर्मिदल, हवाई अड्डों और हवाई दिक्चालन सुविधाओं की संरक्षा के विरुद्ध अन्य गैर कानूनी कृत्यों से तथा नागर विमानन की सुरक्षा के विरुद्ध किसी अन्य खतरे के समय एक दूसरे को सभी आवश्यक सहायता प्रदान करेंगे।

3. दोनों सविदाकारी पक्ष, अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा स्थापित और अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संबंधी अभिसमय के अनुबंधों के रूप में नामित विमानन सुरक्षा उपबंधों और तकनीकी अपेक्षाओं के अनुरूप उस सीमा तक कार्रवाई करेंगे जहां तक इस प्रकार के सुरक्षा उपबंध एवं अपेक्षाएं इन पक्षों पर लागू होती हैं, दोनों पक्षों से यह भी अपेक्षा होगी कि उनके पंजीकृत विमान प्रचालक या ऐसे विमानों के प्रचालक जिनके व्यवसाय का प्रमुख स्थान अथवा स्थाई निवास उनके राज्यक्षेत्र में स्थित है तथा उसके क्षेत्र में हवाई अड्डों के प्रचालक इन विमानन सुरक्षा उपबंधों और अपेक्षाओं के अनुरूप ही कार्य करें।

4. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष इस बात से सहमत है कि ऐसे विमान प्रचालकों से, उस दूसरे सविदाकारी पक्षों द्वारा उस सविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में प्रवेश करते समय, वहां से प्रस्थान करते समय या उसमें रहते समय अपेक्षित उपर्युक्त पैराग्राफ § 3§ में उल्लिखित विमानन सुरक्षा उपबंधों तथा अपेक्षाओं का पालन करने की अपेक्षा की जा सकती है। प्रत्येक सविदाकारी पक्ष यह सुनिश्चित करेगा कि उसके राज्यक्षेत्र में विमानों की सुरक्षा करने तथा यात्रियों, कर्मिदल, ले जाई जाने वाली वस्तुओं, सामान कार्गो तथा विमान भंडारों/ विमानों में ले जाने से पहले और उसके दौरान की जांच करने के लिए पर्याप्त उपाय किये गये हैं। प्रत्येक सविदाकारी पक्ष किसी विशेष खतरे का मुकाबला करने हेतु विशेष उपयुक्त सुरक्षा उपाय करने के लिए दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा किये गये अनुरोध पर सहानुभूतिपूर्वक विचार भी करेगा।

5. जब किसी सिविल विमान के गैर कानूनी अभिग्रहण की कोई घटना इस प्रकार की किसी घटना का खतरा हो, या किसी ऐसे विमानों, उसके यात्रियों और कर्मिदल, हवाई अड्डों अथवा हवाई दिक्चालन सुविधाओं की संरक्षा के प्रति कोई अन्य गैर कानूनी कृत्य किया जाता है तो सविदाकारी पक्ष, इस प्रकार की घटना अथवा तत्संबंधी खतरे को तुरन्त तथा सुरक्षापूर्ण ढंग से समाप्त करने के लिए संचार अभीष्ट सुविधाएं तथा अन्य उपयुक्त उपाय करके एक दूसरे की सहायता करेंगे।

6. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष ऐसे उपाय करेगा जैसे कि वह व्यवहार्य समझे, और ऐसा यह सुनिश्चित करने के लिए किया जायेगा कि यदि कोई विमान गैर कानूनी अभिग्रहण के किसी कृत्य



-13-

अथवा किसी अन्य गैर कानूनी हस्तक्षेप संबंधी कृत्य के कारण उसके राज्यक्षेत्र में उतरा है, तो उसे भूमि पर तब तक रोका जायेगा जब तक कि मानव जीवन की रक्षा के लिए इसका वहां से भेजा जाना अनिवार्य न हो। जहां कहीं भी व्यवहार्य होगा, इस प्रकार के उपाय आपसी विचार-विमर्श के आधार पर किये जाएंगे।

7. इस अनुच्छेद के किन्हीं उपबंध से किसी प्रकार का विचलन इस करार के अनुच्छेद 4 को लागू करने के लिए आधार बन सकता है।

अनुच्छेद 15

परामर्श

निकट सहयोग की भावना से, दोनों सविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी इस करार की प्रयोज्यता और निर्वचन के संबंध में नियमित रूप से विचारों का आदान प्रदान करते रहेंगे।

अनुच्छेद 16

आशोधन

1. यदि दोनों में से कोई सविदाकारी पक्ष इस करार के किसी उपबंध में आशोधन करना वांछनीय समझता है तो वह दूसरे सविदाकारी पक्ष से परामर्श हेतु अनुरोध कर सकता है, ऐसे परामर्श, जो वैमानिकी प्राधिकारियों के मध्य हो सकते हैं तथा जो चर्चा अथवा पत्राचार द्वारा किये जा सकते हैं, वे अनुरोध प्राप्त की तारीख से साठ {60} दिन की अवधि के भीतर शुरू कर दिये जायेंगे। इस प्रकार से सहमत कोई भी आशोधन राजनयिक टिप्पणियों के आदान प्रदान द्वारा उनकी पुष्टि कर दिये जाने के बाद ही प्रभावी होंगे।

2. अनुबंध में निर्दिष्ट मार्गों के संबंध में आशोधन सविदाकारी पक्षों के सक्षम वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच प्रत्यक्ष सहमति द्वारा किये जा सकते हैं और उनकी पुष्टि दोनों ओर से पत्रों के आदान प्रदान द्वारा की जाएगी।

अनुच्छेद 17

विवादों का निपटन

यदि इस करार के निर्वचन अथवा प्रयोज्यता से संबंधित कोई विवाद उठता है तो



-14-

संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी इसे परस्पर बातचीत द्वारा निपटाने का प्रयास करेंगे और ऐसा कर पाने में विफल रहने पर उक्त विवाद निपटान हेतु संविदाकारी पक्षों को भेजा जाएगा।

अनुच्छेद 18

बहुपक्षीय हवाई अभिसमयों की प्रयोज्यता

1. जिस सीमा तक ये इस करार के अंतर्गत स्थापित विमान सेवाओं के लिए लागू हैं, अभिसमय संबंधी ये उपबंध इस करार की समयावधि तक संविदाकारी पक्षों के बीच अपने वर्तमान रूप में ही इस तरह लागू रहेंगे जैसे कि ये करार के अभिन्न अंग हों, जब तक दोनों संविदाकारी पक्ष अभिसमय में किसी संशोधन की अभिपुष्टि नहीं करते, अभिपुष्टि के बाद संशोधन विधिवत रूप से प्रभावी हो जाएगा, और उस स्थिति में यथा संशोधित अभिसमय इस करार की समयावधि तक प्रभावी रहेगा।

2. यदि दोनों संविदाकारी पक्षों के संबंध में कोई सामान्य बहुपक्षीय हवाई अभिसमय प्रवर्तन में आ जाता है तो ऐसे अभिसमय के उपबंध प्रभावी होंगे।

अनुच्छेद 19

अनुबंध

इस करार से संलग्न अनुबंधों को इस करार का भाग ही समझा जाएगा तथा उस स्थिति को जहां स्पष्ट रूप से अन्यथा प्रावधान किया गया हो, छोड़कर करार से संबंधित सभी संदर्भों में अनुबंधों के संदर्भ भी शामिल होंगे।

अनुच्छेद 20

प्रवर्तन में आना

आवश्यक संवैधानिक क्रियाविधियों के अनुपालन के उपरांत, यह करार हस्ताक्षर की तारीख को लागू होगा।

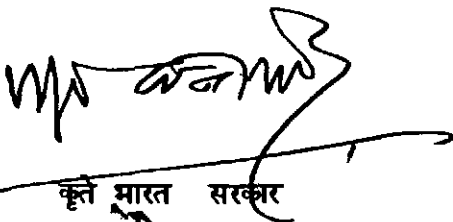


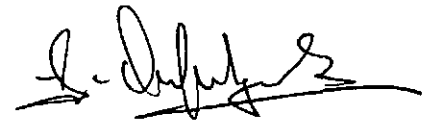
-15-

अनुच्छेद 21
समाप्त करना

दोनों में से कोई भी सविदाकारो पक्ष किसी भी समय दूसरे सविदाकारी पक्ष को इस करार को समाप्त करने हेतु अपनी इच्छा के बारे में लिखित नोटिस दे सकता है। ऐसा नोटिस एकसूथ अन्तरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को भी भेजा जायेगा। यदि ऐसा नोटिस दिया जाता है तो ऐसे मामले में दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा नोटिस प्राप्त करने की तारीख से बारह महीने के बाद यह करार समाप्त हो जायगा बशर्ते कि यह नोटिस उक्त अवधि के समाप्त होने से पहले ही सहमति से वापस न ले लिया गया हो। दूसरे सविदाकारी पक्ष से नोटिस की पावती की सूचना प्राप्त न होने की स्थिति में, अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा इस नोटिस की सूचना प्राप्ति के चौदह दिन बाद उक्त नोटिस को प्राप्त हुआ मान लिया जायगा।

नई दिल्ली में दिनांक 5 दिसम्बर 2000 को हिन्दी, आर्मीनिया और अंग्रेजी भाषाओं में दो-दो मूल पाठों पर हस्ताक्षर किए गए, जिसके सभी पाठ समान रूप से प्रमाणिक हैं। निर्वचन से संबंधित किसी भी मतभेद के मामले में, अंग्रेजी पाठ प्रवृत्त होगा।


कृते भारत सरकार


कृते आर्मीनिया गणराज्य सरकार



-16-

अनुबंध

खण्ड-1

भारत की नामित विमानकंपनियों को निम्नलिखित मार्गों पर सहमत सेवाएं प्रचालित करने का अधिकार होगा:-

उद्गम स्थल	मध्यवर्ती स्थल	गंतव्य स्थल	परे के स्थल
भारत में स्थल	बाद की तारीख में सहमति की जानी है	येरेवान अथवा भारत के वैमानिकी प्राधिकारियों द्वारा आर्मीनिया गणराज्य में एक स्थल विनिर्दिष्ट किया जाना है।	बाद की तारीख में सहमति की जानी है।

खण्ड-2

आर्मीनिया गणराज्य की नामित विमानकंपनियों को निम्नलिखित मार्गों पर सहमत सेवाएं प्रचालित करने का अधिकार होगा:-

उद्गम स्थल	मध्यवर्ती स्थल	गंतव्य स्थल	परे के स्थल
आर्मीनिया गणराज्य में स्थल	बाद की तारीख में सहमति की जानी है।	दिल्ली अथवा कलकत्ता	बाद की तारीख में सहमति की जानी है।

टिप्पणियाः:-

1. नामित विमानकंपनियां किसी भी अथवा सभी उड़ानों पर उक्त कॉलम § 2§ और § 4§ में उल्लिखित स्थलों को छोड़ सकती हैं बशर्ते कि इन मार्गों पर सहमत सेवाएं उनके अपने देश में किसी स्थल से शुरू होती हों।



-17-

2. अविनिर्दिष्ट मध्यवर्ती और/अथवा परे के स्थलों को पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों का प्रयोग किये बिना सेवित किया जा सकता है।

3. "गंतव्य स्थल" कॉलम में दो स्थलों के मध्य प्रयुक्त शब्द "अथवा" का अभिप्राय यह होगा कि नाभित विमानकंपनियां अपनी सभी सेवाओं पर केवल एक स्थल को सेवित कर सकती हैं। ऐसे स्थल का चुनाव करने का विकल्प विमानकम्पनियों को प्रत्येक आयटा अनुसूची अवधि के लिए एक बार उपलब्ध होगा।



ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ
ՀՆԴԿԱՍՏԱՆԻ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ

ԵՎ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ

ՄԻՋԵՎ

ՕԴԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ



Հնդկաստանի կառավարությունը և Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը, որոնք այսուհետև կանվանվեն «Պայմանավորվող կողմեր»,

հանդես գալով որպես մասնակից կողմեր «Սիջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» կոնվենցիայի, որը բաց է ստորագրման համար 1944թ. դեկտեմբերի 7-ից,

ձգտելով խթանել երկկողմանի հարաբերությունները քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում և կնքել համաձայնագիր՝ իրենց համապատասխան տարածքների միջև ու նրանց սահմաններից դուրս կանոնավոր օդային հաղորդակցություն հաստատելու նպատակով,

համաձայնեցին հետևյալի մասին.



Հոդված 1 *Սահմանումներ*

1. Սույն Համաձայնագրի շրջանակներում, եթե Համաձայնագրի տեքստում այլ մեկնաբանություն չի տրվում.

ա. «Ավիացիոն իշխանություններ» - Հնդկաստանի դեպքում՝ քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր տնօրեն, Հայաստանի Հանրապետության դեպքում՝ քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչություն, կամ երկու դեպքերում էլ՝ ցանկացած անձ կամ մարմին, որը լիազորված է կատարելու այդ իշխանությունների կողմից ներկայումս իրականացվող գործառույթները:

բ. «Նշանակված ավիաընկերություն» - այն ավիաընկերությունը/ները/, որը գրավոր ձևով նշանակված և լիազորված է մի Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությունների կողմից և ներկայացված է մյուս Պայմանավորվող Կողմին՝ սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածին համապատասխան:

գ. «Կոնվենցիա» - «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» կոնվենցիան, որը ստորագրվել է Չիկագոյում և բաց է միացման համար 1944թ. դեկտեմբերի 7-ից, ինչպես նաև դրա ցանկացած հավելված, որն ընդունվել է այդ կոնվենցիայի 90-րդ հոդվածի համաձայն, ինչպես նաև ցանկացած ուղղում, որը կատարվել է կոնվենցիայի 90-րդ և 94-րդ հոդվածների համաձայն, եթե այդ հավելվածներն ու ուղղումներն ընդունել են Պայմանավորվող Կողմերը:

դ. «Տարածք», «Օդային հաղորդակցություն», «Միջազգային օդային հաղորդակցություն», «Կանգառ ոչ առևտրական նպատակներով» - ունեն այն նշանակությունը, որը դրանց համար սահմանված է կոնվենցիայի 96-րդ և 2-րդ հոդվածներով:

Հոդված 2 *Երթևեկության իրավունքների տրամադրում*

1. Պայմանավորվող Կողմերից յուրաքանչյուրը մյուս Պայմանավորվող Կողմին տրամադրում է սույն Համաձայնագրով նախատեսված իրավունքներ՝ սույն Համաձայնագրի Հավելվածով սահմանված երթուղիներով միջազգային կանոնավոր հաղորդակցություններ հաստատելու նպատակով: Այսպիսի չվագծելի և երթուղիները այսուհետ կանվանվեն, համապատասխանաբար, «համաձայնեցված հաղորդակցություններ» և «սահմանված երթուղիներ»:



2. Սույն Համաձայնագրի դրույթների համաձայն՝ Պայմանավորվող Կողմերից յուրաքանչյուրի նշանակված ավիարճկերությունը օգտվելու է հետևյալ իրավունքներից.

ա) անվայրէջք թռիչք կատարել մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքի վրայով.

բ) մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում վայրէջքներ կատարել ոչ առևտրական նպատակներով.

գ) սահմանված երթուղով օդային հաղորդակցություն կատարելիս յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիարճկերությունը օգտվելու է սույն Համաձայնագրի Հավելվածում տվյալ երթուղու համար սահմանված վայրերում/երում միջազգային երթևեկությամբ ընթացող ուղևորներին նստեցնելու, իջեցնելու, փոստը, բեռները բեռնելու, բեռնաթափելու իրավունքից:

3. Սույն հոդվածի 2-րդ կետում ոչինչ չի դիտվի՝ որպես մի Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիարճկերությանը իրավունքի տրամադրում ուղևորներ, բեռ, փոստ փոխադրելու մյուս Պայմանավորվող Կողմի բնակավայրերի միջև:

4. Մի Պայմանավորվող Կողմի օրենքներն ու կանոնները, որոնք կարգավորում են միջազգային օդագնացության մեջ ընդգրկված օդանավերի իր տարածք ժամանումը և մեկնումը, այդ օդանավերի շահագործումը և օդագնացությունը, նրա տարածքում գտնվելիս, կկիրառվեն մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիարճկերության օդանավերի նկատմամբ:

5. Մի Պայմանավորվող Կողմի օրենքներն ու կանոնները, որոնք կարգավորում են ուղևորների, անձնակազմերի, բեռների և փոստի ժամանումը, մնալը և մեկնումը նրա տարածքից, ինչպես նաև դրանց վերաբերող անձնագրային, մաքսային, արժութային ու սանիտարական կանոնները, կկիրառվեն մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիարճկերության օդանավերի, ուղևորների, անձնակազմերի, բեռների և փոստի նկատմամբ առաջին Պայմանավորվող Կողմի տարածքի սահմաններում գտնվելիս:

Հոդված 3

Ավիարճկերությունների նշանակումը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ իրավունք կունենա մյուս Պայմանավորվող Կողմին գրավոր ծանուցմամբ նշանակել երկուսից ոչ ավելի ավիարճկերություն(ներ)՝ սահմանված երթուղիներով՝ համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման նպատակով:



2. Նման ծանուցում ստանալուց հետո մյուս Պայմանավորվող Կողմը, սույն հոդվածի 3-րդ և 4-րդ կետերի դրույթների համաձայն, նշանակված ավիաընկերությանը անհապաղ կտրամադրի համապատասխան շահագործման լիազորություններ:

3. Մի Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությունից պահանջել, որ վերջինս համապատասխանի այն օրենքներին և կանոններին, որոնք սովորաբար այդ իշխանությունների կողմից կիրառվում են կոնվենցիայի դրույթների համաձայն միջազգային հաղորդակցություններ շահագործելիս:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ իրավունք ունի մերժել (սույն հոդվածի 2-րդ կետի համաձայն) թռիչքների թույլատվություն տալը կամ պահանջել այնպիսի պայմանների կատարում, որոնք նա անհրաժեշտ է համարում նշանակված ավիաընկերության կողմից սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածում նշված իրավունքներն օգտագործելիս ամեն դեպքում, երբ հիշյալ Կողմը չունի սպացույցներ, որ այդ ավիաընկերության նկատմամբ նյութական սեփականության իրավունքը և իրական վերահսկողությունը պատկանում է այդ Պայմանավորվող Կողմին կամ նրա քաղաքացիներին: Այդ նպատակով «նյութական սեփականության և իրական վերահսկողություն» հասկացությունը նշանակում է, որ ամեն դեպքում, երբ նշանակված ավիաընկերությունը իրականացնում է օդային հաղորդակցություն, ղեկավարվելով սույն Համաձայնագրի դրույթներով, և կնքում է համաձայնագիր ցանկացած այլ երկրի ավիաընկերության կամ այլ երկրի կառավարության կամ նրա քաղաքացիների հետ, պետք է կասկած չունենա, որ որ այդ նշանակված ավիաընկերության նյութական գերակշռելի սեփականությունը կամ նրա վերահսկողությունը պատկանում է այդ Պայմանավորվող Կողմին կամ նրա քաղաքացիներին: Այդ Պայմանավորվող Կողմին կամ նրա քաղաքացիներին պետք է պատկանի նշանակված ավիաընկերության գույքի մեծ մասը, նաև՝
ա) նշանակված ավիաընկերության ղեկավարման վերահսկողությունը.
բ) իրական վերահսկողությունը օդանավերի համակազմի և սարքավորումների մեծ մասի վերաբերյալ:

5. Այս ձևով նշանակված և լիազորված ավիաընկերությունը կարող է ցանկացած պահի սկսել համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործումը՝ սույն, 10-րդ և 12-րդ հոդվածներին համապատասխան:

Հոդված 4

Թռիչքների իրավունքը չեղյալ հայտարարելը կամ դադարեցնելը

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմին իրավունք է վերապահվում չեղյալ հայտարարելու թռիչքի թույլատվությունը, ժամանակավորապես դադարեցնելու այն



կամ պահանջելու պահպանել այնպիսի պայմաններ, որոնք նա անհրաժեշտ է համարում այն դեպքում, երև այդ ավիարճկերությունը չի պահպանում մյուս Պայմանավորվող Կողմի օրենքներն ու կանոնները, կամ երբ, մի Պայմանավորվող Կողմի կարծիքով, մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիարճկերությունը այլ կերպով չի պահպանում այն պայմանները, ըստ որոնց տրված են իրավունքներ՝ սույն Համաձայնագրի համաձայն: Այդ իրավունքը կօգտագործվի նաև այն դեպքում, եթե 3-րդ հոդվածի 4-րդ կետի դրույթները չպահպանվեն: Նման քայլերը կձեռնարկվեն միայն սույն Համաձայնագրի 15-րդ հոդվածի դրույթների համաձայն, Պայմանավորվող Կողմերի՝ միմյանց հետ խորհրդակցելուց հետո, երև իրավունքները ղաղարկեցնելը կամ բույլտվության անհապաղ չեղյալ հայտարարելը անհրաժեշտ են սույն Համաձայնագրի դրույթների, օրենքների ու կանոնների հետագա խախտումների կանխման համար:

Հոդված 5

Գանձումները շահագործողներից

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ իրավունք ունի սահմանել կամ թույլատրել սահմանման համար օդանավակայանների կամ այլ ավիացիոն միջոցների շահագործման, արդարացի և հավասար պայմաններ՝ պայմանով, որ այս վճարները չգերազանցեն մյուս՝ նույն միջազգային օդային փոխադրումներ իրականացնող ավիարճկերությունների վճարները:
2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է քաջալերի խորհրդակցություններ իր՝ համապատասխան գանձումներ իրականացնող մարմինների և ծառայություններն ու միջոցներն օգտագործող նշանակված ավիարճկերությունների միջև, հնարավորության դեպքում այդ խորհրդակցությունները կանցկացվեն ավիարճկերությունները ներկայացնող կազմակերպությունների միջոցով: Ծախագործման գանձումների փոփոխությանը վերաբերող ցանկացած առաջարկություն պետք է տրվի օգտագործողներին, որպեսզի նրանք հնարավորություն ունենան իրենց տեսակետը ներկայացնել այդ փոփոխությունը կատարելուց առաջ:
3. Պայմանավորվող Կողմերից ոչ մեկը ներգաղթի, մաքսային, կարանտինի և նման կարգավորումներում կամ օդանավակայանների, ավիաուղիների, օդային փոխադրումների ծառայությունների և իր վերահսկման ներքո գտնվող հարակից այլ ընթացակարգերի կիրառման հարցում նախապատվություն չի տալու իր կամ որևէ այլ ավիարճկերության՝ համանման միջազգային օդային հաղորդակցությունները իրականացվող մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիարճկերության նկատմամբ:



Հոդված 6

Մաքսային տուրքերը և ընթացակարգերը

1. Պայմանավորվող Կողմերից որևէ մեկի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից միջազգային հաղորդակցություններում շահագործվող օդանավը, ինչպես նաև նրա ցուցակագրված գույքը, վառելիքային պաշարները և քսանյութերը, օդանավի մեջ գտնվող պահեստամասերը, որոնք բերվել են այդ օդանավով կամ օդանավ են վերցվել միայն այդ օդանավում կամ այդ օդանավի կողմից օգտագործման նպատակով, բոլոր մաքսային տուրքերի, տեսչական վճարների և մյուս հարկերի և տուրքերի առնչությամբ մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում կարժանանան ոչ պակաս քարենպաստ պայմանների, քան այն պայմաններն են, որոնք սահմանված են այդ Պայմանավորվող Կողմի նշանակված սեփական ավիաընկերության համար, որն իրականացնում է միջազգային կանոնավոր օդային հաղորդակցություններ, կամ այլ քարենպաստ պայմաններ վայելող երկրի ավիաընկերություններին:
2. Նման պայմաններ կգործեն նաև օդանավի այն պահեստամասերի առնչությամբ, որոնք բերվել են մի Պայմանավորվող Կողմի տարածք մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից՝ միջազգային օդային հաղորդակցություններ իրականացնող օդանավի տեխնիկական սպասարկման կամ վերանորոգման համար:
3. Ոչ մի Պայմանավորվող Կողմ չի պարտավորվում ազատել մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությանը մաքսային տուրքերից, տեսչական վճարներից կամ համանման հարկերից, մինչև այդ մյուս Պայմանավորվող Կողմը չազատի առաջին Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությանը նույն գանձումներից:
4. Օդանավին պատկանող՝ օդագնացության՝ ցուցակագրված սարքավորումները, ինչպես նաև նյութերը և պաշարները, որոնք գտնվում են որևիցե Պայմանավորվող Կողմի օդանավում, կարող են մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում բեռնաթափվել միայն այդ տարածքի մաքսային իշխանությունների համաձայնությամբ:
5. Սույն հոդվածի 1-ին, 2-րդ և 4-րդ կետերում նշված նյութերը կարող են պահվել մաքսատան հսկողության կամ վերահսկման ներքո:
6. Ուղիղ տարանցիկ (տրանզիտ) ուղևորները, անցնելով մի Պայմանավորվող Կողմի տարածքով, պետք է ենթակա լինեն պարզեցված հսկման: Ուղիղ տարանցիկ (տրանզիտ) բեռն ու ուղեբեռը պետք է ազատվեն մաքսատուրքերից և այլ համանման հարկերից:



Հոդված 7 Ներկայացուցչություն

1. Պայմանավորվող Կողմերի նշանակված ավիարճկերությանը, փոխադարձության հիման վրա, իրավունք է ընձեռվում մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում ունենալ իր ներկայացուցիչներն ու առևտրային, գործառնական և տեխնիկական աշխատակազմը, որը կպահանջվի համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման կապակցությամբ: Այս աշխատակազմը, ըստ անհրաժեշտության, պետք է կազմված լինի երկու Պայմանավորվող Կողմերի քաղաքացիներից կամ մշտական բնակություն ունեցող անձանցից:

2. Այս հարցերը կարգավորելու համար յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիարճկերություն կարող է օգտագործել իր սեփական աշխատակազմը կամ ստանձնել վերահիշյալ գործառույթների իրականացումը որևիցե կազմակերպության, ընկերության կամ էլ որևիցե ավիարճկերության, որը գործում է այլ Պայմանավորվող Կողմի տարածքում և լիազորված է վերջինիս կողմից՝ զբաղվելու այդ գործունեությամբ:

3. Ներկայացուցիչները և աշխատակազմը պետք է ենթարկվեն մյուս Պայմանավորվող Կողմի գործող օրենքներին ու կանոններին և գործեն այդ օրենքների և կանոնների համաձայն, այդ Պայմանավորվող Կողմը պետք է, փոխադարձության հիման վրա, նվազագույն ուշացմամբ տրամադրի սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված ներկայացուցիչներին և աշխատակազմին անհրաժեշտ աշխատանքային թույլտվություններ, աշխատանքային վիզաներ և այլ համանման փաստաթղթեր:

4. Փոխադարձության հիման վրա յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիարճկերությանը իրավունք է տրամադրում իր տարածքում ուղղակիորեն կամ, ըստ իր հայեցողության, գործակալությունների միջոցով իրականացնելու ավիափոխադրումների վաճառք: Յուրաքանչյուր նշանակված ավիարճկերություն պետք է իրավունք ունենա իրականացնելու նման ավիափոխադրումների վաճառք, և ցանկացած անձ ազատ կլինի գնելու այդ ավիափոխադրումները տեղական կամ ցանկացած այլ ազատ փոխարկելի տարադրամով:

Հոդված 8 Ազգային օրենքների կիրառելիությունը

1. Մի Պայմանավորվող Կողմի այն օրենքներն ու կանոնները, որոնք կարգավորում են միջազգային նավիգացիայում կամ հաղորդակցություններում ընդգրկված օդանավերի՝ մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածք ժամանումը և մեկնումը, կամ նման օդանավի իր տարածքում գտնվելու ընթացքում շահագործմանը և նավի-



գացիային, կկիրառվեն նաև մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիա-
ընկերության օդանավերի նկատմամբ:

2. Մի Պայմանավորվող Կողմի այն օրենքներն ու կանոնները, որոնք կարգավորում
են ուղևորների, անձնակազմի, բեռի և փոստի ժամանումը, մնալը և մեկնումը, և
որոնք վերաբերում են անձնագրային, մաքսային, տարադրամի, առողջապահու-
թյանը և կարանտինին, պետք է կիրառվեն մյուս Պայմանավորվող Կողմի
նշանակված ավիաընկերության օդանավերի ուղևորների, անձնակազմի, բեռի և
փոստի նկատմամբ՝ նրանց նշված տարածքում գտնվելիս:

Հոդված 9

Հաղորդակցությունների տարողությունը և հաճախականությունը

1. Երկու Պայմանավորվող Կողմերի նշանակված ավիաընկերությունների համար
պետք է լինեն արդար և հավասար պայմաններ՝ նրանց համապատասխան
տարածքների միջև սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցու-
թյուններ իրականացնելու համար:

2. Համաձայնեցված հաղորդակցություններ իրականացնելիս յուրաքանչյուր Պայ-
մանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերություն պետք է հաշվի առնի մյուս
Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության շահերը այն նկատառու-
մով, որ անտեղի վնաս չպատճառի միևնույն երթուղում վերջինիս իրականացրած
հաղորդակցություններին:

3. Նշանակված ավիաընկերությունների կողմից համաձայնեցված հաղորդակցու-
թյուններում ապահովելիք տարողությունը պետք է սերտորեն համապատասխանի
երկու Պայմանավորվող Կողմերի տարածքների միջև սպասվող օդային երթևեկու-
թյան հասարակական պահանջներին:

4. Հիմնվելով վերը նշված կետերի դրույթներին՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող
Կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից իրականացվելիք հաղորդակցու-
թյունների տարողությունը և հաճախականությունը պետք է համաձայնեցվեն
երկու Պայմանավորվող Կողմերի նշանակված ավիաընկերությունների միջև և
հաստատվեն երկու Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունների կող-
մից:

5. Պայմանավորվող Կողմերից մեկի նշանակված ավիաընկերության կողմից
հաղորդակցությունների տարողությունների և հաճախականությունների ցանկա-
ցած ավելացում պետք է նախապես հիմնվի Պայմանավորվող Կողմերի տարածք-
ների միջև փոխադրումների աճող պահանջներին և լինի Պայմանավորվող Կող-
մերի ավիացիոն իշխանությունների կողմից համաձայնեցման առարկա: Մյուս



նման համաձայնության կամ լուծման առկայությունը, ուժի մեջ կմնան նախորդ ծավալները և հաճախականությունը:

Հոդված 10

Շահագործմանը վերաբերող տեղեկությունների տրամադրում

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությունները պետք է պարտավորեցնեն իրենց նշանակված ավիաընկերությանը/ներին/ մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանություններին նրանց կողմից քննարկման և հաստատման նպատակով ներկայացնել հաղորդակցությունների բնույթին, նրանց հաճախականությանը, շահագործվող օդանավերի տեսակին վերաբերող տեղեկություններ և թռիչքային չվացուցակը՝ համաձայնեցված հաղորդակցությունները սկսելուց առնվազն վաթսույն (60) օր առաջ: Համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործմանը վերաբերող ցանկացած փոփոխության դեպքում այդպիսի տեղեկություններ պետք է նաև տրամադրվեն առնվազն երեսույն (30) օր առաջ:

2. Նշանակված ավիաընկերությունները պետք է տրամադրեն մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանություններին, ըստ պահանջի, ցանկացած այլ տեղեկություն՝ պատշաճորեն բավարարելու համար Համաձայնագրից բխող պահանջներ:

Հոդված 11

Վիճակագրական տվյալների տրամադրում

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությունները, պետք է պարտավորեցնեն իրենց նշանակված ավիաընկերությանը՝ տրամադրելու մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանություններին վիճակագրական տվյալներ այդ մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքից և նրա տարածքից ամեն ամսվա ընթացքում համաձայնեցված հաղորդակցություններում իրականացվող փոխադրումների մասին՝ նշելով նման երթևեկության ժամանման և մեկնման երկրները, բեռնման ու բեռնաթափման վայրերը: Այսպիսի տվյալները պետք է տրամադրվեն որքան հնարավոր է արագ, ամեն ամսվա ավարտին:

Հոդված 12

Սակագներ

1. Ներքոհիշյալ կետերի նպատակների սահմաններում «սակագին» տերմինը նշանակում է՝ ուղևորների և բեռի փոխադրման համար վճարվելիք գումարներ, նաև պայմանների համար, որոնց ներքո կիրառվում են այս գումարները, ներառյալ գործակալության և այլ օժանդակ ծառայությունների համար պայմանները և գումարները, բացառությամբ փոստի փոխադրման վճարների և պայմանների:



2. Պայմանավորվող Կողմերից մեկի տարածք և տարածքից կատարվող փոխադրումների համար մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից գանձվող սակագները պետք է սահմանվեն ընդունելի չափերով՝ հաշվի առնելով հնարավոր բոլոր համապատասխան գործոնները, այդ թվում՝ նաև՝ շահագործման ծախսերը, ընդունելի շահույթը, մյուս ավիաընկերությունների սակագները:

3. Սույն հոդվածի 2-րդ կետում նշված սակագները հնարավորության դեպքում պետք է համաձայնեցվեն երկու Պայմանավորվող Կողմերի նշանակված ավիաընկերությունների միջև, և այդ համաձայնությունը, որտեղ որ հնարավոր է, պետք է կայացվի՝ օգտագործելով Միջազգային օդային տրանսպորտի ասոցիացիայի ընթացակարգերը:

4. Այս ձևով համաձայնեցված սակագները պետք է ներկայացվեն Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունների համաձայնեցմանը՝ դրանց կիրառելուց առնվազն 60 օր առաջ: Առանձին դեպքերում այդ ժամկետը ավիացիոն իշխանությունների համաձայնությամբ կարող է կրճատվել:

5. Այս համաձայնությունը կարող է կայացվել անհապաղ, եթե ավիացիոն իշխանություններից ոչ մեկը սակագների ներկայացումից հետո 30 օրվա ընթացքում չհայտնի իր անհամաձայնությունը՝ սույն հոդվածի 4-րդ կետի համաձայն, ապա այդ սակագները համարվում են հաստատված: Այն դեպքում, եթե համաձայնեցման ժամկետը կրճատվում է սույն հոդվածի 4-րդ կետի համաձայն, ավիացիոն իշխանությունները կարող են պայմանավորվել, որ համաձայնեցման ժամկետը լինի 30 օրից պակաս:

6. Եթե ինչ-որ պատճառներով սակագինը չի կարող համաձայնեցվել սույն հոդվածի 3-րդ կետի համապատասխան, կամ այն դեպքում, երբ մի Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությունները, 5-րդ կետում նշված ժամկետում, հայտնել են իրենց անհամաձայնությունը՝ մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանություններին 3-րդ կետի համապատասխան համաձայնեցված որևիցե սակագնի վերաբերյալ, Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունները պետք է ձգտեն սակագինը սահմանել երկկողմանի համաձայնությամբ:

7. Եթե ավիացիոն իշխանությունները չեն կարող համաձայնության գալ որևիցե սակագնի վերաբերյալ սույն հոդվածի 4-րդ կետին համապատասխան իրենց ներկայացված, կամ որևիցե սակագնի հաստատմանը՝ 6-րդ կետին համապատասխան, ապա այդ տարաձայնությունը պետք է կարգավորվի սույն Համաձայնագրի 18-րդ հոդվածի դրույթների համաձայն:



8. Սույն հոդվածի դրույթներին համապատասխան սահմանված սակագինը պետք է ուժի մեջ մնա այնքան, քանի դեռ նոր սակագին չի սահմանվել: Այնուամենայնիվ, տվյալ սակագինը սույն կետի համաձայն չի կարող երկարաձգվել իր գործողության ժամկետի լրացման օրվանից 12 ամսից ավելի ժամկետով:

Հոդված 13

Եկամուտների փոխանցում

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությանը իրավունք է տրամադրում փոխանցելու իր գլխավոր գրասենյակ ծախսերի նկատմամբ եկամուտների գերազանցված այն գումարները, որոնք ստացվել են առաջին Պայմանավորվող Կողմի տարածքում: Այդ փոխանցումները պետք է կատարվեն փոխարկելի տարադրամով՝ համապատասխան այն Պայմանավորվող Կողմի փոխարկման կանոնների, որի տարածքում այս շահույթները ձեռք են բերվել:

2. Այս փոխանցումները պետք է կատարվեն ըստ տարադրամային վճարի պաշտոնական փոխարժեքի, կամ, եթե այդպիսիք գոյություն չունեն, ըստ օտարերկրյա փոխարկման շուկայի տարադրամային վճարման փոխարժեքի:

3. Եթե Պայմանավորվող Կողմերի միջև գործում է վճարումների փոխանցումները կարգավորող համաձայնագիր, ապա նրա դրույթները պետք է կիրառվեն սույն հոդվածի 1-ին կետի համաձայն փոխանցվող միջոցների նկատմամբ:

Հոդված 14

Ավիացիոն անվտանգություն

1. Միջազգային իրավունքից բխող իրենց իրավունքներին ու պարտավորություններին համապատասխան՝ Պայմանավորվող Կողմերը հաստատում են, որ անօրինական միջամտության ձեռնարկումներից քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունը պաշտպանելու միմյանց հանդեպ ստանձնած պարտավորությունները սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասն են: Չսահմանափակելով իրենց իրավունքների ու պարտավորությունների ընդհանուր կիրառելիությունն ըստ միջազգային իրավունքի, Պայմանավորվող Կողմերը գործում են «Օդանավերում կատարվող հանցագործությունների ու որոշ այլ ձեռնարկումների վերաբերյալ» կոնվենցիայի (ստորագրվել է Տոկիոյում 1963թ. սեպտեմբերի 14-ին), «Օդանավերի անօրինական գրավման դեմ պայքարելու մասին» կոնվենցիայի (ստորագրվել է Հաագայում 1970թ. դեկտեմբերի 16-ին), «Զաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական ձեռնարկումների դեմ պայքարելու մասին» կոնվենցիայի (ստորագրվել է Մոնրեալում 1971թ. սեպտեմբերի 23-ին) դրույթների համապատասխան:



2. Պայմանավորվող Կողմերը, պահանջի դեպքում, պետք է միմյանց անհրաժեշտ օժանդակություն ցույց տան՝ կանխելու օդանավերի ապօրինի գրավման գործողությունները և օդանավերի, դրանց ուղևորների, անձնակազմների, օդանավակայանների և օդազնացային միջոցների անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական այլ ձեռնարկումները, ինչպես նաև քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ցանկացած այլ սպառնալիքը:

3. Պայմանավորվող Կողմերը գործում են Զաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության ավիացիոն անվտանգության, տեխնիկական պահանջների և «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի վերաբերյալ» կոնվենցիային որպես Հավելված հանդիսացող դրույթների համապատասխան այնքանով, որքանով այդ դրույթներն ու պահանջները կիրառելի են Պայմանավորվող Կողմերի նկատմամբ: Կողմերը պետք է պահանջեն, որ իրենց գրանցված օդանավեր շահագործողները, որոնց գործունեության հիմնական կամ մշտապես գտնվելու վայրը իրենց տարածքում է, և իրենց տարածքում եղած միջազգային օդանավակայանները շահագործողները գործեն ավիացիոն անվտանգության դրույթներին ու պահանջներին համապատասխան:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ համաձայնվում է, որ մյուս Պայմանավորվող Կողմը կարող է օդանավերի այդպիսի շահագործողներից պահանջել, որ կիրառեն սույն հոդվածի 3-րդ կետում հիշատակված ավիացիոն անվտանգության դրույթներն ու պահանջները, որոնք այդ մյուս Պայմանավորվող Կողմը նախատեսում է մուտք գործելու, մեկնելու և իր տարածքում գտնվելու համար: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ ապահովելու է պատշաճ միջոցների կիրառումը օդանավի պաշտպանության և մինչև օդանավ նստելը կամ բեռնումը և այդ ընթացքում ուղևորների, անձնակազմի, ձեռնամարոցների, բեռների, ուղեբեռների և օդանավի պաշարների ստուգման համար: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ բարյացակամաբար է քննելու մյուս Պայմանավորվող Կողմի՝ կոնկրետ սպառնալիքի առնչությամբ անվտանգության հատուկ միջոցներ ձեռնարկելու ամեն մի խնդրանք:

5. Երբ միջադեպ է տեղի ունենում կամ միջադեպի սպառնալիք է առկա՝ կապված օդանավի ապօրինի գրավման հետ, կամ այլ անօրինական ձեռնարկումների ուղղված օդանավի, ուղևորների ու անձնակազմի, օդանավակայանների կամ օդազնացային միջոցների անվտանգության դեմ, Պայմանավորվող Կողմերը միմյանց օգնություն են ցույց տալիս՝ դյուրացնելով կապը և նման միջադեպի կամ դրա սպառնալիքի արագ ու անվտանգ կասեցման նպատակով միջոցներ ձեռնարկելով:

6. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է միջոցներ ձեռնարկի, որոնք ինքը հարկ կհամարի հետևանքների վերացումն ապահովելու համար, երբ ան-



օրինականորեն գրաված կամ ապօրինի միջամտության այլ գործողության ենթարկված օդանավը վայրէջք կատարի իր տարածքում, միջոցներ է ձեռնարկելու այն կալանելու համար, եթե դա չի սպառնում ուղևորների կյանքին: Այնտեղ, որտեղ դա անհրաժեշտ է, նման միջոցառումներ պետք է ձեռնարկվեն փոխադարձաբար խորհրդակցելուց հետո:

7. Սույն հոդվածի դրույթներից ցանկացած շեղում կարող է հիմք հանդիսանալ սույն Համաձայնագրի 4-րդ հոդված դրույթների կիրառման համար:

Հոդված 15 *Խորհրդակցություններ*

Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունները փոխադարձ սերտ համագործակցության ոգով կանոնավոր ձևով միմյանց հետ խորհրդակցելու են՝ սույն Համաձայնագրի մեկնաբանումն և կատարումն ապահովելու նպատակով:

Հոդված 16 *Փոփոխություններ*

1. Եթե Պայմանավորվող Կողմերից մեկը ցանկալի է համարում սույն Համաձայնագրի ցանկացած դրույթի փոփոխումը, ապա նա կարող է խորհրդակցություն խնդրել մյուս Պայմանավորվող Կողմի հետ: Նման խորհրդակցությունները, որոնք կարող են լինել ավիացիոն իշխանությունների միջև և կարող են անցկացվել քննարկումների կամ նամակագրության միջոցով, պետք է սկսվեն գրավոր հարցապնդման օրվանից 60 օրվա ընթացքում: Այս ձևով համաձայնեցված ցանկացած փոփոխություն ուժի մեջ կմտնի և կհաստատվի դիվանագիտական հայտարարների փոխանակումից հետո:

2. Հավելվածում սահմանված երթուղիների փոփոխությունները կկատարվեն Պայմանավորվող Կողմերի իրավասու ավիացիոն իշխանությունների անմիջական համաձայնությամբ և կհաստատվեն գրավոր ծանուցման միջոցով:

Հոդված 17 *Վիճաբանությունների կարգավորումը*

Սույն Համաձայնագրի մեկնաբանմանը կամ կիրառմանը վերաբերող ամեն մի տարաձայնության առկայության դեպքում այն պետք է կարգավորվի Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունների անմիջական բանակցությունների միջոցով: Եթե ավիացիոն իշխանությունները չկարողանան համաձայնության գալ, ապա վիճաբանության լուծումը ստանձնվելու է Պայմանավորվող Կողմերին:



Հոդված 18

Օղային տրանսպորտին վերաբերող բազմակողմանի կոնվենցիաների կիրարկելիությունը

1. Սույն Համաձայնագրով հաստատված օղային հաղորդակցությունների նկատմամբ նրանց կիրարկելիության չափով, համաձայնագրի գործողության ողջ ընթացքում կոնվենցիայի դրույթները Պայմանավորվող Կողմերի համար պետք է պահպանվեն իրենց ներկա ձևով, որպես համաձայնագրի անբաժան մաս, մինչև որ երկու Պայմանավորվող Կողմերը վավերացնեն կոնվենցիայի ցանկացած փոփոխություն, որը պետք է համապատասխանորեն ուժի մեջ մտնի, և որի դեպքում նման ձևով փոփոխված կոնվենցիան կշարունակի մնալ ուժի մեջ սույն Համաձայնագրի գործողության ողջ ընթացքում:

2. Եթե Պայմանավորվող Կողմերը միանում են ցանկացած միջազգային օղային տրանսպորտին վերաբերող բազմակողմանի կոնվենցիայի, այդ կոնվենցիայի դրույթները կլինեն գերիշխող:

Հոդված 19

Հավելված

Սույն Համաձայնագրի Հավելվածը հանդես է գալիս որպես սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մաս, և ցանկացած հղում սույն Համաձայնագրին վերաբերում է նաև նրա Հավելվածին, բացառությամբ հատուկ նշված դեպքերի:

Հոդված 20

Ուժի մեջ մտնելը

Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտնում անհրաժեշտ ներպետական ընթացակարգերի կատարման մասին Պայմանավորվող Կողմերի միմյանց ծանուցելու օրվանից:

Հոդված 21

Գործողության դադարեցումը

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ գրավոր ծանուցման միջոցով հայտնել մյուս Պայմանավորվող Կողմին սույն Համաձայնագրի գործողության դադարեցման մասին իր մտադրությունը: Այս ժամանակ նույնպիսի բովանդակությամբ ծանուցագիր է ուղարկվում Զաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպություն: Այդ դեպքում տվյալ Համաձայնագրի գործողությունը դադարեցվում է 12 ամիս անց այն օրվանից, երբ այդ ծանուցագիրը ստանում է մյուս Պայմանավորվող Կողմը, բացառությամբ այն դեպքի, երբ նշված ծանուցագիրը մինչև այդ ժամանակահատվածի լրանալը հետ չի վերցվում Կողմերի երկուստեք համաձայնությամբ: Եթե ծանուցագիրը ստանալու



մասին մյուս կողմի հաստատումը չի ստացվել, ապա ծանուցագիրը ստացված է համարվում Բաղաբացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունում այն ստանալուց 14 օր հետո:

Կատարված է Նյու Դելիում 2000թ. դեկտեմբերի «5»-ին, երկու բնօրինակով, յուրաքանչյուրը՝ հնդկերեն, հայերեն և անգլերեն լեզուներով, ընդ որում բոլոր տեքստերը հավասարազոր են: Տեքստերի մեկնաբանման ժամանակ տարածայնություն առաջանալու դեպքում գերակայությունը տրվում է անգլերեն տեքստին:

Հնդկաստանի
կառավարության կողմից

Հայաստանի Հանրապետության
կառավարության կողմից



Հ Ա Վ Ե Լ Վ Ա Ց

Բ Ա Ժ Ի Ն 1

Հնդկաստանի նշանակված ավիաընկերությունները լիազորված են իրականացնելու համաձայնեցված հաղորդակցություններ հետևյալ երթուղիներով.

Մեկնման վայրեր	Միջանկյալ վայրեր	Ժամանաման վայրեր	Սահմաններից դուրս վայրեր
վայրեր Հնդկաստանում	հետազայում համաձայնեցվելիք	Երևանը կամ Հայաստանի Հանրապետության Ա վայր՝ Հնդկաստանի ավիացիոն իշխանությունների ընտրությամբ	հետազայում համաձայնեցվելիք

Բ Ա Ժ Ի Ն 2

Հայաստանի Հանրապետության նշանակված ավիաընկերությունները լիազորված են իրականացնելու համաձայնեցված հաղորդակցություններ հետևյալ երթուղիներով.

Մեկնման վայրեր	Միջանկյալ վայրեր	Ժամանաման վայրեր	Սահմաններից դուրս վայրեր
վայրեր Հայաստանում	հետազայում համաձայնեցվելիք	Դելին կամ Կակուտան	հետազայում համաձայնեցվելիք

Ծանոթագրություններ

- Պայմանով, որ վերոհիշյալ երթուղիներով հաղորդակցությունը սկսվում է նշանակված ավիաընկերությունների սեփական երկրների վայրերում, նշանակված ավիաընկերությունները կարող են բոլոր կամ ցանկացած թռիչքների ժամանակ բաց թողնել վերը նշված 2-րդ և 4-րդ սյունակների ցանկացած վայր:
- Միջանկյալ և/կամ սահմաններից դուրս գտնվող չսահմանված վայրերը կարող են սպասարկվել առանց օդային երթևեկության հինգերորդ ազատության իրավունքի կիրառման:
- «Կամ» բառը, որը օգտագործվել է «Ժամանաման վայրեր» սյունակում նշանակելու է, որ նշանակված ավիաընկերությունը իր բոլոր հաղորդակցություններում



AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF INDIA
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ARMENIA

The Government of India and the Government of the Republic of Armenia hereinafter referred to as the "Contracting Parties".

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

Desiring to promote their mutual relations in the field of civil aviation and to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between their respective territories;

Have agreed as follows :

Article 1

Definitions

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

- (a) the term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of India, the Director General of Civil Aviation, and in the case of the Republic of Armenia, General Department of Civil Aviation or in both the cases, any person or body authorised to perform the functions currently exercised by the said authorities.
- (b) the term "designated airline" shall mean an airline(s) which the aeronautical authorities of one Contracting Party have designated in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of this Agreement.



:: 2 ::

- (c) 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 Annexes adopted under Articles 90 of that Convention and any amendment of the Annexes of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties, and
- (d) the terms "territory", "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

Article 2

Grant of Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex thereto. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:-

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and
- (c) while operating an agreed service on a specified route, the airlines designated by each Contracting Party shall also enjoy the right to embark and disembark, in the territory of the other Contracting Party at the point(s) specified for that route in the Annex to this Agreement, international traffic in passengers, cargo or mail.

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



:: 3 ::

4. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

5. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail such as those regarding passports, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the Contracting Party while they are within the said territory.

Article 3

Designation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party upto two airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

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

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

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals. For the purpose of this paragraph, the expression "substantial ownership and effective control" means that in any case where the designated airline operates its services under this Agreement by entering into any agreement with the airline of any other country, or the Government or nationals of any other country, the Contracting Party designating the airline or its nationals shall not be



:: 4 ::

deemed to have substantial ownership and effective control of the designated airline, unless the Contracting Party or its nationals, in addition to the ownership of the major part of the assets of the designated airline, have also:-

- i) effective control in the management of the designated airline, and
- ii) ownership and effective control of the major part of its fleet of aircraft and equipment.

5. The airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services at any time provided that the provisions of this Article and of Articles 10 and 12 have been complied with.

Article 4

Revocation or Suspension of Operating Authorisation

Each Contracting Party reserves the right to itself to revoke or suspend the operating authorisation or impose such appropriate conditions as it may deem necessary in the case of failure by a designated airline of the other Contracting Party to comply with the laws and regulations of the former party, or in case, in the judgement of the former party, there is a failure to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement. This shall also apply if the provisions of paragraph (4) of Article 3 are not complied with. Such action shall be taken only after consultation between the Contracting Parties in accordance with Article 15 of this Agreement unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringement of laws, regulations or provisions of this Agreement.

Article 5

User Charges

1. Each Contracting Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other aviation facilities, provided that these charges shall not be higher than those paid by other airlines engaged in similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging organizations and the designated airlines using the services and facilities and,



:: 5 ::

where practicable, through the airlines' representative organizations. Reasonable notice should be given to users of any proposal for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

3. Neither of the Contracting party shall give preference to its own or to any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

Article 6

Customs Charges and Procedures.

1. Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores already on board, introduced into or taken on board such aircraft and intended solely for use by or in such aircraft shall, with respect to all customs duties, inspection fees and other duties or taxes, be accorded in the territory of the other Contracting Party, treatment not less favourable than that granted by the other Contracting Party to its own airline(s) operating scheduled international air services or to the airlines of the most favoured nation.

2. The same treatment shall be accorded to spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline(s) of the other Contracting Party.

3. Neither Contracting Party shall be obliged to grant to the designated airline(s) of the other Contracting Party exemption or remission of customs duty, inspection fees or similar charges unless such other Contracting Party grants exemption or remission of such charges to the designated airline(s) of the first Contracting Party.

4. The regular airborne equipment as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of such territory.

5. Materials referred to in paragraphs (1), (2) and (4) of this Article may be required to be kept under Customs supervision or control.



:: 6 ::

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

Article 7

Representation

1. The designated airline 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. These staff shall be chosen among nationals or permanent residents of either or both Parties as may be necessary.

2. These staff requirements may, at the opinion of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of another organisation, 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, and consistent with such laws and regulations, such 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. Based on the principle of reciprocity, each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell such transportation and any person shall be free to purchase such transportation in local currency or in any freely convertible currency.

Article 8

Applicability of National Laws

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or operation and navigation of such aircraft while within its territory shall be applied to aircraft of the designated airline of the other Contracting party.



सत्यमेव जयते

:: 7 ::

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry to, stay in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail, such as those regarding passports, customs, currency, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, while they are within the said territory.

Article 9

Capacity/Frequency of Services.

1. There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2. In operating the agreed services, the airline(s) of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline(s) of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide(s) on the same route.

3. The capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines shall bear a close relationship to the estimated air transport requirements of the travelling public between the territories of the Contracting Parties.

4. Based upon the principles enshrined in the preceding paragraphs, the capacity to be provided and the frequency of services to be operated by the designated airlines of each Contracting Party shall be agreed between the designated airlines of both Contracting Party and approved by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

5. Any increase in the capacity to be provided and/or frequency of services to be operated by the designated airline of either Contracting Party shall be based primarily on the increased requirements of traffic between the territories of the Contracting Parties and shall be subject to agreement between the two aeronautical authorities. Pending such agreement or settlement, the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.

Article 10

Provision of Operating Information

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause their designated airline(s) to file with the aeronautical authorities of the other Contracting Party, for



:: 8 ::

their consideration and approval, at least sixty (60) days prior to the inauguration of the agreed services, information relating to the type of service and its frequency, the type of aircraft to be used and the flight schedules. Similar information shall also be supplied at least thirty (30) days in advance as and when any changes are to be introduced regarding operation of the agreed services.

2. The designated airlines shall also furnish any other information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other party that the requirements of the Agreement are being duly observed.

Article 11

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause their designated airlines to furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried during each month on the agreed services to and from the territory of that other Contracting Party, showing the countries of origin and destination and the points of embarkation and disembarkation of such traffic. Such statistics shall be furnished as soon as possible after the end of each month.

Article 12

Tariffs

1. For the purpose of the following paragraphs, the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which these prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

2. The tariffs to be charged by the designated airlines of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

3. The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article shall, if possible, be agreed between the designated airlines of the two Contracting Parties and such agreement shall, wherever possible, be reached using the procedures of the International Air Transport Association.



:: 9 ::

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

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

6. If a tariff cannot be agreed in accordance with Paragraph (3) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (5) the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (3), the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to establish the tariff by mutual agreement.

7. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (4) of this Article, or on the establishment of any tariff under paragraph (6), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

8. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

Article 13

Transfer of Earnings

1. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to remit to its head office, the excess/over expenditure of receipts earned in the territory of the first Contracting Party. Such remittances, however, shall be made in any convertible currency, and subject to, and in accordance with the foreign exchange regulations of the contracting party in the territory of which the revenue accrued.



:: 10 ::

2. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rate for currency payment, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for currency payment.

3. In case special arrangements ruling the settlement of payments are in force between the two Contracting Parties, the provisions of such arrangements shall be applied to the transfer of funds under paragraph (1) of this Article.

Article 14

Aviation Security

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

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

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

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security



:: 11 ::

provisions and requirements referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding and loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

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

7. Any departure from the provisions of this Article may constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

Article 15

Consultation

1. In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall exchange views regularly on the application and interpretation of this Agreement.

Article 16

Modification

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussions or by correspondence,



:: 12 ::

shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications to routes specified in the Annex may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall be confirmed by an exchange of letters.

Article 17

Settlement of Disputes

If any dispute arises relating to the interpretation or application of this Agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to settle it by negotiations between themselves, failing which the dispute shall be referred to the Contracting Parties for settlement.

Article 18

Applicability of Multilateral Air Conventions

1. To the extent to which they are applicable to the air services established under this Agreement, the provisions of the Convention shall remain in force in their present form between the Contracting Parties for the duration of the Agreement, as if they were an integral part of the Agreement, unless both Contracting Parties ratify any amendment to the Convention, which shall have duly come into force, in which case the Convention as amended shall remain in force for the duration of this Agreement.

2. If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail.

Article 19

ANNEX

The Annex attached to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex, except where otherwise expressly provided.



:: 13 ::

Article 20

Entry into Force

After compliance with necessary constitutional procedures, this Agreement shall come into force on the date of signature.

Article 21

Termination

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

DONE at *New Delhi.* on this *fifth.* day of *December 2000* in six originals two each in the Hindi, Armenian and English languages, all the texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF INDIA

FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF ARMENIA



:: 14 ::

A N N E X

SECTION-I

The designated airlines of India shall be entitled to operate the agreed services on the following routes;

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Point(s) in India	To be agreed at a later date	Yerevan or A point in the Republic of Armenia to be specified by the Aero-nautical Authorities of India	To be agreed at a later date

SECTION-II

The designated airlines of the Republic of Armenia shall be entitled to operate the agreed services on the following routes:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Point(s) in the Republic of Armenia	To be agreed at a later date	Delhi or Calcutta	To be agreed at a later date

Notes :

1. The designated airlines may on all or any flights, omit calling at any of the points in column (2) & (4) above, provided that the agreed services on these routes begin at a point in their own country.
2. Intermediate and/or beyond points not specified may be served without exercising fifth freedom traffic rights.
3. The word "or" used between two points in the column "points of Destination" shall mean that only one point may be served by the designated airlines on all their services. The option available to the airlines to select such a point shall be exercised only once for every IATA schedule period.