

**No. 54959\***

**Austria  
and  
Armenia**

**Air Transport Agreement between the Austrian Federal Government and the Government of the Republic of Armenia (with annex). Vienna, 11 June 2014**

**Entry into force:** *1 January 2018, in accordance with article 26*

**Authentic texts:** *Armenian, English and German*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Austria, 5 February 2018*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

---

**Autriche  
et  
Arménie**

**Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement fédéral autrichien et le Gouvernement de la République d'Arménie (avec annexe). Vienne, 11 juin 2014**

**Entrée en vigueur :** *1<sup>er</sup> janvier 2018, conformément à l'article 26*

**Textes authentiques :** *arménien, anglais et allemand*

**Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies :** *Autriche, 5 février 2018*

*\*Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

**Հ Ա Մ Ա Ձ Ա Յ Ն Ա Գ Ի Ր**

**Ա Վ Ս Տ Ր Ի Ա Յ Ի Հ Ա Ն Ր Ա Պ Ե Տ Ո Ւ Թ Յ Ա Ն Կ Ա Ռ Ա Վ Ա Ր Ո Ւ Թ Յ Ա Ն Ե Վ  
Հ Ա Յ Ա Ս Ս Ա Ն Ի Հ Ա Ն Ր Ա Պ Ե Տ Ո Ւ Թ Յ Ա Ն Կ Ա Ռ Ա Վ Ա Ր Ո Ւ Թ Յ Ա Ն  
Մ Ի Ջ Ե Վ  
Օ Դ Ա Յ Ի Ն Տ Ր Ա Ն Ս Պ Ո Ր Տ Ի Մ Ա Ս Ի Ն**

Ավստրիայի Հանրապետության կառավարությունը և Հայաստանի Հանրապետության 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 առավել ազոլյն ձևով խթանել միջազգային համագործակցությունը նման հաղորդակցությունների ամենչնությունը,

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

համաձայնեցին հետևյալի մասին.

**Հ Ո Դ Վ Ա Ճ 1  
Ա Ռ Ա Ր Կ Ա**

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

**ՀՈԴՎԱՅԶ  
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, որքանք վայր 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 ՅՅ Կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչությանն և Յայաստանի Յանրապետությանն Էկոնոմիկայի նախարարությանն, կամ երկու դեպքում էլ՝ ցանկացած անձ կամ մարմին լիազորված կատարելու վերը նշված իշխանությունների կողմից ներկայումս իրականացվող կամ նմանատիպ գործառնությունները,

գ) <<համաձայնեցված հաղորդակցությունն>> հասկացությունը նշանակում է՝ սույն Յամաձայնագրի Յավելվածում հիշատակված երթուղով (երթուղիներով) կանոնավոր օդային հաղորդակցություններ՝ ուղևորների, ուղեբեռի, բեռի և փոստի փոխադրման համար,

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

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

զ) <<օդային հաղորդակցությունն>>, <<միջազգային օդային հաղորդակցությունն>>, <<ավիաընկերությունն>> և <<կանգառ ոչ առևտրային նպատակով>> հասկացություններն ունեն Կոնվենցիայի 96-րդ Յոդվածով դրանց ամրագրված նշանակությունները,

է) <<սահմանված երթուղի>> հասկացությունը նշանակում է սույն Յամաձայնագրի Յավելվածում սահմանված երթուղին,

ը) <<տարողությունն>> հասկացությունը համաձայնեցված հաղորդակցությունների առնչությամբ նշանակում է՝ նման հաղորդակցություններում շահագործվող

օդանավի առկա ծանրաբեռնվածությունը՝ բազմապատկած տվյալ նման օդանավով ամբողջ երթուղու վկամ այդ երթուղու որևէ հատվածով սահմանված ժամանակահատվածում իրականացվող թռիչքների հաճախականությունը ամբ:

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 բնորոշողումները 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 ԵՐԱՄԱԴՐՈՒՄ**

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 արտոնություններ ավերապահում մյուս Պայմանավորվող կողմի պետություն տարածքից վճարմամբ կամ վարձակալմամբ ուղևորներ, ուղեբեռ և բեռ (ներառյալ՝ փոստը) օդանավվերցնելու իրավունք՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում մեկայլ կետտեղափոխելու նպատակով:

**ՀՈԴՎԱԾ 4  
ՆՇԱՆԱԿՈՒՄԵՎԿԱՍԵՑՈՒՄ**

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 ավիաընկերության մեջ փոխարինումը նախկինում նշանակված ի փոխարեն:
2. Նման նշանակումը պետք է իրականացվի դիվանագիտական ուղիներով մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին գրավոր ծանուցումներով 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 իշխանություններին

կողմից կիրառվում են Կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխան միջազգային օդային հաղորդակցության ներքին իրականացման նկատմամբ:

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

ա) Ավստրիայի Հանրապետության կառավարության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում՝

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

ii) ավիաընկերության արդյունավետ կարգավորիչ հսկողության ներքին իրականացվում և պահպանվում է Օդանավ շահագործողի իր սերտիֆիկատի տրամադրման համար պատասխանատու Եվրոպական Համայնքի անդամ-պետության կողմից և համապատասխան ավիացիոն իշխանությանը հստակորեն նշված են նշանակման մեջ, և

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

բ) Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում.

- i) ավիաընկերությունը հիմնադրված է Հայաստանի Հանրապետության տարածքում և ունի շահագործման վավեր լիցենզիա՝ Հայաստանի Հանրապետության կիրառվող օրենքի համաձայն,
- ii) Հայաստանի Հանրապետությունն արդյունավետ կարգավորիչ հսկողություն է իրականացնում և պահպանում ավիաընկերության նկատմամբ և այն պատասխանատու է դրան տրամադրված Օդանավ շահագործողի սերտիֆիկատի համար, և
- iii) ավիընկերության նկատմամբ սեփականության իրավունքն անմիջականորեն կամ վերահսկիչ փաթեթի միջոցով պատկանում է և վերահսկվում է Հայաստանի Հանրապետության և/կամ դրա քաղաքացիներին կողմից:

5. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է ետ կանչել, կասեցնել կամ սահմանափակել մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության շահագործման լիազորությունը կամ տեխնիկական թույլ տվողությունները, եթե՝

- ա) Ավստրիայի Հանրապետության կառավարության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում՝
  - i) այն հիմնադրված է Ավստրիայի Հանրապետության տարածքում եւ պայմանագրերի ներքո կամ չունի եվրոպական Համայնքի օրենսդրության համապատասխան շահագործման վավեր լիցենզիա, կամ
  - ii) ավիաընկերության արդյունավետ կարգավորիչ հսկողությունը չի իրականացվում կամ չի պահպանվում Օդանավ շահագործողի իր սերտիֆիկատի տրամադրման համար պատասխանատու եվրոպական Համայնքի անդամ-պետության կողմից, կամ համապատասխան ավիացիոն իշխանությունը հստակորեն նշված է նշանակման մեջ, կամ

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

բ) Յայաստանի Յանրապետությունն կառավարություն կողմից նշանակված ավիաընկերությունն է պետում:

i) ավիաընկերությունը հիմնադրված չէ Յայաստանի Յանրապետությունն տարածքում կամ չունի շահագործման վավեր լիցենզիա՝ Յայաստանի Յանրապետություն կիրառվող օրենքի համաձայն,

ii) ավիաընկերությունն արդյունավետ կարգավորիչ հսկողությունը չի իրականացվում կամ չի պահպանվում Յայաստանի Յանրապետություն կողմից կամ Յայաստանը պատասխանատու չէ դրան տրամադրված Օդանավ շահագործողի սերտիֆիկատի համար, կամ

iii) ավիաընկերությունն կատմամբ սեփականությունն իրավունքն անմիջականորեն կամ վերահսկիչ փաթեթի միջոցով չի պատկանում Յայաստանին և/կամ նրա քաղաքացիներին և արդյունավետ չի վերահսկվում:

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

**ՀՈԴՎԱԾ 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, կանգաման 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 Յոդվածում վկայակոչվող համապատասխան օրենքներ և կանոնակարգերի պատճենները:

### **ՀՈԴՎԱԾ 6**

#### **ՄԱՔՍԱՏՈՒՐՔԵՐԻՑ ԵՎ ԱՅԼ ՀԱՐԿԵՐԻՑ ԱԶԱՏՈՒՄԸ**

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության (ուղևորների) կողմից

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

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  
Պայմանավորվող կողմի՝ սահմանված երթուղում  
ներգրավված օդանավում օգտագործման համար,

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

գ) սահմանված երթուղով մյուս Պայմանավորվող  
կողմի նշանակված  
ավիաընկերության (ու թյուններին) կողմից

շահագործվող օդանավի ապահովման համար  
նախատեսված վառելիքը և քսայողերը՝ 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 Պայմանավորվող 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:

### **ՀՈԴՎԱԾ 7**

#### **ՀԱՐԿՈՒՄ**

1. Միջազգային երթևեկության մեջ ներգրավված օդանավի շահագործումից ստացվող շահույթներն ենթակա են հարկման միայն այն Պայմանավորվող կողմի տարածքում, որտեղ գտնվում է ձեռնարկության` որոշումներ կայացնելու լիզորության քաղաքացիական ընկերությունը:

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

Ե ձեռնարկու թյան որոշումներ կայացնելու  
լիազորություն ամբօժտված ղեկավարությունը:

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

**ՀՈԴՎԱԾ 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 հաղորդակցությունների  
իրականացնող իր տեղական  
ավիաընկերությունների նկատմամբ:

2. Այդ գանձումները չպետք է լինեն ավելի բարձր,  
քան նմանատիպ միջազգային  
հաղորդակցություններ գրաված  
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:

**ՀՈԴՎԱԾ 9**

**ՈՒՂԻՂՏԱՐԱՆՑՄԱՍԲԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅՈՒՆ**

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 օդահենուկությունը, և թմրադեղերի ապօրինի շրջանառության դեմ պայքարի հատուկ միջոցառումները) պետք է ենթարկվեն ոչ ավելի, քան պարզեցված ստուգման: Ուղիղ տարանցմամբ փոխադրվող ուղեբեռը, բեռը և փոստը պետք է ազատվեն մաքսատուրքերից, վճարներից և այլ նմանատիպ հարկերից:

### **ՀՈԴՎԱԾ 10**

#### **ՎԿԱՅԱԿԱՆՆԵՐԻ ԵՎ ԼԻՑԵՉԻԱՆԵՐԻ ՃԱՆԱՉՈՒՄ**

1. Մի Պայմանավորվող կողմի օրենքների և կանոնակարգերի համաձայն, ներառյալ՝ Ավստրիայի Հանրապետության պարագայում եվրոպական Համայնքի օրենքները և կանոնակարգերը, տրված կամ վավերացված և դեռևս ուժի մեջ գտնվող թռիչքային պիտանության, թռիչքների կատարելու համար որակավորման վկայականները և լիցենզիաները համաձայնեցված 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. Կետ 1-ը կիրառվում է նաև Ավստրիայի Դաշնային կառավարության կողմից նշանակված ավիաընկերության առնչությամբ, որի արդյունավետ կարգավորիչ վերահսկողությունն իրականացվում է եվրոպական Յամայնքի մեկ այլ անդամի կողմից:
3. Յուրաքանչյուր Պայմանվորվող կողմ, այնուամենայնիվ, իրեն իրավունք է վերապահում մերժելու իր տարածքի վրայ ովթառիչքների համար մյուս Պայմանվորվող կողմի կողմից իր քաղաքացիներին տրված կամ վավերացված որակավորման վերաբերյալ վկայականներին և իր ցենզիաների ճանաչումը:

### **ՀՈԴՎԱԾ 11 ՍԱԿԱԳՆԵՐ**

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

Կողմերի միջամտությունը պետք է սահմանափակվի.

ա) չհիմնավորված խտրական սակագներին կամ գործելակերպերին կանխամբ,

բ) գերակայող դիրքի չարաշահման կամ ավիափոխադրողներին միջև

փոխհամաձայնեցումների գործելակերպերին

պատճառով չհիմնավորված բարձր կամ

չ հիմնավորված սահմանափակիչ բնույթ ունեցող սակագներից սպառողներին պաշտպանմամբ, և

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

2. Պայմանավորվող կողմերի տարածքների միջև միջազգային օդային հաղորդակցություններին սակագները չպետք է պահանջվեն գրանցման համար:

Այնուամենայնիվ, Պայմանավորվող կողմերի ավիաընկերությունները, ըստ հարցման, պետք է շարունակեն տրամադրել անմիջական

հասանելիություն պատմական, գործող և առաջարկվող սակագների տեղեկատվությանը Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն

իշխանություններին՝ այդ ավիացիոն իշխանություններին համար ընդունելի կերպով և ձևաչափով:

**ՀՈԴԿԱՅ 12**

**ԿՈՄԵՐՑԻՈՆՆԵՐԿԱՅԱՑՈՒՑՉՈՒԹՅՈՒՆԵՎ  
ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅՈՒՆ**

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություններին պետք է թույլատրվի.

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

բ) մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք բերել և պահպանել կառավարչական, վաճառքի, տեխնիկական, գործառնական և այլ մասնագետներին 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, ավիաընկերություններին հայեցողությամբ, իրենց գործակալներին 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 ավիաընկերությունն մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում պետք է իրավունք ունենա իրականացնել օդային փոխադրումների վաճառք և յուրաքանչյուր անձ պետք է ազատ լինի գնելու նման փոխադրումն այդ տարածքի արժույթով կամ այլ երկրներին ազատ փոխարկելի արտարժույթներով՝ արտարժույթի ամնչությամբ գործող կարգերի համաձայն:

### ՀՈԴՎԱԾ 13

#### ՎԵՐԳԵՏԵԼՅԱՆ ՍՊԱՍԱՐԿՈՒՄ

Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն պետք է իրավունք ունենա մյուս Պայմանավորվող կողմի 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 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:

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

ա) դրանցից մեկը մեծամասամբ տիրապետում է մյուսին,կամ

բ) որևէ միասնական մարմնին պատկանում է յուրաքանչյուրին տիրապետելու մեծամասնությունը:

**ՀՈՂՎԱՆՆԵՐ 14**

**Հ Ա Մ Ա Գ Ո Ր Ծ Ա Կ Ց Ա Յ Ի Ն Հ Ա Մ Ա Ձ Ա Յ Ն Ա Գ Ր Ե Ր**

1. Համաձայնագրի ներքո սահմանված երթուղիներով օդային հաղորդակցություններ շահագործելիս կամ տրամադրելիս Պայմանավորվող կողմերից մեկից անկացածի նշանակված ավիաընկերությունն կարող է կողմերի համատեղ օգտագործման կամ բլոկ-նստատեղերի վերաբերյալ համաձայնագրեր կնքել .

ա) Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի ավիաընկերություն 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:

**Հ Ո Դ Վ Ա Յ 15**  
**Ձ ՈՒՏ Ե Կ Ա Ս ՈՒ Տ Ն Ե Ր Ի Փ Ո Խ Ա Ն Ց ՈՒ Մ**

Յ ու ը ր ա ն ք ա չ յ ու ը ր Պ ա յ մ ա ն վ ո Ր վ ո ղ կ ո ղ մ մ յ ու ը ս Պ ա յ մ ա ն ա վ ո Ր վ ո ղ կ ո ղ մ ի ն շ ա ն ա կ վ ա ծ ա վ ի ա ը ն կ ե Ր ու թ յ ու ը ն ն ե Ր ի ն տրամադրու մ է ծ ախս եր ի ն կ ա տ մ ա մ ք ե կ ա մ ու տ ն ե Ր ի ա վ ե լ ց ու կ ի ա զ ա տ փ ո խ ա ն ց մ ա ն ի Ր ա վ ու ը ն ք՝ հ ա մ ա ձ ա յ ն ե կ ա մ ու տ ն ե Ր ի ս տ ա ց մ ա ն պ ե տ ու թ յ ա ն տ ա ր ա ծ ք ու մ ա ր տ ա ր ժ ու յ թ ի ա մ ն չ ու թ յ ա մ ք գ ո Ր ծ ո ղ կ ա ր գ ի : Մ ի Պ ա յ մ ա ն ա վ ո Ր վ ո ղ կ ո ղ մ ի ն շ ա ն ա կ վ ա ծ ա վ ի ա ը ն կ ե Ր ու թ յ ա ն ե կ ա մ ու տ ն ե Ր ի փ ո խ ա ր կ ու մ ը մ յ ու ը ս Պ ա յ մ ա ն ա վ ո Ր վ ո ղ կ ո ղ մ ի տ ե ղ ա կ ա ն ա ր ժ ու յ թ ի պ ե տ ք է ի Ր ա կ ա ն ա ց վ ի հ ա մ ա ձ ա յ ն

**Հ Ո Դ Վ Ա Յ 16**  
**Ա Ր Դ Ա Ր Մ Ր Ց Ա Կ Ց ՈՒ Թ Յ ՈՒ Ն Ե Կ Պ Ե Տ Ա Կ Ա Ն**  
**Ա Ջ Ա Կ Ց ՈՒ Թ Յ ՈՒ Ն**

1. Յ ու ը ր ա ք ա ն չ յ ու ը ր Պ ա յ մ ա ն ա վ ո Ր վ ո ղ կ ո ղ մ ե Ր կ ու ը Պ ա յ մ ա ն ա վ ո Ր վ ո ղ կ ո ղ մ ե Ր ի ն շ ա ն ա կ վ ա ծ ա վ ի ա ը ն կ ե Ր ու թ յ ու ը ն ն ե Ր ի ն պ ե տ ք է տրամադրի արդար և հավասար հնարավորություններ՝ ս ու ը ն Հ ա մ ա ձ ա յ ն ա գ Ր ո վ կ ա ր գ ա վ ո Ր վ ո ղ մ ի ջ ա զ գ ա յ ի ն օ ղ ա յ ի ն փ ո խ ա դ Ր ու մ ն ե Ր ի Ր ա կ ա ն ա ց ն ե լ ի ս մ Ր ց ա կ ց ե լ ու հ ա մ ա ր :
2. Յ ու ը ր ա ք ա ն չ յ ու ը ր Պ ա յ մ ա ն ա վ ո Ր վ ո ղ կ ո ղ մ պ ե տ ք է յ ու ը ր ա ք ա ն չ յ ու ը ր ն շ ա ն ա կ վ ա ծ ա վ ի ա ը ն կ ե Ր ու թ յ ա ն ը թ ու յ լ ա տ Ր ի ո Ր ո շ ե լ ն Ր ա կ ո ղ մ ի ց ա ա շ ա ր կ վ ո ղ մ ի ջ ա զ գ ա յ ի ն օ ղ ա յ ի ն փ ո խ ա դ Ր մ ա ն հ ա ճ ախակա ն ու թ յ ու ը ն ը և տ ա ր ո ղ ու թ յ ու ը ն ը՝ շ ու կ ա յ ու մ կ ո մ ե Ր ց ի ո ն ն կ ա տ ա ռ ու մ ն ե Ր ի հ ի մ ա ն

վրա: Այս իրավունքի համաձայն՝ ոչ մի Պայմանավորվող կողմ չպետք է միակողմանիորեն սահմանափակի մյուս Պայմանավորվող կողմին 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 3-րդ 15-ով նախատեսված միասնական պայմաններին համապատասխան:

3. Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերություններից կարող է պահանջվել իրենց չվացուցակները ներկայացնել մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանն առնվազն երեսուկ (30) օր առաջ նախքան առաջարկվող շահագործման ամսաթիվը: Նույնը նթացակարգերը 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 (ընդհանրապես) ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ կապված ութամբ, թե առանձին), թույլատրի շուկայում ուժի գերակայությունն այն կերպով, որ դա ունենա կամ մտադիր է ունենալ ազդեցություն մրցակցի խիստ թուլացման վրա կամ երթուղու վրամրցակցի բացառմանը:

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

6. Պետական սուբսիդիա կամ օժանդակություններ նշանակում է պետության կողմից նշանակված կամ վերահսկվող պետական, կամ հանրային, կամ մասնավոր մարմնի կողմից ուղղակիորեն կամ անուղղակիորեն նշանակված ավիաընկերությանը խտրական հիմունքով աջակցություն տրամադրում: Առանց սահմանափակման, այն կարող է ներառել գործառնական վնասները, կապիտալի տրամադրումը, անվերադարձ դրամաշնորհները կամ փոխառություններն արտոնյալ պայմաններով, ֆինանսական առավելությունների տրամադրում շահույթներից հրաժարման կամ պարտքի գումարների ծածկման միջոցով, օգտագործված 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 քանակական շահագործման համար, մատչելիության խտրական մոտեցումը:

7. Երբ Պայմանավորվող կողմը սույն Յամաձայնագրի ներքո շահագործվող հողորդակցությունների առնչությամբ նշանակված ավիաընկերությունը տրամադրում է սուբսիդիական օժանդակություն, ապա այն պետք է պահանջի, որ պեսզի 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 ունենամյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից սույն Յամաձայնագրի Յոդված 3-ում մատնանշված իրավունքների օգտագործման կասեցման իրավունք, կամ հետկանչել շահագործման թույլտվությունը, կամ կիրառելու այնպիսի պայմաններ, որոնք այն անհրաժեշտ է գտնում սույն իրավունքների օգտագործման համար:

**ՅՈՒՎԱԾ 17**

**ԹՈՒՉՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆ**

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է խնդրել

խորհրդակցություններ մյուս  
Պայմանավորվող կողմից ընդունված  
թռիչքային անձնակազմին, օդանավին կամ դրա  
շահագործմանը վերաբերող թռիչքների  
անվտանգության չափանիշներին վերաբերող  
ցանկացած ոլորտի շուրջ: Նման  
խորհրդակցությունները պետք է տեղի  
ունենան այդ հայտի օրվանից երեսուկ (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 թերույնություններին 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 ձախդումը,  
պետք է հիմք հանդիսանասույն Չամաձայնագրի  
Յոթերորդ 3-ի («Նշանակում և կասեցում») 5-րդ կետի  
կիրառման համար:
3. Չնայած Կոնվենցիայի 33-րդ Յոթերորդում նշված  
պարտավորություններին՝ համաձայնեցվում է,

որ մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված  
ավիաընկերությունների կողմից դեպի մյուս  
Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք  
կամ պետության տարածքից  
հաղորդակցությունների մշակագործվող  
ցանկացած օդանավ մյուս Պայմանավորվող  
կողմի պետության տարածքում գտնվելիս,  
կարող է դառնալ զննության առարկա մյուս  
Պայմանավորվող կողմի և ի հագործված  
ներկայացուցիչների կողմից՝ օդավանում և  
օդանավի շրջակայքում ստուգելու և օդանավի  
փաստաթղթերի վավերությունը, և դրա  
անձնակազմի, և օդանավի ու դրա  
սարքավորումների ակնհայտ վիճակը (սույն  
հոդվածում կոչվող «կառավարողացի ն  
տեսչական ստուգում»)՝ պայմանով, որ այն չի  
հանգեցնի անհարկի ու շահմանը:

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

ա) և ուր չ'մտահոգությունների, որ օդանավը կամ  
օդանավի շահագործումը չի համապատասխանում  
այդ պահին Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված  
նվազագույն չափանիշներին, կամ

բ) և ուր չ'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 3-րդ վածի 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 կառավարողացիքն տեսչական ստուգումը, մյուս Պայմանավորվող կողմն ազատ է ենթադրելու, որ ծագում են սույն 3-րդ կետի 4-րդ կետում հիշատակված տեսչի 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 կառավարողացիքն տեսչական ստուգման, կառավարողացիքն տեսչական ստուգումների շարքի, կառավարողացիքն տեսչական ստուգման մուտքի մերժման, խորհրդակցության կամ այլնի արդյունքում, որ անհապաղ գործողությունը կարևոր է ավիաընկերության շահագործման թռիչքների անվտանգության համար:
7. Մի Պայմանավորվող կողմի ցանկացած գործողություն՝ վերոհիշյալ 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, մյուսև 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 :

**ՀՈԴՎԱԾ 18**

**ՎԱՐՁԱԿԱԼ ՈՒԹՅԱՆ (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 :

**ՀՈԴՎԱԾ 19**

**ԱՎԻԱՑԻՈՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆ**

1. Միջազգային իրավունքով նախատեսված իրենց իրավունքներին և պարտավորություններին համաձայն՝ Պայմանավորվող կողմերը վերահաստատում են, որ քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունը նդեման օրինական գործողություններին միմյանց պաշտպանելու իրենց պարտավորությունը կազմում է սույն Յամաձայնագրի անբաժանելի մասը:

2. Պայմանավորվող կողմերը, մասնավորապես, պետք է գործեն հետևյալ փաստաթղթերի դրույթներին համաձայն.

ա) 1963 թվականի սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված «Օդանավում կատարվող հանցագործություններին և այլ գործողություններին մասին» կոնվենցիա,

բ) 1970 թվականի դեկտեմբերի 16-ին Յազայում ստորագրված «Օդանավի անօրինական գրավումը կանխելու մասին» կոնվենցիա,

գ) 1971 թվականի սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությանը նդեմ ուղղված անօրինական գործողություններին կանխարգելման մասին» կոնվենցիա,

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

ե) 1991 թվականի մարտի 1-ին Մոնրեալում ստորագրված «Պլաստիկ պայթուցիկներին հայտնաբերման համար նշագրման մասին» կոնվենցիա,

և համաձայն ավիացիոն անվտանգությանը վերաբերող այլ բազմակողմանի

համաձայնագրերի, որոնք պարտավորեցնող են երկու Պայմանավորվող կողմերի համար:

3. Պայմանավորվող կողմերը պետք է իրենց 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 Չանրապետության պարագայում՝ օդանավ շահագործողները, որոնք հիմնադրված են իր տարածքում եւ համաձայնագրերի համաձայն և ունեն վավեր շահագործողական լիցենզիա եվրոմիջանակներում 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, դրան ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների և օդանավագնացության 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 շահագործողներին պահանջվում է, որ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտք գործելու, տարածքի սահմաններում գտնվելու ընթացքում պահպանեն ավիացիոն անվտանգության դրույթները՝ համաձայն այդ երկրում գործող օրենսդրության, ներառյալ՝ Ավստրիայի Չանրապետության 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 գործընթացներին 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 սպառնալիքի նարձագանքելու անվտանգության հիմնավորված հատուկ միջոցառումներին:
8. Քաղաքացիական օդանավը գրավելու կամ այդ օդանավի, նրա ուղևորներին և անձնակազմին, օդանավակայաններին կամ օդանավագնացության սարքավորումներին անվտանգության դեմ ուղղված այլ անօրինական գործողություններին 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-րդ կետի կիրառման հիմք է հանդիսանալու: Եթե լուրջ հրատապության հրաժեշտ է, ապա կողմերից ցանկացածը կարող է նախքան մեկամսյա ժամանակահատվածի ավարտը ձեռնարկել միջանկյալ գործողություն:

**Հ Ո Դ Վ Ա Յ 20**

**Վ Ի Ճ Ա Կ Ա Գ Ր Ո Ւ Թ Յ Ա Ն Ա Պ Ա Յ Ո Վ Ո Ւ Մ**

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 նպատակներին համար՝ յուրաքանչյուր

Պայմանավորվող կողմի օրենքների և  
կանոնակարգերի համաձայն :

**ՀՈԴՎԱՅ 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 վաթսուևօրյա (60) ժամկետում :

**ՀՈԴՎԱՅ 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 վաթսուևօրյա (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 մայնամսին հաջորդող երկրորդ ամսվա առաջին օրը, երբ երկու Պայմանավորվող կողմերը միմյանց ծանուցել են դիվանագիտական հայտագրերի փոխանակման միջոցով, որ ուժի մեջ մտնելու համար համապատասխան ներպետական ընթացակարգերն ավարտված են:

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

**Հ Ո Ղ Վ Ա Շ 23**

**Տ Ա Ր Ա Ձ Ա Յ Ն ՈՒ Թ Յ ՈՒ Ն Ն Ե Ր Ի Կ Ա Ր Գ Ա Վ Ո Ր ՈՒ Մ**

1. Եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև որևէ տարաձայնություն 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 տարաձայնության կարգավորմանը բանակցությունների միջոցով, նրանք կարող են համաձայնել, որ այդ տարաձայնության լուծումը հանձնեն որևէ անձի կամ մարմնի: Եթե նրանք դրան համաձայն չեն, ապա, Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի

խնդրանքով, այն պետք է ներկայացվի երեք միջնորդ դատավորներին քաղկացած դատարան. ընդ որում, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ նշանակում է մեկական միջնորդ դատավոր, իսկ երրորդ միջնորդ դատավորը նշանակվում է այս երկու միջնորդ դատավորներին կողմից:

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

4. Եթե Պայմանավորվող կողմերին 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 կողմերին որևէ մեկի խնդրանքով, ըստանհրաժեշտության, նշանակել միջնորդ դատավոր կամ դատավորներ: Բոլոր դեպքերում երրորդ միջնորդ դատավորը պետք է լինի երրորդ պետության քաղաքացի և գործի որպես դատարանի նախագահ:

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

6. Եթե և քանի դեռ Պայմանավորվող կողմերին 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 Յամաձայնագրի հիման վրա իր կողմից տրված որևէ իրավունք կամ արտոննություն:

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

**ՀՈԴՎԱԾ 24  
ԴԱԴԱՐԵՑՈՒՄ**

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

մասին ծանուցումը փոխադարձ համաձայնության հետ չվերցվի: Մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից նման ծանուցման ստացման մասին որևէ հաստատման քաղաքացիական 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**

#### **ՈՒԺԻՄԵՋՄՏՆԵԼԸ**

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

Ի վկայություն վերոշարադրյալի՝ ներքոստորագրյալ լիազորվածները, լինելով

պատշաճ կերպով լիազորված իրենց համապատասխան կառավարություններին կողմից, ստորագրեցին սույն Յամաձայնագիրը:

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

**ԱՎՍՏՐԻԱՅԻ**

**ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ**

**ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԿՈՂՄԻՑ**

Դորիս Բուրես

**ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ**

**ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ**

**ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ**

**ԿՈՂՄԻՑ**

Կարեն Ճշմարիտյան

**Հ Ա Վ Ե Լ Վ Ա Ն**

**Բ ա ժ ի ն 1**

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

| Մեկնման վայրեր     | Միջանկյալ վայրեր | Ժամանման վայրեր    | Տարածքի գոլրս վայրեր |
|--------------------|------------------|--------------------|----------------------|
| Վայրեր Ավստրիայում | Ցանկացած վայրեր  | Վայրեր Հայաստանում | Ցանկացած վայրեր      |

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

| Մեկնման վայրեր     | Միջանկյալ վայրեր | Ժամանման վայրեր    | Տարածքի գոլրս վայրեր |
|--------------------|------------------|--------------------|----------------------|
| Վայրեր Հայաստանում | Ցանկացած վայրեր  | Վայրեր Ավստրիայում | Ցանկացած վայրեր      |

**Բ ա ժ ի ն 2**

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

**Բ ա ժ ի ն 3**

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

[ ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS ]

**AIR TRANSPORT AGREEMENT  
BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT  
AND THE GOVERNMENT OF THE  
REPUBLIC OF ARMENIA  
(WITH ANNEX)**

**LUFTVERKEHRSABKOMMEN  
ZWISCHEN DER  
ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG  
UND DER  
REGIERUNG DER REPUBLIK ARMENIEN  
(SAMT ANHANG)**

**AIR TRANSPORT AGREEMENT**  
**BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT**  
**AND THE**  
**GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ARMENIA**

The Austrian Federal Government and the Government of the Republic of Armenia, hereinafter referred to as "the Contracting Parties", being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

Desiring to organize, in a safe and orderly manner, international air services and to promote in the greatest possible measure international cooperation in respect of such services; and

Desiring to establish an Agreement to foster the development of scheduled air services between and beyond their territories,

Have agreed as follows:

**ARTICLE 1**  
**SUBJECT**

The aeronautical authorities of the Contracting Parties cooperate in the field of air services, in accordance with this Agreement, the national legislations of their states, as well as the principles and norms of international law.

**ARTICLE 2**  
**DEFINITIONS**

Within the scope of the present Agreement, if no other interpretation is given within the context of the Agreement, the below terms shall have the following meanings:

- a) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, including any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 (a) thereof, so far as those Annexes and amendments are applicable for both Contracting Parties;
- b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Austrian Federal Government the Ministry for Transport, Innovation and Technology and in the case of the Government of the Republic of Armenia or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities or similar functions;
- c) The term "agreed services" means scheduled international air services on the route(s) specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, baggage, cargo and mail;
- d) The term "designated airline" means any airline, which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of the present Agreement;
- e) The term "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- f) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention;
- g) The term "specified route" means a route specified in the Annex to this Agreement;

- h)** The term “capacity” in relation to agreed services means the available payload of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;
- i)** The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including commission charges and other additional remuneration for agency or sale of transportation documents, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail; and
- j)** The term "Annex" means the Annex to this Agreement as amended. The Annex forms an integral part of the Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex except where otherwise provided.
- k)** References in this Agreement to nationals of the Republic of Austria shall be understood as referring to nationals of European Union Member States.
- l)** References in this Agreement to airlines of the Republic of Austria shall be understood as referring to airlines designated by the Republic of Austria.
- m)** References in this Agreement to the “EU Treaties” shall be understood as referring to the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.

**ARTICLE 3**  
**GRANT OF RIGHTS**

**1)** Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating scheduled international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement.

**2)** Subject to the provisions of this Agreement the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, the following rights:

**a)** The right to fly across its territory without landing; and

**b)** The right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

**c)** The right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified in the Annex for the purpose of taking on board and disembarking passengers, baggage, cargo including mail, separately or in combination, destined for or coming from point(s) in the territory of the first Contracting Party.

**3)** Nothing in paragraph (2) shall be deemed to confer on the airlines designated by one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the State of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo including mail for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the State of that other Contracting Party.

**ARTICLE 4**  
**DESIGNATION AND REVOCATION**

- 1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw the designation of any airline or to substitute another airline for one previously designated.
- 2) Such designation shall be effected by virtue of written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties via the diplomatic channels.
- 3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.
- 4) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:
  - a) In the case of an airline designated by the Austrian Federal Government:
    - (i) it is established in the territory of the Republic of Austria under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
    - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
    - (iii) the airline is owned directly or through majority ownership and it is effectively controlled by Member States of the European Union or

States of the European Free Trade Association and/or by nationals of such states.

**b)** In the case of an airline designated by the Government of the Republic of Armenia:

- (i)** it is established in the territory of the Republic of Armenia and has a valid Operating Licence in accordance with the applicable law of Armenia;
- (ii)** the Republic of Armenia exercises and maintains effective regulatory control of the airline and is responsible for issuing its Air Operator's Certificate; and
- (iii)** the airline is owned directly or through majority ownership and it is effectively controlled by the Republic of Armenia and/or by its nationals.

**5)** Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:

**a)** In the case of an airline designated by the Austrian Federal Government:

- (i)** it is not established in the territory of the Republic of Austria under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
- (ii)** effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

- (iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States.

**b)** In the case of an airline designated by the Government of the Republic of Armenia:

- (i) it is not established in the territory of the Republic of Armenia or does not have a valid Operating Licence in accordance with the applicable law of the Republic of Armenia;
- (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Republic of Armenia or the Republic of Armenia is not responsible for issuing its Air Operator's Certificate; or
- (iii) the airline is not owned directly or through majority ownership and it is not effectively controlled by the Republic of Armenia and/or by its nationals.

**6)** When an airline has been so designated and authorized in accordance with this Article, it may at any time begin to operate the agreed services, in accordance with the provisions of the present Agreement.

**ARTICLE 5**  
**APPLICABILITY OF LAWS AND REGULATIONS**

**1)** The laws and regulations of the State of one Contracting Party shall apply to the navigation and operation of the aircraft of the airlines designated by the other Contracting Party during entry into, flying over, stay in and departure from the territory of the State of the first Contracting Party.

**2)** The laws and regulations of the State of one Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail such as formalities regarding entry, exit, emigration, immigration, customs, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by aircraft of the airlines designated by the other Contracting Party whilst they are within the said territory.

**3)** Each Contracting Party shall, upon request, supply to the other Contracting Party copies of the relevant laws and regulations referred to in this Article.

**ARTICLE 6**  
**EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES**

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

**2)** In addition, the following shall also be exempt from the same duties and taxes with the exception of charges corresponding to the service performed:

**a)** aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the appropriate authorities of said Contracting Party, and for use on board the aircraft engaged on a specified route of the other Contracting Party;

**b)** spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on a specified route by the designated airline(s) of the other Contracting Party;

**c)** fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on a specified route by the designated airline(s) of the other Contracting Party, even if these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the State of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) of this paragraph may be required to be kept under customs supervision or control.

**3)** The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the State of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

**ARTICLE 7**  
**TAXATION**

- 1) Profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the territory of the State of the Contracting Party in which the place of effective management of the enterprise is situated.
- 2) Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the territory of the State of the Contracting Party in which the place of effective management of the enterprise is situated.
- 3) Where a special Agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital exists between the Contracting Parties, the provisions of the latter shall prevail.

**ARTICLE 8**  
**USER CHARGES**

- 1) Each Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the airlines designated by the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international services.
- 2) Those charges shall not be higher than the charges imposed upon aircraft of the designated airlines of each Contracting Party engaged in similar international services.
- 3) Such charges shall be just and reasonable and shall be based on sound economic principles.

**ARTICLE 9**  
**TRAFFIC IN DIRECT TRANSIT**

Passengers, baggage and cargo including mail in direct transit across the territory of the State of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against the threat of unlawful interference, such as violence and air piracy and occasional measures for the combat of illicit drug traffic, be subject to no more than a simplified control. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from custom duties, charges and other similar taxes.

**ARTICLE 10**  
**RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES**

- 1)** Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated in accordance with the laws and regulations of the State of one Contracting Party, including, in the case of the Republic of Austria, European Union laws and regulations, and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided always that such certificates or licences were issued or validated, equal or above the minimum standards established under the Chicago Convention.
- 2)** Paragraph 1) also applies with respect to an airline designated by the Austrian Federal Government whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State.
- 3)** Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted or validated to its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.

**ARTICLE 11**  
**TARIFFS**

1) Each Contracting Party shall allow tariffs for scheduled air services to be established by each airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

- a) prevention of unreasonably discriminatory tariffs or practices;
- b) protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position or to concerted practices among air carriers;  
and
- c) protection of airlines from tariffs that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2) Tariffs for scheduled international air services between the territories of the Contracting Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the airlines of the Contracting Parties shall continue to provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed tariffs to the aeronautical authorities of the Contracting Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

**ARTICLE 12**  
**COMMERCIAL REPRESENTATION AND ACTIVITIES**

- 1) The airlines designated by each Contracting Party shall be allowed:
  - a) To establish in the territory of the State of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as, in accordance with the legislation of such other Contracting Party, other facilities required for the provision of air transportation;
  - b) To bring in and maintain in the territory of the State of the other Contracting Party – in accordance with the legislation of such other Contracting Party relating to entry, residence and employment – managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation; and
  - c) In the territory of the State of the other Contracting Party to engage directly and, at the airlines discretion, through its agents in the sale of air transportation.
- 2) The competent authorities of each Contracting Party will take all necessary steps to ensure that the representation of the airlines designated by the other Contracting Party may exercise their activities in an orderly manner.
- 3) The airlines designated by each Contracting Party shall have the right to sell, in the territory of the State of the other Contracting Party, air transportation and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that State territory or in freely convertible currencies of other countries in accordance with the foreign exchange regulations in force.

**ARTICLE 13**  
**GROUND HANDLING**

Each designated airline shall have the right to provide its own ground handling services ("self-handling") in the territory of the other Contracting Party or otherwise to contract these services out ("third party-handling"), in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorized for the provision of such services. Where or as long as the laws and regulations applicable to ground handling in the territory of one Contracting Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

"Self-handling" means a situation in which the airport user directly provides for himself one more categories of ground handling services and concludes no contract of any description with a third party for the provision of such services; for the purpose of this definition, among themselves airport users shall not be deemed to be third parties where:

- a) one holds the majority in the other, or
- b) a single body has a majority holding in each.

**ARTICLE 14**  
**COOPERATIVE ARRANGEMENTS**

**1)** In operating or holding out air services on the specified routes under the Agreement, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements, such as blocked-space agreements or code-sharing arrangements, with:

- a) any airline or airlines of either Contracting Party; and
- b) any airline or airlines of a third Party, whereby, should such a third Party not authorize or allow comparable arrangements on a mutual basis, the Aeronautical Authorities of the concerned Contracting Parties have the right not to accept such arrangements; and
- c) any surface transport provider.

**2)** The above provisions are, however, subject to the conditions that all airlines in such arrangements:

- a) hold underlying traffic rights and meet the principles of the Agreement;
- b) meet safety and other requirements normally applied to such arrangements by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties; and
- c) provide the consumers with the proper information concerning such code-sharing or blocked-space arrangements.

**3)** The code-sharing airlines are required to submit to the Aeronautical Authorities for approval the appropriate non-commercial documents for the intended code-sharing or blocked space at least 30 days before its introduction, in accordance with the national regulations of each Contracting Party.

**ARTICLE 15**  
**CONVERSION AND TRANSFER OF REVENUES**

Each Contracting Party shall grant to the designated airlines of the other Contracting Party the right to freely transfer to its home State territory the excess sums of receipts over expenditures in accordance with the foreign exchange regulation in force, in territory of which receipts are earned. The conversion of receipts of the designated airlines of one Contracting Party into local currency of the other Contracting Party shall be done in accordance with the foreign exchange regulation in force.

**ARTICLE 16**  
**FAIR COMPETITION AND STATE AID**

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

2. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines designated by the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Airlines designated by a Contracting Party may be required to submit their flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. The same procedure shall apply to any modification thereof.

In special cases this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.

4. Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.

5. Neither Contracting Party shall provide or permit state subsidy or support for or to its designated airline or airlines in such way that would adversely affect the fair and equal

opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing international air transportation.

**6.** State subsidy or support means the provision of support on a discriminatory basis to a designated airline, directly or indirectly, by the state or by a public or private body designated or controlled by the state. Without limitation, it may include the setting-off of operational losses; the provision of capital, non-refundable grants or loans on privileged terms; the granting of financial advantages by forgoing profits or the recovery of sums due; the forgoing of a normal return on public funds used; tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by the public authorities; or discriminatory access to airport facilities, fuels or other reasonable facilities necessary for the normal operation of air services.

**7.** Where a Contracting Party provides state subsidy or support to a designated airline in respect of services operated under this Agreement, it shall require that airline to identify the subsidy or support clearly and separately in its accounts.

**8.** If one Contracting Party has substantiated concerns that its designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, or that a subsidy or support being considered or provided by the other Contracting Party would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the airlines of the first Contracting Party to compete in providing international air transportation, it shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in Article 3 of the present agreement by the airline designated by the other Contracting Party, or to revoke the operating authorization, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights.

**ARTICLE 17**  
**SAFETY**

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

2) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of paragraph (5) of Article 4 (designation and revocation) of this Agreement.

3) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the State of the other Contracting Party may, while within the territory of the State of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

- 4)** If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
- a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
  - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

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

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

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

**8)** Where the Republic of Austria has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by an European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

**ARTICLE 18**  
**LEASING ARRANGEMENTS**

The designated airlines of each Contracting Party may use aircraft wet-leased from another airline of the same Contracting Party or any Member State of the European Union, provided that the operating aircraft and crew comply with the requirements of both Contracting Parties.

**ARTICLE 19**  
**SECURITY**

1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2) The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of:

- a) The Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963;
- b) The Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970;
- c) The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971;
- d) The Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988;
- e) The Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991,

and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.

**3)** The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the territory of the State of the Contracting Parties or, in the case of the Republic of Austria, operators of aircraft which are established in its State territory under the EU Treaties and have valid Operating Licences in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

**5)** Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for departure from or while within the territory of the State of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in the country, including, in the case of the Austrian Republic, European Union law.

**6)** Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within the territory of its State to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading.

**7)** Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

**9)** When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one (1) month of the date of such request shall constitute grounds for application of paragraph (5) of Article 4 of this Agreement (designation and revocation). If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of a month period.

**ARTICLE 20**  
**PROVISION OF STATISTICS**

The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, with such statistics as may be reasonably required for information purposes subject to the laws and regulations of the State of each Contracting Party.

**ARTICLE 21**  
**CONSULTATIONS**

1) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall consult each other from time to time, in order to ensure close cooperation concerning all the issues related to the interpretation and application of this Agreement, on request of either Contracting Party.

2) Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request of one Contracting Party.

**ARTICLE 22**  
**MODIFICATIONS**

1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may at any time request consultations with the other Contracting Party. Such consultations (which may be prepared by discussions between the aeronautical authorities), shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

2) Modifications so agreed upon shall be approved by each Contracting Party and shall enter into force on the first day of the second month, following the month on which the two Contracting Parties have notified each other by an exchange of diplomatic notes that the requirements for its entry into force under their respective legal procedures have been fulfilled.

3) Modifications to the Annex of this Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and enter into force on the date of receipt through diplomatic channels of the last written notice on the fulfilment by the Contracting Parties of necessary national legal procedures for their entry into force.

**ARTICLE 23**  
**SETTLEMENT OF DISPUTES**

1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to an arbitrator, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated.

3) 3. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days.

4) 4. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified or the third arbitrator is not appointed within in the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the tribunal and shall determine the place where the arbitration will be held. If the President considers that he is a national of a state, which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointments. The arbitral tribunal shall reach its decision by a majority of votes.

**5)** The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

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

**7)** The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph (4) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

**ARTICLE 24**  
**TERMINATION**

1) Each Contracting Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organisation.

2) In such the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

**ARTICLE 25**  
**REGISTRATION**

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

**ARTICLE 26**  
**ENTRY INTO FORCE**

This agreement shall enter into force on the first day of the second month that follows the month during which the two Contracting Parties have completed to notify each other by an exchange of diplomatic notes that the requirements for its entry into force under their respective legal procedures have been fulfilled.

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

Done in duplicate at Vienna this 11<sup>th</sup> day of June 2014 in the German, Armenian, and English languages, all texts being equally authentic. In the case of differences in interpretation of provisions of this Agreement the English text shall prevail.

**FOR THE AUSTRIAN FEDERAL  
GOVERNMENT**

**FOR THE GOVERNMENT OF  
THE REPUBLIC OF ARMENIA**

Doris Bures

Karen Chshamaritryan

**ANNEX****Section I:**

**A.** The airline(s) designated by the Austrian Federal Government shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on routes specified hereafter:

| Points of Origin: | Intermediate points: | Points of Destination: | Points beyond: |
|-------------------|----------------------|------------------------|----------------|
| Points in Austria | Any points           | Points in Armenia      | Any points     |

**B.** The airline(s) designated by the Government of the Republic of Armenia shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on routes specified hereafter:

| Points of Origin: | Intermediate points: | Points of Destination: | Points beyond: |
|-------------------|----------------------|------------------------|----------------|
| Points in Armenia | Any points           | Points in Austria      | Any points     |

**Section II:**

Any intermediate points and points beyond may be served by the designated airline(s) of each Contracting Party without exercising Fifth Freedom traffic rights.

The exercise of Fifth Freedom traffic rights may be agreed upon by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

**Section III:**

The designated airline(s) of either Contracting Party may, on any or all flights, omit calling at any of the intermediate and/or beyond points, provided that the agreed services on this route start and terminate in the territory of the State of that Contracting Party.

[ GERMAN TEXT – TEXTE ALLEMAND ]

**AIR TRANSPORT AGREEMENT  
BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT  
AND THE GOVERNMENT OF THE  
REPUBLIC OF ARMENIA  
(WITH ANNEX)**

**LUFTVERKEHRSABKOMMEN  
ZWISCHEN DER  
ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG  
UND DER  
REGIERUNG DER REPUBLIK ARMENIEN  
(SAMT ANHANG)**

**LUFTVERKEHRSABKOMMEN**

**ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG**

**UND DER**

**REGIERUNG DER REPUBLIK ARMENIEN**

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Republik Armenien (in der Folge „die Vertragsparteien“) sind als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die Internationale Zivilluffahrt;

Vom Wunsche geleitet, internationale Luftverkehrsdienste auf sichere und geordnete Art und Weise zu organisieren und die internationale Zusammenarbeit im Hinblick auf derartige Dienste bestmöglich zu fördern; sowie

Vom Wunsche geleitet, ein Abkommen zur Förderung des Ausbaus von Linienluftverkehrsdiensten zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen;

Wie folgt übereingekommen:

**ARTIKEL 1**  
**GEGENSTAND**

Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien arbeiten im Bereich der Luftfahrtdienste, gemäß diesem Abkommen, den nationalen Gesetzgebungen ihrer Staaten sowie den Prinzipien und Normen des internationalen Rechts zusammen.

## **ARTIKEL 2 DEFINITIONEN**

Für die Anwendung dieses Abkommens haben, sofern im Kontext des Abkommens keine weitere Auslegung enthalten ist, nachstehende Begriffe die folgende Bedeutung:

**a)** der Begriff „Übereinkommen“ bedeutet das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, einschließlich aller gemäß Artikel 90 des Übereinkommens angenommenen Anhänge sowie aller Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens gemäß Artikel 90 und 94 Buchstabe (a) des Übereinkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien gelten;

**b)** der Begriff „Luftfahrtbehörden“ bedeutet im Falle der Österreichischen Bundesregierung das Ministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und im Falle der Regierung der Republik Armenien oder, in beiden Fällen, alle Personen oder Behörden, die berechtigt sind, die Funktionen, welche gegenwärtig von den genannten Behörden ausgeübt werden, oder ähnliche Funktionen wahrzunehmen;

**c)** der Begriff „vereinbarte Luftverkehrsdienste“ bedeutet internationale Linienflugverkehrsdienste auf der/den im Anhang zu diesem Abkommen näher benannte/n Strecke/n zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post;

**d)** der Begriff „namhaft gemachtes Luftverkehrsunternehmen“ bedeutet jedes gemäß Artikel 3 des vorliegenden Abkommens namhaft gemachte und berechtigte Luftverkehrsunternehmen;

**e)** der Begriff „Hoheitsgebiet“ hat die diesem Begriff in Artikel 2 des Übereinkommens zugewiesene Bedeutung;

**f)** die Begriffe „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“, „Luftverkehrsunternehmen“ und „nichtgewerbliche Landung“ haben die ihnen in Artikel 96 des Übereinkommens zugewiesenen Bedeutungen;

**g)** der Begriff „festgelegte Flugstrecke“ bedeutet eine im Anhang zu diesem Abkommen näher bezeichnete Flugstrecke;

**h)** der Begriff „Kapazität“ bedeutet im Zusammenhang mit den vereinbarten Luftverkehrsdiensten die verfügbare Tragkraft der für diese Dienste eingesetzten Luftfahrzeuge, multipliziert mit der mit diesen Luftfahrzeugen betriebenen Frequenz über einen bestimmten Zeitraum auf einer Strecke oder Teilstrecke;

**i)** der Begriff „Tarif“ bedeutet die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht zu bezahlenden Preise, sowie die Konditionen, zu denen diese Preise gelten, einschließlich Provisionsgebühren und anderer zusätzlicher Vergütungen für Agenturen oder den Verkauf von Beförderungsdokumenten, jedoch ausschließlich Entgelt oder Konditionen für die Beförderung von Post;

**j)** der Begriff „Anhang“ bedeutet den Anhang zu diesem Abkommen in der jeweils geltenden Fassung. Der Anhang ist integraler Bestandteil des Abkommens und alle Bezugnahmen auf das Abkommen umfassen, soweit nichts anderes festgelegt ist, eine Bezugnahme auf den Anhang.

**k)** Bezugnahmen auf Staatsangehörige der Republik Österreich gelten in diesem Abkommen als Bezugnahmen auf Angehörige von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union;

**l)** Bezugnahmen auf Luftverkehrsunternehmen der Republik Österreich gelten in diesem Abkommen als Bezugnahmen auf von der Republik Österreich namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmen.

**m)** Bezugnahmen auf die „EU-Verträge“ in diesem Abkommen gelten als Bezugnahmen auf den Vertrag über die Europäische Union und den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

**ARTIKEL 3**  
**GEWÄHRUNG VON VERKEHRSRECHTEN**

1) Jede Vertragspartei gewährt der jeweils anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für den Betrieb internationaler Linienflugdienste auf den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Flugstrecken.

2) Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens genießen die von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen bei der Erbringung der vereinbarten Dienste auf den festgelegten Flugstrecken folgende Rechte:

a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen, und

b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Landungen zu nicht gewerblichen Zwecken durchzuführen.

c) das Recht, im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei an den im Anhang dieses Abkommens genannten Punkten zu landen, um Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post, entweder getrennt oder zusammen, aufzunehmen oder abzusetzen, welche/s für einen oder mehrere Punkte im Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei bestimmt ist/sind oder von dort kommt/kommen.

3) Keine Bestimmung in Absatz (2) ist dahingehend auszulegen, dass den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei das Recht übertragen wird, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post, die für einen anderen Punkt im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind, zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen.

## **ARTIKEL 4 NAMHAFTMACHUNG UND WIDERRUF**

**1)** Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei schriftlich ein oder mehrere Luftverkehrsunternehmen für die Durchführung der vereinbarten Luftverkehrsdienste auf den angeführten Flugstrecken namhaft zu machen, sowie die Namhaftmachung eines Luftverkehrsunternehmens zu widerrufen oder ein anderes Luftverkehrsunternehmen für ein zuvor namhaft gemachtes einzusetzen.

**2)** Diese Namhaftmachungen erfolgen schriftlich über auf diplomatischem Wege übermittelte Notifikationen zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.

**3)** Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei sind berechtigt, von dem durch die andere Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen den Nachweis zu verlangen, dass es in der Lage ist, den Erfordernissen, die gemäß den Gesetzen und Rechtsvorschriften für den Betrieb des internationalen Luftverkehrs von den genannten Behörden im Einklang mit den Bestimmungen des Übereinkommens vorgeschrieben werden, zu entsprechen.

**4)** Nach Erhalt einer derartigen Namhaftmachung hat die andere Vertragspartei die entsprechenden Genehmigungen und Bewilligungen unter möglichst geringer verfahrensbedingter Verzögerung zu erteilen, vorausgesetzt:

**(a)** im Falle eines von der Österreichischen Bundesregierung namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:

**(i)** dass dieses Unternehmen im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß den EU-Verträgen niedergelassen ist und über eine gültige Betriebsgenehmigung im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union verfügt; und

**(ii)** dass der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständige Mitgliedsstaat der Europäischen Union eine tatsächliche gesetzliche Kontrolle über dieses Luftverkehrsunternehmen ausübt und diese aufrechterhält und dass die zuständige Luftfahrtbehörde in der Namhaftmachung eindeutig angegeben ist; und

(iii) dass dieses Luftverkehrsunternehmen direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union oder Staaten der Europäischen Freihandelsgemeinschaft und/oder von Angehörigen dieser Staaten steht und die tatsächliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens bei diesen liegt.

**(b)** im Falle eines von der Regierung der Republik Armenien namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:

(i) dass dieses Unternehmen im Hoheitsgebiet der Republik Armenien niedergelassen ist und über eine gültige Betriebsgenehmigung im Einklang mit dem geltenden Recht der Republik Armenien verfügt;

(ii) dass die Republik Armenien eine wirksame gesetzliche Kontrolle über dieses Luftverkehrsunternehmen ausübt und aufrecht erhält und dass die Republik Armenien für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberschein zuständig ist; und

(iii) dass dieses Luftverkehrsunternehmen direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Republik Armenien und/oder ihrer Staatsangehörigen steht und tatsächlich kontrolliert wird.

**5)** Jede Vertragspartei ist berechtigt, die Betriebsgenehmigung oder die technischen Genehmigungen für ein von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachtes Luftverkehrsunternehmen zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, wenn:

**(a)** im Falle eines von der Republik Österreich namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:

(i) dieses Unternehmen nicht im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß den EU-Verträgen niedergelassen ist oder über keine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt; oder

(ii) die tatsächliche gesetzliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens nicht von dem EU-Mitgliedsstaat, der für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberschein zuständig ist, ausgeübt oder aufrecht erhalten wird, oder die zuständige Luftfahrtbehörde in der Namhaftmachung nicht klar genannt ist; oder

(iii) das Luftverkehrsunternehmen nicht direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsgemeinschaft und/oder Angehörigen dieser Staaten steht oder die tatsächliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens nicht bei diesen liegt.

**(b)** im Falle eines von der Regierung der Republik Armenien namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:

(i) dieses Unternehmen nicht im Hoheitsgebiet der Republik Armenien niedergelassen ist oder über keine gültige Betriebsgenehmigung nach dem gültigen Recht der Republik Armenien verfügt;

(ii) die tatsächliche gesetzliche Kontrolle über dieses Luftverkehrsunternehmen nicht von der Republik Armenien ausgeübt oder aufrechterhalten wird oder die Republik Armenien nicht für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberschein zuständig ist; oder

(iii) dieses Unternehmen nicht direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Republik Armenien und/oder ihrer Staatsangehörigen steht und die tatsächliche Kontrolle des Unternehmens nicht bei diesen liegt.

**6)** Wenn ein Luftverkehrsunternehmen gemäß diesem Artikel namhaft gemacht und entsprechend autorisiert wurde, kann es jederzeit beginnen, die vereinbarten Luftverkehrsdienste im Einklang mit den Bestimmungen des vorliegenden Abkommens zu betreiben.

## **ARTIKEL 5**

### **ANWENDBARKEIT VON GESETZEN UND RECHTSVORSCHRIFTEN**

**1)** Die Gesetze und Rechtsvorschriften einer Vertragspartei gelten für Führung und Betrieb des Luftfahrzeugs der von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen beim Einfliegen, Überfliegen, Verweilen in und Verlassen des Hoheitsgebiets der ersten Vertragspartei.

**2)** Die Gesetze und Rechtsvorschriften einer Vertragspartei, die den Einflug in ihr, den Aufenthalt in und den Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet von Fluggästen, Besatzungen, Fracht oder Post regeln, etwa Formalitäten bezüglich Einreise, Ausreise, Auswanderung, Einwanderung, Zoll, Gesundheit und Quarantäne, gelten für Fluggäste, Besatzungen, Fracht und Post, die von Luftfahrzeugen der von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen befördert werden, während sie sich innerhalb des besagten Hoheitsgebietes aufhalten.

**3)** Jede Vertragspartei hat der jeweils anderen Vertragspartei auf deren Wunsch Kopien der relevanten Gesetze und Rechtsvorschriften, auf die in diesem Artikel Bezug genommen wird, zur Verfügung zu stellen.

## ARTIKEL 6

### BEFREIUNG VON ZÖLLEN, ABGABEN UND ANDEREN GEBÜHREN

1) Die von dem/den durch die Vertragsparteien namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen im internationalen Luftverkehrsdienst betriebenen Luftfahrzeuge sowie deren übliche Ausrüstung, Treib- und Schmierstoffvorräte sowie Bordvorräte (einschließlich Nahrungsmittel, Getränke und Tabak), die sich an Bord dieser Luftfahrzeuge befinden, sind bei der Ankunft im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Inspektionsgebühren und sonstigen Abgaben oder Steuern befreit, vorausgesetzt besagte Ausrüstung und Vorräte verbleiben bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord des Luftfahrzeugs oder werden für die Beförderung über dem Hoheitsgebiet verwendet.

2) Außerdem sind von diesen Zöllen, Abgaben und Steuern, mit Ausnahme der für die erbrachte Dienstleistung zu entrichtenden Entgelte, befreit:

(a) Bordvorräte, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei an Bord genommen werden, innerhalb der von den zuständigen Behörden der betreffenden Vertragspartei festgesetzten Grenzen, sofern sie zur Verwendung an Bord des Luftfahrzeugs, das auf einer festgelegten Flugstrecke der anderen Vertragspartei eingesetzt wird, bestimmt sind;

(b) Ersatzteile, die in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei zum Zwecke der Wartung oder Reparatur von Luftfahrzeugen eingeführt werden, welche von dem/den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer festgelegten Flugstrecke eingesetzt werden;

(c) Treib- und Schmierstoffe, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, welche von dem/den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer festgelegten Flugstrecke eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte während des Teils des Fluges, der über das Hoheitsgebiet der Vertragspartei, in dem sie an Bord genommen wurden, führt, verwendet werden sollen.

Es kann verlangt werden, dass das in den Unterabsätzen (a), (b) und (c) dieses Artikels genannte Material unter Zollaufsicht oder Zollkontrolle verwahrt wird.

**3)** Die übliche Bordausrüstung sowie das Material und die Vorräte, die sich an Bord des Luftfahrzeugs des namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens einer Vertragspartei befinden, dürfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieser Vertragspartei abgeladen werden. In einem solchen Fall können sie bis zu ihrer Wiederausfuhr oder anderweitigen Verfügung im Einklang mit den Zollvorschriften dieser Vertragspartei unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden.

**ARTIKEL 7**  
**BESTEUERUNG**

**1)** Gewinne aus dem Betrieb von Luftfahrzeugen im internationalen Verkehr sind nur auf dem Hoheitsgebiet des Vertragsstaates der Vertragspartei zu besteuern, in dem sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Unternehmens befindet.

**2)** Kapital, das im internationalen Luftverkehr betriebene Luftfahrzeuge darstellen, sowie bewegliches Vermögen zum Betrieb von derartigen Luftfahrzeugen sind nur im Hoheitsgebiet des Vertragsstaats der Vertragspartei zu besteuern, in dem sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Unternehmens befindet.

**3)** Falls ein Sonderabkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiete der Steuern auf Einkommen und Vermögen zwischen den Vertragsparteien existiert, sind dessen Bestimmungen ausschlaggebend.

**ARTIKEL 8**  
**BENUTZUNGSGEBÜHREN**

- 1) Keine Vertragspartei ist berechtigt, den von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen höhere Benutzungsgebühren aufzuerlegen – oder deren Auferlegung zu gestatten – als jene, die ihren eigenen Luftverkehrsunternehmen, welche ähnliche internationale Luftverkehrsdienste durchführen, auferlegt sind.
  
- 2) Diese Gebühren dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die Luftfahrzeugen der namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer jeden Vertragspartei, welche ähnliche internationale Luftverkehrsdienste erbringen, auferlegt sind.
  
- 3) Diese Gebühren haben gerecht und angemessen zu sein und auf vernünftigen wirtschaftlichen Grundsätzen zu beruhen.

**ARTIKEL 9**  
**DIREKTER TRANSITVERKEHR**

Fluggäste, Gepäck und Fracht, einschließlich Post, im direkten Transitverkehr über das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei werden, sofern sie den für diesen Zweck vorgesehenen Flughafenbereich nicht verlassen, lediglich einer vereinfachten Kontrolle unterzogen, ausgenommen im Hinblick auf Sicherheitsmaßnahmen gegen die Gefahr widerrechtlicher Störungen, wie Gewalt und Luftpiraterie, sowie gelegentliche Maßnahmen zur Bekämpfung des illegalen Drogenhandels. Gepäck, Fracht und Post im direkten Transitverkehr sind von Zollabgaben, Gebühren und anderen ähnlichen Steuern befreit.

## **ARTIKEL 10**

### **ANERKENNUNG VON ZEUGNISSEN, NACHWEISEN UND ERLAUBNISSCHEINEN**

**1)** Die Vertragsparteien erkennen für die Durchführung der vereinbarten Luftverkehrsdienste Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungsnachweise und Erlaubnisscheine, die gemäß den Gesetzen und Vorschriften einer Vertragspartei, einschließlich im Falle der Republik Österreich, den Gesetzen und Rechtsvorschriften der Europäischen Union, von der jeweils anderen Vertragspartei für die Durchführung der vereinbarten Luftverkehrsdienste erteilt oder als gültig anerkannt wurden und noch Gültigkeit besitzen, an, vorausgesetzt, dass die Bedingungen für die Erteilung und Anerkennung solcher Zeugnisse oder Erlaubnisscheine mindestens den im Chicagoer Übereinkommen festgelegten Mindestanforderungen entsprechen.

**2)** Absatz 1) gilt auch für ein Luftverkehrsunternehmen, das von der Republik Österreich namhaft gemacht wurde und dessen gesetzliche Kontrolle von einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrechterhalten wird.

**3)** Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, die Anerkennung von Befähigungsnachweisen und Erlaubnisscheinen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der jeweils anderen Vertragspartei oder einem anderen Staat erteilt oder für gültig anerkannt wurden, für Flüge über ihr eigenes Hoheitsgebiet zu verweigern.

**ARTIKEL 11**  
**TARIFE**

**1)** Jede Vertragspartei erlaubt Tarife für Linienluftverkehrsdienste, die von jedem Luftverkehrsunternehmen auf der Grundlage kaufmännischer, marktbezogener Überlegungen festgelegt werden.

Interventionen der Parteien beschränken sich insbesondere auf:

- a)** die Verhinderung ungebührlich diskriminierender Tarife oder Praktiken;
- b)** den Schutz der Konsumenten vor Tarifen, die aufgrund des Missbrauchs einer beherrschenden Position oder von zwischen den Luftverkehrsbetreibern abgestimmten Praktiken unangemessen hoch oder ungebührlich restriktiv sind; und
- c)** den Schutz von Luftverkehrsunternehmen vor Tarifen, die aufgrund von direkten oder indirekten staatlichen Beihilfen oder Unterstützungen künstlich niedrig sind.

**2)** Für die Tarife für Linienluftverkehrsdienste zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien braucht nicht um eine Zulassung ersucht zu werden. Unbeschadet vorstehender Maßgabe müssen die Luftverkehrsunternehmen der Vertragsparteien weiterhin den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien auf Ersuchen sofortigen Zugang zu Informationen über historische, bestehende und angebotene Tarife zur Verfügung stellen; diese Informationen sind auf/in für die Luftfahrtbehörden akzeptable(m) Weise bzw. Format vorzulegen.

**ARTIKEL 12**  
**KOMMERZIELLE VERTRETUNG UND AKTIVITÄTEN**

1) Den von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen ist es gestattet:

a) im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei Niederlassungen zur Förderung des Luftverkehrs und für den Verkauf von Flugtickets, sowie im Einklang mit den Gesetzen der anderen Vertragspartei andere für die Erbringung von Luftverkehrsleistungen erforderliche Einrichtungen einzurichten;

b) im Einklang mit den Gesetzen der jeweils anderen Vertragspartei über Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung, das für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten erforderliche Personal für die Bereiche Management, Verkauf, Technik, Betrieb und sonstige Spezialaufgaben in das Gebiet der anderen Vertragspartei zu holen und dort auf Dauer einzusetzen; und

c) sich im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei direkt und – nach Ermessen des Luftverkehrsunternehmens – durch seine Verkaufsbeauftragten im Verkauf von Luftbeförderungsleistungen zu betätigen.

2) Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei werden alle erforderlichen Schritte unternehmen, um sicherzustellen, dass die Vertretung der von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen ihre Tätigkeiten auf geordnete Weise wahrnehmen kann.

3) Die von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen haben das Recht, Luftbeförderungsdienstleistungen im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei zu verkaufen, und es steht jedermann frei, diese Beförderungsleistungen in der Währung des besagten Hoheitsgebiets oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Länder im Einklang mit den geltenden Devisenbestimmungen zu kaufen.

### **ARTIKEL 13 BODENABFERTIGUNG**

Jedes namhaft gemacht Luftverkehrsunternehmen ist berechtigt, im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei seine eigenen Bodenabfertigungsdienste („Selbstabfertigung“) bereitzustellen oder diese Dienste ganz oder teilweise nach seiner Wahl an einen der Lieferanten, welche zur Erbringung dieser Dienste berechtigt sind, unterzuvergeben. Soweit bzw. solange die Gesetze und Vorschriften für Bodenabfertigung im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei die Freiheit, diese Dienste oder die Selbstabfertigung unterzuvergeben, verhindern oder beschränken, wird jedes namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmen auf nicht diskriminierende Weise hinsichtlich seines Zugangs zu Selbstabfertigungs- und Bodenabfertigungsdiensten, die von einem oder mehreren Lieferanten erbracht werden, behandelt.

„Selbstabfertigung“ bedeutet eine Situation, in der der Flughafenbenutzer direkt selbst eine oder mehrere Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten erbringt und keinen Vertrag irgendeiner Art mit einem Dritten für die Erbringung dieser Dienste abschließt; für die Anwendung dieser Festlegung gilt, dass die Flughafenbenutzer untereinander dann keine Dritten sind, wenn:

- a) einer die Mehrheit des jeweils anderen besitzt, oder
- b) ein einziges Gremium die Mehrheit an jedem besitzt.

## **ARTIKEL 14**

### **KOOPERATIVE VEREINBARUNGEN**

**1)** Bei der Ausführung oder beim Anbieten der Dienste auf den im Abkommen festgelegten Flugstrecken kann ein namhaft gemachtes Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei kooperative Marketingvereinbarungen wie z.B. Blocked-Space-Vereinbarungen oder Code-Sharing-Vereinbarungen abschließen mit:

- a) einem/mehreren namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen beider Vertragsparteien; und
- b) einem/mehreren Luftverkehrsunternehmen in einem Drittland, wobei gilt, dass falls dieses Drittland vergleichbare Abmachungen auf gegenseitiger Basis nicht genehmigt oder erlaubt, die Luftfahrtbehörden der betreffenden Vertragsparteien berechtigt sind, diese Abmachungen nicht anzunehmen; und
- c) Landverkehrsunternehmen.

**2)** Vorstehende Bestimmungen unterliegen jedoch den Bedingungen, dass alle an diesen Abmachungen beteiligten Luftverkehrsunternehmen:

- a) im Besitz geeigneter Verkehrsrechte sind und die Prinzipien der Vereinbarung erfüllen;
- b) Anforderungen an Sicherheit und andere Anforderungen erfüllen, die normalerweise von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien auf diese Abmachungen angewandt werden; und
- c) den Konsumenten korrekte Informationen über die betreffenden Code-Sharing-Vereinbarungen oder Blocked-Space-Vereinbarungen geben.

**3)** Die Code-Sharing-Luftverkehrsunternehmen müssen den Luftfahrtbehörden die geeigneten nichtkommerziellen Dokumente für das beabsichtigte Code-Sharing oder Blocked-Space gemäß den nationalen Vorschriften einer jeden Vertragspartei mindestens 30 Tage vor dessen Einführung zur Genehmigung vorlegen.

**ARTIKEL 15**  
**UMRECHNUNG UND TRANSFER VON EINNAHMEN**

Jede Vertragspartei gewährt den von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen das Recht, die über die Ausgaben hinausgehenden Einnahmen aus dem Hoheitsgebiet, in dem die Einnahmen getätigt wurden, frei im Einklang mit den geltenden Devisenbestimmungen in sein Heimatgebiet zu transferieren. Die Umrechnung der Einnahmen der namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen der einen Vertragspartei in die lokale Währung der anderen Vertragspartei erfolgt im Einklang mit den geltenden Devisenbestimmungen.

**ARTIKEL 16**  
**FAIRER WETTBEWERB UND STAATLICHE BEIHILFEN**

1) Jede Vertragspartei gibt den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen beider Vertragsparteien in billiger und gleicher Weise Gelegenheit, bei der Durchführung des durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs miteinander in Wettbewerb zu treten.

2) Jede Vertragspartei gestattet es jedem namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen, die Frequenz und die Kapazität der von diesem angebotenen internationalen Luftverkehrsleistungen auf Grund von kaufmännischen, marktbezogenen Überlegungen festzulegen. In Übereinstimmung mit diesem Recht beschränkt keine Vertragspartei einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenz oder Regelmäßigkeit von Luftverkehrsdiensten oder den/die Luftfahrzeugtyp/en, den/die die von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einsetzen, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen oder aus Umweltschutzgründen erforderlich, wobei einheitliche Bedingungen im Einklang mit Artikel 15 des Übereinkommens anzuwenden sind.

3) Luftverkehrsunternehmen, die von einer Vertragspartei namhaft gemacht werden, können den Luftfahrtbehörden der jeweils anderen Vertragspartei ihre Flugpläne mindestens dreißig (30) Tage vor dem vorgesehenen Datum ihrer Einführung zur Genehmigung vorlegen. Das gleiche Verfahren gilt für etwaige Änderungen der Flugpläne. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Luftfahrtbehörden verkürzt werden.

4) Keine der beiden Vertragsparteien darf es ihrem/ihren namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen gestatten, gemeinsam mit (einem) anderen Luftverkehrsunternehmen oder einzeln ihre dominante Marktposition auf eine Art und Weise auszunützen, die darauf abzielt, einen Mitbewerber massiv zu schwächen oder von einer Route auszuschließen, oder dies wahrscheinlich bewirkt.

5) Keine der beiden Vertragsparteien gewährt oder gestattet dem/den von ihr namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen staatliche Beihilfe(n) oder Unterstützung, welche die

Möglichkeit von Luftverkehrsunternehmen, auf billige und gleiche Weise in dem durch dieses Abkommen erfassten internationalen Luftverkehr miteinander in Wettbewerb zu treten, beeinträchtigen.

**6)** Unter staatlicher Beihilfe oder Unterstützung ist die auf Grundlage von Diskriminierung direkt oder indirekt von einem Staat oder einer öffentlichen oder privaten staatlich bestimmten oder kontrollierten Körperschaft für ein namhaft gemachtes Luftverkehrsunternehmen bereitgestellte Unterstützung zu verstehen. Hierzu zählen ohne Einschränkung der Ausgleich von betrieblichen Verlusten; die Bereitstellung von Kapital, nicht rückzahlbaren Zuschüssen oder Krediten zu bevorzugten Bedingungen; die Gewährung von finanziellen Vorteilen durch den Verzicht auf Gewinne oder die Beitreibung von fälligen Beträgen; den Verzicht auf eine normale Rendite auf eingesetzte öffentliche Mittel; Steuerbefreiungen; Ausgleich für von den öffentlichen Behörden auferlegte finanzielle Belastungen; oder diskriminierenden Zugang zu Flughafeneinrichtungen, Treibstoffen oder anderen für den gewöhnlichen Betrieb von Luftfahrtunternehmen vernünftigerweise benötigten Einrichtungen.

**7)** Wenn eine Vertragspartei einem namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen im Hinblick auf unter diesem Abkommen betriebenen Leistungen staatliche Beihilfe oder Unterstützung gewährt, hat sie dieses Luftverkehrsunternehmen zu verpflichten, diese Beihilfe oder Unterstützung klar erkennbar und eigens in seinen Büchern anzuführen.

**8)** Hat eine Vertragspartei begründete Bedenken, dass die von ihr namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen diskriminiert werden oder unfairen Praktiken unterliegen, oder dass eine Beihilfe oder Unterstützung, die von der anderen Vertragspartei erwogen oder gewährt wird, sich nachteilig auf die Möglichkeit der Luftverkehrsunternehmen der ersten Vertragspartei auswirkt oder auswirken könnte, in billiger und gleicher Weise am Wettbewerb zur Bereitstellung von internationalen Luftverkehrsdiensten teilzunehmen, hat sie das Recht, die Ausübung der unter Artikel 3 dieses Abkommens angeführten Rechte des von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens auszusetzen, oder die Betriebsbewilligung zu widerrufen, oder solche Bedingungen wie sie sie für die Ausübung derartiger Rechte für notwendig erachtet, aufzuerlegen.

## **ARTIKEL 17 FLUGSICHERHEIT**

**1)** Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angenommenen Sicherheitsstandards in allen die Luftfahrzeugbesatzungen, Luftfahrzeuge oder deren Betrieb betreffenden Bereichen verlangen. Diese Konsultationen finden innerhalb von dreißig (30) Tagen nach dem Ersuchen statt.

**2)** Stellt eine Vertragspartei nach derartigen Konsultationen fest, dass in einem dieser Bereiche die andere Vertragspartei Sicherheitsstandards, die wenigstens den zu dieser Zeit gemäß dem Übereinkommen festgelegten Mindeststandards entsprechen, nicht wirksam aufrecht erhält und anwendet, so notifiziert die erste Vertragspartei der anderen Vertragspartei diese Feststellungen ebenso wie die zur Erfüllung dieser Mindeststandards als notwendig erachteten Schritte, und die andere Vertragspartei ergreift sodann entsprechende Abhilfemaßnahmen. Das Nichtergreifen geeigneter Maßnahmen seitens der anderen Vertragspartei innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder eines längeren einvernehmlich vereinbarten Zeitraums gilt als Grund für die Anwendung von Absatz (5) Artikel 4 (Namhaftmachung und Widerrufung) dieses Abkommens.

**3)** Unbeschadet der in Artikel 33 des Übereinkommens genannten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes von den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei für Luftverkehrsdienste in das oder aus dem Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei betriebene Luftfahrzeug während seines Aufenthalts im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einer Überprüfung durch die bevollmächtigten Vertreter der anderen Vertragspartei an Bord und rund um das Luftfahrzeug unterzogen werden kann, um sowohl die Gültigkeit der Papiere des Luftfahrzeugs sowie der Besatzungsmitglieder als auch den augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu überprüfen (in diesem Artikel als „Vorfeldinspektion“ bezeichnet), sofern dies nicht zu einer ungebührlichen Verzögerung führt.

**4)** Sollte eine oder eine Reihe derartiger Vorfeldinspektion/en Anlass geben zu:

a) ernststen Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den zu dieser Zeit in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen festgelegten Mindeststandards entspricht, oder

b) ernststen Bedenken, dass die zu diesem Zeitpunkt in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen festgelegte Wartung nicht effektiv durchgeführt wird bzw. dass die Sicherheitsstandards nicht entsprechend angewendet werden,

steht es der die Inspektion durchführenden Vertragspartei im Sinne von Artikel 33 des Übereinkommens frei, daraus zu schließen, dass die Anforderungen, unter denen das Zeugnis bzw. die Erlaubnisscheine für das Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeugs ausgestellt oder für gültig erklärt wurden, bzw. die Auflagen für den Betrieb des Luftfahrzeugs, nicht wenigstens den in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen festgelegten Mindeststandards entsprechen.

**5)** Für den Fall, dass der Zutritt zum Zwecke der Durchführung einer Vorfeldinspektion an einem von (einem) namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei betriebenen Luftfahrzeug gemäß Absatz (3) dieses Artikels von einem Vertreter des/der besagten Luftverkehrsunternehmen(s) verwehrt wird, steht es der anderen Vertragspartei frei, daraus zu schließen, dass dies zu ernststen Bedenken gemäß Absatz (4) oben Anlass gibt, und sodann die in diesem Absatz genannten Schlussfolgerungen zu ziehen.

**6)** Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung eines namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens/namhaft gemachter Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei unverzüglich auszusetzen oder abzuändern, falls die erste Vertragspartei aufgrund einer oder mehrerer Vorfeldinspektion(en), der Verweigerung des Zugangs zwecks Vorfeldinspektion, aufgrund von Konsultationen oder aus einem anderen Grund zu dem Schluss kommt, dass eine sofortige Maßnahme für die Sicherheit des Flugbetriebs unbedingt erforderlich ist.

**7)** Jede von einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit den oben genannten Absätzen (2) oder (6) getroffenen Maßnahme wird beendet, sobald der Grund für das Ergreifen dieser Maßnahme wegfällt.

**8)** Sofern die Republik Österreich ein Luftverkehrsunternehmen namhaft gemacht hat, dessen gesetzliche Kontrolle von einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrecht erhalten wird, gelten die Rechte der anderen Vertragspartei gemäß diesem Artikel gleichermaßen im Hinblick auf die Übernahme, Anwendung oder Aufrechterhaltung von Sicherheitsstandards durch den besagten anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Union sowie im Hinblick auf die Betriebsbewilligung dieses Luftverkehrsunternehmens.

**ARTIKEL 18**  
**LEASINGVEREINBARUNGEN**

Die namhaft gemachten Luftfahrtgesellschaften einer jeden Vertragspartei sind befugt, samt Besatzung geleaste Luftfahrzeuge (Wet-Leasing) einer anderen Luftfahrtgesellschaft desselben Vertragspartners oder aus einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union einzusetzen, sofern das Luftfahrzeug und die Besatzung die Anforderungen beider Vertragsparteien erfüllen.

**ARTIKEL 19**  
**LUFTSICHERHEIT**

**1)** Im Einklang mit ihren Rechten und Pflichten gemäß dem Völkerrecht bekräftigen die Vertragsparteien erneut, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der zivilen Luftfahrt vor widerrechtlichen Störungen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist.

**2)** Die Vertragsparteien handeln dabei insbesondere im Einklang mit den Bestimmungen folgender Übereinkommen:

- a)** Das Übereinkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet in Tokio am 14. September 1963;
- b)** Das Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet in Den Haag am 16. Dezember 1970;
- c)** Das Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet in Montreal am 23. September 1971;
- d)** Das Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der Internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet in Montreal am 24. Februar 1988;
- e)** Das Übereinkommen über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens, unterzeichnet in Montreal am 1. März 1991,

sowie jede sonstige multilaterale Vereinbarung, welche die Sicherheit der Luftfahrt regelt und für beide Vertragsparteien verbindlich ist.

**3)** Die Vertragsparteien handeln in ihren beiderseitigen Beziehungen entsprechend den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation festgelegten und dem Chicagoer Übereinkommen als Anhänge hinzugefügten Luftsicherheitsstandards, sofern die besagten Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass die Betreiber von in ihren Ländern eingetragenen Luftfahrzeugen oder die Betreiber von Luftfahrzeugen, welche ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien haben, oder, im Falle der Republik Österreich, die Betreiber von Luftfahrzeugen, die entsprechend der EU-Verträge in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassen sind und über gültige Betriebsgenehmigungen nach dem Recht der Europäischen Union verfügen, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsstandards handeln.

**4)** Die Vertragsparteien gewähren einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie alle sonstigen Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

**5)** Beide Vertragsparteien kommen überein, ihre Betreiber von Luftfahrzeugen dazu zu verpflichten, beim Ausfliegen aus oder beim Aufenthalt in dem Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei die Luftfahrtsicherheitsbestimmungen gemäß dem im jeweiligen Land geltenden Recht, einschließlich im Falle der Republik Österreich des Rechts der Europäischen Union, einzuhalten.

**6)** Jede Vertragspartei stellt sicher, dass innerhalb ihres Hoheitsgebiets geeignete Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzungen, aufgegebenem Gepäck und Handgepäck sowie Fracht und Bordvorräten vor und während des Einsteigens bzw. Beladens wirksam angewandt werden.

**7)** Jede Vertragspartei sagt außerdem eine wohlwollende Prüfung jedes Ersuchens der anderen Vertragspartei bezüglich angemessener besonderer Sicherheitsmaßnahmen zu Abwendung einer bestimmten Bedrohung zu.

**8)** Im Falle einer tatsächlichen oder drohenden widerrechtlichen Inbesitznahme von Zivilluftfahrzeugen oder von sonstigen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen, ihren Fluggästen und Besatzungen, von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen unterstützen die Vertragsparteien einander durch Erleichterung der Kommunikation und sonstige geeignete Maßnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder einer solchen Bedrohung dienen.

**9)** Hat eine Vertragspartei triftige Gründe anzunehmen, dass die andere Vertragspartei von den Luftfahrtsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abweicht, können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei unverzüglich Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei verlangen. Die Nichterzielung einer zufrieden stellenden Einigung innerhalb eines (1) Monats nach diesem Ersuchen gilt als Grund für die Anwendung von Absatz (5) des Artikels 4 dieses Abkommens (Namhaftmachung und Widerrufung). Wenn eine Notlage dies erfordert, kann jede Vertragspartei vor Ablauf eines Monats vorläufige Maßnahmen ergreifen.

**ARTIKEL 20**  
**BEISTELLUNG VON STATISTIKEN**

Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei stellen, vorbehaltlich der geltenden Gesetze und Rechtsvorschriften einer jeden Vertragspartei, den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei nach deren Ersuchen solche statistischen Unterlagen zur Verfügung, wie sie vernünftigerweise zu Informationszwecken erforderlich sind.

**ARTIKEL 21**  
**KONSULTATIONEN**

1) Auf Wunsch einer Vertragspartei konsultieren die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien einander von Zeit zu Zeit, um eine enge Zusammenarbeit betreffend alle Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens sicherzustellen.

2) Diese Konsultationen beginnen innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen ab Ersuchen einer Vertragspartei.

**ARTIKEL 22**  
**ABÄNDERUNGEN**

**1)** Wenn eine Vertragspartei es für wünschenswert erachtet, eine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so kann sie jederzeit um Konsultationen mit der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Konsultationen (die durch Gespräche zwischen den Luftfahrtbehörden vorbereitet werden können) beginnen innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen ab Ersuchen, sofern nicht beide Vertragsparteien eine Verlängerung dieses Zeitraums vereinbaren.

**2)** Auf diese Weise vereinbarte Änderungen müssen von jeder Vertragspartei genehmigt werden und treten am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Monat, in dem die beiden Vertragsparteien einander durch diplomatischen Notenwechsel die Notifikation übermittelt haben, dass in den Staaten der Vertragsparteien die innerstaatlichen rechtlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind, in Kraft.

**3)** Änderungen des Anhangs zu diesem Abkommen können direkt zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden und treten an dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien durch diplomatischen Notenwechsel die letzte schriftliche Notifikation erhalten, dass die innerstaatlichen rechtlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind.

**ARTIKEL 23**  
**BEILEGUNG VON MEINUNGSVERSCHIEDENHEITEN**

**1)** Im Falle von Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsparteien bezüglich der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens versuchen die Vertragsparteien, diese zunächst auf dem Verhandlungswege beizulegen.

**2)** Wenn es den Vertragsparteien nicht gelingt, eine Einigung auf dem Verhandlungswege herbeizuführen, können sie vereinbaren, die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsrichter zur Entscheidung vorzutragen, oder sie auf Wunsch einer Vertragspartei einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur Entscheidung vorzulegen, wobei jede Vertragspartei je einen Schiedsrichter benennt und der dritte von den beiden derart benannten Schiedsrichtern bestellt wird.

**3)** Jede Vertragspartei bestellt einen Schiedsrichter innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen nach Erhalt einer von der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Wege übermittelten Notifikation, in der diese um eine schiedsgerichtliche Beilegung der Meinungsverschiedenheit ersucht, und der dritte Schiedsrichter wird innerhalb von weiteren sechzig (60) Tagen bestellt.

**4)** Wenn eine der Vertragsparteien innerhalb der genannten Frist keinen Schiedsrichter bestellt oder der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der genannten Frist bestellt wird, kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von einer Partei ersucht werden, je nach Erfordernis einen oder mehrere Schiedsrichter zu bestellen. In diesem Falle ist der dritte Schiedsrichter Angehöriger eines Drittstaates, sitzt dem Schiedsgericht vor und legt den Ort der Schiedsgerichtsverhandlung fest. Wenn der Präsident der Ansicht ist, dass dieser Schiedsrichter Angehöriger eines Staates ist, der im Hinblick auf die Meinungsverschiedenheit nicht als neutral anzusehen ist, nimmt der dienstälteste Vizepräsident, der nicht aus demselben Grund auszuschließen ist, die Bestellungen vor. Das Schiedsgericht trifft seine Entscheidung durch Stimmenmehrheit.

**5)** Die Vertragsparteien verpflichten sich, jede gemäß Absatz (2) dieses Artikels getroffene Entscheidung zu befolgen.

**6)** Für den Fall, dass bzw. solange eine Vertragspartei einer gemäß Absatz (2) dieses Artikels ergangenen Entscheidung nicht Folge leistet, kann die andere Vertragspartei Rechte oder Vorrechte, die sie der in Verzug befindlichen Vertragspartei oder einem in Verzug befindlichen namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen kraft dieses Abkommens eingeräumt hat, einschränken, aussetzen oder widerrufen.

**7)** Die Kosten des Schiedsgerichtes, einschließlich Honorare und Auslagen der Schiedsrichter, werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Alle dem Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation im Zusammenhang mit dem Verfahren gemäß Absatz (4) dieses Artikels entstehenden Kosten gelten als Teil der Kosten des Schiedsgerichtes.

**ARTIKEL 24**  
**BEENDIGUNG**

1) Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich auf diplomatischem Wege ihren Entschluss bekannt geben, dieses Abkommen zu kündigen. Eine solche Benachrichtigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivillufffahrtbehörde zu übermitteln.

2) In einem solchen Fall tritt das Abkommen zwölf (12) Monate nach dem Zeitpunkt des Erhalts der Kündigung durch die andere Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieses Zeitraums einvernehmlich zurückgezogen wird. Bei Nichtvorliegen einer Empfangsbestätigung seitens der anderen Vertragspartei gilt die Kündigung vierzehn (14) Tage nach Erhalt der Kündigung durch die Internationale Zivillufffahrtorganisation als eingegangen.

**ARTIKEL 25**  
**REGISTRIERUNG**

Dieses Abkommen sowie Änderungen desselben sind bei der Internationalen Zivillufffahrtorganisation zu registrieren.

**ARTIKEL 26**  
**INKRAFTTRETEN**

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Monat, in dem die beiden Vertragsparteien einander durch auf diplomatischem Wege übermittelte Notifikation darüber informiert haben, dass in den Staaten der Vertragsparteien die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind, in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die von den jeweiligen Regierungen ordnungsgemäß befugten unterfertigten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in Wien am 11. des Monats Juni 2014 in deutscher, armenischer, und englischer Sprache, wobei alle Texte gleichermaßen authentisch sind. Bei unterschiedlicher Auslegung der Bestimmungen ist der englische Wortlaut maßgebend.

**FÜR DIE ÖSTERREICHISCHE  
BUNDESREGIERUNG**

**FÜR DIE REGIERUNG DER  
DER REPUBLIK ARMENIEN**

Doris Bures

Karen Chshamarityan

**ANHANG**

Abschnitt I:

A. Das/Die von der Österreichischen Bundesregierung namhaft gemachte/n Luftverkehrsunternehmen ist/sind berechtigt, Linienluftverkehrsdienste in beiden Richtungen auf den nachstehend genannten Flugstrecken zu betreiben:

|                      |                 |                    |                        |
|----------------------|-----------------|--------------------|------------------------|
| Ausgangspunkte:      | Zwischenpunkte: | Zielpunkte:        | Punkte darüber hinaus: |
| Punkte in Österreich | Alle Punkte     | Punkte in Armenien | Alle Punkte            |

B. Das/Die von der Republik Armenien namhaft gemachte/n Luftverkehrsunternehmen ist/sind berechtigt, Linienluftverkehrsdienste in beiden Richtungen auf den nachstehend genannten Flugstrecken zu betreiben:

|                    |                 |                      |                        |
|--------------------|-----------------|----------------------|------------------------|
| Ausgangspunkte:    | Zwischenpunkte: | Zielpunkte:          | Punkte darüber hinaus: |
| Punkte in Armenien | Alle Punkte     | Punkte in Österreich | Alle Punkte            |

Abschnitt II:

Alle Zwischenpunkte und Punkte darüber hinaus können von dem/den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer jeden Vertragspartei ohne Ausübung der Verkehrsrechte der Fünften Luftfreiheit bedient werden.

Die Ausübung der Verkehrsrechte der Fünften Luftfreiheit kann von den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbart werden.

Abschnitt III:

Das/Die von einer Vertragspartei namhaft gemachte/n Luftverkehrsunternehmen kann/können es auf beliebigen oder allen Flügen unterlassen, Zwischenpunkte und/oder Punkte darüber hinaus anzufliegen, vorausgesetzt die vereinbarten Luftverkehrsdienste auf dieser Flugstrecke beginnen und enden im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

## ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL AUTRICHIEN ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ARMÉNIE

Le Gouvernement fédéral autrichien et le Gouvernement de la République d'Arménie, ci-après les « Parties contractantes », étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désireux d'organiser, de façon sûre et ordonnée, des services aériens internationaux, et de favoriser dans toute la mesure possible la coopération internationale concernant ces services,

Souhaitant conclure un accord en faveur du développement des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

### *Article premier. Objet*

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes coopèrent dans le domaine des services aériens, conformément au présent Accord, aux législations nationales de leurs États respectifs, ainsi qu'aux principes et normes du droit international.

### *Article 2. Définitions*

Dans le cadre du présent Accord, à moins qu'une autre interprétation ne soit donnée dans le contexte de ce dernier, les termes ci-dessous ont la signification suivante :

a) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de la Convention et toute modification aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de cette dernière, pour autant que ces annexes et modifications soient applicables aux deux Parties contractantes ;

b) Le terme « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas du Gouvernement fédéral autrichien, le Ministère des transports, de l'innovation et de la technologie et, dans le cas du Gouvernement de la République d'Arménie ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités ou des fonctions similaires ;

c) Le terme « services convenus » désigne les services aériens internationaux réguliers exploités sur l'itinéraire ou les itinéraires indiqués à l'annexe du présent Accord pour le transport de passagers, de bagages, de fret et de courrier ;

d) Le terme « entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord ;

e) Le terme « territoire » a le sens qui lui est attribué à l'article 2 de la Convention ;

f) Les termes « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens qui leur est attribué à l'article 96 de la Convention ;

g) Le terme « itinéraire spécifié » désigne un itinéraire spécifié dans l'annexe du présent Accord ;

h) Le terme « capacité », s'agissant des services convenus, désigne la charge utile de l'aéronef exploité pour ces services, multipliée par la fréquence à laquelle l'aéronef est exploité pendant une durée déterminée sur un itinéraire donné ou un tronçon de celui-ci ;

i) Le terme « tarif » désigne les prix à acquitter pour le transport des passagers, des bagages et du fret, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour les agences ou la vente de titres de transport, à l'exception des rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux ;

j) Le terme « annexe » désigne l'annexe du présent Accord telle que modifiée. L'annexe fait partie intégrante du présent Accord et toute référence à ce dernier englobe l'annexe, sauf indication contraire ;

k) Toute référence dans le présent Accord à des ressortissants de la République d'Autriche s'entend comme une référence à des ressortissants d'un État membre de l'Union européenne ;

l) Toute référence dans le présent Accord à des entreprises de transport aérien de la République d'Autriche s'entend comme une référence à des entreprises de transport aérien désignées par la République d'Autriche ;

m) Toute référence dans le présent Accord aux « Traités de l'Union européenne » s'entend comme une référence au Traité sur l'Union européenne et au Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

### *Article 3. Octroi des droits*

1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits prévus dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les itinéraires indiqués dans l'annexe du présent Accord.

2) Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante jouissent, lorsqu'elles exploitent les services convenus sur les itinéraires indiqués, des droits suivants :

a) le droit de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir ;

b) le droit d'effectuer des escales non commerciales sur le territoire de l'autre Partie contractante ;

c) le droit de faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés en annexe afin d'embarquer et de débarquer des passagers, des bagages et du fret, y compris du courrier, séparément ou en combinaison, à destination ou en provenance du ou des points situés sur le territoire de la première Partie contractante.

3) Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer aux entreprises de transport aérien désignées par une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'État de l'autre Partie contractante, des passagers, des bagages ou du fret, y compris du courrier, pour les transporter, en vertu d'un contrat de location ou moyennant rémunération, jusqu'à un autre point du territoire de l'État de cette autre Partie contractante.

*Article 4. Désignation et révocation*

1) Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par notification écrite adressée à l'autre Partie contractante, une ou plusieurs entreprises chargées d'exploiter les services convenus sur les itinéraires spécifiés, ainsi que de révoquer la désignation de toute entreprise de transport aérien et de remplacer une entreprise précédemment désignée par une autre.

2) Cette désignation est effectuée par une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, par la voie diplomatique.

3) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent demander à l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante de démontrer qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et réglementations appliquées à l'exploitation des services aériens internationaux par lesdites autorités conformément aux dispositions de la Convention.

4) Dès réception de cette désignation, l'autre Partie contractante accorde les autorisations et permis adéquats dans un délai de traitement minimal, sous réserve :

a) Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement fédéral autrichien :

i) que l'entreprise de transport aérien soit établie sur le territoire de la République d'Autriche, conformément aux Traités de l'Union européenne et qu'elle dispose d'une licence d'exploitation valide, conformément au droit de l'Union européenne ;

ii) qu'un contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et assuré par l'État membre de l'Union européenne chargé de délivrer son certificat de transporteur aérien, et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement indiquée dans la désignation ;

iii) que l'entreprise de transport aérien soit détenue, directement ou majoritairement, et effectivement contrôlée par des États membres de l'Union européenne, des États de l'Association européenne de libre-échange ou par des ressortissants de ces États ;

b) Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement de la République d'Arménie :

i) que l'entreprise de transport aérien soit établie sur le territoire de la République d'Arménie et dispose d'une licence d'exploitation valide, conformément à la législation arménienne applicable ;

ii) que la République d'Arménie exerce et maintienne sur l'entreprise de transport aérien un contrôle réglementaire efficace et qu'elle soit responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ;

iii) que l'entreprise de transport aérien soit détenue, directement ou majoritairement, et effectivement contrôlée par la République d'Arménie ou des ressortissants de cette dernière.

5) Chaque Partie contractante peut révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante :

a) Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement fédéral autrichien :

i) lorsqu'elle n'est pas établie sur le territoire de la République d'Autriche, conformément aux Traités de l'Union européenne, ou ne dispose pas d'une licence d'exploitation valide conformément au droit de l'Union européenne ;

ii) lorsqu'un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou n'est pas assuré par l'État membre de l'Union européenne chargé de délivrer son certificat de transporteur aérien ou lorsque l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement indiquée dans la désignation ;

iii) lorsque l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue, directement ou majoritairement, ou n'est pas effectivement contrôlée par des États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange ou par des ressortissants de ces États.

b) Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement de la République d'Arménie :

i) lorsqu'elle n'est pas établie sur le territoire de la République d'Arménie ou lorsqu'elle ne dispose pas d'une licence d'exploitation valide conformément à la législation arménienne applicable ;

ii) lorsque le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou maintenu par la République d'Arménie ou que celle-ci n'est pas responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ;

iii) lorsque l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue, directement ou majoritairement, et n'est pas effectivement contrôlée par la République d'Arménie ou des ressortissants de celle-ci.

6) Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été désignée en tant que telle et autorisée conformément au présent article, elle peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus, conformément aux dispositions du présent Accord.

#### *Article 5. Application des lois et réglementations*

1) Les lois et réglementations de l'État d'une Partie contractante s'appliquent à l'exploitation et à la navigation des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante à l'entrée sur le territoire de la première Partie contractante, pendant leur séjour sur ce territoire, à leur départ de ce territoire et pendant le survol dudit territoire.

2) Les lois et réglementations de l'État d'une Partie contractante régissant l'entrée et le séjour sur son territoire de passagers, d'équipages, de fret ou de courrier, ainsi que leur départ dudit territoire, notamment les formalités relatives à l'entrée, à la sortie, à l'émigration, à l'immigration, aux douanes, aux devises, à la santé et la quarantaine, s'appliquent aux passagers, aux équipages, au fret et au courrier transportés par l'aéronef des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante pendant leur séjour sur ledit territoire ;

3) Sur demande, chaque Partie contractante fournit à l'autre Partie contractante des copies des lois et réglementations pertinentes visés au présent article.

#### *Article 6. Exonération des droits de douane et autres redevances*

1) Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ainsi que leur équipement habituel, les réserves de carburant et de lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) sont exonérés de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à l'arrivée sur le territoire de l'État de l'autre Partie contractante, à condition que cet équipement et ces provisions restent à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2) Sont également exonérés de ces droits et taxes, à l'exception des redevances à acquitter en cas de prestation de service :

a) les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités compétentes de ladite Partie contractante, et destinées à être utilisées à bord des aéronefs exploités sur une route spécifiée de l'autre Partie contractante ;

b) les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation d'aéronefs exploités sur une route spécifiée par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ;

c) les carburants et lubrifiants destinés au ravitaillement des aéronefs exploités sur une route spécifiée par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, même s'ils doivent être consommés pendant la partie du voyage qui survole le territoire de l'État de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

Le matériel visé aux alinéas a), b) et c) du présent paragraphe peut être placé sous le contrôle et la surveillance des autorités douanières.

3) L'équipement de bord normal, ainsi que le matériel et les fournitures conservés à bord des aéronefs de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'État de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités aéronautiques de celle-ci. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit disposé autrement conformément à la réglementation douanière

#### *Article 7. Fiscalité*

1) Les bénéfices de l'exploitation d'aéronefs en trafic international ne sont imposables que sur le territoire de l'État de la Partie contractante où se situe le siège de direction effective de l'entreprise ;

2) Le capital représenté par les aéronefs exploités en trafic international et les biens mobiliers afférents à l'exploitation de ces aéronefs ne sont imposables que sur le territoire de l'État de la Partie contractante où se situe le siège de direction effective de l'entreprise ;

3) Si un accord spécial tendant à éviter la double imposition en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune existe entre les Parties contractantes, les dispositions de celui-ci prévalent.

#### *Article 8. Redevance d'usage*

1) Aucune des Parties contractantes n'impose ni ne permet que soient imposées aux entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises désignées qui exploitent des services aériens internationaux similaires ;

2) Ces redevances ne sont pas plus élevées que celles imposées aux aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante exploitant des services aériens internationaux similaires ;

3) Ces redevances sont justes, raisonnables et fondées sur des principes économiques solides.

*Article 9. Trafic en transit direct*

Les passagers, les bagages et le fret, y compris le courrier, en transit direct sur le territoire de l'État de l'une ou l'autre des Parties contractantes et ne quittant pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf s'il s'agit de mesures de sécurité contre une menace d'intervention illicite, par exemple des actes de violence ou de piraterie aérienne, et de mesures occasionnelles de lutte contre le trafic de drogues illicites. Les bagages, le fret et le courrier en transit direct sont exonérés des droits de douane, d'impôts et de toute autre taxe similaire.

*Article 10. Reconnaissance des certificats et des licences*

1) Les certificats de navigabilité, ainsi que les brevets de capacité et les licences délivrés ou validés conformément aux lois et réglementations de l'État d'une Partie contractante, y compris, dans le cas de la République d'Autriche, aux lois et réglementations de l'Union européenne, et non expirés sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus, si les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats, brevets ou licences sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention de Chicago.

2) Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent aussi à une entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement fédéral autrichien à l'égard de laquelle le contrôle réglementaire est exercé et maintenu par un autre État membre de l'Union européenne.

3) Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son territoire, les brevets de capacité et les licences accordés à ses propres ressortissants ou validés pour eux par l'autre Partie contractante ou par tout autre État.

*Article 11. Tarifs*

1) Chaque Partie contractante permet à chaque entreprise de transport aérien de fixer les tarifs pour ses services aériens réguliers sur la base de considérations commerciales fondées sur l'état du marché. L'intervention des Parties se limite à :

- a) prévenir l'application de tarifs ou de pratiques excessivement discriminatoires ;
- b) protéger les consommateurs contre des tarifs excessivement élevés ou restrictifs du fait d'un abus de position dominante ou de pratiques concertées entre les transporteurs aériens ;
- c) protéger les entreprises de transport aérien contre les tarifs artificiellement bas par suite de l'attribution directe ou indirecte de subventions ou d'aides gouvernementales.

2) Le dépôt des tarifs des services aériens internationaux réguliers entre les territoires des Parties contractantes n'est pas obligatoire. Nonobstant ce qui précède, les entreprises de transport aérien des Parties contractantes accordent, sur demande, aux autorités aéronautiques de ces dernières, l'accès immédiat aux informations concernant les tarifs passés, actuels et proposés, d'une manière et sous une forme jugées acceptables par ces autorités aéronautiques.

*Article 12. Représentation et activités commerciales*

1) Les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties contractantes ont le droit :

a) d'établir, sur le territoire de l'État de l'autre Partie contractante, des bureaux pour la promotion des services de transport aérien et pour la vente de billets ainsi que, conformément à la législation de cette autre Partie contractante, les autres installations nécessaires pour la fourniture des services de transport aérien ;

b) d'amener et de maintenir sur le territoire de l'État de l'autre Partie contractante, conformément à la législation de cette autre Partie contractante concernant l'entrée sur son territoire, la résidence et l'emploi, les membres du personnel dirigeant, commercial, technique et opérationnel et les autres membres du personnel spécialisé nécessaires pour la fourniture des services de transport aérien ;

c) de vendre, directement ou à leur discrétion par l'intermédiaire de leurs agents, des services de transport aérien sur le territoire de l'État de l'autre Partie contractante.

2) Les autorités compétentes de chaque Partie contractante prennent toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce que les bureaux représentant les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante puissent mener leurs activités de manière ordonnée.

3) Les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante ont le droit de vendre, sur le territoire de l'État de l'autre Partie contractante, des prestations de transport, et toute personne peut les acheter dans la monnaie dudit territoire ou en monnaies librement convertibles d'autres pays, conformément à la réglementation sur les changes en vigueur.

#### *Article 13. Manutention au sol*

Chaque entreprise de transport aérien désignée peut choisir de se charger elle-même de la manutention au sol (« manutention autogérée ») sur le territoire de l'autre Partie contractante ou de la sous-traiter (« assistance aux tiers »), en tout ou partie, à tout fournisseur autorisé de tels services. Si la législation applicable à la manutention au sol sur le territoire d'une Partie contractante empêche ou limite les entreprises de transport aérien désignées de fournir elles-mêmes ces services ou de les sous-traiter, chaque entreprise de transport aérien désignée est traitée de façon non discriminatoire en ce qui concerne l'accès à la manutention autogérée et aux services de manutention au sol assurés par un ou plusieurs fournisseurs.

Le terme « manutention autogérée » désigne une situation dans laquelle l'utilisateur de l'aéroport fournit directement, pour lui-même, une ou plusieurs catégories de services de manutention au sol et ne conclut aucun contrat de quelque nature que ce soit avec un tiers pour la fourniture de ces services. Aux fins de la présente définition, ne sont pas considérés comme des tiers les usagers de l'aéroport entre eux :

- a) lorsque l'un détient la majorité dans l'autre ;
- b) lorsqu'un seul organisme détient une participation majoritaire dans chacun d'eux.

#### *Article 14. Accords de coopération*

1) Dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation de services aériens sur les itinéraires spécifiés en vertu du présent Accord, toute entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante peut conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de codes, avec :

- a) une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre Partie contractante ;

b) une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'une tierce partie, étant entendu que, si celle-ci n'autorise ou ne permet pas des modalités comparables sur une base mutuelle, les autorités aéronautiques des Parties contractantes concernées ont le droit de ne pas accepter ces modalités ;

c) tout prestataire de transport de surface.

2) Les dispositions ci-dessus sont toutefois soumises à la condition que toutes les entreprises de transport aérien parties à ces accords :

a) détiennent les droits de trafic sous-jacents et respectent les principes de l'Accord ;

b) se conforment aux exigences de sécurité et autres normalement appliquées à de tels accords par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ;

c) fournissent aux consommateurs les informations appropriées concernant ces accords de partage de codes ou de réservation de capacité.

3) Les entreprises de transport aérien en partage de code sont tenues de soumettre à l'approbation des autorités aéronautiques les documents non commerciaux appropriés pour le partage de code ou la réservation de capacité envisagé, au moins trente jours avant son introduction, conformément à la législation nationale de chaque Partie contractante.

#### *Article 15. Conversion et transfert des recettes*

Chaque Partie contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement vers leur territoire d'origine les excédents des recettes sur les dépenses, conformément à la réglementation sur les changes en vigueur dans l'État sur le territoire duquel les recettes sont perçues. Les recettes des entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante sont converties dans la monnaie nationale de l'autre Partie contractante conformément à la législation en vigueur en matière de change.

#### *Article 16. Concurrence loyale et aide de l'État*

1. Chaque Partie contractante offre aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes la possibilité de se livrer une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services aériens internationaux régis par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante autorise les entreprises de transport aérien désignées à définir la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'elles souhaitent offrir sur la base de considérations commerciales relatives au marché. De façon cohérente avec ce droit, aucune des Parties contractantes ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou le type ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, sauf pour des raisons de douane ou des motifs techniques, opérationnels ou écologiques dans des conditions uniformes respectant les dispositions de l'article 15 de la Convention.

3. Il peut être demandé aux entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties contractantes de soumettre leurs plans d'organisation des vols à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au moins trente jours avant la date prévue de leur introduction. Elle fait de même pour toute modification de ce programme. Dans des cas particuliers, ce délai peut être réduit sous réserve du consentement desdites autorités.

4. Aucune des Parties contractantes ne permet à son ou ses entreprises de transport aérien désignées, soit en conjonction avec une ou d'autres entreprises, soit séparément, d'utiliser sa

position dominante sur le marché d'une manière susceptible d'affaiblir sérieusement un concurrent ou de l'exclure d'un itinéraire.

5. Aucune des Parties contractantes ne fournit ni n'autorise une subvention publique ou un soutien public pour son entreprise ou ses entreprises de transport aérien désignées d'une façon qui entraverait les possibilités justes et équitables des entreprises de transport aérien de l'autre Partie d'entrer en concurrence pour fournir des services aériens internationaux.

6. Une subvention ou un soutien public s'entend de la fourniture d'un soutien, sur une base discriminatoire, à une entreprise de transport aérien désignée, directement ou indirectement, par l'État ou un organisme public ou privé désigné ou contrôlé par l'État. Sans que cette liste soit limitative, il peut s'agir de prise en charge des pertes opérationnelles, de la fourniture de capital, de dons ou de prêts non remboursables et accordés à des conditions privilégiées, de l'octroi d'avantages financiers par l'abandon du remboursement des fonds publics utilisés, d'exonérations fiscales, de compensations pour les charges financières imposées par les autorités publiques, ou d'un accès discriminatoire aux installations aéroportuaires, aux carburants ou à d'autres installations nécessaires à l'exploitation normale des services aériens.

7. Lorsqu'une Partie contractante fournit une subvention ou un soutien public à une entreprise de transport aérien désignée pour les services exploités au titre du présent Accord, elle exige que ladite entreprise indique la subvention ou le soutien clairement et séparément dans ses comptes.

8. Si une Partie contractante a des raisons fondées de craindre que ses entreprises de transport aérien désignées fassent l'objet de discriminations ou de pratiques déloyales, ou qu'une subvention ou qu'un appui envisagé ou fourni par l'autre Partie contractante entraverait ou entrave déjà à les possibilités justes et équitables des entreprises de transport aérien de la première Partie contractante d'entrer en concurrence pour fournir les services aériens internationaux, elle a le droit de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'article 3 du présent Accord par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, de révoquer la licence d'exploitation ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires.

#### *Article 17. Sécurité*

1) Chaque Partie contractante peut, à tout moment, demander des consultations à propos des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans tous les domaines relatifs aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation. Ces consultations se tiennent dans les trente jours suivant cette demande.

2) Si, après de telles consultations, l'une des Parties contractantes considère que l'autre Partie n'applique pas ou ne fait pas respecter effectivement, dans un quelconque domaine, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales définies à cette date en application de la Convention, elle notifie à cette autre Partie son opinion et les mesures qu'elle juge nécessaires pour respecter ces normes, et ladite autre Partie prend les mesures correspondantes appropriées. Le fait que l'autre Partie contractante ne prenne pas les mesures appropriées dans un délai de quinze jours ou tout autre délai plus long décidé d'un commun accord constitue un motif pour l'application du paragraphe 5 de l'article 4 (Désignation et révocation) du présent Accord.

3) Nonobstant les obligations visées à l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'État de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il est sur le territoire de l'État de cette dernière, faire l'objet d'un examen par les représentants autorisés de cette autre Partie, à bord et à l'extérieur de l'aéronef, afin de

vérifier la validité de ses documents de navigation et de ceux de son équipage, ainsi que son état apparent et celui de son équipement (dénommé au présent article « inspection sur l'aire de trafic »), sous réserve que cette inspection n'entraîne pas un retard déraisonnable.

4) Si une inspection ou une série d'inspections sur l'aire de trafic donne des raisons sérieuses de penser :

a) qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales établies à cette date en application de la Convention, ou

b) que les normes de sécurité définies à cette date, conformément à la Convention, ne sont pas appliquées ou respectées effectivement,

la Partie contractante qui procède à la vérification est libre de conclure, aux fins de l'article 33 de la Convention, que les conditions dans lesquelles le certificat ou les licences de l'aéronef en question ou de son équipage ont été délivrés ou validés ou les conditions de son exploitation ne respectent pas les normes minimales fixées en vertu de la Convention.

5) Si le représentant de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes refuse l'accès à un aéronef exploité par ou au nom de cette entreprise ou de ces entreprises aux fins d'inspection sur l'aire de trafic, conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire que des raisons sérieuses du type mentionné dans le paragraphe 4 du présent article existent et d'en tirer les conclusions mentionnées dans ce paragraphe.

6) Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement la licence d'exploitation délivrée à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante si elle conclut, à la suite d'une inspection sur l'aire de trafic ou d'une série d'inspections, d'un refus d'accès aux fins d'une telle inspection, de consultations ou d'autres éléments, qu'il est nécessaire d'agir immédiatement dans l'intérêt de la sécurité de l'exploitation de l'entreprise de transport aérien.

7) Les mesures prises par l'une des Parties contractantes conformément aux dispositions visées au paragraphe 2 ou au paragraphe 6 du présent article sont levées dès la disparition des motifs pour lesquels elles ont été prises.

8) En cas de désignation par la République d'Autriche d'une entreprise de transport aérien dont le contrôle réglementaire est exercé par un autre État membre de l'Union européenne, les droits de l'autre Partie contractante en vertu du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'exercice ou au respect des normes de sécurité par cet autre État membre de l'Union européenne, et à l'autorisation d'exploitation de l'entreprise de transport aérien en question.

#### *Article 18. Accord de location*

Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante peuvent utiliser des aéronefs loués avec équipage auprès d'une autre entreprise de transport aérien de la même Partie contractante ou de tout État membre de l'Union européenne, à condition que l'aéronef en service et l'équipage satisfassent aux exigences des deux Parties contractantes.

#### *Article 19. Sûreté*

1) Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leurs obligations respectives de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite font partie intégrante du présent Accord.

2) Les Parties contractantes se conforment, en particulier, aux dispositions des instruments suivants :

a) la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963 ;

b) la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 ;

c) la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 ;

d) le Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988 ;

e) la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1<sup>er</sup> mars 1991 ;

et tout autre accord multilatéral relatif à la sûreté de l'aviation liant les deux Parties contractantes.

3) Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent en annexe à la Convention de Chicago, dans la mesure où elles s'appliquent aux Parties contractantes ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire ou des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente est situé sur leur territoire, ou dans le cas de la République d'Autriche, des exploitants d'aéronefs établis sur son territoire en vertu du Traité instituant l'Union européenne et disposant de licences d'exploitation valides conformément au droit de l'Union européenne, ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur son territoire, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4) Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

5) Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer, au départ du territoire de l'État de l'autre Partie contractante ou pendant leur séjour sur ce, les dispositions en matière de sûreté de l'aviation conformes à la législation en vigueur dans ce pays, y compris, dans le cas de la République autrichienne, le droit de l'Union européenne.

6) Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures appropriées soient effectivement prises sur son territoire pour la protection des aéronefs et pour l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main et de soute ainsi que du fret et des provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement.

7) Chaque Partie contractante examine avec bienveillance toute demande formulée par l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté soient prises en cas de menace particulière.

8) En cas d'acte ou de menace de capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites contre la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et d'autres mesures appropriées visant à mettre fin de manière rapide et sûre à de tels actes ou menaces.

9) Lorsqu'une Partie contractante a des raisons légitimes de penser que l'autre Partie contractante ne s'est pas conformée aux dispositions de sûreté de l'aviation visées dans le présent article, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. À défaut d'accord satisfaisant dans un délai d'un mois suivant la date de ladite demande, il peut être fait application du paragraphe 5 de l'article 4 du présent Accord (Désignation et révocation). En cas d'urgence grave, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai d'un mois.

#### *Article 20. Fourniture de statistiques*

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, si celles-ci en font la demande, les statistiques qui peuvent être raisonnablement demandées aux fins d'information, sous réserve des lois et réglementations de l'État de chaque Partie contractante.

#### *Article 21. Consultations*

1) Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante se consultent, le cas échéant, afin d'assurer une coopération étroite concernant toutes les questions liées à l'interprétation et à l'application du présent Accord, à la demande de l'une des Parties contractantes.

2) Ces consultations débutent dans les soixante jours suivant la date de réception de la demande présentée par l'une des Parties contractantes.

#### *Article 22. Modifications*

1) Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut à tout moment demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations (qui peuvent être préparées par voie de discussions entre les autorités aéronautiques) débutent dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande, à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent de prolonger ce délai.

2) Les modifications ainsi convenues sont approuvées par chacune des Parties contractantes et entrent en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les deux Parties contractantes se sont notifiées, par un échange de notes diplomatiques, l'accomplissement des formalités nécessaires à son entrée en vigueur, conformément à leur droit interne.

3) Les modifications de l'annexe du présent Accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes et entrent en vigueur à la date de réception, par la voie diplomatique, de la dernière des notifications écrites informant de l'accomplissement par les Parties contractantes des formalités juridiques nationales nécessaires à leur entrée en vigueur.

#### *Article 23. Règlement des différends*

1) En cas de différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord entre les Parties contractantes, celles-ci s'efforcent d'abord de le régler par voie de négociations.

2) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend pour décision à un arbitre ou, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, le différend peut être soumis pour décision à un tribunal composé de trois arbitres, dont un est désigné par chacune des Parties contractantes et le troisième par les deux premiers.

3) Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans les soixante jours qui suivent la date de réception, par l'autre Partie contractante, d'une notification transmise par la voie diplomatique demandant un arbitrage du différend, et le troisième arbitre est désigné au cours d'une nouvelle période de soixante jours.

4) Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, l'une ou l'autre des Parties peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon le cas. Dans un tel cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un État tiers, et agit en qualité de président du tribunal et détermine le lieu de l'arbitrage. Si le Président estime être ressortissant d'un État ne pouvant être considéré comme neutre à l'égard du différend, le Vice-Président le plus ancien dont la neutralité ne peut être contestée procède à la désignation. Le tribunal arbitral statue à la majorité des voix.

5) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

6) Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en application du paragraphe 2 du présent Article, l'autre Partie contractante peut, tant que subsiste le défaut, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut ou à l'entreprise de transport aérien désignée en défaut.

7) Les dépenses du tribunal d'arbitrage, y compris les honoraires et les frais des arbitres, sont partagées également entre les deux Parties contractantes. Toute dépense engagée par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale dans le cadre des procédures prévues au paragraphe 4 du présent article est considérée comme faisant partie des frais du tribunal d'arbitrage.

#### *Article 24. Dénonciation*

1) Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2) Dans ce cas, l'Accord prend fin douze mois suivant la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf si cette notification de dénonciation est retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue 14 jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 25. Enregistrement*

Le présent Accord et ses modifications sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 26. Entrée en vigueur*

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les deux Parties contractantes se sont notifié par échange de notes diplomatiques l'accomplissement des formalités nécessaires à son entrée en vigueur, conformément à leur droit interne.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Vienne le 11 juin 2014, en double exemplaire en langues allemande, arménienne et anglaise, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation des dispositions du présent Accord, le texte anglais prévaut.

Pour le Gouvernement fédéral autrichien :

DORIS BURES

Pour le Gouvernement de la République d'Arménie :

KAREN CHSHAMARITYAN

## ANNEXE

## Section I :

A. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement fédéral autrichien ont le droit d'exploiter des services aériens réguliers dans les deux sens sur les itinéraires spécifiés ci-dessous :

| Points d'origine : | Points intermédiaires : | Points de destination : | Points au-delà : |
|--------------------|-------------------------|-------------------------|------------------|
| Points en Autriche | Tous points             | Points en Arménie       | Tous points      |

B. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement de la République d'Arménie ont le droit d'exploiter des services aériens réguliers dans les deux sens sur les itinéraires spécifiés ci-dessous :

| Points d'origine : | Points intermédiaires : | Points de destination : | Points au-delà : |
|--------------------|-------------------------|-------------------------|------------------|
| Points en Arménie  | Tous points             | Points en Autriche      | Tous points      |

## Section II :

L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties contractantes peuvent desservir des points intermédiaires et des points situés au-delà sans exercer de droits de trafic de cinquième liberté.

Ces droits de cinquième liberté peuvent toutefois être exercés avec l'accord préalable des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

## Section III :

L'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes peut, pour tout vol particulier ou pour tous les vols, ne pas faire escale à l'un quelconque des points intermédiaires et/ou au-delà, sous réserve que les points d'origine et de destination des services convenus sur cet itinéraire soient situés sur le territoire de l'État de cette Partie contractante.