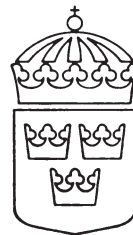


# Sveriges internationella överenskommelser



ISSN 1102-3716

---

*Utgiven av Utrikesdepartementet*

**SÖ 2001: 50**

## **Nr 50** **Lufffartsavtal med Armenien** **Stockholm den 25 oktober 2000**

Regeringen beslutade den 27 maj 1999 att ingå avtalet. Avtalet trädde i kraft den 3 oktober 2001 efter noteväxling.

Den på armeniska avfattade texten finns tillgänglig på Utrikesdepartementet, Enheten för folkrätt, mänskliga rättigheter och traktaträtt (FMR).

**Luftfartsavtal mellan Konungariket Sveriges regering och Republiken Armeniens regering**

Konungariket Sveriges regering och Republiken Armeniens regering, nedan kallade parterna,

som är parter i konventionen om internationell civil luftfart och transitöverenskommelsen angående internationella luftfartslinjer, vilka öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, och

som önskar ingå ett avtal i enlighet med den konventionen i huvudsakligt syfte att upprätta regelbunden lufttrafik mellan sina respektive territorier,

har kommit överens om följande.

**Artikel 1**

*Definitioner*

I detta avtal avses med

a) *konventionen*: konventionen om internationell civil luftfart, som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, inbegripet bilagor antagna i enlighet med artikel 90 i konventionen och ändringar i bilagorna eller i konventionen i enlighet med artiklarna 90 och 94 i konventionen, i den mån dessa bilagor och ändringar har antagits av båda parter,

b) *luftfartsmyndigheter*: för Konungariket Sverige Luftfartsverket och för Republiken Armenien civila luftfartsmyndigheten eller för bådas del varje person eller organ med behörighet att utföra varje särskild uppgift som omfattas av detta avtal,

c) *utsett lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag som har utsetts i enlighet med artikel 3 i detta avtal,

d) *territorium, lufttrafik, internationell lufttrafik, lufttrafikföretag och landning för andra ändamål än trafikändamål*: den betydelse som fastställts för dessa termer i artiklarna 2 och 96 i konventionen,

**Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Republic of Armenia**

The Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Republic of Armenia, hereinafter referred to as the “Contracting Parties”;

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

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

Have agreed as follows:

**Article 1**

*Definitions*

For the purpose of this Agreement:

(a) “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 in so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

(b) “aeronautical authorities”, in the case of the Kingdom of Sweden, the Civil Aviation Administration; and in the case of the Republic of Armenia, the General Department of Civil Aviation; or in either case any person or body authorized to perform any particular function to which this Agreement relates;

(c) “designated airline”, means an airline which has been designated in accordance with Article 3 of this Agreement;

(d) “territory”, “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention;

e) *avtalet*: detta avtal och dess bilaga med ändringar,

f) *bilaga*: bilagan till detta avtal med de ändringar som kan ha gjorts i enlighet med dess artikel 17.2; bilagan utgör en integrerande del av avtalet och alla hänvisningar till avtalet innefattar även bilagan, om inte annat anges,

g) *tariffer*: de priser som skall betalas för befordran av passagerare och bagage och de villkor som gäller för dem, inbegripet priser och villkor för andra tjänster som ett lufttrafikföretag utför i samband med lufttransporter samt ersättning och villkor som erbjuds agenter, men inte ersättning eller villkor för postbefordran,

h) *användaravgifter*: de avgifter som de behöriga myndigheterna tar ut, eller som tas ut med deras medgivande, av lufttrafikföretag för tillhandahållande av flygplatsegendom, flygplatsanordningar och flygnavigeringsanordningar, däribland anslutna tjänster och anordningar för luftfartyg, deras besättningar, passagerare och gods.

## Artikel 2

### Trafikrättigheter

1. Vardera parten beviljar den andra parten följande rättigheter för bedrivande av internationell lufttrafik av lufttrafikföretag som utsetts av denna part:

a) Att flyga över dess territorium utan att landa.

b) Att landa inom dess territorium för andra ändamål än trafikändamål.

c) Att landa inom nämnda territorium på de punkter som anges i detta avtals bilaga för att i internationell trafik ta ombord och lämna av passagerare, gods och post, var för sig eller i kombination.

2. Ingenting i punkt 1 i denna artikel skall anses medföra rätt för den ena partens utsedda lufttrafikföretag att inom den andra partens territorium ta ombord passagerare, gods och post mot betalning eller avgift med destination till en annan punkt inom dennas territorium.

(e) "Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;

(f) "Annex" means any Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 17 of this Agreement. The Annex form an integral part of this Agreement and all references to the Agreement include the Annex unless otherwise stated;

(g) "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and baggage, and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for other services performed by the carrier in connection with the air transportation, and including remuneration and conditions offered to agencies, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;

(h) "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crew, passengers and cargo.

## Article 2

### Traffic Rights

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

(a) to fly across its territory without landing,

(b) to make stops in its territory for non-traffic purposes,

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

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right of taking on board – in the territory of the other Contracting Party – passengers, cargo, and mail carried for remuneration or hire and destined

3. Andra lufttrafikföretag tillhöriga båda parter än de som utsetts enligt artikel 3 skall också åtnjuta de rättigheter som anges i punkt 1 a och 1 b i denna artikel.

### Artikel 3

#### *Utseende och bemyndigande av lufttrafikföretag*

1. Vardera parten skall ha rätt att genom skriftligt meddelande till den andra parten utse ett eller flera lufttrafikföretag att bedriva överenskommen trafik på de angivna flyglinjerna och att återta eller ändra sådant utseende.

2. Vid mottagandet av ett sådant meddelande skall den andra parten, med förbehåll för punkterna 3 och 4 i denna artikel, utan onödigt dröjsmål bevilja ett utsett lufttrafikföretag det erforderliga trafikillståndet.

3. Den ena partens luftfartsmyndigheter får begära att ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra parten styrker sin förmåga att uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och föreskrifter som sådana myndigheter normalt och skäligen tillämpar på internationell lufttrafik i enlighet med konventionens bestämmelser

4. Vardera parten skall ha rätt att vägra att bevilja ett trafikillstånd som avses i punkt 2 i denna artikel eller att ställa de villkor som den anser nödvändigt för att ett utsett lufttrafikföretag skall få utöva de rättigheter som anges i artikel 2 i de fall den inte är övertygad om att den effektiva kontrollen över lufttrafikföretaget ligger inom den andra partens territorium och att lufttrafikföretaget har bildats och har sitt huvudkontor inom detta territorium.

5. När ett lufttrafikföretag har utsetts och bemyndigats på detta sätt, får det börja trafikera de flyglinjer som anges i bilagan, om det uppfyller de tillämpliga föreskrifterna i detta avtal.

for another point in the territory of that Contracting Party.

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

### Article 3

#### *Designation and Authorization of Airlines*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating air services on the routes specified in the Annex and to withdraw or alter such designations.

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

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

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in the territory of the other Contracting Party and that the airline is incorporated and has its principal place of business in the said territory.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate air services on the routes specified in the Annex provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement.

**Artikel 4**

*Återkallande av bemyndigande, upphävande av trafikrättigheter och uppställande av villkor*

1. Vardera parten skall ha rätt att återkalla trafiktillstånd och upphäva de rättigheter som anges i artikel 2 i detta avtal för ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra parten och ställa sådana villkor som den anser nödvändigt för utövandet av dessa rättigheter.,

a) om den inte är övertygad om att den effektiva kontrollen över lufttrafikföretaget ligger inom den andra partens territorium och att lufttrafikföretaget har bildats och har sitt huvudkontor inom detta territorium,

b) om lufttrafikföretaget inte följer den parts lagar och föreskrifter som lämnar detta bemyndigande eller beviljar dessa rättigheter eller

c) om lufttrafikföretaget på annat sätt underlåter att bedriva sin verksamhet i enlighet med bestämmelserna i detta avtal.

2. Såvida inte omedelbart återkallande eller upphävande av det trafiktillstånd som avses i punkt 1 i denna artikel eller omedelbart uppställande av de där angivna villkoren är nödvändigt för att förhindra ytterligare överträdelser av lagar och föreskrifter, får denna rättighet utövas först sedan samråd har hållits med den andra parten.

I sådant fall skall samrådet hållas inom 30 dagar från den dag då den andra parten mottog skriftlig framställning därom.

**Artikel 5**

*Användning av flygplatser och anordningar*

1. Ingendera parten får av ett lufttrafikföretag utsett av den andra parten ta ut högre användaravgifter än de som den tar ut av sina egna lufttrafikföretag som bedriver trafik mellan parternas territorier.

Flygnavigeringsavgifter som tas ut på internationell trafik som bedrivs av lufttrafikföretag utsedda av en av parterna skall stå i skäligt förhållande till kostnaderna för de tjänster som tillhandahålls lufttrafikföretaget i fråga och tas ut i enlighet med tillämpliga riktlinjer utfärdade av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

**Article 4**

*Revocation of Authorization, Suspension of Traffic Rights, and Imposition of Conditions*

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

(a) in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in the territory of the other Contracting Party and that the airline is incorporated and its principal place of business in the said territory;

(b) in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting this authorization or these rights; or

(c) in the case that the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

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

Such consultations shall be held within thirty (30) days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

**Article 5**

*Utilization of Airports and Facilities*

1. Neither Contracting Party shall impose on a designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating between the territories of the Contracting Parties.

Any air navigation facility charge imposed on international traffic performed by airlines licensed by one of the Contracting Parties, shall be reasonably related to the cost of service rendered to the airline concerned, and levied in accordance with the relevant guidelines issued by the International Civil Aviation Organization (ICAO).

2. I den överenskomna trafiken skall samma villkor gälla för båda parter utsedda lufttrafikföretag i fråga om användning av flygplatser och alla andra anordningar under deras kontroll.

3. Vardera parten skall befrämja samråd om användaravgifter mellan sina respektive myndigheter som är behöriga att uppbära dessa avgifter och de lufttrafikföretag som tar de tjänster och anordningar i anspråk som dessa myndigheter tillhandahåller, när se kan ske genom organisationer som företräder dessa lufttrafikföretag. Alla förslag till ändring av sådana avgifter skall meddelas användarna skälig tid i förväg så att de skall kunna yttra sig innan ändringarna vidtas. Parterna skall även befrämja relevant informationsutbyte om dessa avgifter mellan sina behöriga avgiftsuppbärande myndigheter och användarna.

## **Artikel 6**

### *Tullavgifter*

1. Luftfartyg som används i internationell lufttrafik av ett lufttrafikföretag som utsetts av endera parten och dess sedvanliga ombordvarande utrustning och luftfartygsförråd ( däribland livsmedel, dryckesvaror och tobak) skall vara befriade från alla tullavgifter, inspektionsavgifter och andra avgifter eller skatter vid inresa i den andra partens territorium, förutsatt att de förvaras ombord på luftfartyget tills de återutförs.

2. Med undantag av de avgifter som motsvarar kostnader för utförda tjänster, skall befrielse från de pålagor och avgifter som avses i punkt 1 ovan även gälla följande:

a) Luftfartygsförråd som införs i eller tillhandhålls inom en parts territorium och tas ombord i skälig mängd för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell trafik tillhörande ett av den andra parten utsett lufttrafikföretag.

b) Reservdelar, inbegripet motorer som införs i en parts område för underhåll eller reparation av ett luftfartyg i internationell trafik tillhörande ett lufttrafikföretag utsett av den andra parten.

2. When operating the agreed services, the same uniform conditions shall apply to the use of the airlines of both Contracting Parties of airports as well as of all other facilities under their control.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in such charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning such charges.

## **Article 6**

### *Customs Duties*

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

2. With the exception of charges based on the cost of the service provided, the following items shall also be exempt from the duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article:

(a) aircraft stores, introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party, and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

(b) spare parts, including engines, introduced into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party; and

c) Drivmedel, smörjmedel och förbrukningsbara tekniska förråd som införs i eller tillhandahålls inom den ena partens territorium för användning ombord på ett luftfartyg som används i internationell trafik av ett lufttrafikföretag utsett av den andra parten, även när dessa förråd avses bli använda under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord.

3. Det får krävas att utrustning och förråd som avses i punkterna 1 och 2 ovan skall hållas under övervakning och kontroll av vederbörliga myndigheter.

4. Befrielse som avses i denna artikel skall också gälla då den ena partens utsedda lufttrafikföretag har kommit överens med andra lufttrafikföretag om lån av eller införsel i den andra partens territorium av sådana artiklar som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel, förutsatt att dessa andra lufttrafikföretag åtnjuter motsvarande befrielse från denna parts sida.

#### **Artikel 7**

##### *Förvaring av luftburen utrustning och luftburna förråd*

Sedvanlig luftburen utrustning samt materiel och förråd ombord på den ena partens luftfartyg får lossas inom den andra partens territorium endast efter godkännande av den partens tullmyndigheter. De får ställas under dessa myndigheters övervakning tills de återutförs eller förfogas över på annat sätt i enlighet med tullbestämmelserna.

#### **Artikel 8**

##### *Föreskrifter om tullbehandling vid inresa*

1. Passagerare i transit genom endera partens territorium skall endast underkastas en mycket förenklad tull- och immigrationskontroll. Baggage och god i direkt transit skall vara befriat från tullavgifter och andra liknande pålagor.

2. Den ena partens lagar och föreskrifter om inresa, tullbehandling, transit, immigration, pass, tull och karantän skall iakttas av den

(c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft engaged in an international air service of a designate airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. The items referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemption provided for by this Article shall also apply in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with other airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from the other Contracting Party.

#### **Article 7**

##### *Storage of Airborne Equipment and Supplies*

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of its customs authorities. Such items 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.

#### **Article 8**

##### *Entry Clearance Regulations*

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

2. The laws and regulations of one Contracting Party regarding entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quaranti-



## SÖ 2001: 50

andra partens utsedda lufttrafikföretag, dess besättning och av passagerarna eller på deras vägnar, samt gälla gods och post vid transit genom, inresa till, avresa från och uppehåll inom den förstnämnda partens territorium.

3. Ingentdera parten får bevilja företräde för ett eget lufttrafikföretag eller för något annat lufttrafikföretag framför den andra partens utsedda lufttrafikföretag vid tillämpning av de lagar och föreskrifter som avses i denna artikel.

### Artikel 9

#### *Kapacitetsbestämmelser*

1. Vardera parten skall bevilja rättvisa och lika möjligheter för båda parters utsedda lufttrafikföretag att konkurrera om den internationella trafik som omfattas av detta avtal.

2. Vardera parten skall vidta alla lämpliga åtgärder inom sin jurisdiktion för att undanröja all form av diskriminering och oskäligen konkurrensmedel som inverkar ofördelaktigt på den andra partens lufttrafikföretags konkurrensläge.

3. Ingentdera parten får ensidigt begränsa trafikvolymen, turtätheten eller regelbundenheten i trafiken eller den eller de luftfartygstyper som används av lufttrafikföretag utsedda av den andra parten annat än i den mån det föranleds av tullmässiga, tekniska, driftsmässiga eller miljömässiga skäl enligt likvärdiga villkor som är förenliga med artikel 15 i konventionen.

4. Ingentdera parten får på den andra partens utsedda lufttrafikföretag ställa krav om förtursrätt, krav om minsta trafikandel med utgångspunkt i respektive part (uplift ratio), krav om betalning för att inte göra invändning (no-objection fee) eller något annat krav beträffande kapacitet, turtäthet eller trafik som skulle vara oförenligt med detta avtals ändamål.

### Artikel 10

#### *Tariffer*

1. Tarifferna skall fastställas på skäligen nivåer med vederbörlig hänsyn till alla relevanta faktorer inbegripet driftskostnader, skälig av-

ne shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of passengers, crew, cargo and mail, upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

### Article 9

#### *Capacity Provisions*

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in the international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Contracting Party.

3. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

4. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee or any other requirement with respect to the capacity, frequency or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

### Article 10

#### *Tariffs*

1. Tariffs shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including costs of operation, reasonable re-



kastning på investerat kapital, trafikens karaktär, användarnas intressen samt tariffer som tillämpas av andra lufttrafikföretag.

2. Ingendera partens luftfartsmyndigheter skall kräva att deras utsedda lufttrafikföretag skall samråda med andra lufttrafikföretag innan de inlämnar ansökan om godkännande av tariffer; de skall heller inte förhindra sådant samråd.

3. En tariff som inlämnats för godkännande enligt bestämmelserna i denna artikel får godkännas när som helst av luftfartsmyndigheterna i den part från vars territorium tariffen skall gälla. Ansökan om godkännande skall ha inkommit till luftfartsmyndigheterna minst 14 dagar före den föreslagna tidpunkten för ikraftträdandet. Denna tidsgräns kan minskas med luftfartsmyndigheternas medgivande.

4. De utsedda lufttrafikföretagen är skyldiga att inkomma med ansökan om godkännande av tariffer för trafik mellan parternas territorier till luftfartsmyndigheterna i den part från vars territorium tarifferna skall gälla i den form som dessa luftfartsmyndigheter kan kräva. När ett utsett lufttrafikföretag från den ena parten har inkommit med ansökan om godkännande av en tariff till den andra partens luftfartsmyndigheter från vars territorium tariffen skall gälla, skall tariffen anses vara godkänd, såvida inte den sistnämnda partens luftfartsmyndigheter inom 14 dagar efter mottagandet av ansökan skriftligen har meddelat den förstnämnda parten att den underkänner den föreslagna tariffen.

5. En parts luftfartsmyndigheter får till sitt godkännande av tariffer ange de förfallodagar de anser vara lämpliga. Om en tariff har en förfallodag, skall tariffen gälla till den dagen, såvida den inte har upphävts av det eller de berörda lufttrafikföretagen eller en annan tariff dessförinnan har lämnats in och godkänts.

6. De utsedda lufttrafikföretagen skall ha rätt att anpassa sina tariffer till andra lufttrafikföretags godkända tariffer mellan samma punkter på linjer mellan parternas territorier. En anpassad tariff i enlighet med denna punkt skall inlämnas för information till båda parter luft-

turn on investment, characteristics of service, the interests of users and the tariffs of other airlines.

2. Neither of the aeronautical authorities will require their designated airlines to consult other airlines before filing tariffs for approval, nor will they prevent such consultations.

3. Any tariff filed in accordance with the provisions of this Article may be approved at any time by the aeronautical authorities of the Contracting Party from whose territory the tariff is to be applied (country of origin principle). Such filing is to be received by the aeronautical authorities at least fourteen (14) days before the tariffs proposed date of effectiveness. This time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

4. The designated airlines are required to file a proposed tariff for carriage between the territories of the Contracting Parties with the aeronautical authorities from whose territory the tariff is to be applied in such a form as those aeronautical authorities may require. When a designated airline of one Contracting Party has filed a tariff with the aeronautical authorities of the other Contracting Party, from whose territory the tariff is to be applied, such tariff will be treated as having been approved, unless within fourteen (14) days after the date of receipt of filing the aeronautical authorities of the latter Contracting Party have served a written notice of disapproval to the former Contracting Party.

5. In approving tariffs, the aeronautical authorities of a Contracting Party may attach to their approval such expiry dates as they consider appropriate. Where a tariff has an expiry date, it shall remain in force until the due expiry date, unless withdrawn by the airline or airlines concerned, or unless a replacement tariff is filed and approved prior to the expiry date,

6. The designated airlines have the right to match the approved tariffs of any airline between the same points on routes between the territories of the Contracting Parties. A matching tariff in accordance with this paragraph shall be filed for information purposes with the

## SÖ 2001: 50

fartsmyndigheter senast den dag då den träder i kraft.

7. Luftfartsmyndigheterna till vilkas territorium en tariff skall gälla får endast i informationssyfte begära att tariffen skall anmälas för godkännande på sådant sätt som de må begära.

8. Den ena partens luftfartsmyndigheter får när som helst begära samråd med den andra partens luftfartsmyndigheter om tillämpningen av bestämmelserna i denna artikel. Samrådet skall hållas inom 30 dagar från den dag då en skriftlig begäran därom mottas.

### Artikel 11

#### *Överföring av vinstmedel*

De utsedda lufttrafikföretagen skall ha rätt att på begäran konvertera och till sitt hemland överföra lokala intäkter utöver lokala utgifter. Konvertering och överföring skall tillåtas utan inskränkning till gällande växelkurs för löpande transfereringar vid den tidpunkt då intäkterna presenteras för konvertering och överföring och skall inte belastas med andra avgifter än de som normalt tillämpas av bankerna vid sådan konvertering och överföring.

### Artikel 12

#### *Lufttrafikföretagens representation*

1. Parterna skall på reciprocitetsbasis medge varandras utsedda lufttrafikföretag rätt att inom sitt territorium upprätthålla representation inbefattande kontorslokaler och administrativ, kommersiell och teknisk personal i den omfattning de behöver.

2. Den ena partens utsedda lufttrafikföretag skall ha rätt att inom den andra partens territorium sälja lufttransporttjänster direkt eller genom agenter. Den ena parten skall inte inskränka den andra partens utsedda lufttrafikföretags rätt att sälja – eller någon persons rätt att köpa – sådana transporttjänster i lokal eller fritt konvertibel valuta. Den ena parten skall inte heller begränsa ett av den andra parten utsett lufttra-

aeronautical authorities from whose territory the tariff is to be applied not later than its date of effectiveness.

7. The aeronautical authorities into whose territory a tariff is to be applied may – for information purposes only – require filing of proposed tariffs in such a way as those aeronautical authorities may require.

8. The aeronautical authorities of either Contracting Party may, at any time, request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party on the application of the provisions of this Article. Such consultations shall be held within thirty (30) days from receipt of the request.

### Article 11

#### *Transfer of Earnings*

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

### Article 12

#### *Airline Representation*

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

2. The designated airlines of a Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents. A Contracting Party shall not restrict the right of the designated airlines of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase, such transportation in local or in any freely convertible currency. Nor shall a Con-

fikföretags rätt att i lokal eller fritt konvertibel valuta betala sina lokala kostnader.

### Artikel 13

#### *Godkännande av trafikprogram*

1. Den ena partens utsedda lufttrafikföretag skall underställa den andra partens luftfartsmyndigheter sina trafikprogram för godkännande minst 30 dagar innan trafiken avses inledas. Trafikprogrammen skall särskilt omfatta uppgifter om tidtabeller, turtäthet och typ av luftfartyg som avses användas.

2. Senare ändringar i ett godkänt trafikprogram skall också underställas den andra partens luftfartsmyndigheter för godkännande.

### Artikel 14

#### *Luftfartssäkerhet*

1. Parterna får när som helst begära samråd om de säkerhetsnormer för besättningen, luftfartyget och dess drift som antagits av den andra parten. Samrådet skall äga rum inom 30 dagar från begäran.

2. Om en part efter samrådet finner att den andra parten inte på ett effektivt sätt upprätthåller och tillämpar säkerhetsnormer inom ett sådant område som är åtminstone likvärdiga de miniminormer som vid tidpunkten har uppställts i enlighet med konventionen, skall den underrätta den andra parten om vad den funnit och om vilka åtgärder som anses nödvändiga för att uppfylla dessa miniminormer; den andra parten skall göra nödvändiga rättelser. Om den andra parten underlåter att vidta de nödvändiga åtgärderna inom 15 dagar eller den längre tid som må överenskommas, skall detta vara anledning att tillämpa artikel 4 i detta avtal.

3. Oaktat de skyldigheter som avses i artikel 33 i konventionen är det överenskommet att ett luftfartyg som används av den ena partens lufttrafikföretag i trafik till eller från tredje parts territorium kan, då det befinner sig inom

tracting Party restrict the right of a designated airline of the other Contracting Party to pay in local or in any freely convertible currency its locally incurred costs.

### Article 13

#### *Approval of Flight Schedules*

1. Airlines designated by a Contracting Party shall submit their traffic programmes for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the time-tables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used.

2. Any alteration made in an approved air traffic programme at a later date shall also be submitted for approval.

### Article 14

#### *Aviation Safety*

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

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

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Party, may, while

den andra partens territorium, underkastas en undersökning av den andra partens behöriga företrädare ombord på och i anslutning till luftfartyget för att kontrollera både giltigheten för luftfartygsdokumenten och dess besättnings handlingar samt luftfartygets och dess utrustnings synbarliga tillstånd (i denna artikel kallad inspektion på platsen), under förutsättning att detta inte förorsakar oskäligen fördröjning.

4. Om en sådan inspektion på platsen eller en serie sådana inspektioner föranleder

a) allvarliga farhågor för att ett luftfartyg eller dess drift inte uppfyller de miniminormer som gäller vid tillfället i enlighet med konventionen eller

b) allvarliga farhågor för att det föreligger brist på effektivt upprätthållande och effektiv tillämpning av de säkerhetsnormer som gäller vid tillfället i enlighet med konventionen,

skall den part som utfört inspektionen för de ändamål som avses i artikel 33 i konventionen ha rätt att dra slutsatsen att de krav enligt vilka certifikat eller licenser med avseende på ifrågasvarande luftfartyg eller dess besättning har utfärdats eller validerats eller att de krav enligt vilka luftfartyget drivs inte är likvärdiga med eller striktare än de miniminormer som uppställts i enlighet med konventionen.

5. Om tillräde för att genomföra en inspektion på platsen av ett luftfartyg som drivs av ett lufttrafikföretag utsett av den andra parten i enlighet med punkt 3 ovan vägras av detta lufttrafikföretags företrädare, skall den andra parten ha rätt att tolka det som att allvarliga farhågor av den typ som avses i punkt 4 i denna artikel har uppstått och dra de slutsatser som nämns i den punkten.

6. Vardera parten förbehåller sig rätten att omedelbart upphäva eller ändra trafiktillstånd för den andra partens lufttrafikföretag om den vid inspektion på platsen, genom samråd eller på annat sätt finner att omedelbar handling är nödvändig för säker drift av ifrågasvarande flyglinje.

7. Varje handling av en part i enlighet med punkterna 2 eller 6 i denna artikel skall avbrytas så snart anledningen för vidtagande av åtgärden ej längre föreligger.

within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

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

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

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses 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 Convention.

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

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

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

**Artikel 15***Säkerhet för luftfarten*

1. Parterna bekräftar att deras skyldighet gentemot varandra att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning utgör en integrerande del av avtalet. Parterna skall i synnerhet handla i överensstämmelse med bestämmelserna om luftfartssäkerhet i konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 december 1971, och protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988, som är tillägg till konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971, samt andra multilaterala fördrag som gäller den civila luftfartens säkerhet och är bindande för båda parter.

2. Parterna skall på begäran erhålla all nödvändig hjälp av varandra för att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar mot deras säkerhet, passagerare och besättning samt flygplatser och anordningar för flygnavigering och alla andra hot mot den civila luftfartens säkerhet.

3. Parterna skall i sina inbördes relationer handla i enlighet med tillämpliga bestämmelser om luftfartssäkerhet som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och utgör bilagor till konventionen. Parterna skall kräva att de som bedriver trafik med luftfartyg som är upptagna i deras register, de som bedriver lufttrafik och har sitt huvudkontor eller varaktiga hemvist inom deras territorium samt de som driver flygplatser där handlar i enlighet med dessa bestämmelser om luftfartssäkerhet.

4. Parterna är överens om att de som bedriver lufttrafik får åläggas att följa de bestämmelser om luftfartssäkerhet som avses i punkt 3

**Article 15***Aviation Security*

1. Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988, and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

2. Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party 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, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its territory and the operators of airports in its territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in pa-

i denna artikel som den andra parten kräver vid inresa till, utresa från eller uppehåll inom denas territorium. Parterna skall säkerställa att tillräckliga åtgärder tillämpas inom deras respektive territorier för att skydda luftfartyg, visitera passagerare och besättning samt inspektera handbagage, bagage, gods, post och luftfartygsförråd före och under påstigning och lastning. Parterna skall även välvilligt behandla varje framställning från varandra om skäliga särskilda säkerhetsåtgärder för att bemöta ett bestämt hot.

5. Om en incident eller ett hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett civilt luftfartyg eller andra handlingar mot säkerheten för ett civilt luftfartyg, dess passagerare och besättning, en flygplats eller anordningar för flygnavigering inträffar, skall parterna hjälpa varandra genom att tillgodose förbindelser och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert få sådana incidenter eller hot därom att upphöra.

#### **Artikel 16**

##### *Samråd*

Parterna får när som helst begära samråd om genomförandet, tolkningen eller efterlevnaden av detta avtal eller om ändring av det. Samrådet, som får hållas mellan luftfartsmyndigheterna, skall inledas inom 60 dagar från den dag då en part mottar en skriftlig framställning därom, såvida parterna inte kommer överens om annat.

#### **Artikel 17**

##### *Ändringar*

1. Ändringar i detta avtal som avtalats mellan parterna träder i kraft när de har godkänts i enlighet med båda parternas nationella lagstiftning och bekräftats genom diplomatisk notväxling.

2. Ändringar i avtalets bilaga får göras genom direkt överenskommelse mellan parternas behöriga luftfartsmyndigheter.

Paragraph 3 of this Article 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, mail and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. In 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, airport or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

#### **Article 16**

##### *Consultations*

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation or amendment to this Agreement or compliance with the Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

#### **Article 17**

##### *Amendments*

1. Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into force when approved in accordance with the constitutional requirements of both Contracting Parties and as confirmed by an exchange of diplomatic notes.

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



**Artikel 18***Twistlösning*

1. Om en tvist skulle uppstå mellan parterna om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal, skall parterna i första hand söka lösa den genom förhandlingar.

2. Om parterna inte lyckas lösa tvisten genom förhandlingar, kan de komma överens om att hänskjuta tvisten till en skiljedomare för avgörande; tvisten kan alternativt på endera partens begäran hänskjutas för avgörande till en skiljedomstol bestående av tre skiljedomare, varav parterna utser varsin och den tredje utses av de båda på så sätt utsedda skiljedomarna. Vardera parten skall utse en skiljedomare inom 60 dagar från den dag då endera parten från den andra parten på diplomatisk väg har mottagit en begäran om att lösa tvisten med skiljeförfarande; den tredje skiljedomaren skall utses inom en därpå följande tidsfrist av 60 dagar. Om endera parten underlåter att utse en skiljedomare inom utsatt tid, eller om den tredje skiljedomaren inte utses inom utsatt tid, får ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd på endera partens begäran anmodas att utse en eller flera skiljedomare, allt efter omständigheterna. Under alla förhållanden skall den tredje skiljedomaren vara medborgare i tredje land, vara ordförande i skiljedomstolen och bestämma var skiljeförfarandet skall äga rum. Om ordföranden anser sig vara medborgare i en stat som inte kan betraktas som neutral i tvisten, skall den äldste vice ordföranden, om han inte är jävig av samma anledning, göra utseendet. Skiljedomarna skall fatta beslut med en majoritet av rösterna.

3. Vardera parten skall bära kostnaderna för den skiljedomare den har utsett liksom för sin företrädare i skiljeförfarandet. Kostnaderna för ordföranden och alla andra kostnader skall delas lika mellan parterna.

4. Parterna förbinder sig att rätta sig efter sådant avgörande som fattas enligt punkt 2 i denna artikel.

**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 endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to an arbitrator, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the 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. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as president of the tribunal and shall determine the place where the arbitration will be held. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most Senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. The arbitral tribunal shall reach its decision by a majority of votes.

3. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator it has nominated as well as of its representation in the arbitral proceeding. The costs of the president and any other costs shall be born in equal parts by the Contracting Parties.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.



## SÖ 2001: 50

5. I det fall att och så länge som endera parten underlåter att rätta sig efter ett beslut enligt punkt 2 i denna artikel, får den andra parten begränsa, vägra att bevilja eller återkalla rättigheter eller förmåner som har beviljats med stöd av avtalet till den part eller det utsedda lufttrafikföretag som har handlat försumligt.

### Artikel 19

#### *Registrering*

Detta avtal och dess bilaga och alla senare ändringar däri skall av parterna tillställas Internationella civila luftfartsorganisationen.

### Artikel 20

#### *Uppsägning*

Endera parten får när som helst skriftligen meddela den andra parten sitt beslut att säga upp avtalet; Internationella civila luftfartsorganisationen skall samtidigt underrättas skriftligen. Avtalet upphör då att gälla tolv månader från den dag då den andra parten mottog uppsägningen, såvida den inte återtagits efter överenskommelse dessförinnan. Om den andra parten inte erkänner mottagandet av uppsägningen, skall den anses ha blivit mottagen 14 dagar efter det att den mottogs av Internationella civila luftfartsorganisationen.

### Artikel 21

#### *Ikraftträdande*

Detta avtal träder i kraft när parterna på diplomatisk väg har meddelat varandra att de konstitutionella formaliteterna för dess ikraftträdande har uppfyllts.

Till bekräftelse härav har undertecknade, därtill vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta avtal.

Upprättat i Stockholm den 25 oktober 2000 i två exemplar på svenska, armeniska och eng-

5. If and as long as either Contracting Party fails to comply with any decision under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to a designated airline in default.

### Article 19

#### *Registration*

This Agreement, its Annex and any subsequent amendments thereto shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organization.

### Article 20

#### *Termination*

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

### Article 21

#### *Entry into Force*

This Agreement shall enter into force when the Contracting Parties have notified each other by exchange of notes that the constitutional requirements of the Contracting Parties for the entering into force of the Agreement have been complied with.

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

Done at Stockholm on 25 October, 2000 in duplicate in the Swedish, Armenian and Eng-

elska språken, varvid alla texter är lika giltiga. I fall av skiljaktighet beträffande tolkningen, skall den engelska texten ha företräde.

För Konungariket Sveriges regering

*Anna Lindh*

För Republiken Armeniens regering

*Vartan Oskanian*

lish languages, all the texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the Kingdom of Sweden

*Anna Lindh*

For the Government of the Republic of Armenia

*Vartan Oskanian*

1. a) Flyglinjer som får trafikeras i båda riktningarna av lufttrafikföretag utsedda av Konungariket Sveriges regering:

<i>Kolumn 1</i>	<i>Kolumn 2</i>
Punkter i Sverige	Punkter i Armenien

b) Flyglinjer som får trafikeras i båda riktningarna av lufttrafikföretag utsedda av Republiken Armeniens regering:

<i>Kolumn 1</i>	<i>Kolumn 2</i>
Punkter i Armenien	Punkter i Sverige

2. Ingenting skall hindra ett lufttrafikföretag utsett av endera parten att trafikera mellanliggande och/eller bortomliggande punkter, under förutsättning att inga kommersiella rättigheter utövas mellan dessa punkter och den andra partens territorium.

3. Bedrivande av femtefrihetstrafik skall ha avtalats mellan parternas behöriga luftfartsmyndigheter.

4. Vid bedrivande eller salubjudande av trafik på de överenskomna linjerna får den ena partens utsedda lufttrafikföretag ingå avtal om gemensam marknadsföring, såsom reserverade platser eller gemensam flygkodsbezeichnung, med

a) ett eller flera lufttrafikföretag från endera parten,

b) ett eller flera lufttrafikföretag från en tredje part. Om en sådan tredje part inte skulle bemyndiga eller tillåta motsvarande ordning mellan den andra partens lufttrafikföretag och andra lufttrafikföretag i trafik till, från eller via ett sådant tredje land, har parterna rätt att vägra att godkänna dem.

Härvidlag skall dock gälla villkoren att alla de lufttrafikföretag som deltar i sådana arrangemang 1) innehar nödvändiga trafik tillstånd och 2) uppfyller de krav som ställs för sådana arrangemang i fråga om information till kunder samt följer föreskrifterna om godkännande av tariffer.

1. a) Routes to be operated in both directions by the airlines designated by the Government of the Kingdom of Sweden:

<i>Column 1</i>	<i>Column 2</i>
Points in Sweden	Points in Armenia

b) Routes to be operated in both directions by the airlines designated by the Government of the Republic of Armenia:

<i>Column 1</i>	<i>Column 2</i>
Points in Armenia	Points in Sweden

2. Nothing will prevent a designated airline of either Contracting Party to serve intermediate and/or beyond points, provided that no commercial rights are exercised between those points and the territory of the other Contracting Party.

3. The exercise of any 5<sup>th</sup> freedom rights would have to be agreed upon between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

4. In operating or holding out services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into co-operative marketing arrangements such as blocked-space or code sharing arrangements, with

a) an airline or airlines of either Contracting Party; or

b) an airline or airlines of a third Party. Should such third Party not authorize or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country, the Contracting Parties have the right not to accept such arrangements.

The above provisions are, however, subject to the conditions that all airlines in such arrangements 1) hold the appropriate route rights and 2) meet the requirements applied to such arrangements regarding information to customers and filing procedures.



