CIVIL AVIATION

Transport Services

Agreement Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and ARMENIA

Signed at Washington November 21, 2008

with

Annexes

NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966 (80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

". . .the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof."

ARMENIA

Civil Aviation: Transport Services

Agreement signed at Washington
November 21, 2008;
Entered into force June 16, 2009.
With annexes.

AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF

THE UNITED STATES OF AMERICA

AND

THE GOVERNMENT OF

THE REPUBLIC OF ARMENIA

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Armenia (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the U.S. Department of Transportation, or its successor, and in the case of the Republic of Armenia, the General Department of Civil Aviation of the Government of the Republic of Armenia, and any person or agency authorized to perform functions exercised by the above-mentioned authority;

2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and

b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;

8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

10. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto; and

11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Grant of Rights

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

a. the right to fly across its territory without landing;

b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

c. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;

b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;

b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or

c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 6

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

Article 7

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo September 14, 1963, the Convention for the

Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal February 24, 1988.

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

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each 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 promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

a) an airline or airlines of either Party;

b) an airline or airlines of a third country; and

c) a surface transportation provider of any country;

provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;

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

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies 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 exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Fair Competition

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

2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither 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 Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with

respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

Article 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Prices for international air transportation between the territories of the Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of the Parties shall continue to provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (i) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (ii) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the

Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

Article 13

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 14

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at

the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 16

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17

Amendment

This Agreement may be amended by consent of the Parties in a written Protocol.

Article 18

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of receipt of the later notification through diplomatic channels that each Party has fulfilled the relevant internal procedures provided by the national legislation of the Party for entry into force of the Agreement.

Upon its entry into force, this Agreement shall supersede the Civil Aviation Security Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Armenia, signed at Washington on October 23, 2007.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Washington, this twenty-first day of November, 2008, in two originals, in the English and Armenian languages, both texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA:

FOR THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ARMENIA:

ANNEX I
Scheduled Air Transportation

Section 1
Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

1. From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in the Republic of Armenia and beyond.

2. For all-cargo service or services, between the Republic of Armenia and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the Republic of Armenia:

1. From points behind the Republic of Armenia via the Republic of Armenia and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.

2. For all-cargo service or services, between the United States and any point or points.

Section 2
Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. operate flights in either or both directions;

2. combine different flight numbers within one aircraft operation;

3. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;

4. omit stops at any point or points;

5. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and

6. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3
Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ANNEX II
Charter Air Transportation

Section 1

A. Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

1. Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

2. Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

B. In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

C. Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

A. Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party

applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

B. However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

ԱՄԵՐԻԿԱՅԻ ՄԻԱՑՅԱԼ ՆԱՀԱՆԳՆԵՐԻ

ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ

ԵՎ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ

ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋԵՎ

ՕԴԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՄԱՍԻՆ

Ամերիկայի Միացյալ Նահանգների Կառավարությունը և Հայաստանի Հանրապետության Կառավարությունը, այսուհետ՝ «Կողմեր»,

նպատակ ունենալով խթանել միջազգային ավիացիայի համակարգը՝ հիմնվելով շուկայում ավիաընկերությունների միջև մրցակցության վրա՝ Կառավարության կողմից նվազագույն միջամտության և կարգավորման պայմաններում,

նպատակ ունենալով նպաստել միջազգային օդային տրանսպորտի հնարավորությունների ընդարձակմանը,

կամենալով հնարավոր դարձնել ավիաընկերությունների համար ճամփորդող և փոխադրումներ իրականացնող հասարակությանը ամենացածր գներով ծառայությունների բազմազան ընտրանու առաջարկումը, որոնք խտրական չեն և չեն հանդիսանա գերակայող դիրքի շահագործում, և ցանկանալով խրախուսել անհատական ավիաընկերություններին մշակելու և կիրառելու նորարարական/ինովացիոն և մրցունակ գներ,

նպատակ ունենալով ապահովել միջազգային օդային տրանսպորտի ապահովության ու անվտանգության բարձրագույն աստիճանը և վերահաստատելու իրենց լուրջ մտահոգությունը օդանավի անվտանգության դեմ գործողությունների և վտանգների վերաբերյալ, որոնք վտանգի տակ են դնում անհատների կամ գույքի ապահովությունը՝ աննպաստ ազդելով օդային փոխադրումների իրականացմանը և խարխլում են հասարակության վստահությունը քաղաքացիական ավիացիայի թռիչքային անվտանգության նկատմամբ, և

լինելով 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին Չիկագոյում ստորագրման համար բացված Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի վերաբերյալ Կոնվենցիայի կողմեր

համաձայնեցին հետևյալի մասին՝

Հոդված 1
Սահմանումներ

Սույն Համաձայնագրի շրջանակում, քանի դեռ այլ կերպ չի նախատեսվում՝

1. «Ավիացիոն իշխանություններ» հասկացությունը նշանակում է, Ամերիկայի Միացյալ Նահանգների դեպքում՝ ԱՄՆ Տրանսպորտի Դեպարտամենտ կամ նրա իրավահաջորդ, և Հայաստանի Հանրապետության դեպքում՝ Հայաստանի Հանրապետության Կառավարությանն առընթեր Քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչություն, և ցանկացած անձ կամ գործակալություն՝ լիազորված իրականացնելու համապատասխան վերոհիշյալ մարմնի վրա դրված գործառույթները.

2. «Համաձայնագիր» հասկացությունը նշանակում սույն Համաձայնագիրը, դրա Հավելվածները և դրանց վերաբերող ցանկացած Լրացումները.

3. «Օդային փոխադրում» հասկացությունը նշանակում է օդանավով ուղևորների, ուղեբեռի, բեռի և փոստի հանրային փոխադրում, առանձին կամ համակցված, վճարմամբ կամ վարձակալմամբ.

4. «Կոնվենցիա» հասկացությունը նշանակում է Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի վերաբերյալ կոնվենցիա՝ բացված ստորագրման համար 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին Չիկագոյում, և ներառում է՝

ա) Կոնվենցիայի 94(ա) Հոդվածով ուժի մեջ մտած և Կողմերի կողմից վավերացված ցանկացած Լրացում և

բ) Կոնվենցիայի Հոդված 90-ով ընդունված ցանկացած Հավելված կամ դրա Լրացում, այնքանով, որ այդպիսի Հավելվածը կամ լրացումը որոշակի տրված պահին ուժի մեջ է երկու Կողմերի համար.

5. «Նշանակված ավիաընկերություն» հասկացությունը նշանակում է ավիաընկերություն, որը նշանակված կամ լիազորված է սույն Համաձայնագրի Հոդվածի 3-ի համաձայն.

6. «Ամբողջ արժեք» հասկացությունը նշանակում է ծառայության տրամադրման արժեքը գումարած վարչական ծախսերի համար հիմնավորված վճար.

7. «Միջազգային օդային փոխադրում» հասկացությունը նշանակում է օդային փոխադրում, որի ժամանակ հատվում է մեկից ավելի երկրների օդային տարածքները.

8. «Գին» հասկացությունը նշանակում է օդային փոխադրումներում ուղևորների /և նրանց ուղեբեռի/ և /կամ բեռի /բացառությամբ փոստի/ փոխադրման համար ցանկացած սակագին, դրույքաչափ կամ վճար, որը գանձվում է ավիաընկերության կողմից, ներառյալ՝ իրենց գործակալներին, և այդպիսի սակագնի, դրույքաչափի կամ վճարի առկայության կարգավորման պայմանները.

9. «Ոչ կոմերցիոն նպատակներով կանգառ» հասկացությունը նշանակում է օդային փոխադրումներում վայրէջք ուղևորների նստեցումից կամ իջեցումից, իրենց ուղեբեռի, բեռի և/կամ փոստի բեռնումից կամ բեռնաթափումից զատ ցանկացած այլ նպատակով.

10. «Տարածք» հասկացությունը նշանակում է Կողմի ինքնիշխանության, իրավազորության, պաշտպանության կամ մանդատի ներքո գտնվող ցամաքային տարածքները և դրանց հարակից տարածքային ջրերը և

11. «Սպառողի վճար» հասկացությունը նշանակում է վճար, որը գանձվում է ավիաընկերություններից օդանավակայանի, աերոնավիգացիայի, կամ ավիացիոն անվտանգության սարքավորումների նախապատրաստման/մատակարարման կամ

մատուցված ծառայությունների դիմաց՝ ներառյալ հարակից/առնչվող ծառայություններն ու հարմարանքները:

Հոդված 2
Իրավունքների տրամադրում

1. Յուրաքանչյուր Կողմ մյուս Կողմին տրամադրում է ավիաընկերությունների կողմից միջազգային օդային փոխադրումների իրականացման համար հետևյալ իրավունքները.

ա) առանց վայրէջք կատարելու իրավունքի իր տարածքի վրայով թռչելու իրավունք,

բ) իր տարածքում ոչ կոմերցիոն նպատակներով կանգառներ կատարելու իրավունք, և

գ) սույն Համաձայնագրով մատնանշված այլ իրավունքներ:

2. Այս Հոդվածում ոչինչ չպետք է դիտարկվի որպես իրավունքի տրամադրում մի Կողմի ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին մյուս Կողմի տարածքում ուղևորների նստեցման, իրենց ուղեբեռների, բեռի կամ փոստի փոխհատուցմամբ փոխադրման համար, որոնք որպես նպատակակետ ունեն այդ մյուս Կողմի տարածքում այլ կետ:

Հոդված 3
Նշանակում և իրավունքների տրամադրում

1. Կողմերից յուրաքանչյուրը պետք է իրավունք ունենա սույն Համաձայնագրին համապատասխան միջազգային օդային փոխադրումներ իրականացնելու համար նշանակել այնպիսի թվով ավիաընկերություններ, ինչպիսին ցանկանա, և կասեցնի կամ փոփոխի այդպիսի նշանակումները: Այդպիսի նշանակումները պետք է փոխանցվեն մյուս Կողմին գրավոր ղիվանագիտական ուղիներով, և պետք է մատնանշեն՝ արդյոք ավիաընկերությունը լիազորված է Հավելված 1-ում կամ Հավելված 2-ում կամ երկուսում էլ նշված օդային փոխադրումների իրականացման համար:

2. Նման նշանակման և նշանակված ավիաընկերությունից հայտ ստանալուն պես, տեխնիկական թույլտվությունների և շահագործման լիազորությունների համար նախատեսված ձևով և մեթոդով մյուս Կողմը պետք է տրամադրի համապատասխան լիազորություններ և թույլտվություններ ընթացակարգային նվազագույն հետաձգումներով, պայմանով, որ՝

ա) այդ ավիաընկերության զգալի սեփականությունը և արդյունավետ վերահսկողությունը պատկանում են այդ ավիաընկերությունը նշանակող Կողմին, այդ Կողմի հպատակ անձանց, կամ երկուսին միաժամանակ.

բ) նշանակված ավիաընկերությունը որակավորված է բավարարելու հայտը կամ հայտերը դիտարկող Կողմի սովորաբար կիրառվող միջազգային օդային փոխադրումների իրականացման օրենքների և կանոնակարգերի համաձայն, և

գ) ավիաընկերությանը նշանակող Կողմը պահպանում և կիրառում է Հոդված 6-ում (Ապահովություն) և Հոդված 7-ում (Ավիացիոն անվտանգություն) նշված չափանիշները:

Հոդված 4
Տրամադրված իրավունքներից զրկում

1. Կողմերից յուրաքանչյուրը կարող է զրկել, կասեցնել կամ սահմանափակել մյուս Կողմի կողմից նշանակված ավիաընկերության շահագործման լիազորությունները կամ տեխնիկական թույլտվությունները, որտեղ՝

ա) այդ ավիաընկերության զգալի սեփականության և արդյունավետ վերահսկողության զգալի մասը չի պատկանում մյուս Կողմին, այդ Կողմի հպատակ անձանց կամ երկուսին միաժամանակ.

բ) այդ ավիաընկերությունը չի պահպանել սույն Համաձայնագրի Հոդված 5-ում (Օրենքների կիրառում) նշված օրենքներն ու կանոնակարգերը կամ

գ) մյուս Կողմը չի պահպանում և կիրառում Հոդված 6-ում /Ապահովություն/ նշված չափանիշները:

2. Քանի դեռ հրատապ գործողությունը չի դարձել անհրաժեշտություն, սույն Հոդվածի 1բ) և 1գ) կետերում նշված անհամապատասխանությունների հետագա կանխարգելման համար, սույն Հոդվածով սահմանված իրավունքները պետք է կիրառվեն միայն մյուս Կողմի հետ խորհրդակցելուց հետո:

3. Այս Հոդվածը չի սահմանափակում Կողմերից և ոչ մեկի մյուս Կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործման իրավունքների, լիազորությունների կամ տեխնիկական թույլտվությունների կասեցման, զրկման, սահմանափակման կամ պայմաններ կիրառելու իրավունքները՝ Հոդված 7-ի համաձայն /Ավիացիոն անվտանգություն/:

Հոդված 5
Օրենքների կիրառումը

1. Մի Կողմի տարածք մուտք գործելիս, դրա սահմանների ներսում գտնվելիս կամ դրանից մեկնելիս այդ երկրի՝ շահագործմանը և նավիգացիային վերաբերող օրենքներն ու կանոնակարգերը պետք է համաձայնեցվեն մյուս Կողմի ավիաընկերությունների հետ:

2. Մի Կողմի ավիաընկերությունները մյուս Կողմի տարածք մուտք գործելուց, դրա սահմանների ներսում գտնվելուց կամ դրանից մեկնելուց՝ այդ Կողմի երկրի տարածք մուտքի կամ ելքի, ուղևորներին, անձնակազմին կամ օդանավի վրա բեռին վերաբերող օրենքներն ու կանոնակարգերը (ներառյալ կանոնակարգերը, որոնք վերաբերում են մուտքին, մաքսազերծմանը, ավիացիոն անվտանգությանը, իմիգրացիային, անձնագրերին, մաքսատուրքերին և կարանտինին կամ, փոստի դեպքում փոստային կանոնակարգերը) պետք է համաձայնեցվեն կամ ելնեն մյուս Կողմի ավիաընկերության նման ուղևորներին, անձնակազմին կամ բեռին ներկայացվող պահանջներից:

Հոդված 6
Ապահովություն

1. Կողմերից յուրաքանչյուրը սույն Համաձայնագրով նախատեսված օդային փոխադրումների իրականացման նպատակով պետք է վավեր ճանաչի մյուս Կողմի կողմից տրված, վավերացված և դեռ ուժի մեջ գտնվող թռիչքային պիտանիության սերտիֆիկատները, որակավորման սերտիֆիկատները և վկայականները, վկայելով, որ նման սերտիֆիկատներին ու վկայականներին ներկայացվող պահանջներն առնվազն հավասարազոր են նվազագույն չափանիշներին, որոնք կհաստատվեն համաձայն Կոնվենցիայի:

2. Կողմերից յուրաքանչյուրը կարող է պահանջել խորհրդատվություն մյուս Կողմի կողմից թռիչքային անվտանգության պահպանվող չափանիշների վերաբերյալ, որոնք վերաբերում են աերոնավիգացիայի սարքերին, թռիչքային անձնակազմին, օդանավին և նշանակված ավիաընկերությունների շահագործմանը: Եթե նման խորհրդատվությունից հետո մի Կողմը գտնում է, որ այս ոլորտում մյուս Կողմը արդյունավետ ձևով չի պահպանում և կառավարում ապահովության չափանիշներն ու պահանջները, որոնք առնվազն հավասար են Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշներին, ապա մյուս Կողմը պետք է ծանուցվի այդպիսի թերությունների և քայլերի վերաբերյալ, որոնք դիտարկվում են իբրև անհրաժեշտ այս

նվազագույն չափանիշներին համապատասխանելու համար, և մյուս Կողմը պետք է ձեռնարկի համապատասխան ճշգրտիչ գործողություններ: Կողմերից յուրաքանչյուրին իրավունք է վերապահվում կասեցնել, զրկել կամ սահմանափակել մյուս Կողմի կողմից նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործման իրավունքները/լիազորությունները կամ տեխնիկական թույլտվությունները այն պարագայում, եթե մյուս Կողմը հիմնավորված ժամանակահատվածում չի ձեռնարկում այդպիսի համապատասխան ճշգրտիչ գործողություն:

Հոդված 7
Ավիացիոն անվտանգություն

1. Միջազգային իրավունքով սահմանված իրենց իրավունքներին և պարտավորություններին համապատասխան՝ Կողմերը վերահաստատում են, որ քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունը ապօրինի միջամտման գործողություններից պաշտպանելու միմյանց առջև իրենց պարտավորությունը կազմում է սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը: Առանց սահմանափակելու միջազգային իրավունքով սահմանված իրենց իրավունքների և պարտավորությունների համընդհանուր բնույթը Կողմերը պետք է մասնավորապես գործեն 1963 թ. սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված՝ «Օդանավերում կատարվող հանցագործությունների և մի շարք այլ գործողությունների մասին» կոնվենցիայի, 1970 թ. դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված՝ «Օդանավերի անօրինական զավթումների դեմ պայքարի մասին» կոնվենցիայի, 1971 թ. սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված՝ «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ապօրինի գործողությունների դեմ պայքարի մասին» կոնվենցիայի, «Միջազգային օդանավակայաններում բռնության անօրինական գործողությունների դեմ պայքարելու մասին» 1988 թ. փետրվարի 24-ին Մոնրեալում կատարված արձանագրության դրույթների համաձայն:

2. Կողմերը, ըստ պահանջի, պետք է միմյանց տրամադրեն անհրաժեշտ ամբողջ աջակցությունը կանխարգելելու քաղաքացիական օդանավի անօրինական բռնագրավման գործողությունները և այդ օդանավի, նրա ուղևորների, անձնակազմի, օդանավակայանի և աերոնավիգացիայի սարքերին դեմ ուղղված ապօրինի այլ գործողություններ և կանխելու քաղաքացիական աերոնավիգացիայի անվտանգությանը սպառնացող ցանկացած այլ վտանգ:

3. Կողմերն իրենց փոխհարաբերություններում պետք է գործեն ավիացիոն անվտանգության չափանիշների համաձայն և Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության գործելակերպերին և իրրև Կոնվենցիայի Հավելվածներ նշանակված առաջարկություններին համապատասխան. իրենք պետք է պահանջեն, որպեսզի իրենց կողմից գրանցված օդանավի շահագործողները, շահագործողները, ովքեր իրենց հիմնական գործունեության վայրը կամ մշտական բնակությունը հաստատել են իրենց տարածքում, գործեն ավիացիոն անվտանգության այդպիսի պայմաններին համապատասխան:

4. Յուրաքանչյուր Կողմ համաձայն է պահպանել անվտանգության պայմանները, որոնք պահանջվում են մյուս Կողմի կողմից այդ Կողմի տարածք մուտքի, ելքի և այդ Կողմի տարածքում գտնվելու ընթացքում՝ համապատասխան միջոցառումներ ձեռնարկել օդանավի պաշտպանության և ուղևորների, անձնակազմի և նրանց ուղեբեռի ու ձեռքի իրերի ստուգման, ինչպես նաև բեռի ու օդանավի պաշարների տեսչության համար՝ նախքան նստեցումն ու բեռնումը, կամ դրանց ընթացքում: Յուրաքանչյուր Կողմ նաև պետք է դրականորեն դիտարկի մյուս Կողմի կողմից հատուկ անվտանգության միջոցառումների ցանկացած պահանջ՝ ի պատասխան որոշակի սպառնալիքի:

5. Երբ առկա է միջադեպ կամ օդանավի ապօրինի զավթման միջադեպի վտանգ կամ ուղևորների, անձնակազմի, օդանավի, օդանավակայանների կամ աերոնավիգացիոն սարքերի դեմ ուղղված ապօրինի այլ գործողություններ, Կողմերը

պետք է աջակցեն միմյանց՝ հեշտացնելով հաղորդակցմանը և այլ համապատասխան միջոցառումները՝ ուղղված այդպիսի միջադեպի կամ դրա վտանգի՝ արագորեն և անվտանգ կերպով դադարեցմանը:

6. Երբ Կողմն ունի պատճառաբանված հիմքեր հավատալու, որ մյուս Կողմը չի կատարել/ոտնահարել է սույն Հոդվածի ավիացիոն անվտանգության պայմանները, այդ Կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են անմիջապես պահանջել խորհրդատվություն մյուս Կողմի ավիացիոն իշխանությունների հետ: Այդպիսի պահանջ ներկայացնելու օրվանից 15 օրվա ընթացքում բավարար համաձայնություն չստանալու փաստը պետք է հիմքեր ստեղծի մերժելու, զրկելու, սահմանափակելու կամ պայմաններ կիրառելու այդ Կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների օդանավի շահագործման իրավունքների և տեխնիկական թույլտվությունների նկատմամբ: Ճգնաժամային իրավիճակի առաջացման դեպքում համապատասխան Կողմը կարող է ժամանակավոր գործողություն ձեռնարկել մինչև 15 օրվա լրանալը:

Հոդված 8
Կոմերցիոն հնարավորություններ

1. Կողմերից յուրաքանչյուրի ավիաընկերությունները պետք է իրավունք ունենան օդային փոխադրումների խթանման և վաճառքի համար մյուս Կողմի տարածքում հիմնադրել գրասենյակներ:

2. Յուրաքանչյուր Կողմի նշանակված ավիաընկերությունները պետք իրավունք ունենան մյուս Կողմի՝ մուտք գործելուն, բնակության հաստատելուն և աշխատելուն վերաբերող օրենքներին և կանոնակարգերին համապատասխան բերել և պահպանել մյուս Կողմի տարածքում կառավարչական, վաճառքի, տեխնիկական, գործառնական և այլ մասնագետներով համալրված աշխատակազմ, որը պահանջվում է օդային փոխադրումների ապահովման համար:

3. Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն մյուս Կողմի տարածքում պետք է իրավունք ունենա իրականացնելու իր սեփական վերգետնյա սպասարկումը /«ինքնասպասարկում»/, կամ իր հայեցողությամբ ընտրելու այդպիսի ծառայությունների գծով մրցակցող գործակալներից ամբողջական կամ մասնակի սպասարկման համար: Այդ իրավունքները պետք է ենթակա լինեն միայն ֆիզիկական սահմանափակումներին՝ բխող օդանավակայանի անվտանգության նկատառումներից: Այն պարագայում, երբ նկատառումները խոչընդոտում են ինքնասպասարկմանը, վերգետնյա ծառայությունները պետք է մատչելի լինեն բոլոր ավիաընկերություններին հավասար պայմաններով, վճարները պետք է հիմնված լինեն տրամադրվող ծառայությունների արժեքների վրա, և նման ծառայությունները պետք է համեմատելի լինեն նման ծառայությունների տեսակին և որակին այնպես, ինչպես եթե հնարավոր լիներ ինքնասպասարկումը:

4. Կողմերից յուրաքանչյուրի ցանկացած ավիաընկերություն մյուս Կողմի տարածքում կարող է ուղղակիորեն ներգրավվել օդային փոխադրումների վաճառքի կազմակերպման մեջ, և ավիաընկերության հայեցողությամբ, իր գործակալների միջոցով՝ բացառությամբ դեպքերի, որոնք առանձնակիորեն սահմանված են երկրի չարտերային կանոնակարգերով (այն երկրի, որտեղից սկսվում է չարտերային փոխադրումը), որոնք վերաբերում են ուղևորների միջոցների պաշտպանությանը և փոխադրումից հրաժարվելու ու դրամական միջոցների վերադարձման պայմաններին: Յուրաքանչյուր ավիաընկերություն պետք է իրավունք ունենա վաճառելու այդպիսի փոխադրումները և ցանկացած անձ պետք է ազատ լինի այդպիսի փոխադրում գնելու հարցում այդ երկրի արժույթով կամ ազատ փոխարկելի արտարժույթով.

5. Յուրաքանչյուր ավիաընկերություն պետք է իրավունք ունենա, ըստ պահանջի փոխարկելու և իր երկիր փոխանցելու տեղական եկամուտները, որոնք գերազանցում են տեղային վճարումների գումարները: Փոխարկումն ու փոխանցումը պետք է թույլատրվի

արագ կերպով առանց արգելքների կամ հարկման՝ կիրառելով փոխանցման համար փոխադրողի նախնական հայտի օրվա ընթացիկ գործառնությունների ու փոխանցումների համար սահմանված փոխարժեքը:

6. Յուրաքանչյուր Կողմի ավիաընկերություններին պետք է թույլատրվի մյուս Կողմի տարածքում տեղական ազգային արժույթով վճարել տեղական ծախսերի, ներառյալ վառելիքի գնման համար: Իրենց հայեցողությամբ, յուրաքանչյուր Կողմի ավիաընկերությունները կարող են այդպիսի ծախսերի դիմաց մյուս Կողմի տարածքում վճարել ազատ փոխարկելի արժույթով՝ տեղական արտարժույթի կանոնակարգերի համաձայն:

7. Համաձայնեցված երթուղիներով լիազորված ծառայությունների շահագործման կամ կասեցման համար, մի Կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերությունը կարող է համագործակցության մարքեթինգային պայմանավորվածություններ ձեռք բերել, ինչպիսիք են՝ նստատեղերի փաթեթի, կողերի համատեղ շահագործման կամ վարձակալության/լիզինգի համաձայնագրեր՝

ա) Կողմերից յուրաքանչյուրի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ,

բ) երրորդ երկրի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ, և

գ) ցանկացած երկրի՝ ցամաքային փոխադրման ծառայությունների մատակարարի հետ,

պայմանով, որ այդպիսի պայմանավորվածությունների բոլոր մասնակիցներն (i) ունեն համապատասխան իրավասություն և (ii) բավարարում են նման պայմանավորվածությունների նկատմամբ սովորաբար կիրառվող պահանջներին:

8. Չնայած սույն Համաձայնագրի ցանկացած այլ պայմանի, ավիաընկերություններին և երկու Կողմերի՝ բեռների փոխադրման անուղղակի մատակարարներին պետք է թույլատրվի, առանց սահմանափակման, շահագործել միջազգային օդային փոխադրման հետ կապված փոխադրման ցանկացած մակերևույթ բեռի համար մյուս Կողմերի տարածքների ցանկացած կետեր կամ կետերից, կամ երրորդ երկրներում, ներառյալ՝ մաքսային ընթացակարգերով փոխադրում դեպի բոլոր օդանավակայաններ և բոլոր օդանավակայաններից, և ներառյալ, որտեղ կիրառելի է, գրավադրված բեռը տեղափոխելու իրավունք՝ ըստ կիրառվող օրենքների և կանոնակարգերի: Ցամաքով կամ օդով տեղափոխվող այդպիսի բեռը պետք է մուտքի հնարավորություն ունենա օդանավակայանային մաքսազերծմանը և մաքսային հարմարանքներին/սարքերին: Ավիաընկերությունները կարող են ընտրություն կատարել իրականացնելու իրենց սեփական վերգետնյա /ցամաքային փոխադրումը կամ դա ապահովել ցամաքային այլ փոխադրողների հետ համաձայնագրերի միջոցով, ներառյալ՝ վերգետնյա փոխադրում, իրականացվող այլ ավիաընկերությունների և բեռի տեղափոխման անուղղակի մատակարարները կողմից: Բեռի նման խառը բնույթի ծառայությունները կարող են առաջարկվել միանվագ հիմունքով՝ օդային և ցամաքային փոխադրման դիմաց միավորված գնի միջոցով, պայմանով, որ առաքողները չեն շփոթեցվել նման փոխադրման վերաբերյալ փաստերի առնչությամբ:

Հոդված 9
Մաքսատուրքեր և մաքսային վճարներ

1. Մի Կողմի տարածք ժամանելուն պես մյուս Կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից միջազգային օդային փոխադրում իրականացնող օդանավերը, իրենց ստանդարտ սարքավորումները, վերգետնյա սարքավորումները, վառելիքը, քսայուղերը, սպառվող տեխնիկական նյութերը, պահեստամասերը /ներառյալ շարժիչները/, օդանավի պաշարները /ներառյալ, բայց չսահմանափակվելով այնպիսի ապրանքներով, ինչպիսիք են՝ սննդամթերքը, ոչ ոգելից խմիչքները և հեղուկները, ծխախոտը և այլ ապրանքները, որոնք նախատեսված էին թռիչքի ընթացքում ուղևորներին սահմանափակ քանակությամբ վաճառելու կամ նրանց կողմից սպառելու համար/, և այլ ապրանքներ՝ նախատեսված միմիայն միջազգային օդային

փոխադրման մեջ ներգրավված օդանավի շահագործման կամ դրա ընթացքում սպառման համար, պետք է փոխադարձության սկզբունքով ազատվեն ներմուծման բոլոր տեսակի արտահանման սահմանափակումներից, գույքահարկերից և կապիտալահարկերից, մաքսատուրքերից, ակցիզային հարկերից և նմանատիպ վարձերից և վճարներից, որոնք ա/ հարկվում են ազգային իշխանությունների կողմից, և բ/ հիմնված չեն մատուցվող ծառայությունների արժեքի վրա, պայմանով, որ այդպիսի սարքավորումները և նյութերը մնում են օդանավի վրա:

2. Փոխադարձության հիմքով, բացի մատուցված ծառայության արժեքի վրա հիմնված գանձումներից, նախատեսվում է նաև սույն Հոդվածի 1-ին կետում նշված տուրքերից, վարձերից և վճարներից ազատում հետևյալ ապրանքների համար.

ա) օդանավի բորտային պաշարները՝ ներմուծված Կողմի պետության տարածք կամ Կողմերից մեկի տարածքում ստացված և օդանավի բորտ վերցված հիմնավորված քանակով մյուս Կողմի ավիաընկերության մեկնող օդանավի բորտում կիրառելու համար, որն իրականացնում է միջազգային օդային փոխադրում, նույնիսկ եթե օգտագործման համար նախատեսված այդպիսի պաշարները միայն չվերթի այն հատվածի համար են, որն իրականացվել է դրանք օդանավ բեռնող Կողմի տարածքի վրայով:

բ) վերգետնյա սարքավորումները և պահեստամասերը /ներառյալ՝ շարժիչները/՝ ներմուծված մի Կողմի տարածք մյուս Կողմի՝ միջազգային օդային փոխադրումների իրականացման համար շահագործվող օդանավերի սպասարկման, տեխնիկական սպասարկման կամ վերանորոգման նպատակներով.

գ) վառելիքը, քսայուղերը և սպառվող տեխնիկական պաշարները ներմուծվող կամ միջազգային օդային փոխադրումներում ներգրավված Կողմի տարածքում օգտագործման համար, նույնիսկ, երբ այդ պաշարները օգտագործվելու են Կողմի այն տարածքի վրայով անցնելիս, որտեղ դրանք օդանավ են վերցվել, և

դ) վաճառքի խթանման և գովազդային նյութեր՝ ներմուծված մի երկրի տարածք կամ Պայմանավորվող Կողմերից մեկի տարածքում ստացված և օդանավ վերցված, հիմնավորված քանակությամբ, Պայմանավորվող մյուս Կողմի միջազգային օդային փոխադրումներում ներառված ավիաընկերության մեկնող օդանավի վրա օգտագործման համար, նույնիսկ եթե մեկնող օդանավի վրա օգտագործման համար են նախատեսված չվերթի միայն այն հատվածի վրա, որն իրականացվում է Կողմի տարածքի վրայով, որտեղ դրանք օդանավ են բեռնվել:

3. Սույն Հոդվածի 1 և 2 կետերում նշված սարքավորումները և պաշարները ըստ պահանջի կարող են համապատասխան իշխանությունների հսկողության կամ վերահսկողության տակ դրվել:

4. Սույն Հոդվածով նախատեսված արտոնությունները պետք է նաև տրամադրվեն այն դեպքերում, երբ մի Կողմի նշանակված ավիաընկերությունները պայմանագրեր են կնքել այլ ավիաընկերությունների հետ, որը նմանապես օգտվում է մյուս Կողմի այդպիսի արտոնություններից մյուս Կողմի տարածք սույն Հոդվածի 1-ին և 2-րդ կետերով մատնանշված նյութերի փոխառության կամ տեղափոխման նպատակներով:

Հոդված 10
Սպառողի վճարներ

1. Սպառողների վճարները, որոնք կարող են սահմանվել մյուս Կողմի ավիաընկերությունների նկատմամբ յուրաքանչյուր Կողմի գանձող իրավասու իշխանությունների կամ մարմինների կողմից, պետք է լինեն արդարացի, հիմնավորված, պատճառաբանված, և ոչ անարդարացիորեն խտրական և հավասարաչափ կերպով բաշխված սպառողների կատեգորիաների միջև: Ցանկացած դեպքում, նմանատիպ ցանկացած սպառողի վճար պետք է հարկվի մյուս Կողմի ավիաընկերություններից այնպիսի պայմաններով, որոնք ոչ պակաս բարենպաստ են, քան ցանկացած այլ ավիաընկերության համար գանձման պահին գործող մատչելի առավել բարենպաստ պայմանները:

2. Սպառողների վճարները, որոնք գանձվում են մյուս Կողմի ավիաընկերություններից, կարող են արտացոլել, բայց չպետք է գերազանցեն օդանավակայանում կամ օդանավակայանային համակարգում գանձող իրավասու իշխանությունների կամ մարմինների կողմից համապատասխան օդանավակայանի, օդանավակայանի միջավայրի, աերոնավիգացիոն և ավիացիոն անվտանգության սարքավորումների և ծառայությունների ընդհանուր ծախսերը: Այդպիսի վճարները կարող են ներառել հիմնավորված եկամտաբերությունը ամորտիզացիայից հետո: Ծառայությունները և միջոցները, որոնց դիմաց գանձվում են վճարումները, պետք է մատուցվեն արդյունավետության և եկամտաբերության հիմքի վրա:

3. Յուրաքանչյուր Կողմ պետք է աջակցի իր տարածքում գանձումների գծով իրավասու իշխանությունների կամ մարմինների և ծառայությունները և միջոցները օգտագործող ավիաընկերությունների միջև քննարկումների անցկացմանը, ինչպես նաև գանձումների գծով իրավասու իշխանությունների կամ մարմինների և ավիաընկերությունների միջև այնպիսի տեղեկատվության փոխանակման աջակցմանը, որը կարող է անհրաժեշտ լինել վճարների հիմնավորվածության վերլուծության համար՝ սույն Հոդվածի 1 և 2 կետերի համաձայն: Յուրաքանչյուր Կողմ պետք է աջակցի, որպեսզի վճարների գծով իրավասու գանձող մարմինները սպառողներին վճարների փոփոխությունների ցանկացած առաջարկի մասին ծանուցեն հիմնավորված ժամկետներում՝ սպառողներին հնարավորություն տալով կարծիք արտահայտելու նախքան այդպիսի փոփոխության իրականացումը:

4. Հոդված 14-ի համաձայն վեճերի լուծման ընթացքում Կողմերից ցանկացածը համարվում է սույն Հոդվածի դրույթների խախտող, եթե ա/ այն մյուս Կողմի բողոքի ներկայացումից հետո հիմնավորված ժամանակահատվածում չի իրականացրել վճարների և գործելակերպի /որոնք բողոքի առարկա են/ հետազոտություն, կամ բ/ եթե նման հետազոտության անցկացումից հետո չի ձեռնարկել իր բոլոր հնարավոր քայլերը, որպեսզի ուղղի սույն Հոդվածի դրույթներին հակասող ցանկացած վճարները կամ գործելակերպը:

Հոդված 11
Արդար մրցակցություն

1. Յուրաքանչյուր Կողմ պետք է երկու Կողմերի նշանակված ավիաընկերություններին տրամադրի մրցակցելու արդար և հավասար հնարավորություն՝ սույն Համաձայնագրով կարգավորվող միջազգային օդային փոխադրումների իրականացման համար:

2. Յուրաքանչյուր Կողմ պետք է թույլատրի յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերությանը որոշելու իր կողմից առաջարկվող միջազգային օդային փոխադրումների հաճախականությունը և տարողությունը՝ հիմք ընդունելով շուկայական կառուցվածքի կոմերցիոն նկատառումները: Այս իրավունքին համապատասխան՝ Կողմերից և ոչ մեկը չպետք է միակողմանիորեն սահմանափակի մյուս Կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից իրականացվող փոխադրումների ծավալները, հաճախականությունը կամ ծառայության կանոնավորությունը, կամ օդանավի տեսակը կամ տեսակները՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ կարող է պահանջվել մաքսային, տեխնիկական, շահագործման կամ շրջակա միջավայրի պատճառներով՝ ըստ Կոնվենցիայի Հոդված 15-ի ընդհանուր պայմանների:

3. Ելնելով սույն Համաձայնագրի նպատակներից, Կողմերից և ոչ մեկը չպետք է հարկադրի մյուս Կողմի նշանակած ավիաընկերությանը՝ տարողականության, հաճախականության կամ փոխադրումների վերաբերյալ առաջին մերժման իրավունք, բեռնվածության որոշակի մակարդակի պահպանում, առարկությունների բացակայության վարձ և ցանկացած այլ պահանջ:

4. Կողմերից ոչ մեկը չպետք է պահանջի հաստատման համար մյուս Կողմի ավիաընկերություններից չարտերային փոխադրումների չվացուցակների, ծրագրերի կամ շահագործման պլանների գրանցում՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ նման պահանջները առաջ են քաշվում ոչ խտրական հիմքի վրա սույն Հոդվածի 2-րդ կետով նախատեսված ընդհանուր պայմանների ապահովման նպատակներով, կամ սույն Համաձայնագրի հավելվածում նշվող կոնկրետ դրույթների համաձայն: Եթե Կողմը պահանջում է գրանցումներ տեղեկատվական նպատակների համար, ապա այն պետք է նվազագույնի հասցնի վարչարարական բեռը գրանցման հետ կապված պահանջների և ընթացակարգերի մասով օդային տրանսպորտի միջնորդների և մյուս Կողմի նշանակված ավիաընկերությունների նկատմամբ:

Հոդված 12
Գնագոյացում

1. Յուրաքանչյուր Կողմ պետք է թույլատրի, որպեսզի օդային փոխադրումների գները սահմանվեն յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերության կողմից՝ ելնելով շուկայի տնտեսական կառուցվածքից: Կողմերի միջամտությունը պետք է սահմանափակվի հետևյալով.

ա) չհիմնավորված խտրական գների կամ գործելակերպի կանխարգելմամբ.

բ) սպառողների պաշտպանությամբ չհիմնավորված բարձր գների կամ սահմանափակ մատչելի գների՝ ազգային դիրքի գերակայության պատճառով.

գ) կառավարության ուղղակի կամ անուղղակի փոխառությունների կամ աջակցության հաշվին արհեստականորեն իջեցված գներից ավիաընկերությունների պաշտպանությամբ:

2. Կողմերի տարածքների միջև միջազգային օդային փոխադրումների գները չպետք է պահանջվեն գրանցման համար: Չնայած նշվածին, Կողմերի նշանակված ավիաընկերությունները պետք է շարունակեն, ըստ պահանջի, ապահովել նախկին, գործող և առաջարկվող գների վերաբերյալ ուղղակի տեղեկատվության հասանելիությունը Կողմերի ավիացիոն իշխանությունների համար՝ վերջիններիս համար ընդունելի ձևով և ձևաչափով:

3. Կողմերից և ոչ մեկը չպետք է ձեռնարկի Կողմերից որևէ մեկի ավիաընկերության կողմից առաջարկված կամ գանձվող գնի կիրառումը կանխարգելող միակողմանի գործողություն. (i) Կողմերից որևէ մեկի ավիաընկերության կողմից Կողմերի տարածքների միջև օդային փոխադրումների իրականացման համար. կամ (ii) Կողմերից մեկի ավիաընկերության կողմից մյուս Կողմի և ցանկացած այլ երկրի տարածքների միջև փոխադրումների համար՝ ներառյալ փոխադրումների երկու ձևերը՝ ինտերլայն կամ ինտրալայն փոխադրումները: Եթե Կողմերից մեկը հիմքեր ունի ենթադրելու, որ նման գինը անհամատեղելի է սույն Հոդվածի 1-ին կետում նշված դրույթների հետ, ապա այն կարող է խորհրդակցությունների անցկացում պահանջել և հնարավորինս արագ տեղեկացնել մյուս Կողմին նման խորհրդակցության պատճառների մասին: Նման խորհրդակցությունները պետք է անցկացվեն ոչ ուշ, քան պահանջի ստացման օրվանից 30 օրը լրանալը, և Կողմերը պետք է համագործակցեն հարցի հիմնավորված լուծման համար անհրաժեշտ տեղեկատվության տրամադրման հարցում: Եթե Կողմերը համաձայնության են գալիս ծանուցման առարկա դարձած գնի շուրջ, ապա յուրաքանչյուր Կողմ պետք է գործադրի իր բոլոր ջանքերը այդ համաձայնությունը ուժի մեջ դնելու համար: Առանց այդպիսի փոխադարձ համաձայնության գինը ուժի մեջ է մտնելու կամ կշարունակի ուժի մեջ մնալ:

Հոդված 13
Խորհրդակցություններ

Յուրաքանչյուր Կողմ ցանկացած պահին կարող է պահանջել խորհրդակցություններ սույն Համաձայնագրի կատարման վերաբերյալ: Այդպիսի խորհրդակցությունները

կանցկացվեն ոչ ուշ, քան մյուս Կողմի պահանջի ստացման օրվանից 60 օր լրանալը, քանի դեռ այլ կերպ չի համաձայնեցվել:

Հոդված 14
Վեճերի լուծման կարգը

1. Սույն Համաձայնագրի շրջանակում ծագած ցանկացած վեճ, բացառությամբ նրանց, որոնք կարող են ծագել Հոդված 12-ի 3-րդ կետով /Գնագոյացում/, որը չի լուծվում պաշտոնական խորհրդակցությունների առաջին փուլում, Կողմերի համաձայնությամբ կարող է փոխանցվել որոշման կայացման համար որևէ անձի կամ մարմնի: Եթե Կողմերը չեն համաձայնվում, վեճը Կողմերից որևէ մեկի պահանջով պետք է ներկայացվի իրավարար դատարան՝ ներքոհիշյալ ընթացակարգերի համաձայն:

2. Իրավարար դատարանը պետք է կազմված լինի 3 միջնորդ դատավորներից և գործի հետևյալ կարգով.

ա) Իրավարար միջնորդման պահանջի ստացման օրվանից 30 օրվա ընթացքում յուրաքանչյուր Կողմ պետք է նշանակի մեկական միջնորդ դատավոր: Այս երկու միջնորդների նշանակումից հետո 60 օրվա ընթացքում նրանց համաձայնությամբ պետք է նշանակվի երրորդ միջնորդ, որը կգործի որպես իրավարար դատարանի նախագահը.

բ) Եթե կողմերից որևէ մեկը չի նշանակում միջնորդ, կամ եթե երրորդ միջնորդը չի նշանակվում սույն կետի ա/ ենթակետի համաձայն, ապա Կողմերից ցանկացածը կարող է դիմել Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության /ԻԿԱՕ/ Խորհրդի Նախագահին անհրաժեշտ միջնորդի կամ միջնորդների նշանակման համար 30 օրվա ընթացքում: Եթե Խորհրդի Նախագահը Կողմերից մեկի հետ նույն ազգության է, ապա Նախագահի առաջին տեղակալը, որը չի որակազրկվի նշված հիմքով, պետք է նշանակում կատարի:

3. Քանի դեռ այլ կերպ չի համաձայնեցվել, իրավարար դատարանը պետք է որոշի իր իրավասությունների սահմանները սույն Համաձայնագրի համապատասխան և պետք է ստեղծի իր սեփական ընթացակարգային կանոնները: Դատարանը, ձևավորվելուն պես, կարող է խորհուրդ տալ ժամանակավոր աջակցության միջոցառում մինչև իր վերջնական որոշման կայացնելը: Դատարանի հրահանգով կամ Կողմերից որևէ մեկի պահանջով իրավարարման ենթակա հիմնախնդիրների պարզաբանման և յուրահատուկ ընթացակարգերի որոշման համար պետք է կազմակերպվի Կոնֆերանս Դատարանի վերջնական ձևավորումից հետո ոչ ուշ, քան 15 օր հետո:

4. Քանի դեռ այլ կերպ չի համաձայնեցվել կամ այդպես է հրահանգվել Դատարանի կողմից, յուրաքանչյուր Կողմ պետք է ներկայացնի Հուշագիր՝ Դատարանի ամբողջական ձևավորումից 45 օրվա ընթացքում: Պատասխանները պետք է ուժի մեջ մտնեն 60 օր հետո: Դատարանը պետք է լսումներ կազմակերպի Կողմերից որևէ մեկի պահանջով կամ իր սեփական նախաձեռնությամբ՝ պատասխաններն ուժի մեջ մտնելուց 15 օրվա ընթացքում:

5. Դատարանը պետք է փորձի գրավոր որոշում կայացնել լսումների ավարտից 30 օրվա ընթացքում, կամ, եթե չեն կազմակերպվել լսումներ, երկու պատասխանների ներկայացնելու օրվանից հետո: Դատարանի մեծամասնության որոշումը պետք է գերակայի:

6. Կողմերը կարող են որոշման վերաբերյալ մեկնաբանության պահանջ ներկայացնել այդ որոշման կայացումից հետո 15 օրվա ընթացքում և ցանկացած պարզաբանում պետք է տրամադրվի այդպիսի պահանջից 15 օրվա ընթացքում:

7. Յուրաքանչուր Կողմ, իր ազգային օրենսդրությանը համապատասխանության աստիճանից ելնելով, պետք է լիարժեք գործողության մեջ դնի ցանկացած որոշում կամ Միջնորդ դատարանի կայացված որոշումը:

8. Միջնորդ դատարանի ծախսերը, ներառյալ միջնորդ դատավարների վճարներն ու ծախսերը, պետք է հավասարաչափ բաշխվեն Կողմերի միջև: Սույն հոդվածի 2բ/ենթակետում նշված ընթացակարգերի առնչությամբ ԻԿԱՕ-ի Խորհրդի Նախագահի կողմից կատարված ծախսերը պետք է դիտարկվեն որպես իրավարար ծախսերի մաս:

Հոդված 15
Դադարեցում

Կողմերից յուրաքանչյուրը կարող է ցանկացած ժամանակ մյուս Կողմերին ներկայացնել գրավոր ծանուցում սույն Համաձայնագրի դադարեցման վերաբերյալ իր որոշման մասին: Այդպիսի ծանուցումը պետք է միևնույն ժամանակ ուղարկվի Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպություն: Սույն Համաձայնագիրը անհապաղ պետք է դադարի՝ մյուս Կողմի ծանուցման ստացման ամսաթվի նախորդող կեսգիշերին /մյուս Կողմի՝ ծանուցման ստացման վայրում/, քանի դեռ ծանուցումը դուրս չի գրվել Կողմերի համաձայնությամբ նախքան այս ժամանակահատվածի ավարտը:

Հոդված 16
Գրանցումը ԻԿԱՕ- ում

Այս Համաձայնագիրը և դրա վերաբերյալ բոլոր լրացումները պետք է գրանցվեն Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից:

Հոդված 17
Փոփոխություն

Կողմերի համաձայնությամբ սույն Համաձայնագրում կարող են կատարվել փոփոխություններ՝ որոնք կձևակերպվեն Արձանագրությամբ:

Հոդված 18
Ուժի մեջ մտնելու կարգը

Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ կմտնի դրա ուժի մեջ մտնելու համար անհրաժեշտ՝ Կողմերի ազգային օրենսդրությամբ նախատեսված ընթացակարգերի կատարման մասին դիվանագիտական ուղիներով վերջին ծանուցումը ստանալու օրվանից:

Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ մտնելուն պես ուժը կորցրած կհամարվի Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության մասին Ամերիկայի Միացյալ Նահանգների կառավարության և Հայաստանի Հանրապետության կառավարության միջև 2007 թվականի հոկտեմբերի 23-ին Վաշինգտոնում ստորագրված Համաձայնագիրը:

Ի հաստատումն ներքոստորագրյալները՝ հանդես գալով որպես համապատասխան Կառավարության լիազոր ներկայացուցիչ, ստորագրում են սույն Համաձայնագիրը:

Սույն Համաձայնագիրը կազմված է 2008 թ. նոյեմբերի քսանմեկին, երկու հավասարազոր բնօրինակից՝ անգլերեն և հայերեն լեզուներով:

ԱՄԵՐԻԿԱՅԻ ՄԻԱՑՅԱԼ ՆԱՀԱՆԳՆԵՐԻ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԿՈՂՄԻՑ	ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԿՈՂՄԻՑ

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 1
Կանոնավոր օդային փոխադրումներ

Բաժին 1
Երթուղիներ

Սույն Հավելվածով յուրաքանչյուր Կողմի նշանակված ավիաընկերությունները պետք է, իրենց նշանակման պայմաններին համաձայն, իրավունք ունենան իրականացնել կետերի միջև կանոնավոր միջազգային օդային փոխադրումներ հետևյալ երթուղիներով.

Ա. Միացյալ Նահանգների Կառավարության կողմից նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների համար երթուղիներ՝

1. Միացյալ Նահանգներից դուրս ընկնող կետերից Միացյալ Նահանգներով և միջանկյալ կետերով դեպի Հայաստանի Հանրապետության նշանակված նպատակակետը կամ նպատակակետերը երկրի ներսում և դրանից դուրս:

2. Զուտ բեռնափոխադրումային ծառայության կամ ծառայությունների համար Հայաստանի Հանրապետության և ցանկացած կետի կամ կետերի միջև:

Բ. Հայաստանի Հանրապետության Կառավարության կողմից նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների համար երթուղիներ՝

1. Հայաստանի Հանրապետությունից դուրս ընկնող կետերից Հայաստանի Հանրապետությունով և միջանկյալ կետերով դեպի Միացյալ Նահանգների կետ կամ կետեր և դրանից դուրս:

2. Զուտ բեռնափոխադրումային ծառայության կամ ծառայությունների համար Միացյալ Նահանգների և ցանկացած կետի կամ կետերի միջև:

Բաժին 2
Շահագործման ճկունություն

Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն կարող է որևէ կամ բոլոր չվերթների վրա՝ ըստ իր ընտրության՝

1. շահագործել միակողմանի կամ երկկողմանի չվերթներ.

2. մեկ օդանավով չվերթներ շահագործելիս միավորել չվերթների տարբեր համարները.

3. շահագործել չվերթներ դեպի Կողմերի տարածքներից դուրս, միջանկյալ, ինչպես նաև սահմաններից դուրս և Կողմերի տարածքներում գտնվող կետերով ցանկացած համադրությամբ և հերթականությամբ երթուղիներով:

4. ցանկացած կետում կամ կետերում բաց թողնել կանգառներ:

5. երթուղիների ցանկացած կետում իր մեկ օդանավի ուղևորներին տեղափոխել իր մեկ այլ օդանավ, և

6. սպասարկել կետեր իր տարածքի ցանկացած կետից դուրս օդանավի կամ չվերթների փոխարինմամբ կամ առանց դրա, և կարող է հանրությանը առաջարկել և գովազդել այդպիսի ծառայությունները՝ որպես անկանգառ չվերթներ.

առանց նպատակակետերի կամ աշխարհագրական սահմանափակումների և առանց սույն Համաձայնագրով այլ դեպքերում թույլատրելի փոխադրումների իրականացման որևէ իրավունքի դադարեցման՝ պայմանով, որ, բացառությամբ բոլոր բեռնափոխադրումները, ծառայությունը սպասարկում է ավիաընկերությանը նշանակած Կողմի տարածքի մի կետը:

Բաժին 3

Չափանիշների փոփոխություն

Վերոհիշյալ երթուղիների որևէ հատվածում կամ հատվածներում ցանկացած նշանակված ավիաընկերություն կարող է իրականացնել միջազգային օդային փոխադրումներ՝ առանց երթուղու ցանկացած կետում շահագործվող օդանավի տիպի և քանակի փոփոխության սահմանափակման, պայմանով, որ բացառությամբ բոլոր բեռնափոխադրումները, մեկնման ժամանակ այդ կետից դեպի սահմաններից դուրս փոխադրումը հանդիսանում է ավիաընկերությանը նշանակած Կողմի տարածքից փոխադրման շարունակություն, իսկ դեպի ներս ժամանման ժամանակ, ավիաընկերությանը նշանակած Կողմի տարածք փոխադրումը հանդիսանում է այդ կետից հետո սահմաններից դուրս փոխադրման շարունակությունը:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 2
Չարտերային օդային փոխադրումներ

Բաժին 1

Ա. Յուրաքանչյուր Կողմի նշանակված ավիաընկերությունները, ըստ սույն Հավելվածի, համաձայն իրենց նշանակման պայմանների, իրավունք ունեն իրականացնելու ուղևորների /և նրանց ուղեբեռի/ և/կամ բեռի /ներառյալ, բայց առանց սահմանափակման, բեռնափոխադրման, մասնատված և համակցված /ուղևոր/բեռ/չարտերային փոխադրումներ/ միջազգային չարտերային փոխադրումներ.

1. Ավիաընկերությանը նշանակած Կողմի տարածքում կետի կամ կետերի և մյուս Կողմի տարածքում կետի կամ կետերի միջև.

2. Ավիաընկերությանը նշանակած Կողմի տարածքում ցանկացած կետի կամ կետերի և երրորդ երկրի կամ երկրների ցանկացած կետի կամ կետերի միջև, պայմանով, որ բացառությամբ չարտերային բեռնափոխադրումները, նման փոխադրումը՝օդանավը փոխելով կամ առանց փոխելու, կազմում է շարունակական շահագործման մի մասը, , որը ներառում է իր երկիր ծառայությունների իրականացում՝ իր երկրի և մյուս Կողմի տարածքի միջև տեղական փոխադրումների նպատակով:

Բ. Սույն Հավելվածով նախատեսված ծառայությունների իրականացման ժամանակ սույն Հավելվածով Կողմերից յուրաքանչյուրի նշանակված ավիաընկերությունները պետք է նաև իրավունք ունենան՝
1. կանգառներ իրականացնել Կողմերից յուրաքանչյուրի տարածքում կամ դրանից դուրս ցանկացած կետերում.
2. փոխադրելու տարանցիկ ուղևորներին մյուս Կողմի տարածքով.
3. մի Կողմի տարածքում սկսվող միևնույն օդանավի երթևեկությունը միավորել մյուս Կողմի տարածքում սկսված երթևեկության և երրորդ երկրների տարածքում սկսված երթևեկությունների հետ:
4. իրականացնելու միջազգային օդային փոխադրում առանց որևէ սահմանափակման, որը կվերաբերի երթուղու ցանկացած կետում շահագործվող օդանավի տեսակի կամ քանակի փոփոխությանը, պայմանով, որ բացառությամբ չարտերային բեռնափոխադրումների մեկնման ժամանակ այդ կետից դեպի սահմաններից դուրս փոխադրումը հանդիսանում է ավիաընկերությանը նշանակած Կողմի տարածքից փոխադրման շարունակություն, իսկ դեպի դուրս ժամանման ժամանակ ավիաընկերությանը նշանակած Կողմի տարածք փոխադրումը հանդիսանում է այդ կետի սահմաններից դուրս փոխադրման շարունակությունը:

Գ. Յուրաքանչյուր Կողմ պետք է դրական մոտեցում ցուցաբերի բարեհաճության և փոխադարձության հիմունքներով մյուս Կողմի ավիաընկերությունների՝ սույն Հավելվածով չնշվող օդային փոխադրումների իրականացման համար հայտերի ուսումնասիրություններին:

Բաժին 2

Ա. Կողմերից ցանկացածի որևէ նշանակված ավիաընկերությունը, որն իրականացնում է միջազգային օդային չարտերային փոխադրում՝ Կողմերից որևէ մեկի տարածքում սկսվող՝ մեկ ուղղությամբ կամ երկկողմանի հիմունքներով, պետք է ընտրություն ունենա համապատասխանելու իր կամ մյուս Կողմի չարտերային օրենքներին, կանոնակարգերին և կանոններին, կամ մյուս Կողմի օրենքներին, կանոնակարգերին և կանոններին: Եթե Կողմն իր մեկ կամ մեկից ավելի ավիաընկերությունների նկատմամբ կիրառում է տարբեր կանոններ, կանոնակարգեր,

ժամկետներ, պայմաններ կամ սահմանափակումներ, կամ տարբեր երկրների ավիաընկերությունների նկատմամբ, յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերությունը պետք է ենթակա լինի նվազագույն խիստ սահմանափակումների նման չափորոշչին:

Բ. Այնուամենայնիվ, վերոհիշյալ կետում նշվածից ոչինչ չպետք է սահմանափակի որևէ Կողմի իրավունքները, պահանջելու սույն Հոդվածով նշանակված որևէ Կողմի ավիաընկերություններին հավատարիմ մնալ պահպանելու ուղևորների միջոցների պաշտպանությունը, և ուղևորների փոխադրումից հրաժարվելու ու դրամական միջոցների վերադարձման իրավունքների պահանջները:

Բաժին 3

Բացառությամբ նախորդ պարբերությունում հիշատակվող սպառողի պաշտպանության կանոնների, Կողմերից ոչ մեկը չպետք է սույն Հավելվածով մյուս Կողմի նշանակված ավիաընկերությունից այդ մյուս Կողմի կամ երրորդ երկրի տարածքից մեկ ուղղությամբ կամ երկկողմանի փոխադրումները իրականացնելու առնչությամբ փաստաթղթերի ներկայացման պահանջ ներկայացնի ավելին, քան համապատասխանության դեկլարացիան/հայտագիրը,_համաձայն սույն Հավելվածի 2-րդ Բաժնում նշված կիրառելի օրենքների, կանոնակարգերի և կանոնների, կամ հրաժարում նման օրենքներից, կանոնակարգերից կամ կանոններից՝ համաձայնեցված հավակնորդ ավիացիոն իշխանությունների հետ: