

ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

ԱՎՍՏՐԻԱՅԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋԵՎ ՕԴԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՄԱՍԻՆ

Ավստրիայի Հանրապետության և Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը և Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը, այսուհետ՝ <<Պայմանավորվող կողմեր>>, լինելով <<Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին>> կոնվենցիայի կողմեր, որը Չիկագոյում ստորագրման համար քաղ է 1944թ. դեկտեմբերի 7-ից,

Ցանկանալով անվտանգ և պատշաճ կերպով կազմակերպել միջազգային օդային հաղորդակցություններ և հնարավորինս առավելագույն ձևով խթանել միջազգային համագործակցությունը նման հաղորդակցությունների առնչությամբ, և

Ցանկանալով ձևավորել Համաձայնագիր իրենց համապատասխան տարածքների միջև և այդ տարածքներից դուրս կանոնավոր օդային հաղորդակցությունների զարգացման ու ժեղացման համար,

համաձայնեցին հետևյալի մասին.

ՀՈԴՎԱԾ 1

ԱՌԱՐԿԱ

Պայմանավորվող կողմերը, սույն Համաձայնագրին, իրենց պետություններին ազգային օրենսդրությանը, ինչպես նաև միջազգային իրավունքի հանրաճանաչ սկզբունքներին և նորմերին համապատասխան, համագործակցություն են իրականացնում օդային հաղորդակցության բնագավառում:

ՀՈԴՎԱԾ 2 ՍԱՀՄԱՆՈՒՄՆԵՐ

Սույն Համաձայնագրի շրջանակներում, եթե Համաձայնագրի տեքստում այլ մեկնաբանություն չի տրվում, ներքոհիշյալ հասկացություններն ունեն հետևյալ նշանակությունը.

ա) <<կոնվենցիա>> հասկացությունը նշանակում է՝ <<Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին>> կոնվենցիան, որը Չիկագոյում 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ից բաց է ստորագրման համար, ներառյալ՝ վերջինիս ցանկացած Հավելված, որն ընդունվել է կոնվենցիայի 90-րդ հոդվածի համաձայն, ինչպես նաև Հավելվածի կամ կոնվենցիայի ցանկացած փոփոխություն, որը կատարվել է կոնվենցիայի 90 և 94(ա) հոդվածների համաձայն՝ այնքանով, որ քանքվ այդ Հավելվածները և փոփոխությունները կիրառելի են երկու Պայմանավորվող կողմերի համար,

բ) <<ավիացիոն իշխանություններ>> հասկացությունները նշանակում է՝ Ավստրիայի Դաշնային Հանրապետության կառավարության դեպքում՝ Տրասպորտի, նորարարության և տեխնոլոգիայի դաշնային նախարարություն և Հայաստանի Հանրապետության կառավարության

դեպքում ՀՀ Կառավարությանն առընթեր
քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչություն
և Հայաստանի Հանրապետության Էկոնոմիկայի
նախարարության, կամ երկու դեպքում էլ՝
ցանկացած անձ կամ մարմին լիազորված կատարելու
վերը նշված իշխանությունների կողմից
ներկայումս իրականացվող կամ նմանատիպ
գործառնությունները,

գ) <<համաձայնեցված հաղորդակցություն>>
հասկացությունը նշանակում է՝ սույն
Համաձայնագրի Հավելվածում հիշատակված
երթուղով (երթուղին երով) կանոնավոր օդային
հաղորդակցություններ՝ ուղևորների, ուղեբեռի,
բեռի և փոստի փոխադրման համար,

դ) <<նշանակված ավիաընկերություն>>
հասկացությունը նշանակում է՝
ավիաընկերություն, որը նշանակվել և լիազորվել
է սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի համաձայն,

ե) <<տարածք>> հասկացությունն ունի
Կոնվենցիայի 2-րդ Հոդվածով ամրագրված
նշանակությունը,

զ) <<օդային հաղորդակցություն>>,
<<միջազգային օդային հաղորդակցություն>>,
<<ավիաընկերություն>> և <<կանգառ ոչ առևտրային
նպատակով>> հասկացություններն ունեն
Կոնվենցիայի 96-րդ Հոդվածով դրանց ամրագրված
նշանակությունները,

է) <<սահմանված երթուղի>> հասկացությունը
նշանակում է սույն Համաձայնագրի Հավելվածում
սահմանված երթուղին,

ը) <<տարողություն>> հասկացությունը
համաձայնեցված հաղորդակցությունների
առնչությամբ նշանակում է՝ նման
հաղորդակցություններն շահագործվող

օ դ ան ա վ ի առ կ ա ծ ան ր ա բ ե ո ն վ ա ծ ու թ յ ու ն ը ՝
բ ա գ մ ա պ ա տ կ ա ծ տ վ յ ա լ ն մ ա ն օ դ ան ա վ ո վ ա մ բ ո ղ ջ
ե ր թ ու ղ ու վ կ ա մ ա յ դ ե ր թ ու ղ ու ո ր ն է հ ա տ վ ա ծ ո վ
ս ա հ մ ա ն վ ա ծ ժ ա մ ա ն ա կ ա հ ա տ վ ա ծ ու մ ի ր ա կ ա ն ա ց վ ո ղ
թ ո ի չ ք ն ե ր ի հ ա ճ ա խ ա կ ա ն ու թ յ ա մ բ :

թ) <<ս ա կ ա գ ի ն>> հ ա ս կ ա ց ու թ յ ու ն ը ն շ ա ն ա կ ու մ է ՝
ու ղ ու ո ր ն ե ր ի , ու ղ ե բ ե ո ի և բ ե ո ի փ ո խ ա դ ր մ ա ն հ ա մ ա ր
վ ճ ա ր վ ե լ ի ք գ ն ե ր և պ ա յ մ ա ն ն ե ր , ո ր ո ն ց ն ե ր ք ո ա յ դ
վ ճ ա ր ն ե ր ը կ ի ր առ վ ու մ ե ն ՝ ն ե ր առ յ ա լ
գ ո Ր ծ ա կ ա լ ն ե ր ի կ ա մ փ ո խ ա դ ր ու մ ա յ ի ն փ ա ս տ ա թ ղ թ ե թ ի
վ ա ճ առ ք ի հ ա մ ա ր մ ի ջ ն ո ր դ ա վ ճ ա ր ն ե ր ը և լ ր ա ց ու ց ի չ
ա յ լ փ ո խ հ ա տ ու ց ու մ ն ե ր ը , ս ա կ ա յ ն բ ա ց առ ու թ յ ա մ բ
փ ո ս տ ի փ ո խ ա դ ր մ ա ն հ ա մ ա ր փ ո խ հ ա տ ու ց ու մ ը և
պ ա յ մ ա ն ն ե ր ը , և

ժ) <<Հ ա վ ե լ վ ա ծ>> հ ա ս կ ա ց ու թ յ ու ն ը ն շ ա ն ա կ ու մ
է ս ու յ ն Հ ա մ ա ձ ա յ ն ա գ թ ի հ ա վ ե լ վ ա ծ ը
փ ո փ ո խ ու թ յ ու ն ն ե ր ո վ : Հ ա վ ե լ վ ա ծ ը կ ա գ մ ու մ է
Հ ա մ ա ձ ա յ ն ա գ թ ի ա ն բ ա ժ ա ն ե լ ի մ ա ս ը և
Հ ա մ ա ձ ա յ ն ա գ թ ի ն բ ո լ ո ր հ ղ ու մ ն ե ր ը պ ե տ ք է
ն ե ր առ ե ն հ ղ ու մ Հ ա վ ե լ վ ա ծ ի ն ՝ բ ա ց առ ու թ յ ա մ բ , ե ր բ
ա յ լ կ ե ր պ է հ ի շ ա տ ա կ վ ու մ ,

ի) Ս ու յ ն Հ ա մ ա ձ ա յ ն ա գ թ ու մ հ ղ ու մ ն ե ր ը
Ա վ ս տ թ ի ա յ ի Հ ա ն ր ա պ ե տ ու թ յ ա ն ք ա ղ ա ք ա ց ի ն ե թ ի ն
պ ե տ ք է հ ա ս կ ա ց վ ե ն , ո ր պ ե ս ե վ թ ո պ ա կ ա ն Հ ա մ ա յ ն ք ի
ա ն դ ա մ -պ ե տ ու թ յ ու ն ն ե թ ի ք ա ղ ա ք ա ց ի ն ե թ ի ն
հ ղ ու մ ն ե թ ,

լ) Ս ու յ ն Հ ա մ ա ձ ա յ ն ա գ թ ու մ հ ղ ու մ ն ե ր ը
Ա վ ս տ թ ի ա յ ի Հ ա ն ր ա պ ե տ ու թ յ ա ն
ա վ ի ա ը ն կ ե թ ու թ յ ու ն ն ե թ ի ն պ ե տ ք է հ ա ս կ ա ց վ ե ն ,
ո ր պ ե ս Ա վ ս տ թ ի ա յ ի Հ ա ն ր ա պ ե տ ու թ յ ա ն
ա վ ի ա ը ն կ ե թ ու թ յ ու ն ն ե թ ի ն հ ղ ու մ ն ե թ ,

խ) Ս ու յ ն Հ ա մ ա ձ ա յ ն ա գ թ ու մ հ ղ ու մ ն ե ր ը <<Ե Մ
պ ա յ մ ա ն ա գ թ ե թ ի ն>> պ ե տ ք է հ ա ս կ ա ց վ ե ն , ո ր պ ե ս
հ ղ ու մ ն ե թ ե վ թ ո պ ա կ ա ն Հ ա մ ա յ ն ք ի հ ա մ ա ձ ա յ ն ա գ թ ի ն

և Եվրոպական Համայնքի գործողության
պայմանագրին:

ՀՈԴՎԱԾ 3

ԻՐԱՎՈՒՆՔՆԵՐԻ ՏՐԱՄԱԴՐՈՒՄ

1. Սույն Համաձայնագրի Հավելվածում հիշատակվող երթուղիներով կանոնավոր միջազգային օդային հաղորդակցությունների իրականացման նպատակով յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմին վերապահում է սույն Համաձայնագրում վկայակոչվող իրավունքները:

2. Սույն Համաձայնագրի դրույթներին ենթակա՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունները սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցություններն իրականացնելիս պետք է օգտվեն հետևյալ իրավունքներից.

ա) իր պետության տարածքի վրայով առանց վայրէջքի թռիչք կատարելու իրավունք,

բ) իր պետության տարածքում կանգառելու և առևտրային նպատակներով,

գ) մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում սույն Համաձայնագրի Հավելվածում սահմանված կետերում վայրէջքներ կատարելու իրավունք՝ ուղևորների, ուղեբերի, բեռի, ներառյալ՝ փոստը, առանձին կամ համակցված ձևով օդանավ վերցնելու և օդանավից իջեցնելու նպատակով, որի նպատակակետը կամ մեկնման կետը (կետերը) առաջին Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում է:

3. Սույն հոդվածի 2-րդ կետի որևէ դրույթ չպետք է մեկնաբանվի որպես մի Պայմանավորվող կողմի

նշանակված ավիաընկերություններին արտոնություն վերապահում մյուս Պայմանավորվող կողմի պետություն տարածքից վճարմամբ կամ վարձակալմամբ ուղևորներ, ուղեբեռ և բեռ (ներառյալ՝ փոստը) օդանավներ ցնելու իրավունք՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետություն տարածքում մեկայլ կետ տեղափոխելու նպատակով:

ՀՈԴՎԱԾ 4

ՆՇԱՆԱԿՈՒՄ ԵՎ ԿԱՍԵՑՈՒՄ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է իրավունք ունենա մյուս Պայմանավորվող կողմին գրավոր տեղեկացնելով նշանակել ավիաընկերություն կամ ավիաընկերություններ՝ սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցություններին իրականացման նպատակով, և չեղյալ համարել ցանկացած ավիաընկերության նշանակումը կամ այլ ավիաընկերությամբ փոխարինումը նախկինում նշանակվածի փոխարեն:
2. Նման նշանակումը պետք է իրականացվի դիվանագիտական ուղիներով մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին գրավոր ծանուցումներով միջոցով:
3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունը կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունից պահանջել ապացուցել, որ այն ի վիճակի է ապահովելու օրենքներով և կանոնակարգերով նախատեսված պայմաններին կատարումը, որոնք նշված իշխանություններին

կողմից կիրառվում են Կոնվենցիայի դրուժներին համապատասխան միջազգային օդային հաղորդակցություններին հիմնված նկատմամբ:

4. Նման նշանակման ստանալուն պես, մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է նվազագույն ընթացակարգային հետաձգմամբ տրամադրի համապատասխան շահագործման թույլ տվող թյունները՝ պայմանով, որ.

ա) Ավստրիայի Հանրապետության կառավարության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում՝

i) այն հիմնադրված է Ավստրիայի Հանրապետության տարածքում եւ պայմանագրերի ներքո և ունի եվրոպական Համայնքի օրենսդրության համապատասխան շահագործման վավերից ենզիա, և

ii) ավիաընկերության արդյունավետ կարգավորիչ հսկողությունն իրականացվում և պահպանվում է Օդանավ շահագործողի իր սերտիֆիկատի տրամադրման համար պատասխանատու եվրոպական Համայնքի անդամ-պետության կողմից և համապատասխան ավիացիոն իշխանությունը հստակորեն նշված է նշանակման մեջ, և

iii) ավիաընկերության նկատմամբ սեփականության իրավունքն անմիջականորեն կամ վերահսկիչ փաթեթի միջոցով պատկանում և վերահսկվում է եվրոպական Համայնքի անդամ-պետության կամ եվրոպական ազատ առևտրի ասոցիացիայի պետության կողմից և/կամ այդպիսի պետության քաղաքացիներին կողմից:

բ) Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում.

- i) ավիաընկերությունը հիմնադրված է Հայաստանի Հանրապետության տարածքում և ունի շահագործման վավեր լիցենզիա՝ Հայաստանի Հանրապետության կիրառվող օրենքի համաձայն ,
- ii) Հայաստանի Հանրապետությունն արդյունավետ կարգավորիչ հսկողություն է իրականացնում և պահպանում ավիաընկերության նկատմամբ և այն պատասխանատու է դրան տրամադրված Օդանավ շահագործողի սերտիֆիկատի համար ,և
- iii) ավիաընկերության նկատմամբ սեփականության իրավունքն անմիջականորեն կամ վերահսկիչ փաթեթի միջոցով պատկանում է և վերահսկվում է Հայաստանի Հանրապետության և/կամ դրա քաղաքացիների կողմից :
5. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է ետ կանչել , կասեցնել կամ սահմանափակել մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության շահագործման լիազորությունը կամ տեխնիկական թույլ տվող ունենքը ,եթե՝
- ա) Ավստրիայի Հանրապետության կառավարության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում՝
- i) այն հիմնադրված չէ Ավստրիայի Հանրապետության տարածքում եւ պայմանագրերի ներքո կամ չունի եվրոպական Համայնքի օրենսդրության համապատասխան շահագործման վավեր լիցենզիա ,կամ
- ii) ավիաընկերության արդյունավետ կարգավորիչ հսկողությունը չի իրականացվում կամ չի պահպանվում Օդանավ շահագործողի իր սերտիֆիկատի տրամադրման համար պատասխանատու եվրոպական Համայնքի անդամ-պետության կողմից , կամ համապատասխան ավիացիոն իշխանությունը հստակորեն նշված չէ նշանակման մեջ ,կամ

iii) ավիաընկերությունն կատմամբ սեփականությունը իրավունքն անմիջականորեն կամ վերահսկիչ փաթեթի միջոցով չի պատկանում կամ չի վերահսկվում Եվրոպական Համայնքի անդամ-պետություններին կամ Եվրոպական ազատ առևտրի ասոցիացիայի պետություններին կողմից և/կամ այդպիսի պետություններին քաղաքացիներին կողմից:

բ) Հայաստանի Հանրապետության կառավարություն կողմից նշանակված ավիաընկերություն դեպքում.

i) ավիաընկերությունը հիմնադրված չէ Հայաստանի Հանրապետության տարածքում կամ չունի շահագործման վավեր լիցենզիա՝ Հայաստանի Հանրապետության կիրառվող օրենքի համաձայն,

ii) ավիաընկերության արդյունավետ կարգավորիչ հսկողությունը չի իրականացվում կամ չի պահպանվում Հայաստանի Հանրապետության կողմից կամ Հայաստանը պատասխանատու չէ դրան տրամադրված Օդանավ շահագործողի սերտիֆիկատի համար, կամ

iii) ավիաընկերությունն կատմամբ սեփականությունը իրավունքն անմիջականորեն կամ վերահսկիչ փաթեթի միջոցով չի պատկանում Հայաստանի ին և/կամ նրա քաղաքացիներին և արդյունավետ չի վերահսկվում:

6. Երբ ավիաընկերությունը սույն Համաձայնագրի համաձայն նշանակված է և լիազորված, այն ցանկացած պահի կարող է մեկնարկել համաձայնեցված հաղորդակցություններին շահագործումը՝ սույն Համաձայնագրի դրույթներին համապատասխան:

ՀՈԴՎԱԾ 5

ՕՐԵՆՔՆԵՐԻ ԵՎ ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳԵՐԻ ԿԻՐԱՌՈՒՄԸ

1. Մի Պայմանավորվող կողմի օրենքները և կանոնակարգերը կիրառվելու են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություններին օդանավերի նավիգացիայի և շահագործման նկատմամբ առաջին Պայմանավորվող կողմի պետություն տարածք մուտքի, տարանցման, կանգառման և մեկնման ժամանակ:

2. Մի Պայմանավորվող կողմի օրենքները և կանոնակարգերը, որոնք կարգավորում են ուղևորների, անձնակազմի, բեռի կամ փոստի չորաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետություն տարածք մուտք գործելը, գտնվելը և մեկնումը այդտեղից, ինչպիսիք են կանոնակարգերը, երկիր մուտք գործելու, այնտեղից մեկնելու, էմիգրացիոն, իմիգրացիոն, մաքսային, առողջապահական և կարանտինային ձևակերպումները, պետք է կիրառվեն նշված տարածքում գտնվելիս մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություններին օդանավերով փոխադրվող ուղևորների, անձնակազմի, բեռի և փոստի նկատմամբ:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, ըստ հարցման, մյուս Պայմանավորվող կողմին պետք է տրամադրի սույն Յոդվածում վկայակոչվող համապատասխան օրենքների և կանոնակարգերի պատճենները:

ՀՈԴՎԱԾ 6

ՄԱՔՍԱՏՈՒՐՔԵՐԻ ՑԵՎԱՅԼ ՀԱՐԿԵՐԻ ՑԱԶԱՏՈՒՄԸ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության (ուսններին) կողմից

միջազգային հաղորդակցություններում
շահագործվող օդանավերը, ինչպես նաև դրանց
մշտական օգտագործման սարքավորումները,
վառելիքի պաշարները ու քսայողերը, և այդ
օդանավում գտնվող պաշարները (ներառյալ՝
սննդամթերքը, ոչ ոգելից խմիչքները և ծխախոտը)
մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք մտնելիս
պետք է ազատվեն բոլոր մաքսատուրքերից,
ստուգման վճարներից և այլ տուրքերից կամ
հարկերից՝ պայմանով, որ այդ սարքավորումները և
պաշարները մնում են օդանավի մեջ այնքան
ժամանակ, մինչև որ դրանք կվերաարտահանվեն:

2. Նույն տուրքերից և հարկերից, բացառությամբ
մատուցվող ծառայությունների դիմաց կատարվող
գանձումներից, պետք է ազատվեն նաև.

ա) օդանավում գտնվող պաշարները, որոնք օդանավ
են վերցվել որևէ Պայմանավորվող կողմի
տարածքում այդ Պայմանվորվող կողմի լիազորված
իշխանությունների կողմից սահմանված
սահմանաչափով, և որոնք նախատեսված են մյուս
Պայմանվորվող կողմի՝ սահմանված երթուղում
ներգրավված օդանավում օգտագործման համար,

բ) պահեստամասերը, որոնք բերվել են որևէ
Պայմանավորվող կողմի տարածք այն օդանավի
տեխնիկական սպարկման կամ վերանորոգման համար,
որն օգտագործվում է սահմանված երթուղում
մյուս Պայմանվորվող կողմի նշանակված
ավիաընկերության(ներ) կողմից,

գ) սահմանված երթուղով մյուս Պայմանվորվող
կողմի նշանակված
ավիաընկերության(ներ) կողմից
շահագործվող օդանավի ապահովման համար
նախատեսված վառելիքը և քսայողերը՝ եթե անգամ
այդ պաշարներն օգտագործվելու են այն

Պայմանավորվող կողմի տարածքով անցնող ճանապարհի որևէ հատվածում, որտեղ դրանք օդանավ են վերցվել :

Վերոհիշյալ <<ա>>, <<բ>> և <<գ>> ենթակետերում նշված նյութերը կարող են պահանջվել մաքսային վերահսկողություն կամ հսկողություն ներքո պահպանման :

3. Որևէ Պայմանավորվող կողմի օդանավում գտնվող մշտական ավիացիոն սարքավորումները, ինչպես նաև նյութերը և պաշարները կարող են բեռնաթափվել մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում միայն այդ Պայմանավորվող կողմի մաքսային իշխանությունների հաստատմամբ : Այդ դեպքում դրանք կարող են դրվել վերը նշված իշխանությունների վերահսկողության ներքո այնքան ժամանակ, մինչև, մաքսային կանոնների համաձայն, վերաարտահանվեն կամ որևէ այլ կերպ տնօրինվեն :

ՀՈԴՎԱԾ 7

ՀԱՐԿՈՒՄ

1. Միջազգային երթևեկության մեջ ներգրավված օդանավի շահագործումից ստացվող շահույթներն ենթակա են հարկման միայն այն Պայմանավորվող կողմի տարածքում, որտեղ գտնվում է ձեռնարկության` որոշումներ կայացնելու և իզորությունամբ օժտված ղեկավարությունը :

2. Միջազգային երթևեկության մեջ շահագործվող օդանավով և այդ օդանավի շահագործման հետ կապված շարժական գույքով ներկայացվող կապիտալն ենթակա է հարկման միայն այն Պայմանավորվող կողմի տարածքում, որտեղ գտնվում

Է ձեռնարկ ու թյան որոշումներ կայացնել ու
լիազորություններ օժտված դեկլարություններ:

3. Եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև գործում է
եկամուտների և կապիտալի կրկնակի հարկումը
բացառել ու վերաբերյալ հատուկ համաձայնագիր,
ապավերջինիս դրույթները կգերակայեն:

ՀՈԴՎԱԾ 8

ԳԱՆՁՈՒՄՆԵՐԸ ՍՊԱՌՈՂՆԵՐԻՑ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ չպետք
է մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված
ավիաընկերություններին նկատմամբ կիրառի
կամ թույլատրի որպեսզի կիրառվեն
սպառողներից գանձվող ավելի բարձր վճարներ,
քան որոնք կիրառվում են նմանատիպ
միջազգային հաղորդակցություններ
իրականացնող իր տեղական
ավիաընկերություններին նկատմամբ:
2. Այդ գանձումները չպետք է լինեն ավելի բարձր,
քան նմանատիպ միջազգային
հաղորդակցություններ գրավված
յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի
նշանակված ավիաընկերություններին օդանավի
նկատմամբ կիրառվող գանձումները:
3. Այդպիսի գանձումները պետք է լինեն
արդարացված և հիմնավորված, և պետք է հիմնված
լինեն տնտեսական սկզբունքների վրա:

ՀՈԴՎԱԾ 9

ՈՒՂԻՂ ՏԱՐԱՆՑՄԱՄԲԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅՈՒՆ

Ուղևորները, ուղեբեռը և բեռը, ներառյալ՝ փոստը, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի տարածքով ուղիղ տարանցման և այդ նպատակով նախատեսված օդանավակայանի տարածքը չլքելու դեպքում (բացառությամբ ապօրինի միջամտության սպառնալիքի դեմ անվտանգության միջոցառումների հետ կապված, ինչպիսիք են՝ խախտումներն ու օդահենությանը, և թմրադեղերի ապօրինի շրջանառության դեմ պայքարի հատուկ միջոցառումները) պետք է ենթարկվեն ոչ ավելի, քան պարզեցված ստուգման: Ուղիղ տարանցմամբ փոխադրվող ուղեբեռը, բեռը և փոստը պետք է ազատվեն մաքսատուրքերից, վճարներից և այլ նմանատիպ հարկերից:

ՀՈԴՎԱԾ 10

ՎԿԱՅԱԿԱՆՆԵՐԻ ԵՎ ԼԻՑԵՆԶԻԱՆԵՐԻ ՃԱՆԱՉՈՒՄ

1. Մի Պայմանավորվող կողմի օրենքների և կանոնակարգերի համաձայն, ներառյալ՝ Ավստրիայի Հանրապետության պարագայում եվրոպական Համայնքի օրենքները և կանոնակարգերը, տրված կամ վավերացված և դեռևս ուժի մեջ գտնվող թռիչքային պիտանության, թռիչքների կատարելու համար որակավորման վկայականները և լիցենզիաները համաձայնեցված հաղորդակցությանը կատարելու նպատակով պետք է որպես վավեր ճանաչվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից՝ պայմանով, որ նման վկայականները կամ լիցենզիաները տրվել կամ վավեր են ճանաչվել Չիկագոյի կոնվենցիայի ներքո

սահմանված նվազագույն չափանիշներին հավասար կամ ավելի բարձր :

2. Կետ 1-ը կիրառվում է նաև Ավստրիայի Դաշնային կառավարության կողմից նշանակված ավիաընկերության առնչությամբ, որի արդյունավետ կարգավորիչ վերահսկողությունն իրականացվում է Եվրոպական Համայնքի մեկ այլ անդամի կողմից :
3. Յուրաքանչյուր Պայմանվորվող կողմ, այնուամենայնիվ, իրեն իրավունք է վերապահում մերժելու իր տարածքի վրայ ով թռիչքների համար մյուս Պայմանվորվող կողմի կողմից իր քաղաքացիներին տրված կամ վավերացված որակավորման վերաբերյալ վկայականներին և իրենց զիաների ճանաչումը :

ՀՈԴՎԱԾ 11

ՍԱԿԱԳՆԵՐ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանվորվող կողմ պետք է թույլատրի, որպեսզի կանոնավոր օդային հաղորդակցություններին սակագները սահմանվեն յուրաքանչյուր ավիաընկերության կողմից՝ շուկայում կոմերցիոն նկատառումներինց ելնելով :

Կողմերի միջամտությունը պետք է սահմանափակվի .

ա) չհիմնավորված խտրական սակագների կամ գործելակերպերի կանխամբ,

բ) գերակայող դիրքի չարաշահման կամ ավիափոխադրողներին միջև

փոխհամաձայնեցումներին գործելակերպերի

պատճառով չհիմնավորված բարձր կամ

չ հիմնավորված սահմանափակիչ բնույթ ունեցող
սակագներին ցուցաբերող ներքին պաշտպանմամբ, և

գ) կառավարող թյան ուղղակի կամ անուղղակի
նպաստի կամ օժանդակող թյան պատճառով
արհեստականորեն ցածր սակագներին ց
ավիաընկերություններին պաշտպանմամբ:

2. Պայմանավորվող կողմերի տարածքների միջև
միջազգային օդային հաղորդակցություններին
սակագները չպետք է պահանջվեն գրանցման համար:
Այնուամենայնիվ, Պայմանավորվող կողմերի
ավիաընկերությունները, ըստ հարցման, պետք է
շարունակեն տրամադրել անմիջական
հասանելիություն պատմական, գործող և
առաջարկվող սակագների տեղեկատվությանը
Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն
իշխանություններին՝ այդ ավիացիոն
իշխանություններին համար ընդունելի կերպով և
ձևաչափով:

ՀՈԴՎԱԾ 12

ԿՈՄԵՐՑԻՈՆՆԵՐԿԱՅԱՑՈՒ ՑՉՈՒ ԹՅՈՒՆԵՎ

ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒ ԹՅՈՒՆ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի
նշանակված ավիաընկերություններին պետք է
թույլատրվի.

ա) մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում
հիմնելու գրասենյակներ օդային
փոխադրումների խթանման և ավիատոմսերի,
ինչպես նաև համաձայն այդ Պայմանավորվող
կողմի օրենքների և կարգերի այլ
սարքավորումների վաճառքի համար, որոնք
պահանջվում են օդային փոխադրման ապահովման
համար,

բ) մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքները և պահպանել կառավարչական, վաճառքի, տեխնիկական, գործառնական և այլ մասնագետներին անձնակազմ, որը պահանջվում է օդային փոխադրման ապահովման կապակցությամբ՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետություն օրենքներին և կանոնակարգերին համապատասխան, որոնք վերաբերում են մուտքին, մշտական բնակությունը և գբադվածությունը,

գ) մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում ուղղակիորեն և, ավիաընկերություններին հայեցողությամբ, իրենց գործակալներին միջոցով ներգրավվել օդային փոխադրումներին վաճառքում:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի լիազորված իշխանությունները ձեռնարկելու են բոլոր անհրաժեշտ բայլերը հավաստիացվելու, որ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունները կարող են իրենց գործունեություններն իրականացնել պատշաճ կերպով:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություն մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում պետք է իրավունք ունենա իրականացնել օդային փոխադրումներին վաճառք և յուրաքանչյուր անձ պետք է ազատ լինի գնելու նման փոխադրումն այդ տարածքի արժույթով կամ այլ երկրների ազատ փոխարկելի արտարժույթներով՝ արտարժույթի առնչությամբ գործող կարգերի համաձայն:

ՀՈԴՎԱԾ 13

ՎԵՐԳԵՏՆՅԱՆ ՍՊԱՍԱՐԿՈՒՄ

Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերությունն պետք է իրավունք ունենա մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում իրականացնել ու վերգետնյա իր սեփական սպասարկումը (<<ինքնասպասարկում>>) կամ այլ կերպ այս ծառայություններին մատուցման պայմանագիր կնքել (<<երրորդ կողմի սպասարկում>>) իր հայեցողությունը ամբողջությամբ կամ մասամբ նման ծառայություններին մատուցման համար լիազորված ցանկացած ընկերության հետ: Այն դեպքում կամ քանի դեռ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում վերգետնյա սպասարկման տրամադրման նկատմամբ կիրառվող կանոնակարգերը խոչընդոտում կամ սահմանափակում են պայմանագրով այդ ծառայությունները ստանալ ու կամ ինքնասպասարկման ազատությունը, յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերությանը պետք է ցուցաբերվի ոչ խտրական մոտեցում՝ ինքնասպասարկման և վերգետնյա սպասարկման ծառայություններ մատուցող ընկերության կամ ընկերություններին ծառայություններին մատչելիության առնչությամբ:

<<ինքնասպասարկում>> նշանակում է իրավիճակ, երբ օդանավակայանից օգտվողն անմիջականորեն ինքն իրեն է տրամադրում վերգետնյա սպասարկման ծառայություններին մեկ կամ մեկից ավելի կատեգորիաներից, և նման ծառայություններին տրամադրման համար որևէ նկարագրող պայմանագիր չի կնքում երրորդ կողմի հետ: Սույն հասկացության նպատակի համար իրար միջև օդանավակայաններ օգտագործողները չպետք է դիտվեն որպես երրորդ կողմեր, երբ՝

ա) դրանցից մեկը մեծամասամբ տիրապետում է մյուսին,կամ

բ) որևէ միասնական մարմինն պատկանում է յուրաքանչյուրին տիրապետելու մեծամասնությամբ:

ՀՈԴՎԱԾ 14

ՀԱՄԱԳՈՐԾԱԿՑԱՅԻՆ ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳՐԵՐ

1. Համաձայնագրի ներքո սահմանված երթուղիներով օդային հաղորդակցություններ շահագործելիս կամ տրամադրելիս Պայմանավորվող կողմերից մեկի ցանկացածի նշանակված ավիաընկերություն կարող է կողերի համատեղ օգտագործման կամ բլոկ-նստատեղերի վերաբերյալ համաձայնագրեր կնքել .

ա) Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ,և

բ) երրորդ կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ: Եթե նման երրորդ կողմը փոխադարձության հիմունքով չի լիազորում կամ թույլատրում նմանատիպ համաձայնություններ մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությունների և այլ ավիաընկերությունների միջև, ապա համապատասխան Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն շխանություններն իրավունք ունեն չընդունելու նման համաձայնությունները ,

գ) ցամաքային ծառայությունների ցանկացած մատուցողի հետ:

2. Վերը նշված դրույթները, սակայն, ենթակա են այն պայմաններին, որ նման համաձայնությունների մեջ գտնվող բոլոր ավիաընկերությունները.

ա) ունենան հիմնական երթևեկության իրավունքներ և բավարարեն սույն Համաձայնագրի սկզբունքներին,

բ) բավարարեն երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների կողմից նման համաձայնությունների նկատմամբ սովորաբար կիրառվող թռիչքային անվտանգության և այլ պահանջներին,

գ) սպառողներին տրամադրեն պատշաճ տեղեկատվություն նման կոդերի համատեղ օգտագործման կամ բլոկ-նստատեղերի համաձայնությունների վերաբերյալ:

3. Կոդերը համատեղ օգտագործող ավիաընկերություններից պահանջվում է, որ նախատեսվող կոդերի համատեղ օգտագործման կամ բլոկ-նստատեղերի համար ոչ կոմերցիոն փաստաթղթերը ներկայացվեն Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը դրանց առաջարկվող ներմուծումից առնվազն 30 օր առաջ՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ազգային կանոնակարգերին համապատասխան:

ՀՈԴՎԱԾ 15**ՁՈՒՏ ԵՎ ԱՄՈՒՏՆԵՐԻ ՓՈԽԱՆՑՈՒՄ**

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություններին տրամադրում է ծախսերի նկատմամբ եկամուտների ավելցուկի ազատ փոխանցման իրավունք՝ համաձայն եկամուտների ստացման պետություն տարածքում արտարժույթի առնչությամբ գործող կարգի: Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության եկամուտների փոխարկումը մյուս Պայմանավորվող կողմի տեղական արժույթի պետք է իրականացվի համաձայն

ՀՈԴՎԱԾ 16

**ԱՐԴԱՐ ՄՐՑԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆ ԵՎ ՊԵՏԱԿԱՆ
ԱԶԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆ**

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ երկու Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերություններին պետք է տրամադրի արդար և հավասար հնարավորություններ՝ սույն Համաձայնագրով կարգավորվող միջազգային օդային փոխադրումներ իրականացնելիս մրցակցելու համար:
2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերությանը թույլատրի որոշել նրա կողմից առաջարկվող միջազգային օդային փոխադրման հաճախականությունը և տարողությունը՝ շուկայում կոմերցիոն նկատառումներին հիման

վրա: Այս իրավունքի համաձայն՝ ոչ մի Պայմանավորվող կողմ չպետք է միակողմանիորեն սահմանափակի մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից շահագործվող փոխադրումների ծավալը, հաճախականությունը կամ ծառայության կանոնավորությունը, կամ օդանավի տիպը կամ տիպերը՝ բացառությամբ, եթե դա պահանջվի մաքսային, տեխնիկական, շահագործողական կամ շրջակա միջավայրի պահպանության պահանջներով՝ Կոնվենցիայի Յոդված 15-ով նախատեսված միասնական պայմաններին համապատասխան:

3. Պայմանավորվող Կողմերի նշանակված ավիաընկերություններից կարող է պահանջվել իրենց չվացուցակները ներկայացնել մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին հաստատմանն առնվազն երեսուներե (30) օր առաջ նախքան առաջարկվող շահագործման ամսաթիվը: Նույն ընթացակարգերը կկիրառվեն դրանցում ցանկացած փոփոխություններին կատմամբ:

Առանձնահատուկ դեպքերում այս ժամանակահատվածը կարող է կրճատվել նշված իշխանություններին համաձայնության պայմանով:

4. Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկը չպետք է իր նշանակված ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին (և ինի դա մեկ այլ ավիաընկերության կամ ավիաընկերություններին հետ կապվածությամբ, թե՛ առանձին), թույլատրի շուկայում ուժի գերակայությունն այն կերպով, որ դա ունենա կամ մտադիր է ունենալ ազդեցություն մրցակցի խիստ թուլացման վրա կամ երթուղու վրա մրցակցի բացառմանը:

5. Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկը չպետք է տրամադրի կամ թույլատրի պետական սուբսիդիա կամ օժանդակություններ իր նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերություններին այնպիսի ձևով, որ դա բացասաբար անդրադառնա մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություններին արդարացի և հավասար հնարավորությունը մրցելու միջազգային օդային փոխադրումներին տրամադրման մեջ:

6. Պետական սուբսիդիա կամ օժանդակություններ նշանակում է պետության կողմից նշանակված կամ վերահսկվող պետական, կամ հանրային, կամ մասնավոր մարմնի կողմից ուղղակիորեն կամ անուղղակիորեն նշանակված ավիաընկերությանը խտրական հիմունքով աջակցություն տրամադրում: Առանց սահմանափակման, այն կարող է ներառել գործառնական վնասները, կապիտալի տրամադրումը, անվերադարձ դրամաշնորհները կամ փոխառություններն արտոնյալ պայմաններով, ֆինանսական առավելությունների տրամադրում շահույթներից հրաժարման կամ պարտքի գումարների ծածկման միջոցով, օգտագործված հասարարական միջոցներից նորմալ վերադարձելիությունից հրաժարվելը, հարկից ազատումները, հասարակական իշխանություններին կողմից գանձվող ֆինանսական բեռների փոխհատուցումը, կամ օդանավակայանային սարքավորումներին, վառելիքին կամ այլ հիմնավորված ծառայություններին, որոնք անհրաժեշտ են օդային հաղորդակցություններին բնականոն շահագործման համար, մատչելիություն խտրական մոտեցումը:

7. Երբ Պայմանավորվող կողմը սույն Յամաձայնագրի ներքո շահագործվող հաղորդակցություններին առնչությամբ նշանակված ավիաընկերությունն տրամադրում է սուբսիդիական օժանդակություն, ապա այն պետք է պահանջի, որպեսզի այդ ավիաընկերությունը իր հաշիվներում հստակորեն նշի սուբսիդիան կամ օժանդակությունը:

8. Եթե մի Պայմանավորվող կողմն ունի հիմնավորված մտահոգություններ, որ իր նշանակված ավիաընկերություններն ենթարկվել են խտրականության կամ անարդար գործելակերպերի, կամ որ մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից քննարկված կամ տրամադրված սուբսիդիան կամ օժանդակությունը բացասաբար կազդի կամ ազդում է առաջին Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերություններին կողմից միջազգային օդային փոխադրումների տրամադրման հարցում մրցելու արդարացի և հավասար հնարավորությունը, ապա այն պետք է իրավունք ունենա մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից սույն Յամաձայնագրի Յոդված 3-ում մատնանշված իրավունքներին օգտագործման կասեցման իրավունք, կամ հետ կանչել շահագործման թույլտվությունը, կամ կիրառելու այնպիսի պայմաններ, որոնք այն անհրաժեշտ է գտնում սույն իրավունքների օգտագործման համար:

ՀՈԴՎԱԾ 17

ԹՈՒՉՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒ ԹՅՈՒՆ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ
ցանկացած ժամանակ կարող է խնդրել

խորհրդակցություններ մյուս
Պայմանավորվող կողմից ընդունված
թռիչքային անձնակազմին, օդանավին կամ դրա
շահագործմանը վերաբերող թռիչքների
անվտանգության չափանիշների վերաբերող
ցանկացած ոլորտի շուրջ: Նման
խորհրդակցությունները պետք է տեղի
ունենան այդ հայտի օրվանից երեսուն (30) օրվա
ընթացքում:

2. Եթե նման խորհրդակցություններից հետո, մի
Պայմանավորվող կողմը գտնում է, որ մյուս
Պայմանավորվող կողմն արդյունավետորեն չի
պահպանում և կիրառում թռիչքների
անվտանգության չափանիշները որևէ նման
ոլորտում, որոնք առնվազն հավասար են այդ
պահին Կոնվենցիայի համաձայն հաստատված
նվազագույն չափանիշներին, առաջին
Պայմանավորվող կողմը պետք է տեղեկացնի
մյուս Պայմանավորվող կողմին նման
հայտնաբերված թերությունների և տվյալ
նվազագույն չափանիշներին
համապատասխանեցնելու համար անհրաժեշտ
քայլերի մասին, և որ մյուս Պայմանավորվող
կողմը պետք է ձեռնարկի համապատասխան շտկիչ
գործողություններ: Մյուս Պայմանավորվող
կողմից 15 (տասնհինգ) օրվա ընթացքում կամ
այնպիսի ավելի երկար ժամանակահատվածում,
որ կարող է համաձայնեցվել, համապատասխան
գործողություն ձեռնարկելու ձախողումը,
պետք է հիմք հանդիսանասուն Յամաձայնագրի
Յոդված 3-ի (<<Նշանակում և կասեցում>>) 5-րդ կետի
կիրառման համար:
3. Չնայած Կոնվենցիայի 33-րդ Յոդվածում նշված
պարտավորությունների՝ համաձայնեցվում է,

որ մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված
ավիաընկերությունների կողմից դեպի մյուս
Պայմանավորվող կողմի պետություն տարածք
կամ պետություն տարածքից
հաղորդակցություններում շահագործվող
ցանկացած օդանավ մյուս Պայմանավորվող
կողմի պետություն տարածքում գտնվելիս,
կարող է դառնալ զննության առարկա մյուս
Պայմանավորվող կողմի լիազորված
ներկայացուցիչների կողմից՝ օդավանում և
օդանավի շրջակայքում ստուգելու և օդանավի
փաստաթղթերի վավերությունը, և դրա
անձնակազմի, և օդանավի ու դրա
սարքավորումների ակնհայտ վիճակը (սույն
հոդվածում կոչվող «կառավարողացային
տեսչական ստուգում»)՝ պայմանով, որ այն չի
հանգեցնի անհարկի ու շացմանը:

4. Եթե կառավարողացային տեսչական նման
ստուգումը կամ մի շարք ստուգումները
հանգեցնում են.

ա) լուրջ մտահոգությունների, որ օդանավը կամ
օդանավի շահագործումը չի համապատասխանում
այդ պահին Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված
նվազագույն չափանիշներին, կամ

բ) լուրջ մտահոգությունների, որ բացակայում
են այդ պահին Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված
թռիչքների անվտանգության չափանիշների
արդյունավետ պահպանումը և կատարումը,
ստուգումն իրականացնող Պայմանավորվող կողմը
պետք է, Կոնվենցիայի 33-րդ Հոդվածի նպատակներով,
ազատ լինի եզրակացնելու, որ այն պահանջները,
որոնց ներքո այդ օդանավի, կամ այդ օդանավի
թռիչքային անձնակազմի առնչությամբ
սերտիֆիկատները կամ վկայականները տրվել կամ

վաճակոճութեան ճանաչվել, չեն համապատասխանում կամ գերազանցում այդ պահին Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշներին:

5. Այն դեպքում, երբ մի Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությունն անհետ կորցնի կողմից մերժվել է վերոհիշյալ 3-րդ կետի համաձայն վիաընկերության կողմից կամ դրա անունից շահագործվող օդանավի կառավարողացին տեսչական ստուգումը, մյուս Պայմանավորվող կողմն ազատ է ենթադրելու, որ ծագում են սույն 3-րդ կետի 4-րդ կետում հիշատակված տեսակի լուրջ մտահոգություններ և կատարելու այդ կետում հիշատակված եզրակացությունները:

6. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործողական լիազորությունը անմիջապես կասեցնելու կամ փոփոխելու իրավունք է վերապահում այն դեպքում, երբ առաջին Պայմանավորվող կողմն եզրակացնում է, ինչի դա կառավարողացին տեսչական ստուգման, կառավարողացին տեսչական ստուգումների շարքի, կառավարողացին տեսչական ստուգման մուտքի մերժման, խորհրդակցության կամ այլնի արդյունքում, որ անհապաղ գործողությունը կարևոր է ավիաընկերության շահագործման թնփնեղության վտանգության համար:

7. Մի Պայմանավորվող կողմի ցանկացած գործողություն՝ վերոհիշյալ 2-րդ և 6-րդ կետերի համաձայն, պետք է դադարեցվի, երբ այդ

գործողութիւնն իրականացնելու և անհրաժեշտ դեպքերում փոփոխելու իրավունք ունենալու և:

8. Այն դեպքերում, երբ Ավստրիայի Հանրապետությունը նշանակել է ավիաընկերություն, որի կարգավորիչ հսկողությունն իրականացվում և պահպանվում է Եվրոմիությունն անդամ-պետության կողմից, մյուս Պայմանավորվող կողմի իրավունքները սույն Հոդվածի ներքո պետք է հավասարապես կիրառվեն Եվրոմիությունն անդամ-պետության կողմից թռիչքների անվտանգության չափանիշների ընդունման, կիրառման կամ պահպանման և այդ ավիաընկերության շահագործողական լիազորությունն առնչությամբ:

ՀՈԴՎԱԾ 18

ՎԱՐՁԱԿԱԼ ՈՒԹՅԱՆ (ԼԻԶԵՆԳ) ՀԱՄԱՁԱՅՆՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություն կարող է շահագործել նույն Պայմանավորվող կողմի այլ ավիաընկերությունից կամ ԵՄ ցանկացած անդամ-պետությունից թաց լիզենզով վերցված օդանավ պայմանով, որ շահագործվող օդանավը և թռիչքային անձնակազմը բավարարում են երկու Պայմանավորվող կողմի պահանջներին:

ՀՈԴՎԱԾ 19

ԱՎԻԱՑԻՈՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆ

1. Մի ջ ազգային իրավունք ունեցող անախատեսված իրենց իրավունքներին և պարտավորություններին համաձայն՝ Պայմանավորվող կողմերը վերահաստատում են, որ քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունը դեմ անօրինական գործողություններին ցմիմյանց պաշտպանելու իրենց պարտավորությունը կազմում է սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը:
2. Պայմանավորվող կողմերը, մասնավորապես, պետք է գործեն հետևյալ փաստաթղթերի դրույթներին համաձայն.
 - ա) 1963 թվականի սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված <<Օդանավում կատարվող հանցագործություններին և այլ գործողություններին մասին >>կոնվենցիա,
 - բ) 1970 թվականի դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված <<Օդանավի անօրինական գրավումը կանխելու մասին >>կոնվենցիա,
 - գ) 1971 թվականի սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված <<Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական գործողություններին կանխարգելման մասին >> կոնվենցիա,
 - դ) 1988 թվականի փետրվարի 24-ին Մոնրեալում ստորագրված <<Մի ջ ազգային քաղաքացիական ավիացիան սպասարկող օդանավակայաններում անօրինական գործողություններին կանխարգելման մասին >>արձանագրություն,
 - ե) 1991 թվականի մարտի 1-ին Մոնրեալում ստորագրված <<Պլաստիկ պայթուցիկներին հայտնաբերման համար նշագրման մասին >> կոնվենցիա,
 - և համաձայն ավիացիոն անվտանգությանը վերաբերող այլ բազմակողմանի

համաձայնագրերի, որոնք պարտավորեցնող են երկու Պայմանավորվող կողմերի համար:

3. Պայմանավորվող կողմերը պետք է իրենց փոխհարաբերու թյուններում գործեն Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կողմից հաստատված և <<Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին>> կոնվենցիայի հավելվածներ կազմող ավիացիայի անվտանգության դրույթների համաձայն՝ այնքանով, որքանով այդ դրույթները կիրառելի են Պայմանավորվող կողմերի համար. նրանք պետք է պահանջեն, որ իրենց կողմից գրանցված օդանավ շահագործողները կամ այն օդանավ շահագործողները, որոնց գործունեության հիմնական վայրը կամ, Ավստրիայի Հանրապետության պարագայում՝ օդանավ շահագործողները, որոնք հիմնադրված են իր տարածքում եւ համաձայնագրերի համաձայն և ունեն վավեր շահագործողական լիցենզիա եվրոմիության օրենսդրության համապատասխան, և իրենց տարածքում օդանավակայաններ շահագործողները գործում են ավիացիոն անվտանգության նման դրույթներին համապատասխան:

4. Պայմանավորվող կողմերը խնդրանքի դեպքում պետք է միմյանց անհրաժեշտ աջակցություն ցուցաբերեն՝ քաղաքացիական օդանավի անօրինական գրավումը, այդ օդանավի, դրա ուղևորներին և անձնակազմի, օդանավակայաններին և օդանավագնացության սարքավորումներին անվտանգության դեմ ուղղված այլ անօրինական գործողությունները, ինչպես նաև

քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված որևէ այլ սպառնալիք կանխելու նպատակով:

5. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ համաձայնում է, որ իր օդանավերի շահագործողներին ցուցաբերվում է, որ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտք գործելու, տարածքի սահմաններում գտնվելու ընթացքում պահպանել ավիացիոն անվտանգության դրույթները՝ համաձայն այդ երկրում գործող օրենսդրության, ներառյալ՝ Ավստրիայի Հանրապետության պարագայում եվրոպական Միության օրենքը:
6. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է երաշխավորի, որ իր տարածքում կիրառվում են պատշաճ միջոցներ օդանավը պաշտպանելու և օդանավ նստեցման կամ բեռնման գործընթացներից առաջ և ընթացքում ուղևորներին, անձնակազմին, ձեռքի ուղեբեռը, ուղեբեռն, բեռները և օդանավի պաշարները ստուգելու համար:
7. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է նաև բարյացակամորեն քննության առնի մյուս Պայմանավորվող կողմի ցանկացած խնդրանք որոշակի սպառնալիքին արձագանքելու անվտանգության հիմնավորված հատուկ միջոցառումներին:
8. Քաղաքացիական օդանավը գրավելու կամ այդ օդանավի, նրա ուղևորներին և անձնակազմին, օդանավակայանների կամ օդանավագնացության սարքավորումներին անվտանգության դեմ ուղղված այլ անօրինական գործողություններին կամ դրանց սպառնալիքի առկայության դեպքում, Պայմանավորվող

կողմերը պետք է հաղորդակցու թյան հեշտացման և համապատասխան այլ միջոցներով օժանդակեն միմյանց նման միջադեպը կամ դրա սպառնալիքն արագ և անվտանգ վերացնելու համար:

9. Եթե Պայմանավորվող կողմն ունի հիմքեր հավատալու, որ Մյուս Պայմանավորվող կողմը չի հետևել սույն հոդվածի ավիացիոն անվտանգության դրույթներին, ապա այդ Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են անհապաղ խորհրդակցություններ պահանջել մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններից: Նման հարցման ամսաթվից հետո՝ մեկ (1) ամսվա ընթացքում, բավարարող համաձայնություն ձեռք չբերելը սույն Համաձայնագրի Հոդված 4-ի (<<Նշանակում և կասեցում>>) 5-րդ կետի կիրառման հիմք է հանդիսանալու: Եթե լուրջ հրատապության հրաժեշտ է, ապա կողմերից ցանկացածը կարող է նախքան մեկամսյա ժամանակահատվածի ավարտը ձեռնարկել միջանկյալ գործողություններ:

ՀՈԴՎԱԾ 20

ՎԻՃԱԿԱԳՐՈՒԹՅԱՆ ԱՊԱՅՈՎՈՒՄ

Մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին վերջիններիս խնդրանքով պետք է տրամադրեն այն պիսիվիճակագրական տվյալներ, որոնք կարող են հիմնավորված կերպով պահանջվել տեղեկատվական նպատակների համար՝ յուրաքանչյուր

Պայմանավորվող կողմի օրենքներին և
կանոնակարգերի համաձայն :

ՀՈԴՎԱԾ 21

ԽՈՐՀՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի
ավիացիոն իշխանությունը Պայմանավորվող
կողմերից ցանկացածի խնդրանքով ժամանակ առ
ժամանակ պետք է խորհրդակցեն միմյանց հետ՝
սույն Համաձայնագրի մեկնաբանմանը և
կիրառմանը վերաբերող բոլոր հարցերի
առնչությամբ սերտ համագործակցություն
ապահովման համար :

2. Նման խորհրդակցությունները պետք է սկսվեն մի
Պայմանավորվող կողմի խնդրանքի ներկայացման
օրվանից վաթսուևօրյա (60) ժամկետում :

ՀՈԴՎԱԾ 22

ՓՈՓՈԽՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

1. Եթե որևէ Պայմանավորվող կողմ նպատակահարմար
է գտնում սույն Համաձայնագրում կատարել
փոփոխություն, ապա այն ցանկացած ժամանակ կարող
է խնդրել խորհրդակցություններ մյուս
Պայմանավորվող կողմի հետ: Նման
խորհրդակցությունները (որոնք կարող են
նախապատրաստվել ավիացիոն իշխանությունի
միջև քննարկումների միջոցով) պետք է սկսվեն
խնդրանքի ստացման օրվանից հետո վաթսուևօրյա (60)
ժամկետում, եթե երկու Պայմանավորվող կողմերը
չհամաձայնեն այս ժամանակահատվածի երկարացման
շնորհ :

2. Համաձայնեցված փոփոխությունները պետք է հաստատվեն Պայմանավորվող կողմերի կողմից և ուժի մեջ են մտնում մայնամսին հաջորդող երկրորդ ամսվա առաջին օրը, երբ երկու Պայմանավորվող կողմերը միմյանց ծանուցել են դիվանագիտական հայտագրերի փոխանակման միջոցով, որ ուժի մեջ մտնելու համար համապատասխան ներպետական ընթացակարգերն ավարտված են:

3. Սույն Համաձայնագրի Հավելվածի փոփոխությունները կարող են ուղղակիորեն համաձայնեցվել Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև և ուժի մեջ կմտնեն Պայմանավորվող կողմերի կողմից դրանց ուժի մեջ մտնելու համար անհրաժեշտ ներպետական ընթացակարգերի կատարման մասին վերջին գրավոր ծանուցումը դիվանագիտական ուղիներով ստանալուց օրվանից:

ՀՈԴՎԱԾ 23

ՏԱՐԱԶԱՅՆՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԿԱՐԳԱՎՈՐՈՒՄ

1. Եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև որևէ տարածայնություն է ծագում՝ կապված սույն Համաձայնագրի մեկնաբանման կամ կիրառման հետ, ապա Պայմանավորվող կողմերն, առաջին հերթին, ձգտում են կարգավորել այն բանակցությունների միջոցով:
2. Եթե Պայմանավորվող կողմերը չեն հասնում տարածայնության կարգավորմանը բանակցությունների միջոցով, նրանք կարող են համաձայնել, որ այդ տարածայնության լուծումը հանձնեն որևէ անձի կամ մարմնի: Եթե նրանք դրան համաձայն չեն, ապա, Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի

խնդրանքով, այն պետք է ներկայացվի երեք միջնորդ դատավորներից բաղկացած դատարան. ընդ որում, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ նշանակում է մեկական միջնորդ դատավոր, իսկ երրորդ միջնորդ դատավորը նշանակվում է այս ներկում միջնորդ դատավորների կողմից:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է նշանակի իր միջնորդ դատավորին վաթսու (60) օրվա ընթացքում՝ հաշված այն օրվանից, երբ Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը մյուսից դիվանագիտական ուղիներով ծանուցում է ստացել տարածայնությունը միջնորդ դատարանում կարգավորելու խնդրանքով: Երրորդ միջնորդ դատավորը պետք է նշանակվի հետագա վաթսու (60) օրվա ընթացքում:

4. Եթե Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկը չի նշանակում դատավոր վերը նշված ժամկետում, կամ եթե երրորդ միջնորդ դատավորը չի նշանակվում սահմանված ժամանակահատված, ապա Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության խորհրդի նախագահը կարող է Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի խնդրանքով, ըստանհրաժեշտության, նշանակել միջնորդ դատավոր կամ դատավորներ: Բոլոր դեպքերում երրորդ միջնորդ դատավորը պետք է լինի երրորդ պետության քաղաքացի և գործի որպես դատարանի նախագահ:

5. Պայմանավորվող կողմերը պարտավոր են ներարկվել սույն հոդվածի 2-րդ կետի համաձայն կայացված ցանկացած որոշման:

6. Եթե և քանի դեռ Պայմանավորվող կողմերից մեկը չի ներարկվում սույն հոդվածի 2-րդ կետի համաձայն կայացված որոշմանը, ապա մյուս

Պայմանավորվող կողմը կարող է
 սահմանափակել, ժամանակավորապես
 դադարեցնել կամ չեղյալ համարել
 վերոհիշյալ որոշմանը չենթարկված
 Պայմանավորվող կողմին սույն
 Համաձայնագրի հիման վրա իր կողմից տրված
 որևէ իրավունք կամ արտոնություն:

7. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է
 վճարի իր կողմից նշանակված միջնորդ
 դատավորի անհրաժեշտ ծախսերը և
 վարձատրությունը: Սույն Հոդվածի 4-րդ կետի
 ընթացակարգերի կապակցությամբ
 քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային
 կազմակերպության Խորհրդի նախագահի
 կողմից կատարած ծախսերը պետք է դիտարկվեն
 որպես արբիտրաժային դատավարության
 ծախսերի քաղկացուցիչ մասը:

ՀՈԴՎԱԾ 24

ԴԱԴԱՐԵՑՈՒՄ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմերից
 ցանկացած ժամանակ դիվանագիտական
 ուղիներով կարող է մյուս Պայմանավորվող
 կողմին գրավոր ծանուցել սույն
 Համաձայնագրի դադարեցնելու իր որոշման
 մասին: Այդ ծանուցումը պետք է միաժամանակ
 հաղորդվի Միջազգային քաղաքացիական
 ավիացիայի կազմակերպությանը:
2. Այդ դեպքում Համաձայնագրի
 գործողությունը կդադարի մյուս
 Պայմանավորվող կողմից ծանուցման
 ստացման օրվանից տասներկու (12) ամիս հետո,
 եթե մինչև այդ ժամկետի ավարտը դադարեցման

մասին ծանուցումը փոխադարձ համաձայնությամբ հետ չվերցվի: Մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից նման ծանուցման ստացման մասին որևէ հաստատման բացակայության դեպքում վերոհիշյալ ծանուցումը կհամարվի Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կողմից ստացված՝ ծանուցումը ստանալուց տասնչորս (14) օր հետո:

ՀՈԴՎԱԾ 25

ԳՐԱՆՑՈՒՄ

Սույն Համաձայնագիրը և նրա բոլոր փոփոխությունները պետք է գրանցվեն Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կողմ:

ՀՈԴՎԱԾ 26

ՈՒԺԻՄԵՋՄՏՆԵԼԸ

Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ կմտնի երկրորդ ամսվա առաջին օրը՝ հաշված այն ամսվանից, երբ երկու Պայմանավորվող կողմերը դիվանագիտական հայտագրերի փոխանակմամբ ծանուցում են միմյանց իրենց համատասխան ներպետական ընթացակարգերով դրա ուժի մեջ մտնելու համար նախատեսված պահանջները կատարելու մասին:

Ի վկայություն վերոշարադրյալի՝ ներքոստորագրյալ լիազորվածները, լինելով

պատշաճ կերպով լիազորված իրենց համապատասխան
կառավարությունների կողմից, ստորագրեցին
սույն Համաձայնագիրը:

Կատարված է Վիեննա քաղաքում 2014 թվականի
հունիսի 11-ին՝ երկու բնօրինակով, գերմաներեն,
հայերեն և անգլերեն լեզուներով, որոնք
հավասարազոր են: Սույն Համաձայնագրի
դրույթների մեկնաբանման տարբերությունների
դեպքում նախապատվությունը կտրվի անգլերեն
տեքստին:

ԱՎՍՏՐԻԱՅԻ

ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ

ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԿՈՂՄԻՑ

Դոքիս Բոլրես

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ

ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ

ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ

ԿՈՂՄԻՑ

Կարեն ճշմարիտյան

ՀԱՎԵԼ ՎԱԾ**Բ ա ժ ի ն 1**

Ա. Ավստրիայի Դաշնային Կառավարության կողմից նշանակված ավիաընկերությանը (ավիաընկերություններին) պետք է թույլատրվի իրականացնել կանոնավոր օդային հաղորդակցություններ երկու ուղղությամբ՝ ստորև սահմանված երթուղիներով.

Մեկնման վայրեր	Միջանկյալ վայրեր	Ժամանման վայրեր	Տարածքի դուրս վայրեր
Վայրեր Ավստրիայում	Ցանկացած վայրեր	Վայրեր Հայաստանում	Ցանկացած վայրեր

Բ. Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից նշանակված ավիաընկերությանը (ավիաընկերություններին) պետք է թույլատրվի իրականացնել կանոնավոր օդային հաղորդակցություններ երկու ուղղությամբ՝ ստորև սահմանված երթուղիներով.

Մեկնման վայրեր	Միջանկյալ վայրեր	Ժամանման վայրեր	Տարածքի դուրս վայրեր
Վայրեր Հայաստանում	Ցանկացած վայրեր	Վայրեր Ավստրիայում	Ցանկացած վայրեր

Բ ա ժ ի ն 2

Ցանկացած միջանկյալ վայրերը և տարածքից դուրս
 վայրերը կարող են օգտագործվել յուրաքանչյուր
 Պայմանավորվող կողմի նշանակած
 ավիաընկերության (ավիաընկերության նստի)
 կողմից առանց երթևեկության հինգերորդ
 ազատության իրավունքների օգտագործման:
 Երթևեկության հինգերորդ ազատության
 իրավունքի օգտագործումը կարող է
 համաձայնեցվել երկու Պայմանավորվող կողմերի
 ավիացիոն իշխանության նստի միջև:

Բ ա ժ ի ն 3

Ցանկացած Պայմանավորվող կողմի նշանակված
 ավիաընկերությանը (ավիաընկերության նստի)
 կարող են ցանկացած կամ բոլոր չվերթների
 ժամանակ բաց թողնել որևէ միջանկյալ կետեր
 և/կամ տարածքից դուրս կետեր՝ պայմանով, որ այս
 երթուղում համաձայնեցված
 հաղորդակցության նստի սկսվում և ավարտվում են
 այդ Պայմանավորվող կողմի պետության
 տարածքում:

