

ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ

ԵՎ

ԼՅՈՒՔՍԵՄԲՈՒՐԳԻ ՄԵԾ ԴՔՍՈՒԹՅԱՆ
ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ

ՄԻՋԵՎ

ՕԴԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ

ՀՈՒՎԱԾ 1	Սահմանումներ
ՀՈՒՎԱԾ 2	Իրավունքների տրամադրում
ՀՈՒՎԱԾ 3	Նշանակում և թույլտվություն
ՀՈՒՎԱԾ 4	Շահագործման թույլտվությանն հետևանքումը, ուժը կորցրած ճանաչումը, կասեցումը և սահմանափակումը
ՀՈՒՎԱԾ 5	Օրենքների և կանոնակարգերի կիրառում
ՀՈՒՎԱԾ 6	Վկայականների և լիցենզիաների ճանաչում
ՀՈՒՎԱԾ 7	Թոփքային անվտանգություն
ՀՈՒՎԱԾ 8	Ավիացիոն անվտանգություն
ՀՈՒՎԱԾ 9	Մաքսատուրքերից և այլ հարկերից ազատում
ՀՈՒՎԱԾ 10	Արդար մրցակցություն և պետական աջակցություն
ՀՈՒՎԱԾ 11	Սակագներ
ՀՈՒՎԱԾ 12	Առևտրային գործունեություն
ՀՈՒՎԱԾ 13	Զուտ եկամուտների փոխարկում և փոխանցում
ՀՈՒՎԱԾ 14	Համագործակցային համաձայնագրեր
ՀՈՒՎԱԾ 15	Վերգետնյա սպասարկում
ՀՈՒՎԱԾ 16	Համակցված հաղորդակցություն
ՀՈՒՎԱԾ 17	Գանձումներ սպառողներից
ՀՈՒՎԱԾ 18	Վիճակագրական տվյալներ
ՀՈՒՎԱԾ 19	Խորհրդակցություններ
ՀՈՒՎԱԾ 20	Տարածայնությունների կարգավորում
ՀՈՒՎԱԾ 21	Համաձայնագրի փոփոխություն
ՀՈՒՎԱԾ 22	Բազմակողմ կոնվենցիա
ՀՈՒՎԱԾ 23	Դադարեցում
ՀՈՒՎԱԾ 24	Գրանցում
ՀՈՒՎԱԾ 25	Ուժի մեջ մտնելը

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅՈՒՆԸ

ԵՎ

ԼՅՈՒՔՍԵՄԲՐՈՒՐԳԻ ՄԵԾ ԴՔՍՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅՈՒՆԸ

Լինելով 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին Չիկագոյում ստորագրման համար բացված՝ Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին Կոնվենցիայի կողմեր,

Ցանկանալով կնքել համաձայնագիր իրենց համապատասխան տարածքների միջև և այդ տարածքներից դուրս օդային հաղորդակցությունների հաստատման նպատակով,

Ցանկանալով ապահովել միջազգային օդային հաղորդակցություններում թռիչքային և ավիացիոն անվտանգության բարձր մակարդակ, համաձայնեցին ներքոհիշյալի մասին.

ՀՈԴՎԱԾ 1 ՍԱՀՄԱՆՈՒՄՆԵՐ

Սույն Համաձայնագրի նպատակներով, եթե համատեքստն այլ բան չի պահանջում.

ա) «Ավիացիոն իշխանություններ» հասկացությունը նշանակում է՝ Հայաստանի Հանրապետության դեպքում ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարությունը և ՀՀ Կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչությունը և, Լյուքսեմբուրգի Մեծ Դքսության դեպքում՝ Քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտի պատասխանատու նախարարը, կամ երկու դեպքում էլ՝ ցանկացած այլ մարմին կամ անձ՝ լիազորված կատարելու վերը նշված իշխանությունների կողմից ներկայումս իրականացվող գործառույթները,

բ) «Համաձայնեցված հաղորդակցություններ» հասկացությունը նշանակում է սահմանված օդային հաղորդակցություններ, որոնք իրականացվում են սույն Համաձայնագրի Հավելվածով նախատեսված երթուղիներով ուղևորների, բեռների և փոստի փոխադրում՝ առանձին կամ համակցված,

գ) «Համաձայնագիր» հասկացությունը նշանակում է սույն Համաձայնագիրը, դրա Հավելվածը և դրա ցանկացած փոփոխությունները,

դ) «Կոնվենցիա» հասկացությունը նշանակում է 1944 թվականի դեկտեմբերի յոթին Չիկագոյում ստորագրման համար բացված՝ «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» Կոնվենցիա՝ ներառյալ դրա ցանկացած Հավելված, որն ընդունվել է այդ Կոնվենցիայի 90-րդ հոդվածի համաձայն, ինչպես նաև Հավելվածի կամ Կոնվենցիայի ցանկացած փոփոխություն, որը կատարվել է Կոնվենցիայի 90-րդ և 94-րդ Հոդվածների համաձայն՝ այնքանով, որքանով այդ Հավելվածները և փոփոխությունները ընդունվել կամ վավերացվել են երկու Պայմանավորվող կողմերի կողմից,

ե) «Նշանակված ավիաընկերություն» հասկացությունը նշանակում է սույն Համաձայնագրի 3-րդ Հոդվածի համաձայն նշանակված և լիազորված ավիաընկերություն,

զ) «Սակագին» հասկացությունը նշանակում է օդային հաղորդակցությունում (ներառյալ դրա հետ անմիջականորոն կապված այլ տեսակի փոխադրումներում) ավիաընկերությունների, այդ թվում՝ նրանց գործակալների կողմից գանձվող ցանկացած ուղեվարձ, դրույք կամ գանձում՝ ուղևորների, ուղեբեռի և/կամ բեռների (բացառությամբ փոստի) փոխադրման համար, և այն պայմանները, որոնց ներքո այդ ուղեվարձը, դրույք կամ գանձումը կիրառվում են,

է) «Օդային հաղորդակցություններ», «Միջազգային օդային հաղորդակցություն», «Ավիաընկերություն» և «Վայրէջք ոչ առևտրային նպատակներով» հասկացություններն ունեն Կոնվենցիայի 96-րդ Հոդվածով դրանց տրված նշանակությունը,

ը) «Տարածք» հասկացությունն ունի Կոնվենցիայի 2-րդ Հոդվածով դրան տրված նշանակությունը:

ՀՈԴՎԱԾ 2 **ԻՐԱՎՈՒՆՔՆԵՐԻ ՏՐԱՄԱԴՐՈՒՄ**

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմին տրամադրում է մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից միջազգային օդային հաղորդակցությունների իրականացման հետ կապված հետևյալ իրավունքները.

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

բ) իր պետության տարածքում ոչ առևտրային նպատակներով վայրէջքի իրավունք,

գ) սույն Համաձայնագրի Հավելվածով սահմանված երթուղու (երթուղիների) կետում (կետերում) վայրէջք կատարելու իրավունք՝ ուղևորներ, ուղեբեռ, բեռներ և փոստ՝ առանձին կամ համակցված, օդանավ վերցնելու և օդանավից իջեցնելու նպատակով, և

դ) սույն Համաձայնագրով սահմանված այլ իրավունքներ:

2. Սույն Հոդվածի 1-ին կետի որևէ դրույթ չպետք է դիտվի որպես մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում վճարմամբ կամ վարձակալմամբ ուղևորներ, ուղեբեռ, բեռներ և փոստ՝ առանձին կամ համակցված, օդանավ վերցնելու արտոնության տրամադրում՝ այդ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում մեկ այլ կետ փոխադրելու նպատակով:

3. Սույն Հոդվածի համաձայն յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի տրամադրած իրավունքները չպետք է վերապահվեն որևէ այլ երրորդ կողմի,

4. Եթե զինված հակամարտության, քաղաքական անկայունության կամ զարգացումների, կամ արտակարգ և/կամ անսովոր հանգամանքների պատճառով մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունն ի վիճակի չէ սպասարկել սահմանված երթուղին, ապա մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է գործադրի իր հնարավոր ջանքերը՝ դյուրացնելու համար վերոնշյալ ծառայության անխափան մատուցումը՝ այդ երթուղիների համապատասխան վերակազմակերպման միջոցով՝ ներառյալ ծառայությունների մատուցման դյուրինացման համար անհրաժեշտ ժամանակով իրավունքների տրամադրումը:

ՀՈԴՎԱԾ 3

ՆՇԱՆԱԿՈՒՄ ԵՎ ԹՈՒՅԼՏՎՈՒԹՅՈՒՆ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի մյուս Պայմանավորվող կողմում նշանակել մեկ կամ ավելի ավիաընկերություններ սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված օդային հաղորդակցություններ շահագործելու նպատակով և չեղարկել կամ փոխարինել այդ նշանակումները: Նման նշանակումները կամ դրանց չեղարկումը կամ փոխարինումը, պետք է դիվանագիտական ուղիներով գրավոր փոխանցվեն մյուս Պայմանավորվող կողմին:

2. Նման նշանակումը ստանալուն պես և համաձայն սույն Համաձայնագրի 4-րդ Հոդվածի դրույթների՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները պետք է նվազագույն ընթացակարգային ձգձգումներով տրամադրեն համապատասխան շահագործման թույլտվություն նշանակված

ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին՝ շահագործելու համաձայնեցված հաղորդակցությունները, ինչի նպատակով այդ ավիաընկերությունը նշանակվել է:

3. Նման շահագործման թույլտվությունները ստանալուն պես՝ նշանակված ավիաընկերությունը կարող է ցանկացած պահի մեկնարկել համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործումը, ինչի նպատակով այն նշանակվել է՝ պայմանով, որ ավիաընկերությունը գործում է սույն Համաձայնագրի կիրառելի դրույթներին համապատասխան:

ՀՈԴՎԱԾ 4

ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ ԼԻԱԶՈՐՈՒԹՅԱՆ ՀԵՏԿԱՆՉՈՒՄԸ, ՈՒԺԸ ԿՈՐՑՐԱԾ ԾԱՆԱԶՈՒՄԸ, ԿԱՍԵՑՈՒՄԸ ԵՎ ՍԱՀՄԱՆԱՓԱԿՈՒՄԸ

1. Հայաստանի Հանրապետության ավիացիոն իշխանություններն իրավունք ունեն հետ կանչել, ուժը կորցրած ճանաչել, կասեցնել կամ սահմանափակել Լյուքսեմբուրգի Մեծ Դքսության կողմից նշանակված ավիաընկերությանը տրված սույն Համաձայնագրի 3-րդ Հոդվածում հիշատակված թույլտվությունը կամ պարտադրել պայմաններ՝ ժամանակավորապես կամ մշտական, եթե.

ա) այն հիմնադրված չէ Լյուքսեմբուրգի Մեծ Դքսության տարածքում ԵՄ պայմանագրերի ներքո կամ չունի Եվրոպական միության օրենքներին և կանոնակարգերին համապատասխան շահագործման վավեր լիցենզիա, կամ

բ) ավիաընկերության փաստացի կարգավորիչ վերահսկողությունը չի իրականացվում կամ չի պահպանվում Օդանավ շահագործողի իր վկայականի տրամադրման համար պատասխանատու Եվրոպական միության անդամ պետության կողմից, կամ համապատասխան ավիացիոն իշխանությունը հստակորեն նշված չէ նշանակման մեջ, կամ

գ) ավիաընկերության նկատմամբ սեփականության իրավունքն ուղղակիորեն կամ վերահսկիչ փաթեթի միջոցով չի պատկանում կամ այն փաստացիորեն չի վերահսկվում Եվրոպական միության կամ Եվրոպական ազատ առևտրի ասոցիացիայի անդամ պետությունների կողմից և/կամ այդպիսի պետությունների քաղաքացիների կողմից, կամ

դ) ավիաընկերությունը չի գործել Հայաստանի Հանրապետության օրենքների և կանոնակարգերի համաձայն, կամ

ե) ավիաընկերությունը այլ կերպ չի գործել սույն Համաձայնագրով սահմանված պայմանների համաձայն:

2. Լյուքսեմբուրգի Մեծ Դքսության ավիացիոն իշխանություններն իրավունք ունեն հետ կանչել, ուժը կորցրած ճանաչել, կասեցնել կամ սահմանափակել Հայաստանի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերությանը տրված՝ սույն Համաձայնագրի 3-րդ Հոդվածում հիշատակված թույլտվությունը կամ պարտադրել պայմաններ՝ ժամանակավորապես կամ մշտական, եթե

ա) այն հիմնադրված չէ Հայաստանի Հանրապետության տարածքում կամ չունի Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրության համապատասխան շահագործման վավեր լիցենզիա, կամ

բ) ավիաընկերության փաստացի կարգավորիչ վերահսկողությունը չի իրականացվում կամ չի պահպանվում Հայաստանի Հանրապետության կողմից, կամ

գ) ավիաընկերության նկատմամբ սեփականության իրավունքն ուղղակիորեն կամ վերահսկիչ փաթեթի միջոցով չի պատկանում Հայաստանի Հանրապետությանը կամ փաստացիորեն չի վերահսկվում Հայաստանի Հանրապետության և/կամ Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիների կողմից, կամ

դ) ավիաընկերությունը չի գործել Լյուքսեմբուրգի Մեծ Դքսության օրենքների և կանոնակարգերի համաձայն, կամ

ե) ավիաընկերությունը այլ կերպ չի գործել սույն Համաձայնագրով սահմանված պայմանների համաձայն:

3. Եթե անհապաղ գործողություն անհրաժեշտ չէ վերոնշյալ օրենքների և կանոնակարգերի խախտումը կանխելու համար կամ եթե ավիացիոն կամ թռիչքային անվտանգության ապահովման գործողություն անհրաժեշտ չէ իրականացնել սույն Համաձայնագրի 7-րդ Հոդվածի (Թռիչքային անվտանգություն) և 8-րդ Հոդվածի (Ավիացիոն անվտանգություն) դրույթների համաձայն, սույն Հոդվածի 1-ին և 2-րդ կետերում թվարկված իրավունքները պետք է կիրառվեն միայն ավիացիոն իշխանությունների միջև խորհրդակցությունների անցկացումից հետո՝ սույն Համաձայնագրի 19-րդ Հոդվածին (Խորհրդակցություններ) համապատասխան:

4. Սույն Հոդվածը չի սահմանափակում յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի իրավունքները մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը տրված թույլտվությունը հետ կանչելու, ուժը կորցրած ճանաչելու, կասեցնելու, սահմանափակելու կամ պարտադրելու պայմաններ համաձայն սույն Համաձայնագրի 7-րդ Հոդվածի (Թռիչքային անվտանգություն) և 8-րդ Հոդվածի (Ավիացիոն անվտանգություն):

ՀՈԴՎԱԾ 5

ՕՐԵՆՔՆԵՐԻ ԵՎ ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳԵՐԻ ԿԻՐԱՌՈՒՄԸ

1. Մի Պայմանավորվող կողմի օրենքները, կանոնակարգերը և ընթացակարգերը կիրառվում են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունների օդանավերի նավիգացիայի և շահագործման նկատմամբ առաջին Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք մուտքի, տարանցման, կանգառման և մեկնման ժամանակ:
2. Մի Պայմանավորվող կողմի օրենքները, կանոնակարգերը և ընթացակարգերը, որոնք կարգավորում են ուղևորների, անձնակազմի, բեռի կամ փոստի՝ իր պետության տարածք մուտք գործելը, այնտեղ գտնվելը և մեկնումը այնտեղից, ինչպիսիք են ավիացիոն անվտանգության, երկիր մուտք գործելու, այնտեղից մեկնելու, էմիգրացիոն, իմիգրացիոն, մաքսային, առողջապահական և կարանտինային ընթացակարգերը, պետք է կիրառվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունների օդանավերով փոխադրվող ուղևորների, անձնակազմի, բեռի և փոստի նկատմամբ:
3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, ըստ հարցման, մյուս Պայմանավորվող կողմին պետք է տրամադրի սույն Հոդվածում վկայակոչվող համապատասխան օրենքների և կանոնակարգերի պատճենները:
4. Ուղևորները, ուղեբեռը և բեռը, ներառյալ՝ փոստը, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի տարածքով ուղիղ տարանցման և օդանավակայանի՝ այդ նպատակով նախատեսված տարածքը չլքելու դեպքում պետք է ենթարկվեն ոչ ավելի, քան պարզեցված ստուգման՝ բացառությամբ այնպիսի ապօրինի գործունեության սպառնալիքի դեմ անվտանգության միջոցառումները, ինչպիսիք են՝ բռնությունն ու օդահենությունը, և թմրադեղերի ապօրինի շրջանառության դեմ պայքարի հատուկ միջոցառումները: Ուղիղ տարանցմամբ փոխադրվող ուղեբեռը, բեռը և փոստը պետք է ազատվեն մաքսատուրքերից, գանձումներից և այլ նմանատիպ հարկերից:

ՀՈԴՎԱԾ 6

ՎԿԱՅԱԿԱՆՆԵՐԻ ԵՎ ԼԻՑԵՆԶԻԱՆԵՐԻ ՃԱՆԱԶՈՒՄ

1. Մի Պայմանավորվող կողմի օրենքների և կանոնակարգերի համաձայն, ներառյալ՝ Լյուքսեմբուրգի Մեծ Դքսության պարագայում Եվրոպական միության գործող օրենքները և կանոնակարգերը, տրված կամ վավեր ճանաչված թոփքային պիտանության վկայականները, թոփքներ կատարելու համար որակավորման վկայականները և լիցենզիաները պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից ճանաչվեն վավեր համաձայնեցված հաղորդակցություններ

շահագործելու նպատակով, պայմանով, որ նման վկայականները կամ լիցենզիաները տրվել կամ վավեր են ճանաչվել Չիկագոյի Կոնվենցիայի ներքո սահմանված նվազագույն չափանիշներին հավասար կամ ավելի բարձր:

2. Սույն Հոդվածի 1-ին կետը կիրառվում է նաև Լյուքսեմբուրգի Մեծ Դքսության կառավարության կողմից նշանակված այն ավիաընկերության առնչությամբ, որի փաստացի կարգավորիչ վերահսկողությունն իրականացվում է Եվրոպական միության մեկ այլ անդամ պետության կողմից:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի, այնուամենայնիվ, իրավունք է վերապահվում մերժելու իր տարածքի վրայով թռիչքների համար մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից իր քաղաքացիներին տրված կամ վավեր ճանաչված որակավորման վկայականների և լիցենզիաների ճանաչումը:

ՀՈԴՎԱԾ 7

ԹՈՒՉՔԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է դիմել մյուս Պայմանավորվող կողմի ընդունած անվտանգության չափանիշների վերաբերյալ խորհրդակցություններ անցկացնելու համար, որոնք առնչվում են ավիացիոն սարքավորումների, թռիչքային անձնակազմի, օդանավի կամ դրա շահագործման ցանկացած ոլորտին: Նման խորհրդակցությունները պետք է անցկացվեն դիմումի ստացման օրվանից երեսուն (30) օրվա ընթացքում:

2. Եթե նման խորհրդակցություններից հետո, մի Պայմանավորվող կողմը գտնում է, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը նման որևէ ոլորտում արդյունավետորեն չի պահպանում և կիրառում թռիչքային անվտանգության այնպիսի չափանիշներ, որոնք առնվազն հավասար են այդ պահի դրությամբ Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշներին, առաջին Պայմանավորվող կողմը պետք է տեղեկացնի մյուս Պայմանավորվող կողմին հայտնաբերված նման թերությունների և տվյալ նվազագույն չափանիշներին համապատասխանելու համար անհրաժեշտ գործողությունների մասին, և այդ մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է ձեռնարկի թերության վերացմանն ուղղված համապատասխան գործողություն: Մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից՝ 15 (տասնհինգ) օրվա ընթացքում կամ համաձայնեցված ավելի երկար ժամանակահատվածում, համապատասխան գործողության ձեռնարկման ձախողումը, պետք է հիմք հանդիսանա սույն Համաձայնագրի 4-րդ Հոդվածի (Շահագործման լիազորության տրամադրման հետ կանչումը, ուժը կորցրած ճանաչումը, կասեցումը և սահմանափակումը) կիրառման համար:

3. Չնայած Կոնվենցիայի 33-րդ Հոդվածում նշված պարտավորությունների՝ համաձայնեցված է, որ մի Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ

ավիաընկերությունների պատկանող կամ դրանց անունից լիզինգային համաձայնագրով շահագործվող ցանկացած օդանավ դեպի մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք կամ այդ պետության տարածքից հաղորդակցություններում շահագործվելիս մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում գտնվելիս կարող է ենթարկվել զննության մյուս Պայմանավորվող կողմի լիազորված ներկայացուցիչների կողմից՝ օդավանում և օդանավի շրջակայքում՝ օդանավի և դրա անձնակազմի փաստաթղթերի վավերությունը, և օդանավի և դրա սարքավորումների փաստացի վիճակը ստուգելու նպատակով (սույն հոդվածում կոչվող «կառավարողային տեսչական ստուգում»)՝ պայմանով, որ այն չի հանգեցնի անհարկի ուշացման:

4. Եթե կառավարողային տեսչական նման ստուգման կամ նման ստուգումների շարքի արդյունքում առաջանում են լուրջ մտահոգություններ, որ

ա) օդանավը կամ օդանավի շահագործումը չի համապատասխանում այդ պահի դրությամբ Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշներին, կամ

բ) այդ պահի դրությամբ Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված թռիչքային անվտանգության չափանիշների արդյունավետ պահպանումը և կիրառումը թերի են,

ստուգումն իրականացնող Պայմանավորվող կողմը պետք է, Կոնվենցիայի 33-րդ Հոդվածի համաձայն, ազատ լինի եզրակացնելու, որ այն պահանջները, որոնց ներքո տրվել կամ վավեր են ճանաչվել այդ օդանավի կամ օդանավի թռիչքային անձնակազմի վկայականները կամ լիցենզիաները, կամ այն պահանջները, որոնց ներքո շահագործվում է օդանավը, հավասար չեն կամ չեն գերազանցում այդ պահի դրությամբ Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշներին:

5. Այն դեպքում, երբ մի Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների ներկայացուցչի կողմից մերժվել է այդ ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից կամ դրանց անունից շահագործվող օդանավի՝ սույն Հոդվածի վերոհիշյալ 3-րդ կետի համաձայն կառավարողային տեսչական ստուգումը, մյուս Պայմանավորվող կողմը ազատ է ենթադրելու, որ առաջանում են սույն Հոդվածի 4-րդ կետում հիշատակված լուրջ մտահոգություններ և հանգելու այդ կետում հիշատակված եզրակացությունների:

6. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի իրավունք է վերապահում անմիջապես կասեցնելու կամ փոփոխելու մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործման լիազորությունը այն դեպքում, երբ առաջին Պայմանավորվող կողմը եզրակացնում է, լինի դա կառավարողային տեսչական ստուգման, կառավարողային տեսչական

ստուգումների շարքի, կառամատուցային տեսչական ստուգման թույլտվության մերժման, խորհրդակցության կամ այլ տեսակի գործողության արդյունք, որ անհապաղ գործողությունը կարևոր է օդանավի անվտանգ շահագործման համար:

7. Սույն Հոդվածի 2-րդ կամ 6-րդ կետերի համաձայն մի Պայմանավորվող կողմի ցանկացած գործողություն պետք է դադարեցվի անմիջապես, երբ այդ գործողության ձեռնարկման հիմքը դադարում է գոյություն ունենալ:

8. Այն դեպքում, երբ Լյուքսեմբուրգի Մեծ Դքսությունը նշանակել է ավիաընկերություն, որի կարգավորիչ վերահսկողությունն իրականացվում և պահպանվում է Եվրոպական միության այլ անդամ պետության կողմից, մյուս Պայմանավորվող կողմի՝ սույն Հոդվածով սահմանված իրավունքները պետք է հավասարապես կիրառվեն Եվրոպական միության այդ այլ անդամ պետության կողմից թռիչքային անվտանգության չափանիշների ընդունման, կիրառման կամ պահպանման և այդ ավիաընկերության շահագործման լիազորության նկատմամբ:

ՀՈԴՎԱԾ 8

ԱՎԻԱՑԻՈՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆ

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

2. Առանց սահմանափակելու միջազգային իրավունքով իրենց վերապահված ընդհանուր իրավունքներն ու պարտավորությունները՝ Պայմանավորվող կողմերը պետք է, մասնավորապես, գործեն համաձայն՝ 1963 թվականի սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված «Օդանավերի մեջ կատարվող հանցագործությունների և որոշակի այլ գործողությունների մասին» Կոնվենցիայի, 1970 թվականի դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված «Օդանավերի անօրինական զավթման դեմ պայքարի մասին» Կոնվենցիայի, 1971 թվականի սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ապօրինի գործողությունների դեմ պայքարի մասին» Կոնվենցիայի, «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիան սպասարկող օդանավակայաններում բռնության ապօրինի գոչծողությունների դեմ պայքարի մասին» 1988 թվականի փետրվարի 24-ին Մոնրեալում ստորագրված Արձանագրության, և 1991 թվականի մարտի 1-ին Մոնրեալում ստորագրված «Պլաստիկ պայթուցիկ նյութերի հայտնաբերման նպատակով դրանց դրոշմադրման մասին» կոնվենցիայի և քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությանն առնչվող այլ միջազգային

կոնվենցիաների և արձանագրությունների, որոնց Պայմանավորվող կողմերն անդամակցում են:

3. Պայմանավորվող կողմերը, դիմումի ստացման դեպքում, պետք է միմյանց տրամադրեն ողջ անհրաժեշտ աջակցությունը՝ կանխելու քաղաքացիական օդանավերի ապօրինի գրավման գործողությունները և նման օդանավերի, դրանց ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների և աերոնավիգացիոն սարքավորումների անվտանգության դեմ ուղղված այլ անօրինական գործողությունները, և քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ցանկացած այլ սպառնալիք:

4. Պայմանավորվող կողմերը պետք է գործեն Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից սահմանված և Կոնվենցիայի Հավելվածներ հանդիսացող ավիացիոն անվտանգության դրույթներին և տեխնիկական պահանջներին համապատասխան՝ այնքանով, որքանով անվտանգության այդպիսի դրույթները և պահանջները կիրառելի են Պայմանավորվող կողմերի համար: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է պահանջի, որ իր գրանցման օդանավ շահագործողները կամ այն օդանավ շահագործողները, որոնց գործունեության հիմնական վայրը կամ մշտական գտնվելու վայրը իր տարածքում է, կամ, Լյուքսեմբուրգի Մեծ Դքսության պարագայում՝ այն օդանավ շահագործողները, որոնք հիմնադրված են իր պետության տարածքում ԵՄ պայմանագրերի ներքո և ունեն շահագործման վավեր լիցենզիա Եվրոպական միության օրենսդրության և կանոնակարգերի համաձայն, և իր տարածքում օդանավակայանների շահագործողները գործեն ավիացիոն անվտանգության այդ դրույթներին համապատասխան:

5. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ համաձայնվում է, որ իր օդանավ շահագործողները պարտավոր են մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտք գործելու, այնտեղից մեկնելու կամ այդ տարածքում գտնվելու ընթացքում կիրառել ավիացիոն անվտանգության դրույթները՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի օրենքներին և կանոնակարգերին համապատասխան, ներառյալ՝ Լյուքսեմբուրգի Մեծ Դքսության պարագայում՝ Եվրոպական միության օրենքը: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իր տարածքում օդանավի բեռնման կամ ուղևորների նստեցման ընթացքում և դրանից առաջ պետք է ապահովի, որպեսզի արդյունավետորեն կիրառվեն պատշաճ միջոցներ օդանավի պաշտպանության և ուղևորների, անձնակազմի, ուղեբեռի, բեռի և օդանավի պաշարների ստուգման համար: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է նաև բարյացակամորեն քննության առնի որոշակի սպառնալիքին արձագանքելու անվտանգության հիմնավորված հատուկ միջոցառումների վերաբերյալ մյուս Պայմանավորվող կողմի ցանկացած դիմում:

6. Քաղաքացիական օդանավը գրավելու կամ այդ օդանավի, դրա ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների կամ օդանավագնացության սարքավորումների անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական գործողությունների կամ դրանց սպառնալիքի առկայության դեպքում, Պայմանավորվող կողմերը պետք է հաղորդակցության հեշտացման և համապատասխան այլ միջոցներով օժանդակեն միմյանց նման միջադեպը կամ դրա սպառնալիքն արագ և անվտանգ վերացնելու համար:

7. Երբ մի Պայմանավորվող կողմը ողջամիտ հիմքեր ունի համարելու, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը չի կիրառում սույն Հոդվածի ավիացիոն անվտանգության դրույթները, այդ Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են դիմել անհապաղ խորհրդակցությունների համար մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հետ: Նման դիմումի ներկայացման օրվանից տասնհինգ (15) օրվա ընթացքում բավարարող համաձայնության չհասնելու դեպքում կարող են կիրառվել սույն Համաձայանագրի 4-րդ Հոդվածի (Շահագործման լիազորության հետ կանչումը, ուժը կորցրած ճանաչումը, կասեցումը և սահմանափակումը) դրույթները: Անհապաղ դեպքերում կամ սույն Հոդվածի դրույթների հետագա խախտումը կանխելու համար, Պայմանավորվող կողմը կարող է ձեռնարկել սույն Համաձայանագրի 4-րդ Հոդվածով (Շահագործման լիազորության հետ կանչումը, ուժը կորցրած ճանաչումը, կասեցումը և սահմանափակումը) սահմանված միջանկյալ գործողություն նախքան տասնհինգ (15) օրվա լրանալը: Սույն կետի համաձայն ձեռնարկված ցանկացած գործողություն դադարեցվում է՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից սույն Հոդվածի անվտանգության դրույթները կատարելուն պես:

ՀՈԴՎԱԾ 9

ՄԱՔՍԱՏՈՒՐՔԵՐԻՑ ԵՎ ԱՅԼ ՀԱՐԿԵՐԻՑ ԱԶԱՏՈՒՄ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) կողմից միջազգային հաղորդակցություններում շահագործվող օդանավ, ինչպես նաև դրա մշտական օգտագործման սարքավորումները, վառելիքի պաշարները ու քսայուղերը, և այդ օդանավում գտնվող պաշարները (ներառյալ՝ սննդամթերքը, ոչ ոգելից խմիչքները և ծխախոտը) մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտք գործելիս ազատվում են բոլոր մաքսատուրքերից, ստուգման վճարներից և այլ տուրքերից կամ հարկերից՝ պայմանով, որ այդ սարքավորումները և պաշարները մնան օդանավում:

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 սահմանված երթուղում շահագործվող մյուս Պայմանավորվող կողմի օդանավում օգտագործման համար,

բ) պահեստամասերը, որոնք բերվել են որևէ մի Պայմանավորվող կողմի տարածք այն օդանավի տեխնիկական սպասարկման կամ վերանորոգման համար, որը մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության(ների) կողմից օգտագործվում է սահմանված երթուղում,

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

Վերոհիշյալ «ա», «բ» և «գ» ենթակետերում նշված պարագաները կարող են վերցվել մաքսային վերահսկողության կամ հսկողության:

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

ՀՈԴՎԱԾ 10

ԱՐԴԱՐ ՄՐՑԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆ ԵՎ ՊԵՏԱԿԱՆ ԱԶԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիաընկերություններին պետք է տրամադրի արդար և հավասար հնարավորություններ՝ սույն Համաձայնագրով կարգավորվող միջազգային օդային փոխադրումներ իրականացնելիս մրցակցելու համար:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է յուրաքանչյուր ավիաընկերությանը թույլատրի որոշել նրա կողմից առաջարկվող միջազգային օդային փոխադրման հաճախականությունը և տարողությունը՝ շուկայում

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

3. Որևէ Պայմանավորվող կողմ չպետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերություններից պահանջի չվացուցակների, չվերթների իրականացման ծրագրերի կամ գործառնական պլանների ներկայացում՝ հաստատման նպատակով, բացառությամբ այն դեպքերի, երբ դա պահանջվի ոչ խտրական հիմքերով միատեսակ պայմաններ պարտադրելու համար, ինչպես նախատեսված է սույն Հոդվածի 2-րդ կետով կամ երբ դա հստակորեն թույլատրվում է սույն Համաձայնագրով: Եթե Պայմանավորվող կողմը պահանջում է վերոհիշյալ փաստաթղթերի ներկայացումը տեղեկատվական նպատակներով, ապա նա պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությունների համար նվազագույնի հասցնի դրանց ներկայացման պահանջների վարչական արգելքները և ընթացակարգերը:

4. Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկ չպետք է տրամադրի կամ թույլատրի պետական սուբսիդիա կամ օժանդակություն իր նշանակած ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին այնպես, որ դա բացասաբար անրադառնա մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությունների արդարացի և հավասար հնարավորության վրա՝ մրցակցելու միջազգային օդային փոխադրումների իրականացման համար:

5. Պետական սուբսիդիա կամ օժանդակություն նշանակում է պետության կամ պետության կողմից վերահսկվող հանրային կամ մասնավոր մարմնի կողմից ավիաընկերությանը ուղղակիորեն կամ անուղղակիորեն խտրական հիմունքով աջակցության տրամադրում: Առանց սահմանափակման, այն կարող է ներառել գործառնական վնասների փոխհատուցում, կապիտալի տրամադրումը, անվերադարձ դրամաշնորհներ կամ արտոնյալ պայմաններով փոխառություններ, ֆինանսական առավելությունների տրամադրում շահույթներից հրաժարման կամ պարտքի գումարների ծածկման միջոցով, օգտագործված հասարարական միջոցներից նորմալ վերադարձելիությունից հրաժարում, հարկերից ազատումներ, պետական մարմինների կողմից պարտադրվող ծախսերի փոխհատուցում, կամ օդանավակայանային սարքավորումների, վառելիքի կամ օդային հաղորդակցությունների բնականոն շահագործման համար այլ անհրաժեշտ սարքավորումների օգտագործման խտրական հնարավորություն:

6. Երբ Պայմանավորվող կողմը սույն Համաձայնագրի ներքո շահագործվող հաղորդակցությունների առնչությամբ ավիաընկերությանը տրամադրում է սուբսիդիա կամ օժանդակություն, ապա այն պետք է պահանջի, որպեսզի այդ ավիաընկերությունը իր հաշիվներում հստակորեն և առանձին նշի սուբսիդիան կամ օժանդակությունը:

7. Եթե մի Պայմանավորվող կողմն ունի հիմնավորված մտահոգություններ, որ իր ավիաընկերությունները ենթարկվել են խտրականության կամ անարդար գործելակերպերի, կամ որ մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից նախատեսվող կամ տրամադրված սուբսիդիան կամ օժանդակությունը բացասաբար կանրադառնա կամ անդրադառնում է առաջին Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությունների արդարացի և հավասար հնարավորության վրա՝ մրցակցելու միջազգային օդային փոխադրումների իրականացման համար, առաջին Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են դիմել անհապաղ խորհրդակցություններ մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հետ: Նման դիմումի ներկայացման օրվանից տասնհինգ (15) օրվա ընթացքում իրենց բավարարող համաձայնության չգալը հիմք է մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից սույն Համաձայնագրի 2-րդ Հոդվածով սահմանված իրավունքների կասեցման, կամ շահագործման թույլտվության հետկանչման, կամ այնպիսի պայմանների կիրառման համար, որոնք այն անհրաժեշտ է գտնում այդ իրավունքների իրականացման համար:

ՀՈԴՎԱԾ 11 ՍԱԿԱԳՆԵՐ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է թույլատրի, որպեսզի օդային հաղորդակցությունների սակագները սահմանվեն յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերության կողմից՝ շուկայում առևտրային նկատառումներից ելնելով: Պայմանավորվող կողմերի միջամտությունը պետք է սահմանափակվի.

ա) չհիմնավորված խտրական սակագների կամ գործելակերպերի կանխմամբ,

բ) գերիշխող դիրքի չարաշահման կամ ավիափոխադրողների միջև պայմանավորվածության պատճառով չհիմնավորված բարձր կամ սահմանափակող բնույթ ունեցող սակագներից սպառողների պաշտպանությամբ, և

գ) կառավարության կողմից ուղղակի կամ անուղղակի սուբսիդավորման կամ օժանդակության պատճառով արհեստականորեն ցածր սակագներից ավիաընկերությունների պաշտպանությամբ:

2. Պայմանավորվող կողմերը չեն կարող նշանակված ավիաընկերությունից կամ ավիաընկերություններից պահանջել Պայմանավորվող կողմերի տարածքների միջև միջազգային օդային փոխադրման սակագների ներկայացում՝ հաստատման նպատակով: Այնուամենայնիվ, Պայմանավորվող կողմերի ավիաընկերությունները կշարունակեն խնդրանքի ստացման դեպքում ապահովել նախկին, գործող և առաջարկվող սակագների մասին տեղեկատվության անմիջական հասանելիությունը Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանություններին՝ այդ ավիացիոն իշխանությունների համար ընդունելի եղանակով և ձևաչափով:

3. Չնայած սույն Հոդվածի 1-ին և 2-րդ կետերի դրույթներին՝ Հայաստանի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության(ների) կողմից ամբողջապես Եվրոպական միության տարածքում փոխադրման սակագները ենթակա են Եվրոպական միության օրենքին:

ՀՈԴՎԱԾ 12

ԱՌԵՎՏՐԱՅԻՆ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅՈՒՆ

1. Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին փոխադարձության սկզբունքով և մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության մուտքին, մշտական բնակությանը և զբաղվածությանը վերաբերող օրենքներին և կանոնակարգերին համապատասխան իրավունք է վերապահվում այդ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք բերել և պահպանել իրենց ներկայացուցիչներին և կառավարչական, առևտրային, գործառնական և տեխնիկական անձնակազմին, ինչը պահանջվում է միջազգային օդային հաղորդակցությունների իրականացման համար:

2. Յուրաքանչյուր պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություններին իրավունք է վերապահում իր տարածքում վաճառել և գովազդել միջազգային օդային փոխադրման ծառայություններ և առնչվող այլ ծառայություններ՝ ուղղակի կամ գործակալների կամ նշանակված ավիաընկերության ընտրությամբ այլ միջնորդների միջոցով՝ ներառյալ գրասենյակ հիմնելու իրավունքը՝ ինչպես առցանց, այնպես էլ ոչ առցանց:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում իրավունք ունեն իրականացնել օդային փոխադրումների վաճառք և յուրաքանչյուր անձ ազատ է գնելու նման փոխադրումն այդ պետության արժույթով կամ այլ պետությունների ազատ փոխարկելի արժույթներով՝ Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրի արտարժույթի փոխարկման գործող կարգերի համաձայն:

ՀՈԴՎԱԾ 13
ԶՈՒՏ ԵԿԱՄՈՒՏՆԵՐԻ ՓՈԽԱՐԿՈՒՄ ԵՎ ՓՈԽԱՆՑՈՒՄ

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերություններին իրավունք է վերապահում փոխարկել և իր երկիր փոխանցել տեղական վճարումները գերազանցող տեղական եկամուտները՝ թույլատրելով անհապաղ փոխարկում և փոխանցում առանց դրանց նկատմամբ որևէ սահմանափակումների, խտրականության կամ հարկման՝ փոխարկման և փոխանցման համար նման պահանջ ի հայտ գալու պահին գործող փոխարժեքով:

ՀՈԴՎԱԾ 14
ՀԱՄԱԳՈՐԾԱԿՑԱՅԻՆ ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳՐԵՐ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունները, որոնք համաձայնեցված հաղորդակցություններ շահագործելու լիազորություն ունեն, իրավունք ունեն շահագործել և/կամ առաջարկել համաձայնեցված հաղորդակցություններ սահմանված երթուղիներով կամ այդ երթուղիների ցանկացած հատվածով տարբեր համագործակցային համաձայնագրերի ներքո, ինչպիսիք են՝ կողերի համատեղ օգտագործումը, բլոկ-նստատեղերը, համատեղ ձեռնարկությունը կամ լիզինգը.

ա) նույն Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ,

բ) մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ,

գ) երրորդ երկրի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ:

2. Պայմանով, որ նման համաձայնագրերի կողմ հանդիսացող բոլոր ավիաընկերությունները.

ա) ունեն երթևեկության հիմնական իրավունքներ և համապատասխանում են սույն Համաձայնագրի սկզբունքներին,

բ) համապատասխանում են երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների կողմից նման համաձայնագրերի նկատմամբ սովորաբար կիրառվող թոփքային անվտանգության և այլ պահանջներին,

գ) սպառողներին տրամադրում են պատշաճ տեղեկատվություն նման կողերի համատեղ օգտագործման կամ բլոկ-նստատեղերի համաձայնագրերի վերաբերյալ:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է կանխել սույն Համաձայնագրով սահմանված ծառայությունների մատուցման նպատակով լիզինգով վերցված այն օդանավի օգտագործումը, որը չի համապատասխանում 7-րդ Հոդվածին (Թռիչքային անվտանգություն) և 8-րդ Հոդվածին (Ավիացիոն անվտանգություն):

4. Կողերի համատեղ օգտագործող ավիաընկերություններից պահանջվում է ավիացիոն իշխանություններին ներկայացնել նախատեսվող կողերի համատեղ օգտագործման կամ բլոկ-նստատեղերի իրականացման համաձայնագրերի համար համապատասխան ոչ առևտրային փաստաթղթերը՝ առնվազն դրանք կիրառելուց երեսուն օր առաջ՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ազգային կանոնակարգերի համաձայն:

ՀՈԴՎԱԾ 15 ՎԵՐԳԵՏՆՅԱ ՍՊԱՍԱՐԿՈՒՄ

Յուրաքանչյուր ավիաընկերություն պետք է իրավունք ունենա մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում ինքնուրույն իրականացնել վերգետնյա սպասարկում կամ, իր ցանկությամբ, ընտրել մրցակցող վերգետնյա ծառայության մատակարարների՝ ծառայության ամբողջական կամ մասնակի մատուցման համար: Իրավունքների իրականացումը պետք է ենթակա լինի միայն ֆիզիկական կամ գործառնական սահմանափակումների, որոնք բխում են օդանավակայանի ապահովության և անվտանգության նկատառումներից: Եթե նման դրույթները խոչընդոտում են ինքնասպասարկմանը, ապա մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությունների վերգետնյա սպասարկման ծառայությունների նկատմամբ կիրառվող պայմանները պետք է կիրառվեն հավասարապես և ոչ պակաս բարենպաստ պայմաններով, քան միջազգային նմանատիպ օդային հաղորդակցության մեջ ներգրավված ցանկացած այլ ավիաընկերության նկատմամբ կիրառվող պայմաններն են սահմանափակումների կիրառման դեպքում, և գանձումները պետք է հիմնված լինեն մատուցված ծառայությունների գների վրա:

ՀՈԴՎԱԾ 16 ՀԱՄԱԿՑՎԱԾ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆ

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերություններին պետք է թույլատրվի օգտագործել օդային հաղորդակցության հետ կապված ցանկացած վերգետնյա այլ փոխադրամիջոց դեպի Պայմանավորվող կողմերի կամ երրորդ երկրների տարածքում գտնվող

ցանկացած կետեր և հակառակ ուղղությամբ իրականացվող ուղևորային և բեռնային փոխադրումների համար: Ավիաընկերությունները կարող են ընտրել իրականացնել համակցված վերգետնյա փոխադրումը իրենց սեփական միջոցներով կամ այն իրականացնել այլ վերգետնյա փոխադրողների հետ պայմանավորվածության հիման վրա, ներառյալ այլ ավիաընկերությունների և անուղղակի բեռնափոխադրումներ իրականացնող ընկերությունների կողմից վերգետնյա փոխադրումը: Նման համակցված փոխադրումները կարող են մատուցվել օդային և վերգետնյա համակցված փոխադրման դիմաց միասնական ընդհանուր գնով, պայմանով, որ ուղևորներն ու բեռնառաքները տեղեկացված են նման փոխադրմանն առնչվող փաստերի վերաբերյալ:

ՀՈԴՎԱԾ 17 **ԳԱՆՁՈՒՄՆԵՐ ՍՊԱՌՈՂՆԵՐԻՑ**

1. Յուրաքանչյուր օդանավակայանի օգտագործման համար սահմանված վճարումները և այլ գանձումները՝ ներառյալ օդանավակայանի հարմարությունների, տեխնիկական և այլ սարքավորումների և ծառայությունների համար, ինչպես նաև աերոնավիգացիոն սարքավորումների, կապի սարքավորումների և ծառայությունների դիմաց գանձումները, պետք է կատարվեն յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի հաստատած դրույքաչափերի և սակագների համաձայն:

2. Այդ գանձումները պետք է լինեն արդարացի, ողջամիտ, ոչ խտրական և սպառողների խմբերի միջև համամասնորեն բաշխված:

3. Մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությունների նկատմամբ կիրառվող սպառողներից գանձումները կարող են արտացոլել, բայց չպետք է գերազանցեն օդանավակայանում կամ օդանավակայանի համակարգում գործող իրավասու իշխանությունների կամ մարմինների կողմից մատուցվող համապատասխան օդանավակայանային, օդանավակայանի շրջակայքի, օդանավակայանում աերոնավիգացիոն և ավիացիոն անվտանգության սարքավորումների ու ծառայությունների մատուցման դիմաց ամբողջական վճարը: Նման ամբողջական վճարները կարող են ներառել արժեզրկումից հետո ակտիվների ողջամիտ եկամտաբերությունը:

4. Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունը կամ ավիաընկերությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի սարքավորումների և ծառայությունների դիմաց չպետք է վճարեն մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունից կամ ավիաընկերություններից և/կամ նմանատիպ միջազգային հաղորդակցություններ շահագործող ցանկացած այլ օտարերկրյա ավիաընկերություններից գանձվող ավելի բարձր սակագներ:

ՀՈԴՎԱԾ 18
ՎԻՃԱԿԱԳՐՈՒԹՅԱՆ ՏՐԱՄԱԴՐՈՒՄ

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

ՀՈԴՎԱԾ 19
ԽՈՐՀՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ խորհրդակցությունների անցկացման դիմում ներկայացնել սույն Համաձայնագրի մեկնաբանման, կիրառման և կատարման վերաբերյալ:
2. Նման խորհրդակցությունները պետք է սկսվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից նման դիմումի ստացման օրվանից վաթսուներկու ժամկետում, եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև այլ կերպ համաձայնեցված չէ:

ՀՈԴՎԱԾ 20
ՏԱՐԱԶԱՅՆՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԿԱՐԳԱՎՈՐՈՒՄ

1. Եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև որևէ տարաձայնություն է ծագում՝ կապված սույն Համաձայնագրի մեկնաբանման կամ կիրառման հետ, ապա Պայմանավորվող կողմերն, առաջին հերթին, պետք է ձգտեն կարգավորել այն բանակցությունների միջոցով:
2. Եթե Պայմանավորվող կողմերը չեն կարողանում հասնել տարաձայնության կարգավորմանը բանակցությունների միջոցով, նրանք կարող են համաձայնվել որոշման կայացման նպատակով տարաձայնության լուծումը հանձնել միջնորդ դատավորի կամ, Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի դիմումով, վեճը կարող է ներկայացվել երեք միջնորդ դատավորներից բաղկացած դատարան. ընդ որում, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ նշանակում է մեկական միջնորդ դատավոր, իսկ երրորդ միջնորդ դատավորը նշանակվում է այս երկու միջնորդ դատավորների կողմից: Միջնորդ դատարանը որոշում է իր իրավասության շրջանակը և սահմանում է իր սեփական ընթացակարգը, եթե Պայմանավորվող կողմերն այլ կերպ չեն համաձայնվել:

3. Երեք միջնորդ դատավորներից բաղկացած միջնորդ դատարանի կողմից վեճի արբիտրաժային քննությունը պետք է իրականացվի հետևյալ կերպ.

յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է նշանակի միջնորդ դատավորին վաթսուն (60) օրվա ընթացքում՝ հաշված այն օրվանից, երբ Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը մյուսից դիվանագիտական ուղիներով ծանուցում է ստացել տարաձայնությունը միջնորդ դատարանում կարգավորելու վերաբերյալ և երրորդ միջնորդ դատավորը պետք է նշանակվի հետագա վաթսուն (60) օրվա ընթացքում:

4. Եթե Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկ չի նշանակում դատավոր վերը նշված ժամկետում, կամ եթե երրորդ միջնորդ դատավորը չի նշանակվում սահմանված ժամանակահատվածում, ապա Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության խորհրդի նախագահը կարող է Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի դիմումով նշանակել միջնորդ դատավոր կամ դատավորներ՝ ըստ անհրաժեշտության: Այս դեպքում երրորդ միջնորդ դատավորը պետք է լինի երրորդ պետության քաղաքացի և գործի որպես դատարանի նախագահ և պետք է որոշի այն վայրը, որտեղ պետք է տեղի ունենա դատավարությունը: Եթե նախագահը համարում է, որ ինքը այնպիսի պետության քաղաքացի է, որը չի կարող տվյալ վեճի հետ կապված չեզոք համարվել, ապա ավագ փոխնախագահը, ով այդ հիմքով որակագրկված չէ, պետք է իրականացնի նշանակումներ: Միջնորդ դատարանը պետք է որոշում կայացնի ծայների մեծամասնությամբ:

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

6. Եթե և քանի դեռ Պայմանավորվող կողմերից մեկը չի ենթարկվում սույն Հոդվածի 2-րդ կետի համաձայն կայացված որոշմանը, ապա մյուս Պայմանավորվող կողմը կարող է սահմանափակել, կասեցնել կամ հետ կանչել վերոհիշյալ որոշմանը չենթարկված Պայմանավորվող կողմին կամ ավիաընկերությանը սույն Համաձայնագրի հիման վրա ի սկզբանե իր կողմից տրված որևէ իրավունք կամ արտոնություն:

7. Միջնորդ դատարանի ծախսերը, ներառյալ դատավորների վճարները և կատարած ծախսերը, պետք է հավասարապես բաշխվեն Պայմանավորվող կողմերի միջև: Սույն Հոդվածի 4-րդ մասի ընթացակարգերի կապակցությամբ Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության խորհրդի նախագահի կողմից կրած ծախսերը պետք է դիտարկվեն որպես միջնորդ դատարանի ծախսերի բաղկացուցիչ մաս:

ՀՈԴՎԱԾ 21 ՓՈՓՈԽՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

Եթե որևէ Պայմանավորվող կողմ նպատակահարմար է գտնում փոփոխել սույն Համաձայնագրի ցանկացած դրույթ, ապա այն կարող է դիմել մյուս Պայմանավորվող կողմի հետ խորհրդակցությունների համար: Նման խորհրդակցությունները, որոնք կարող են իրականացվել ավիացիոն իշխանությունների միջև և որոնք կարող են լինել քննարկումների կամ գրագրության միջոցով, պետք է սկսվեն դիմումի ստացման օրվանից վաթսուօրյա (60) ժամկետում, եթե երկու Պայմանավորվող կողմերը չհամաձայնեն այս ժամանակահատվածի երկարացման շուրջ: Նման կերպ համաձայնեցված ցանկացած փոփոխությունները ուժի մեջ են մտնում երբ երկու Պայմանավորվող կողմերը դիվանագիտական հայտագրերի փոխանակման միջոցով միմյանց ծանուցել են իրենց համապատասխան իրավական ընթացակարգերով դրա ուժի մեջ մտնելու համար նախատեսված պահանջները կատարելու մասին:

ՀՈԴՎԱԾ 22 ԲԱԶՄԱԿՈՂՄ ԿՈՆՎԵՆՏԻԱ

Սույն Համաձայնագիրը և դրա Հավելվածները կփոփոխվեն որպեսզի համապատասխանեցվեն ցանկացած բազմակողմ կոնվենցիայի, որը կարող է պարտադիր դառնալ երկու Պայմանավորվող կողմերի համար:

ՀՈԴՎԱԾ 23 ԴԱԴԱՐԵՑՈՒՄ

1. Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը ցանկացած ժամանակ դիվանագիտական ուղիներով կարող է մյուս Պայմանավորվող կողմին գրավոր ծանուցել սույն Համաձայնագիրը դադարեցնելու իր որոշման մասին. նման ծանուցումը պետք է միաժամանակ տրվի Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպությանը:

2. Համաձայնագրի գործողությունը դադարում է մյուս Պայմանավորվող կողմից ծանուցումը ստանալու օրվանից տասներկու (12) ամիս հետո, եթե մինչև այդ ժամկետի ավարտը դադարեցման մասին ծանուցումը փոխադարձ համաձայնությամբ հետ չվերցվի: Մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից նման ծանուցման ստացման մասին որևէ հաստատման բացակայության դեպքում վերոհիշյալ ծանուցումը կհամարվի ստացված Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կողմից ծանուցումը ստանալուց տասնչորս (14) օր հետո:

ՀՈԴՎԱԾ 24

ԳՐԱՆՑՈՒՄ

Սույն Համաձայնագիրը և դրա ցանկացած փոփոխությունները պետք է գրանցվեն Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպությունում:

ՀՈԴՎԱԾ 25

ՈՒԺԻ ՄԵՋ ՄՏՆԵԼԸ

Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտնում այն ամսին հաջորդող երկրորդ ամսվա առաջին օրը, որի ընթացքում երկու Պայմանավորվող կողմերը դիվանագիտական հայտագրերի փոխանակմամբ ծանուցել են միմյանց իրենց համապատասխան իրավական ընթացակարգերով դրա ուժի մեջ մտնելու համար նախատեսված ընթացակարգերը կատարելու մասին:

Ի վկայություն վերոշարադրյալի՝ ներքոստորագրյալները, լինելով պատշաճորեն լիազորված իրենց համապատասխան Կառավարությունների կողմից, ստորագրեցին սույն Համաձայնագիրը:

Կատարված է *պրոպոզիցիայի 2015* թվականի *դեկտեմբերի 8-ին*՝ երկու բնօրինակով՝ հայերեն, անգլերեն և ֆրանսերեն լեզուներով, որոնք հավասարազոր են: Սույն Համաձայնագրի դրույթների մեկնաբանման ընթացքում տարաձայնություններ առաջանալու դեպքում նախապատվությունը կտրվի անգլերեն լեզվով տեքստին:

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԿՈՂՄԻՑ



ԼՅՈՒՔՍԵՄԲՈՒՐԳԻ ՄԵԾ ԴՔՍՈՒԹՅԱՆ
ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԿՈՂՄԻՑ



Երթուղիների աղյուսակ**Երթուղի I**

Հայաստանի կողմից նշանակված ավիաընկերությունների կողմից շահագործվող երթուղիներ.

Մեկնարկի կետեր	Միջանկյալ կետեր	Ժամանման կետեր	Տարածքից դուրս կետեր
Կետեր Հայաստանում	Ցանկացած կետ	Կետեր Լյուքսեմբուրգում	Ցանկացած կետ

և հակառակ ուղղությամբ:

Երթուղի II

Լյուքսեմբուրգի կողմից նշանակված ավիաընկերությունների կողմից շահագործվող երթուղիներ.

Մեկնարկի կետեր	Միջանկյալ կետեր	Ժամանման կետեր	Տարածքից դուրս կետեր
Կետեր Լյուքսեմբուրգում	Ցանկացած կետ	Կետեր Հայաստանում	Ցանկացած կետ

և հակառակ ուղղությամբ:

Նշումներ.

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին իրավունք է վերապահվում իրականացնել չվերթներ օգտագործելով օդի հինգերորդ ազատության իրավունք՝ համաձայն սույն Համաձայնագրի Հավելվածով սահմանված երթուղիների:

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունը կամ ավիաընկերությունները կարող են ցանկացած կամ բոլոր չվերթների ընթացքում բաց թողնել վերոնշյալ երթուղիների ցանկացած կետեր և կարող են սպասարկել դրանք ցանկացած հերթականությամբ՝ առանց ուղղությունների և աշխարհագրության սահմանափակման և սույն Համաձայնագրով այլ կերպ թույլատրվող ցանկացած փոխադրում կատարելու իրավունքի սահմանափակման, պայմանով, որ, բացառությամբ ամբողջապես բեռնային փոխադրումների, սպասարկվում է ավիաընկերությունը նշանակող Պայմանավորվող կողմի տարածքում գտնվող կետ: