

ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ԱՎԱՏՐԻԱՅԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԴԱՇՆԱՅԻՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋԵՎ ՕՂԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՄԱՍԻՆ

Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը և Ավստրիայի Հանրապետության դաշնային կառավարությունը, այսուհետ՝ «Պայմանավորվող կողմեր», լինելով «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» կոնվենցիայի կողմեր, որը Չիկագոյում ստորագրման համար բաց 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 ուժեղացման համար,

համաձայնեցին հետևյալի մասին.

ՀՈՂՎԱԾ 1 ԱՌԱՐԿԱ

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

ՀՈՂՎԱԾ 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, որքանքով 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 նախարարություն, կամ երկու դեպքում էլ՝ ցանկացած անձ կամ մարմին լիազորված կատարելու վերը նշված իշխանությունների կողմից ներկայումս իրականացվող կամ նմանատիպ գործառույթները,

գ) «համաձայնեցված հաղորդակցություն» հասկացությունը նշանակում է՝ սույն Համաձայնագրի Հավելվածում հիշատակված երթուղով (երթուղիներով) 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 հաղորդակցություններում շահագործվող օդանավի առկա ծանրաբեռնվածությունը՝ բազմապատկած տվյալ նման օդանավով ամբողջ երթուղով կամ այդ երթուղու որևէ հատվածով սահմանված ժամանակահատվածում իրականացվող թռիչքների հաճախականությամբ:

թ) «սակագին» հասկացությունը նշանակում է՝ ուղևորների, ուղեբեռի և բեռի փոխադրման համար վճարվելիք գներ և պայմաններ, որոնց ներքո այդ վճարները

կիրառվում են՝ ներառյալ գործակալների կամ փոխադրումային փաստաթղթերի վաճառքի համար միջնորդավճարները և լրացուցիչ այլ փոխհատուցումները, սակայն բացառությամբ փոստի փոխադրման համար փոխհատուցումը և պայմանները, և

ժ) «Հավելված» հասկացությունը նշանակում է սույն Համաձայնագրի հավելվածը փոփոխություններով: Հավելվածը կազմում է Համաձայնագրի անբաժանելի մասը և Համաձայնագրին բոլոր հղումները պետք է ներառեն հղում Հավելվածին՝ բացառությամբ, երբ այլ կերպ է հիշատակվում,

ի) Սույն Համաձայնագրում հղումները Ավստրիայի Հանրապետության քաղաքացիներին պետք է հասկացվեն, որպես Եվրոպական Համայնքի անդամ-պետությունների քաղաքացիներին հղումներ,

լ) Սույն Համաձայնագրում հղումները Ավստրիայի Հանրապետության ավիաընկերություններին պետք է հասկացվեն, որպես Ավստրիայի Հանրապետության ավիաընկերություններին հղումներ,

խ) Սույն Համաձայնագրում հղումները «ԵՄ պայմանագրերին» պետք է հասկացվեն, որպես հղումներ Եվրոպական Համայնքի համաձայնագրին 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 կանգառել ոչ 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 Պայմանավորող կողմի պետության տարածքում է:

3. Սույն հոդվածի 2-րդ կետի որևէ դրույթ չպետք է մեկնաբանվի որպես մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների արտոնության վերապահում մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքից վճարմամբ կամ վարձակալմամբ ուղևորներ, ուղեբեռ և բեռ (ներառյալ՝ փոստը) օդանավ վերցնելու իրավունք՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում մեկ այլ կետ տեղափոխելու նպատակով:

ՀՈԴՎԱԾ 4

ՆՃԱՆԱԿՈՒՄ ԵՎ ԿԱՍԵՑՈՒՄ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է իրավունք ունենա մյուս Պայմանավորվող կողմին գրավոր տեղեկացնելով նշանակել ավիաընկերություն կամ ավիաընկերություններ՝ սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների 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 ծանուցումների միջոցով:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունից պահանջել ապացուցել, որ այն ի վիճակի է ապահովելու օրենքներով և կանոնակարգերով նախատեսված պայմանների կատարումը, որոնք նշված իշխանությունների կողմից կիրառվում են Կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխան միջազգային օդային հաղորդակցությունների իրականացման նկատմամբ:

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

ա) Ավստրիայի Հանրապետության դաշնային կառավարության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում՝

i) այն հիմնադրված է Ավստրիայի Հանրապետության տարածքում ԵՄ պայմանագրերի ներքո և ունի Եվրոպական միության օրենսդրության համապատասխան շահագործման վավեր լիցենզիա, և

ii) ավիաընկերության արդյունավետ կարգավորիչ հսկողությունն իրականացվում և պահպանվում է Օդանավ շահագործողի իր սերտիֆիկատի տրամադրման համար պատասխանատու Եվրոպական միության 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 միության անդամ-պետությունների կամ Եվրոպական ազատ առևտրի ասոցիացիայի պետությունների կողմից և/կամ այդպիսի պետությունների քաղաքացիների կողմից:

բ) Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից նշանակված ավիաընկերության ղեպքում.

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 թույլտվությունները, եթե՝

ա) Ավստրիայի Հանրապետության դաշնային կառավարության կողմից նշանակված ավիաընկերության ղեպքում՝

i) այն հիմնադրված չէ Ավստրիայի Հանրապետության տարածքում ԵՄ 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) ավիաընկերության նկատմամբ սեփականության իրավունքն անմիջականորեն կամ վերահսկիչ փաթեթի միջոցով չի պատկանում կամ չի վերահսկվում Եվրոպական Համայնքի անդամ-պետությունների կամ Եվրոպական ազատ առևտրի ասոցիացիայի պետությունների կողմից և/կամ այդպիսի պետությունների քաղաքացիների կողմից:

բ) Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից նշանակված ավիաընկերության 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) ավիաընկերության նկատմամբ սեփականության իրավունքն անմիջականորեն կամ վերահսկիչ փաթեթի միջոցով չի պատկանում Հայաստանին և/կամ նրա քաղաքացիներին և արդյունավետ չի վերահսկվում:

6. Սույն Համաձայնագրում հղումն Ավստրիայի Հանրապետության քաղաքացիներին կվերաբերի նաև Եվրոպական միության քաղաքացիներին:

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

ՀՈՂՎԱԾ 5

ՕՐԵՆՔՆԵՐԻ ԵՎ ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳԵՐԻ ԿԻՐԱՌՈՒՄԸ

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

2. Մի Պայմանավորվող կողմի օրենքները և կանոնակարգերը, որոնք կարգավորում են ուղևորների, անձնակազմի, բեռի կամ փոստի՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետության 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 ավիաընկերությունների օդանավերով փոխադրվող ուղևորների, անձնակազմի, բեռի և փոստի նկատմամբ:

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

ՀՈՂՎԱԾ 6

ՍԱՔՍԱՏՈՒՔԵՐԻՑ ԵՎ ԱՅԼ ՀԱՐԿԵՐԻՑ ԱԶԱՏՈՒՄԸ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության(ուհների) կողմից միջազգային հաղորդակցություններում շահագործվող օդանավերը, ինչպես նաև դրանց մշտական օգտագործման սարքավորումները, վառելիքի պաշարները ու քայուղերը, 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 Պայմանավորվող 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 Պայմանվորվող կողմի տարածք այն օդանավի տեխնիկական սպարկման կամ վերանորոգման համար, որն օգտագործվում է սահմանված երթուղում մյուս Պայմանվորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության(ուսնների) կողմից,

գ) սահմանված երթուղով մյուս Պայմանվորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության(ուսնուսների) կողմից շահագործվող օդանավի ապահովման համար նախատեսված վառելիքը և քսայուղերը՝ եթե անգամ այդ պաշարներն օգտագործվելու են այն Պայմանվորվող կողմի տարածքով անցնող ճանապարհի որևէ հատվածում, որտեղ դրանք օդանավ են վերցվել:

Վերոհիշյալ «ա», «բ» և «գ» ենթակետերում նշված նյութերը կարող են պահանջվել մաքսային վերահսկողության կամ հսկողության ներքո պահպանման:

3. Որևէ Պայմանվորվող կողմի օդանավում գտնվող մշտական ավիացիոն սարքավորումները, ինչպես նաև նյութերը և պաշարները կարող են բեռնաթափվել մյուս Պայմանվորվող կողմի տարածքում միայն այդ Պայմանվորվող 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:

ՀՈՂՎԱԾ 7

ՀԱՐԿՈՒՄ

1. Միջազգային երթևեկության մեջ ներգրավված օդանավի շահագործումից ստացվող շահույթներն ենթակա են հարկման միայն այն Պայմանվորվող կողմի պետության տարածքում, որտեղ գտնվում է ձեռնարկության՝ որոշումներ կայացնելու լիզորությամբ օժտված ղեկավարությունը:

2. Միջազգային երթևեկության մեջ շահագործվող օդանավով և այդ օդանավի շահագործման հետ կապված շարժական գույքով ներկայացվող կապիտալն ենթակա է հարկման միայն այն Պայմանվորվող կողմի պետության տարածքում, որտեղ գտնվում է ձեռնարկության որոշումներ կայացնելու լիազորությամբ օժտված ղեկավարությունը:

3. Եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև գործում է եկամուտների և կապիտալի կրկնակի հարկումը բացառելու վերաբերյալ հատուկ համաձայնագիր, ապա վերջինիս դրույթները կզերակայեն:

ՀՈՂՎԱԾ 8

ԳԱՆՁՈՒՄՆԵՐԸ ՍՊԱՌՈՂՆԵՐԻՑ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ չպետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների նկատմամբ կիրառի կամ թույլատրի որպեսզի կիրառվեն սպառողներից գանձվող ավելի բարձր վճարներ, քան որոնք կիրառվում են նմանատիպ միջազգային հաղորդակցություններ իրականացնող իր տեղական ավիաընկերությունների նկատմամբ:

2. Այդ գանձումները չպետք է լինեն ավելի բարձր, քան նմանատիպ միջազգային հաղորդակցություններում ներգրավված յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների օդանավի նկատմամբ կիրառվող գանձումները:

3. Այդպիսի գանձումները պետք է լինեն արդարացված և հիմնավորված, և պետք է հիմնված լինեն տնտեսական սկզբունքների վրա:

ՀՈՂՎԱԾ 9

ՈՒՂԻՂ ՏԱՐԱՆՑՄԱՄԲ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅՈՒՆ

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 օդահենությունը, 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:

ՀՈՂՎԱԾ 10

ՎԿԱՅԱԿԱՆՆԵՐԻ ԵՎ ԼԻՑԵՉԻԱՆԵՐԻ ՃԱՆԱԶՈՒՄ

1. Մի Պայմանավորվող կողմի պետության օրենքների և կանոնակարգերի համաձայն, ներառյալ՝ Ավստրիայի Հանրապետության պարագայում Եվրոպական միության օրենքները և կանոնակարգերը, տրված կամ վավերացված և դեռևս ուժի մեջ գտնվող թռիչքային պիտանության, թռիչքներ կատարելու համար որակավորման վկայականները և լիցենզիաները համաձայնեցված հաղորդակցություններ 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. 1-ին պարբերությունը կիրառվում է նաև Ավստրիայի դաշնային կառավարության կողմից նշանակված ավիաընկերության առնչությամբ, որի արդյունավետ կարգավորիչ վերահսկողությունն իրականացվում է Եվրոպական միության մեկ այլ անդամի կողմից:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, այնուամենայնիվ, իրեն իրավունք է վերապահում մերժելու իր պետության տարածքի վրայով թռիչքների համար մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից իր քաղաքացիներին տրված կամ վավերացված որակավորման վերաբերյալ վկայականների և լիցենզիաների ճանաչումը:

ՀՈՂԱԾ 11 ՍԱԿԱԳՆԵՐ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է թույլատրի, որպեսզի կանոնավոր օդային հաղորդակցությունների սակագները սահմանվեն յուրաքանչյուր ավիաընկերության կողմից՝ շուկայում կոմերցիոն նկատառումներից ելնելով:

Կողմերի միջամտությունը պետք է սահմանափակվի.

ա) չհիմնավորված խտրական սակագների կամ գործելակերպերի կանխմամբ,

բ) գերակայող դիրքի չարաշահման կամ ավիափոխադրողների միջև փոխհամաձայնեցումների գործելակերպերի պատճառով չհիմնավորված բարձր կամ չհիմնավորված սահմանափակիչ բնույթ ունեցող սակագներից սպառողներին պաշտպանմամբ, և

գ) կառավարության ուղղակի կամ անուղղակի նպաստի կամ օժանդակության պատճառով արհեստականորեն ցածր սակագներից ավիաընկերություններին պաշտպանմամբ:

2. Պայմանավորվող կողմերի տարածքների միջև միջազգային օդային հաղորդակցությունների 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 իշխանությունների համար ընդունելի կերպով և ձևաչափով:

ՀՈՂԱԾ 12

ԿՈՍԵՐՑԻՈՆ ՆԵՐԿԱՅԱՑՈՒՑՉՈՒԹՅՈՒՆ ԵՎ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅՈՒՆ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություններին պետք է թույլատրվի.

ա) մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության 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 պետության տարածք բերել և պահպանել կառավարչական, վաճառքի, տեխնիկական, գործառնական և այլ մասնագետների անձնակազմ, որը պահանջվում է օդային փոխադրման ապահովման կապակցությամբ՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության օրենքներին և կանոնակարգերին համապատասխան, որոնք վերաբերում են մուտքին, մշտական բնակությանը և զբաղվածությանը,

գ) մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում ուղղակիորեն և, ավիաընկերությունների հայեցողությամբ, իրենց գործակալների միջոցով ներգրավվել օդային փոխադրումների վաճառքում:

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

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություն մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում պետք է իրավունք ունենա իրականացնել օդային փոխադրումների 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:

ՀՈՂԱԾ 13

ՎԵՐԳԵՏՆՅԱ ՍՊԱՍԱՐԿՈՒՄ

Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն պետք է իրավունք ունենա մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում իրականացնելու վերգետնյա իր սեփական սպասարկումը («ինքնասպասարկում») կամ այլ կերպ այս ծառայությունների մատուցման պայմանագիր կնքել («երրորդ կողմի սպասարկում»)

իր հայեցողությամբ ամբողջությամբ կամ մասամբ նման ծառայությունների մատուցման համար լիազորված ցանկացած ընկերության հետ: Այն դեպքում կամ քանի դեռ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում վերգետնյա սպասարկման տրամադրման նկատմամբ կիրառվող կանոնակարգերը խոչընդոտում կամ սահմանափակում են պայմանագրով այդ ծառայությունները ստանալու կամ ինքնասպասարկման ազատությունը, յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերությանը պետք է ցուցաբերվի ոչ խտրական մոտեցում՝ ինքնասպասարկման և վերգետնյա սպասարկման ծառայություններ մատուցող ընկերության կամ ընկերությունների ծառայությունների մատչելիության առնչությամբ:

ՀՈՂԿԱԾ 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 իշխանություններն 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 կողերի համատեղ օգտագործման կամ բլոկ-նստատեղերի համաձայնությունների վերաբերյալ:

3. Կողերը համատեղ օգտագործող ավիաընկերություններից պահանջվում է, որ նախատեսվող կողերի 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:

ՀՈՂՎԱԾ 15

ՋՈՒՏ ԵՎ ԱՍՈՒՏՆԵՐԻ ՓՈՒՍԱՆՑՈՒՄ

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

ՀՈՂՎԱԾ 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 նկատառումների 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 Հոդված 15-ով նախատեսված միասնական պայմաններին համապատասխան:

3. Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերություններից կարող է պահանջվել իրենց չվացուցակները ներկայացնել մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանն առնվազն երեսուն (30) օր առաջ նախքան առաջարկվող շահագործման ամսաթիվը: Նույն ընթացակարգերը կկիրառվեն դրանցում ցանկացած փոփոխությունների նկատմամբ:

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

4. Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկը չպետք է իր նշանակված ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին (լինի դա մեկ այլ ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների 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 օժանդակություն իր նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերություններին այնպիսի ձևով, որ դա բացասաբար անդրադառնա մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների արդարացի և հավասար հնարավորությանը մրցելու միջազգային օդային փոխադրումների տրամադրման մեջ:

6. Պետական սուբսիդիա կամ օժանդակություն նշանակում է պետության կողմից նշանակված կամ վերահսկվող պետական, կամ հանրային, կամ մասնավոր մարմնի կողմից ուղղակիորեն կամ անուղղակիորեն նշանակված ավիաընկերությանը խտրական հիմունքով աջակցության 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 հասարակական միջոցներից նորմալ վերադարձելիությունից հրաժարվելը, հարկից ազատումները, հասարակական իշխանությունների կողմից գանձվող ֆինանսական բեռների փոխհատուցումը, կամ օդանավակայանային սարքավորումներին, վառելիքին կամ այլ հիմնավորված ծառայություններին, որոնք անհրաժեշտ են օդային հաղորդակցությունների բնականոն շահագործման համար, մատչելիության խտրական մոտեցումը:

7. Երբ Պայմանավորվող կողմը սույն Համաձայնագրի ներքո շահագործվող հաղորդակցությունների առնչությամբ նշանակված ավիաընկերությանը տրամադրում է սուբսիդիա կամ 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 ավիաընկերությունների կողմից միջազգային օդային փոխադրումների տրամադրման հարցում մրցելու արդարացի և հավասար հնարավորությանը, ապա այն պետք է իրավունք ունենա մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից սույն Համաձայնագրի Հոդված 3-ում մատնանշված իրավունքների օգտագործման կասեցման իրավունք, կամ հետ կանչել շահագործման թույլտվությունը, կամ կիրառելու այնպիսի պայմաններ, որոնք այն անհրաժեշտ է գտնում սույն իրավունքների օգտագործման համար:

ՀՈՂԱԾ 17

ԹՈՒՉՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒՅՈՒՄ

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 հանդիսանա սույն Համաձայնագրի Հոդված 3-ի («Նշանակում և կասեցում») 5-րդ կետի կիրառման համար:

3. Չնայած Կոնվենցիայի 33-րդ Հոդվածում նշված պարտավորությունների՝ համաձայնեցվում է, որ մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից դեպի մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք կամ պետության տարածքից հաղորդակցություններում շահագործվող ցանկացած օդանավ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում գտնվելիս, կարող է դառնալ գննության 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 «կառամատուցային տեսչական ստուգում»)՝ պայմանով, որ այն չի հանգեցնի անհարկի ուշացմանը:

4. Եթե կառամատուցային 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 վավեր են ճանաչվել, չեն համապատասխանում կամ գերազանցում այդ պահին Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշներին:

5. Այն դեպքում, երբ մի Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների ներկայացուցչի կողմից մերժվել է վերոհիշյալ 3-րդ կետի համաձայն վիաընկերության կողմից կամ դրա անունից շահագործվող օդանավի կառամատուցային տեսչական ստուգումը, մյուս Պայմանավորվող կողմն ազատ է ենթադրելու, որ ծագում են սույն Հոդվածի 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, լինի դա կառամատուցային տեսչական ստուգման, կառամատուցային տեսչական ստուգումների շարքի, կառամատուցային տեսչական ստուգման մուտքի մերժման, խորհրդակցության կամ այլնի արդյունքում, որ անհապաղ գործողությունը կարևոր է ավիաընկերության շահագործման թռիչքների անվտանգության համար:

7. Մի Պայմանավորվող կողմի ցանկացած գործողություն՝ վերոիշյալ 2-րդ և 6-րդ կետերի համաձայն, պետք է դադարեցվի, երբ այդ գործողության ձեռնարկման հիմքը դադարում է գոյություն ունենալուց:

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

ՀՈՂԱԾ 18

ՎԱՐՁԱՎԱՆՈՒԹՅԱՆ (ԼԻԶԻՆԳ) ՀԱՄԱՁԱՅՆՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

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

ՀՈՂԱԾ 19

ԱՎԻԱՑԻՈՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆ

1. Միջազգային իրավունքով նախատեսված իրենց իրավունքների և պարտավորությունների համաձայն՝ Պայմանավորվող կողմերը վերահաստատում են, որ քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ անօրինական գործողություններից միմյանց պաշտպանելու իրենց պարտավորությունը կազմում է սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը:

2. Պայմանավորող կողմերը, մասնավորապես, պետք է գործեն հետևյալ փաստաթղթերի դրույթների համաձայն.

ա) 1963 թվականի սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված «Օդանավում կատարվող հանցագործությունների և այլ գործողությունների 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 գործողությունների կանխարգելման մասին» կոնվենցիա,

դ) 1988 թվականի փետրվարի 24-ին Մոնրեալում ստորագրված «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիան սպասարկող օդանավակայաններում անօրինական գործողությունների կանխարգելման մասին» արձանագրություն,

ե) 1991 թվականի մարտի 1-ին Մոնրեալում ստորագրված «Պլաստիկ պայթուցիկների 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 փոխհարաբերություններում 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 ԵՄ 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 ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների և օդանավազնացության սարքավորումների 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 շահագործողներից պահանջվում է, որ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտք գործելու, տարածքի սահմաններում գտնվելու ընթացքում պահպանեն 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 ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների կամ օդանավագնացության սարքավորումների անվտանգության դեմ ուղղված այլ անօրինական գործողությունների կամ դրանց սպառնալիքի առկայության դեպքում, Պայմանավորվող կողմերը պետք է հաղորդակցության 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-ր կետի կիրառման հիմք է հանդիսանալու: Եթե լուրջ հրատապությամբ անհրաժեշտ է, ապա կողմերից ցանկացածը կարող է նախքան մեկամսյա ժամանակահատվածի ավարտը ձեռնարկել միջանկյալ գործողություն:

Մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին վերջիններիս խնդրանքով պետք է տրամադրեն այնպիսի վիճակագրական տվյալներ, որոնք կարող են հիմնավորված կերպով պահանջվել տեղեկատվական նպատակների համար՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի օրենքների և կանոնակարգերի համաձայն:

ՀՈՂՎԱԾ 21

ԽՈՐՀՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

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

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

ՀՈՂՎԱԾ 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 իշխանությունների միջև քննարկումների միջոցով) պետք է սկսվեն խնդրանքի ստացման օրվանից հետո վաթսունօրյա (60) ժամկետում, եթե երկու Պայմանավորվող կողմերը չհամաձայնեն այս ժամանակահատվածի երկարացման շուրջ:

2. Համաձայնեցված փոփոխությունները պետք է հաստատվեն Պայմանավորվող կողմերի կողմից և ուժի մեջ են մտնում այն ամսին 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:

ՀՈՂՎԱԾ 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 երկու միջնորդ դատավորների կողմից:
3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է նշանակի իր միջնորդ դատավորին վաթսույն (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 վաթսույն (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, ըստ անհրաժեշտության, 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 ենթարկվել սույն հոդվածի 2-րդ կետի համաձայն կայացված ցանկացած որոշման:
6. Եթե և քանի դեռ Պայմանավորվող կողմերից մեկը չի ենթարկվում 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 բաղկացուցիչ մասը:

ՀՈԴՎԱԾ 24

ԴԱՂԱՐԵՑՈՒՄ

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 կազմակերպությունում:

ՀՈԴՎԱԾ 26

ՈՒԺԻ ՄԵՋ ՄՏՆԵԼԸ

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, հայերեն, գերմաներեն և անգլերեն լեզուներով, որոնք հավասարազոր են: Սույն Համաձայնագրի դրույթների մեկնաբանման տարբերությունների դեպքում նախապատվությունը կտրվի անգլերեն տեքստին:

**ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԿՈՂՄԻՑ**

**ԱՎԱՏՐԻԱՅԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԴԱՇՆԱՅԻՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ
ԿՈՂՄԻՑ**

ՀԱՎԵԼՎԱԾ

Բաժին 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	Տարածքից 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	Տարածքից դուրս վայրեր
Վայրեր Հայաստանում	Ցանկացած վայրեր	Վայրեր Ավստրիայում	Ցանկացած վայրեր

Բաժին 2

Ցանկացած միջանկյալ վայրերը և տարածքից դուրս վայրերը կարող են օգտագործվել յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության

(ավիաընկերությունների) կողմից առանց երթևեկության հինգերորդ ազատության իրավունքների օգտագործման:

Երթևեկության հինգերորդ ազատության իրավունքի օգտագործումը կարող է համաձայնեցվել երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև:

Բաժին 3

Ցանկացած Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունը (ավիաընկերությունները) կարող են ցանկացած կամ բոլոր չվերթների ժամանակ բաց թողնել որևէ միջանկյալ կետեր և/կամ տարածքից դուրս կետեր՝ պայմանով, որ այս երթուղուն համաձայնեցված հաղորդակցությունները սկսվում և ավարտվում են այդ Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում: