

ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Մեծ Բրիտանիայի ու Հյուսիսային Իռլանդիայի Միացյալ Թագավորության կառավարության միջև օդային հաղորդակցությունների վերաբերյալ

Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը և Մեծ Բրիտանիայի ու Հյուսիսային Իռլանդիայի Միացյալ Թագավորության կառավարությունը,

լինելով Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին Կոնվենցիայի կողմեր, որը բացվել է ստորագրման համար Չիկագոյում 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին,

ձգտելով իրենց համապատասխան տարածքների միջև օդային հաղորդակցությունների հաստատման նպատակով կնքել համաձայնագիր, ի լրումն նշված Կոնվենցիայի,

համաձայնեցին ներքոհիշյալի մասին.

Հոդված 1 Սահմանումներ

Սույն Համաձայնագրի նպատակների համար, եթե ենթատեքստը այլ բան չի պահանջում`

ա) «Չիկագոյի Կոնվենցիա» տերմինը նշանակում է Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին Կոնվենցիան, որը բացվել է ստորագրման համար Չիկագոյում 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին և ներառում է.

1) դրա ցանկացած ուղղում, որը ուժի մեջ է մտել 94-րդ «ա» հոդվածի համաձայն և վավերացվել է երկու Պայմանավորվող կողմերի կողմից, և

2) դրա ցանկացած Հավելված կամ ցանկացած ուղղում` ընդունված այդ Կոնվենցիայի 90-րդ հոդվածի համաձայն` այնքանով, որքանով նման ուղղումը կամ Հավելվածը ցանկացած ժամանակ ուժի մեջ է երկու Պայմանավորվող կողմերի համար էլ,

բ) «ավիացիոն իշխանություններ» տերմինը Միացյալ Թագավորության դեպքում նշանակում է տրանսպորտի պետական նախարար, իսկ 7-րդ հոդվածի նպատակով` քաղաքացիական ավիացիայի իշխանություն և Հայաստանի Հանրապետության դեպքում` քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչություն կամ երկու դեպքերում էլ` ցանկացած անձ կամ մարմին, որը ներկայումս կարող է

լիազորված լինել՝ իրականացնելու վերը նշված իշխանությունների կողմից իրազորովող գործառույթները կամ նմանօրինակ գործառույթներ,

գ) «նշանակված ավիաընկերություն» տերմինը նշանակում է ավիաընկերություն, որը նշանակվել է և լիազորվել սույն Համաձայնագրի 4-րդ հոդվածի համաձայն,

դ) «տարածք» տերմինը Պետության առնչությամբ ունի Չիկագոյի Կոնվենցիայի 2-րդ հոդվածում նրա համար սահմանված իմաստը,

ե) «օդային հաղորդակցություն», «միջազգային օդային հաղորդակցություն», «ավիաընկերություն» և «կանգառ ոչ առևտրային նպատակներով» տերմինները ունեն համապատասխանաբար այնպիսի իմաստներ, որոնք սահմանվում են նրանց համար Չիկագոյի Կոնվենցիայի 96-րդ հոդվածում,

զ) «սույն Համաձայնագիր» տերմինը ներառում է Հավելվածը և դրան կամ սույն Համաձայնագրին վերաբերող ցանկացած ուղղում,

է) «շահագործման վճարներ» տերմինը նշանակում է վճար, որը կատարվում է իրավասու մարմինների կողմից կամ նրանց թույլատվությամբ ներկայացվում է ավիաընկերություններին՝ օդանավերի, նրանց անձնակազմերի, ուղևորների և բեռների սպասարկման նպատակով, օդանավակայանի գույքի կամ սարքավորումների կամ օդագնացության սարքավորումների, ներառյալ դրա հետ կապված ծառայությունները և սարքավորումները, տրամադրման համար:

Հոդված 2

Չիկագոյի Կոնվենցիայի կիրառելիությունը

Սույն Համաձայնագրի դրույթները պետք է համապատասխանեն Չիկագոյի Կոնվենցիայի դրույթներին այնքանով, որքանով այդ դրույթները կիրառելի են միջազգային օդային հաղորդակցությունների նկատմամբ:

Հոդված 3

Իրավունքների տրամադրումը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ տրամադրում է մյուս Պայմանավորվող կողմին իր միջազգային օդային հաղորդակցություններին առնչվող հետևյալ իրավունքները.

ա) իր տարածքի վրայով առանց վայրէջք կատարելու թռիչքի իրավունք,

բ) իր տարածքում ոչ առևտրային նպատակներով կանգառներ կատարելու իրավունք:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ տրամադրում է մյուս Պայմանավորվող կողմին իրավունքներ՝ այսուհետև սահմանված սույն Համաձայնագրում, միջազգային օդային հաղորդակցությունների իրականացման նպատակով, այն երթուղիներով, որոնք սահմանված են սույն Համաձայնագրին կից ժամանակացույցի համապատասխան բաժնում: Նման հաղորդակցությունները և երթուղիները այսուհետև կկոչվեն, համապատասխանաբար, «համաձայնեցված հաղորդակցություններ» և «սահմանված երթուղիներ»: Սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների իրականացման ընթացքում յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունները, ի լրումն սույն հոդվածի 1-ին կետում նախատեսված իրավունքների, մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում կօգտվեն սույն Համաձայնագրի ժամանակացույցում այդ երթուղու համար սահմանված վայրերում ուղևորներ և բեռներ, ներառյալ փոստը, ինքնաթիռ վերցնելու և իջեցնելու նպատակով կանգառների իրավունքից:

3. Սույն հոդվածի 2-րդ կետում ոչինչ չի կարող ենթադրել Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակած ավիաընկերություններին մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում վարձակալության կամ վարձատրության պայմանով այդ նույն տարածքի այլ կետ տեղափոխման նպատակով ուղևորներ, բեռներ, ներառյալ փոստը, ինքնաթիռ վերցնելու իրավունքի տրամադրում:

4. Ջինված բախման, քաղաքական հուզումների կամ այլ իրադարձությունների կամ հատուկ և արտասովոր հանգամանքների դեպքում, երբ Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակած ավիաընկերությունը ի վիճակի չէ իրագործելու հաղորդակցությունը իր կանոնավոր երթուղով, մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է օգտագործի իր առավելագույն ջանքերը՝ երթուղիների ժամանակավոր համապատասխան վերակարգավորումների միջոցով դյուրացնելու նման հաղորդակցության շարունակական իրագործումը:

Հոդված 4

Ավիաընկերությունների նշանակումը և լիազորումը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է իրավունք ունենա նշանակել, մյուս Պայմանավորվող կողմին գրավոր ծանուցմամբ, մեկ կամ ավելի ավիաընկերություններ՝ սահմանված երթուղիներով

համաձայնեցված հաղորդակցություններ իրականացնելու նպատակով, ինչպես նաև գրկել նման նշանակումից կամ վերափոխել այն:

2. Նման նշանակումը ստանալուն պես մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է, սույն հոդվածի 3-րդ և 4-րդ կետերի դրույթների համաձայն, առանց հապաղման արտոնի նշանակված ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին համապատասխան գործառնական լիազորություններ:

3. Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիացիոն իշխանությունները կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունից պահանջել գոհացուցիչ ապացույցներ, որ վերջինս ունի որակավորում կատարելու այն պայմանները, որոնք ներկայացված են նման իշխանությունների կողմից իրականացվող միջազգային օդային ծառայությունների նկատմամբ՝ սովորաբար և պատշաճորեն կիրառելի օրենքներում և կանոնակարգերում՝ Չիկագոյի Կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխան:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է իրավունք ունենա մերժելու սույն հոդվածի 2-րդ կետում նշված գործառնական լիազորությունների տրամադրումը կամ պարտադրել այնպիսի պայմաններ, որոնք կարող են անհրաժեշտ թվալ նշանակված ավիաընկերության կողմից սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի 2-րդ կետում նախատեսված իրավունքների կատարման համար՝ բոլոր դեպքերում, երբ նշված Պայմանավորվող կողմը բավարարված չէ, որ այդ ավիաընկերության հիմնական սեփականությունը և գործուն վերահսկողությունը պատկանում են ավիաընկերությանը նշանակող Պայմանավորվող կողմին կամ նրա քաղաքացիներին:

5. Ավիաընկերության նշանակումից և լիազորումից հետո այն կարող է սկսել համաձայնեցված հաղորդակցությունների իրագործումը՝ պայմանով, որ այն ենթարկվում է սույն Համաձայնագրի կիրառելի դրույթներին:

Հոդված 5

Գործառնական լիազորությունների չեղյալ հայտարարումը կամ առկախումը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է իրավունք ունենա չեղյալ հայտարարել կամ առկախել սույն Համաձայնագրի 3/2/-րդ հոդվածում հատկորոշված իրավունքների իրագործումը մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից կամ պարտադրել այնպիսի պայմաններ, որոնք անհրաժեշտ կհամարվեն այդ իրավունքների իրագործման համար:

ա) ցանկացած դեպքում, երբ նա բավարարված չէ, որ այդ ավիաընկերության հիմնական սեփականությունն ու արդյունավետ վերահսկողությունը պատկանում են այն Պայմանավորվող կողմին, որը նշանակել է այդ ավիաընկերությունը կամ նման Պայմանավորվող կողմի քաղաքացիներին, կամ

բ) այն դեպքում, երբ այդ ավիաընկերությունը թերանում է ենթարկվել այդ իրավունքները տրամադրող Պայմանավորվող կողմի՝ բնականորեն և ողջամտորեն կիրառելի օրենսդրությանը կամ կանոնակարգերին, կամ

գ) եթե ավիաընկերությունը այլ կերպ թերանում է գործել սույն Համաձայնագրի նշված պայմաններին համապատասխան:

2. Երբ սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված պայմանների անմիջապես չեղյալ հայտարարումը, առկախումը կամ պարտադրումը էական չեն օրենսդրության և կանոնակարգերի հետագա խախտումները կանխելու համար, նման իրավունքը պետք է կատարվի միայն մյուս Պայմանավորվող կողմի հետ խորհրդակցելուց հետո:

Հոդված 6

Համաձայնեցված հաղորդակցությունների իրագործումը կարգավորող սկզբունքներ

1. Պետք է երկու Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների համար ստեղծվեն արդարացի և հավասար հնարավորություններ՝ իրենց համապատասխան տարածքների միջև սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների իրագործման համար:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերություն համաձայնեցված հաղորդակցություններ իրագործելիս պետք է հաշվի առնի մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունների շահերը, որպեսզի չխանգարի նույն երթուղիներով վերջիններիս կողմից լիովին կամ մասնակիորեն տրամադրվող հաղորդակցություններին:

3. Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների կողմից տրամադրվող համաձայնեցված հաղորդակցությունները պետք է սերտորեն կապված լինեն սահմանված երթուղիներով փոխադրումների հասարակական պահանջների հետ և որպես իրենց առաջնային նպատակ պետք է ունենան ապահովում տարողունակության ողջամիտ բեռնվածության գործոնից ելնելով, որը համապատասխանում է ավիաընկերությանը նշանակած Պայմանավորվող կողմի տարածքից կամ նրա տարածքի համար

նախատեսված ուղևորների և բեռների, այդ թվում՝ փոստի, տեղափոխման ընթացիկ և ողջամտորեն կանխատեսվող պահանջների կատարմանը:

Ուղևորներ և բեռ, ներառյալ փոստը, որոնք օդանավ են վերցվել և իջեցվել ավիաընկերությանը չնշանակած պետությունների տարածքներում սահմանված երթուղիների կետերում, տեղափոխելու ապահովումը պետք է իրագործվի ընդհանուր սկզբունքներին համաձայն, այն է, որ տարողունակությունը առնչվում է.

ա) դեպի՝ ավիաընկերությանը նշանակած Պայմանավորվող կողմի տարածք և նրա տարածքից երթևեկության պահանջներին,

բ) համաձայնեցված հաղորդակցության իրականացման տարածքի սահմաններում երթևեկության պահանջներին՝ այդ տարածքը կազմող պետությունների ավիաընկերությունների կողմից հաստատված այլ տրանսպորտային ծառայությունները հաշվի առնելուց հետո, և

գ) ավիաընկերության շահագործման միջոցով պահանջներին:

Հոդված 7 Սակագներ

1) ա) «Սակագին» տերմինը նշանակում է.

I) ուղևորների, ուղեբեռի կամ բեռների /բացառությամբ փոստի/ տեղափոխման վճարը,

II) նման տեղափոխման առնչությամբ կամ ի լրումն պատահական կամ դրանից բխող լրացուցիչ իրերի, ծառայությունների կամ այլ արտոնությունների տրամադրումն ու մատչելիության ապահովումը, և

III) նման լրացուցիչ իրերի, ծառայությունների կամ արտոնությունների վճարը,

և ներառում է այն պայմանները, որոնք կարգավորելու են յուրաքանչյուր նման գնի կիրառելիությունը և նման իրերի, ծառայությունների կամ արտոնությունների տրամադրումը կամ մատչելիության ապահովումը,

IV) ավիաընկերության կողմից գործակալին վճարված հանձնարարավճարի դրույքաչափը՝ չվացուցակային օդային հաղորդակցությունների կատարման համար այդ գործակալի կողմից վաճառված տոմսերի կամ լրացված բեռնագրերի քանակի առնչությամբ,

բ) երբ թռիչքի իրագործման եղանակից, շաբաթվա օրվանից կամ օրվա ժամից, թռիչքի ուղղությունից կամ այլ գործոնից կախված փոփոխվեն տոմսերի արժեքները կամ դրույքաչափերը, յուրաքանչյուր այլ տոմսի արժեք կամ դրույքաչափ պետք է համարվի առանձին սակագին՝ անկախ այն բանից, թե այն առանձին կերպով հարակից

պայմաններով համապատասխան իշխանություններին ներկայացվել է, թե ոչ:

2) Պայմանավորվող կողմերի տարածքների միջև նշանակված ավիաընկերությունների կողմից տեղափոխումների համար գանձվող սակագները պետք է սահմանվեն ողջամիտ մակարդակներով, որպեսզի պատշաճորեն ուշադրության արժանանան բոլոր առնչվող գործոնները՝ ներառյալ օգտագործողների շահերը, շահագործման ծախսը, չափավոր շահույթը և շուկայական նկատառումները:

Երկու երկրների ավիացիոն իշխանությունները չպետք է պահանջեն իրենց ավիաընկերություններից խորհրդատվություն տալ այլ ավիաընկերություններին մինչև ծառայությունների համար սակագների հաստատումը, որոնք նախատեսված են հետևյալ դրույթներում:

3) Երկու երկրների ավիացիոն իշխանությունները կիրառում են հետևյալ դրույթները մի երկրի որևէ վայրից մյուս երկրի որևէ վայր փոխադրման համար յուրաքանչյուր երկրի ավիաընկերությունների կողմից գանձվելիք սակագների հաստատման համար.

1) երկու երկրների միջև փոխադրման համար գանձվելիք ցանկացած առաջարկված սակագին պետք է ներկայացվի երկու ավիացիոն իշխանություններին նշանակված համապատասխան ավիաընկերության կողմից կամ նրա անունից՝ առնվազն 30 օր առաջ /կամ երկու ավիացիոն իշխանությունների կողմից համաձայնեցված ավելի կարճ ժամկետում/՝ մինչև սակագնի ուժի մեջ մտնելու առաջարկված ժամկետը:

II) Այդ կերպով ներկայացված սակագինը կարող է հաստատվել ավիացիոն իշխանությունների կողմից ցանկացած ժամանակ: Սակայն հաջորդ երկու ենթակետերի համաձայն յուրաքանչյուր նման սակագնի պետք է վերաբերվել որպես ներկայացման ստացման օրվանից 21 օր հետո հաստատված, եթե երկու երկրների ավիացիոն իշխանությունները, գրավոր կերպով, նրանց կողմից գրավոր ներկայացման ստացումից 20 օրվա ընթացքում չեն տեղեկացրել մեկը մյուսին, որ իրենք չեն հաստատում առաջարկվող սակագինը:

III) Ոչինչ վերոնշյալ II-րդ կետում չի կարող խոչընդոտել յուրաքանչյուր երկրի ավիացիոն իշխանություններին միակողմանիորեն մերժել իր իսկ նշանակած ավիաընկերության կողմից ներկայացված սակագինը: Սակայն նման միակողմանի գործողություն պետք է ձեռնարկվի միայն այն դեպքում, եթե այդ իշխանություններին պարզ է դառնում, որ կամ առաջարկված սակագինը չափազանց բարձր է, կամ որ նրա կիրառումը կնշանակի մյուս ավիաընկերությանը կամ այլ ավիաընկերություններին հավանական լուրջ վնասների հասցման հակամրցակցային վարք:

IV) Եթե երկրներից մեկի ավիացիոն իշխանությունները գտնեն, որ մյուս երկրի նշանակած ավիաընկերության կողմից ներկայացված՝ առաջարկվող սակագինը չափազանց բարձր է, կամ նրա կիրառումը կնշանակի մյուս ավիաընկերությանը կամ այլ ավիաընկերություններին հավանական լուրջ վնասների հասցման հակամրցակցային վարք, նրանք կարող են ներկայացման ստացումից 20 օրվա ընթացքում պահանջել անցկացնել խորհրդակցություններ մյուս երկրի ավիացիոն իշխանությունների հետ: Նման խորհրդակցությունները պետք է ավարտվեն պահանջի օրվանից 21 օրվա ընթացքում, և սակագինը ուժի մեջ կմտնի այդ ժամանակահատվածի ավարտին, եթե երկու երկրների իշխանությունները այլ համաձայնություն ձեռք չեն բերել:

V) Այն դեպքում, երբ վերը նշված դրույթներին համապատասխան ուժի մեջ մտած սակագինը երկրներից մեկի ավիացիոն իշխանությունների կողմից համարվում է մյուս ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին որոշակի երթուղում կամ երթուղիներում լուրջ վնաս հասցնող, այդ ավիացիոն իշխանությունները կարող են պահանջել խորհրդակցություններ անցկացնել մյուս երկրի ավիացիոն իշխանությունների հետ: Այդ խորհրդակցությունները պետք է ավարտվեն պահանջի օրվանից 21 օրվա ընթացքում, եթե երկու երկրների իշխանությունները այլ համաձայնության չեն եկել:

4) Երկրներից մեկի նշանակած ավիաընկերության կողմից մյուս երկրի և մի որևէ երրորդ երկրի տարածքի միջև փոխադրության համար գանձվելիք սակագները պետք է ներկայացվեն մյուս երկրի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը: Յուրաքանչյուր ներկայացված սակագին պետք է հաստատվի, եթե այն մակարդակով, պայմաններով և լրանալու ժամկետով նույնական է այդ ավիացիոն իշխանությունների կողմից ընթացիկ հաստատված սակագնին և կիրառելի է մյուս երկրի նշանակած ավիաընկերության կողմից իր տարածքի և մի որևէ երրորդ երկրի տարածքի միջև փոխադրումների համար՝ պայմանով, որ այդ ավիացիոն իշխանությունները կարող են հետ վերցնել իրենց հաստատումը, եթե համեմատվող սակագնի գործողությունը դադարեցվել է ցանկացած պատճառով, կամ կարող են տարբերակել հաստատման պայմանները՝ համապատասխանեցնելու համեմատվող սակագնի որևէ հաստատված տարբերակի:

Հոդված 8 Մաքսատուրքեր

1) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից միջազգային օդային հաղորդակցությունում շահագործվող օդանավը պետք է ազատվի բոլոր նաքսատուրքերից, ազգային ակցիզային հարկերից և նմանօրինակ ազգային վճարումներից, ինչպես նաև`

ա) Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակած ավիաընկերության կողմից մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք հետևյալ առարկաների ներմուծման դեպքում.

I) նորոգման, պահպանման և սպասարկման սարքավորումներ և բաղադրամասեր,

II) ուղևորների սպասարկման սարքավորումներ և բաղադրամասեր,

III) բեռնման սարքավորումներ և բաղադրամասեր,

IV) անվտանգության սարքավորումներ, ներառյալ անվտանգության սարքավորումներին կցվող բաղադրամասերը,

V) ուսումնական նյութեր և ուսուցման պիտույքներ,

VI) համակարգչային սարքավորումներ և բաղադրամասեր,

VII) ավիաընկերության և շահագործողների փաստաթղթերը, և

բ) հետևյալ առարկաները` ներմուծված Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակած ավիաընկերության կողմից մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք կամ մատակարարված Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակած ավիաընկերությանը մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում.

I) օդանավային պահեստավորումներ /ներառյալ, բայց ոչ սահմանափակված միայն մթերքով, խմիչքներով և ծխախոտով/` ներմուծված մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք կամ վերցված ինքնաթիռ այդ տարածքում,

II) վառելանյութ, քսանյութեր և սպառվող տեխնիկական մատակարարումներ,

III) պահեստամասեր` ներառյալ շարժիչները`

պայմանով, որ յուրաքանչյուր դեպքում դրանք նախատեսված են օդանավի վրա կամ միջազգային օդանավակայանի սահմաններում օգտագործման համար` կապված համապատասխան նշանակված ավիաընկերության կողմից միջազգային օդային հաղորդակցության հիմնման կամ պահպանման հետ:

2) Մաքսատուրքերից, ազգային ակցիզային հարկերից կամ նմանօրինակ ազգային վճարումներից ազատունը չպետք է տարածվի Պայմանավորվող կողմերից մեկի տարածքում մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը (ավիաընկերություններին)

տրամադրվող ծառայությունների արժեքով պայմանավորված վճարումների վրա:

3) Սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված սարքավորումներին և մատակարարումներին կարող է ներկայացվել համապատասխան իշխանությունների վերահսկողության կամ հսկողության պահանջ:

4) Սույն հոդվածով տրամադրվող վճարման ազատումները պետք է նաև առկա լինեն այն իրավիճակներում, երբ Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակած ավիաընկերությունը կամ ավիաընկերությունները պայմանավորվածություն են ձեռք բերել այլ ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում սույն հոդվածի 1-ին կետում սահմանված առարկաների փոխառության կամ փոխանցման շուրջ՝ պայմանով, որ այդ մյուս ավիաընկերությունը կամ ավիաընկերությունները համանմանորեն արտոնված են օգտվելու այդ Պայմանավորվող կողմի տրամադրած վճարման ազատումներից:

Հոդված 9

Ավիացիոն անվտանգություն

1) Քաղաքացիական օդանավերի, նրանց ուղևորների և անձնակազմերի անվտանգության երաշխիքը համարելով միջազգային օդային հաղորդակցությունների իրագործման հիմնարար նախապայման՝ Պայմանավորվող կողմերը վերահաստատում են, որ իրենց ստանձնած պարտավորությունները մեկը մյուսի հանդեպ՝ ապահովել քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունը անօրինական միջամտության գործողություններից /և, մասնավորապես, նրանց պարտավորությունները Չիկագոյի Կոնվենցիայի, 1963 թվականի սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված «Օդանավում կատարված հանցագործությունների և որոշ այլ գործողությունների մասին» Կոնվենցիայի, 1970 թվականի դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված «Օդանավերի անօրինական զավթման դեմ պայքարի մասին» Կոնվենցիայի և 1971 թվականի սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ապօրինի գործողությունների դեմ պայքարի մասին» Կոնվենցիայի շրջանակներում/, կազմում են սույն Համաձայնագրի բաղկացուցիչ մասը:

2) Պայմանավորվող կողմերը պահանջի դեպքում պետք է տրամադրեն անհրաժեշտ աջակցությունը մեկը մյուսին՝ կանխելու քաղաքացիական օդանավերի անօրինական բռնագրավումը և նման օդանավերի, նրանց ուղևորների և անձնակազմերի,

օդանավակայանների և օդագնացության սարքավորումների դեմ ուղղված այլ անօրինական գործողությունները և որևէ այլ վտանգ քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությանը:

3) Պայմանավորվող կողմերը իրենց փոխհարաբերություններում պետք է գործեն ավիացիոն անվտանգության չափանիշներին և, այնքանով, որքանով դրանք կիրառելի են նրանց կողմից, Չիկագոյի Կոնվենցիայով հաստատված և Չիկագոյի Կոնվենցիայի Հավելվածով սահմանված պրակտիկայի համաձայն և պետք է պահանջեն, որ իրենց կողմից գրանցված օդանավերի շահագործողները, իրենց տարածքում գործարարության հիմնական վայր կամ մշտական նստավայր ունեցող շահագործողները և իրենց տարածքում օդանավակայանների շահագործողները գործեն ավիացիոն անվտանգության դրույթների համաձայն: Սույն կետում ավիացիոն անվտանգության Չափանիշներին հղումը ներառում է շահագրգիռ Պայմանավորվող կողմից արտահայտված ցանկացած տարածայնություն:

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուսին պետք է նախօրոք տեղեկացնի տարածայնություն ունենալու մասին:

4) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է երաշխավորի, որ արդյունավետ միջոցներ են ձեռք առնվել իր տարածքում օդանավերի պաշտպանության, ուղևորների և նրանց կրած առարկաների ստուգման, անձնակազմերի, բեռների /ներառյալ պահեստավորվող ուղեբեռի/ և օդանավերի բեռնասրահների՝ ուղևորների նստեցումից և բեռնումից առաջ և ընթացքում, համապատասխան ստուգման անցկացման համար, և որ այդ միջոցառումները հարմարեցվել են դիմակայելու վտանգի ուժեղացմանը: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ համաձայնում է, որ իր ավիաուղիները կարող են պահանջվել մյուս Պայմանավորվող կողմից պահանջվող՝ 3-րդ կետում նշված ավիացիոն անվտանգության դրույթների պահպանման համար՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտք գործելու, տարածքը թողնելու կամ այդ տարածքում գտնվելու նպատակով: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է գործի բարեհաճորեն մյուս Պայմանավորվող կողմից որոշակի վտանգին դիմակայելու նպատակով ողջամիտ հատուկ անվտանգության միջոցառումների կիրառման անհրաժեշտության դեպքում:

5) Քաղաքացիական օդանավի անօրինական զավթման կամ զավթման սպառնալիքի գործողությունների կամ այդ օդանավերի, նրանց ուղևորների և անձնակազմերի, օդանավակայանների կամ ավիացիոն սարքավորումների անվտանգության դեմ ուղղված

անօրինական գործողությունների դեպքում Պայմանավորվող կողմերը հաղորդակցությունների դյուրացմամբ և այլ համապատասխան միջոցառումներով պետք է աջակցեն մեկը մյուսին հնարավորինս արագ, կյանքի համար նվազագույն ռիսկով՝ այդ պատահարին կամ վտանգին վերջ դնելուն:

Հոդված 10

Վիճակագրության տրամադրում

Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիացիոն իշխանությունները պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների պահանջով նրանց տրամադրեն վիճակագրության այնպիսի պարբերական կամ այլ հրապարակումներ, որոնք կարող են ողջամտորեն պահանջվել սույն հոդվածում առաջինը նշված Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունների համաձայնեցված հաղորդակցություններն ապահովող հնարավորության ստուգման նպատակով: Այդ հաշվետվությունները կներառեն այդ ավիաընկերությունների կողմից համաձայնեցված հաղորդակցությունների շրջանակներում իրագործվող երթևեկության հանրագումարի և այդ երթևեկության սկզբնակետերի ու նպատակակետերի որոշման համար անհրաժեշտ ողջ տեղեկությունը:

Հոդված 11

Շահույթի փոխանցում

Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն պետք է պահանջի դեպքում իրավունք ունենա փոխարկելու և իր երկիր փոխադրելու տեղում ստացված եկամուտների՝ տեղում կատարված ծախսումների հավելորդները: Փոխարկումը և փոխադրումը պետք է թույլատրվեն առանց սահմանափակումների՝ ընթացիկ գործառնություններին կիրառելի փոխարկման դրույքաչափով, որը գործում է այդ եկամուտների փոխարկման և փոխանցման ներկայացման ժամանակ, և չպետք է ենթարկվի որևէ գանձման, բացի բանկերի կողմից այդպիսի փոխարկման և փոխանցման համար կատարվող սովորական գանձումներից:

Հոդված 12

Ավիաընկերության ներկայացուցչություն և վաճառք

1) Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակած ավիաընկերությունը կամ ավիաընկերությունները, մյուս

Պայմանավորվող կողմի մուտքի, բնակության և աշխատանքի մասին օրենսդրության և կանոնակարգերին համաձայն, պետք է իրավունք ստանան մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք փոխադրելու և պահպանելու օդային հաղորդակցությունների ապահովման համար պահանջվող իրենց սեփական կառավարման, տեխնիկական, շահագործման և այլ մասնագիտական անձնակազմերին:

2) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունները իրավունք ունեն մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում ուղղակիորեն կամ գործակալների միջոցով զբաղվել օդային փոխադրումների վաճառքով և հիմնել գրասենյակներ այդ նպատակով: Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրի նշանակած ավիաընկերությունները պետք է ունենան տեղական դրամով կամ ցանկացած ազատ փոխարկելի այլ տարադրամով այդ փոխադրումների վաճառքի, իսկ ցանկացած անձ՝ ազատորեն գնելու իրավունք:

Հոդված 13

Շահագործման վճարումներ

1) Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկը չպետք է սահմանի կամ թույլատրի սահմանել մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերություններին ավելի բարձր շահագործման վճարումներ, քան նմանօրինակ միջազգային օդային հաղորդակցություններ իրագործող իր սեփական ավիաընկերություններին սահմանվածն է:

2) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ խրախուսում է շահագործման վճարումներին վերաբերող խորհրդակցություններ՝ վճարներ սահմանող իր իրավասու իշխանությունների և այդ իշխանությունների կողմից տրամադրվող ծառայություններն ու սարքավորումներն օգտագործող ավիաընկերությունների և, գործնականության նպատակով, այդ ավիաընկերությունների ներկայացուցիչ կազմակերպությունների միջև: Շահագործման վճարումների փոփոխությունների ցանկացած առաջարկի ողջամիտ ծանուցում պետք է տրվի այդ շահագործողներին՝ մինչև փոփոխությունների կատարումը իրենց տեսակետները արտահայտելու հնարավորություն ընձեռելու նպատակով: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է հետագայում էլ խրախուսի վճարներ սահմանող իր իրավասու իշխանություններին և այդ շահագործողներին՝ փոխանակելու շահագործման վճարումներին վերաբերող համապատասխան տեղեկություն:

Հոդված 14

Խորհրդակցություն

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ պահանջել խորհրդակցություններ սույն Համաձայնագրի կատարման, մեկնաբանման, կիրառման կամ ուղղման կամ Համաձայնագրի հետ համապատասխանության շուրջ: Այդ խորհրդակցությունները, որոնք կարող են լինել ավիացիոն իշխանությունների միջև, պետք է սկսվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի գրավոր պահանջի ստացումից 60 օրվա ընթացքում, եթե Պայմանավորվող կողմերը այլ համաձայնություն ձեռք չեն բերել:

Հոդված 15

Վեճերի կարգավորում

1) Պայմանավորվող կողմերի միջև սույն Համաձայնագրի մեկնաբանությանը կամ կիրառմանը առնչվող որևէ վեճի ծագման դեպքում Պայմանավորվող կողմերը պետք է առաջին հերթին փորձեն լուծել այն բանակցության միջոցով:

2) Եթե Պայմանավորվող կողմերին չհաջողվի բանակցության միջոցով հասնել վեճի կարգավորմանը, այն կարող է հանձնարարվել նրանց կողմից համաձայնեցված անձի կամ մարմնի կամ Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի պահանջով պետք է հանձնվի երեք միջնորդ դատավորներից կազմված դատարանին, որը պետք է հիմնվի հետևյալ կերպ.

ա) Միջնորդության խնդրանքի ստացումից 30 օրվա ընթացքում յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է նշանակի մեկ միջնորդ դատավոր: Երրորդ Պետության քաղաքացին, որը պետք է նշանակվի որպես դատարանի նախագահ, երկու դատավորների միջև ձեռք բերված համաձայնությամբ նշանակվում է որպես երրորդ դատավոր երկրորդի նշանակումից 60 օրվա ընթացքում,

բ) եթե վերը նշված ժամանակահատվածի սահմաններում որևէ նշանակում չի կատարվել, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է պահանջել Միջազգային դատարանի նախագահից՝ 30 օրվա ընթացքում կատարել անհրաժեշտ նշանակումը: Եթե նախագահը Պայմանավորվող կողմերից մեկի քաղաքացի է, ապա նշանակումը պետք է կատարի ամենաավագ փոխնախագահը, որը որակազրկված չէ այդ հիմքերով:

3) Սույն հոդվածում այսուհետ նախատեսվածից կամ Պայմանավորվող կողմերի այլ համաձայնությունից բացի, միջնորդ դատարանը պետք է որոշի իր իրավագործության սահմանները և

հաստատի իր սեփական ընթացակարգը: Միջնորդ դատարանի ցուցումի կամ Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի պահանջով՝ միջնորդության ենթակա ճշգրիտ խնդիրների և հետագա հատուկ ընթացակարգերի որոշման համար պետք է գումարվի խորհրդաժողով՝ միջնորդ դատարանի լրիվ կազմավորումից ոչ ուշ, քան 30 օր հետո:

4) Բացառությամբ Պայմանավորվող կողմերի այլ համաձայնության կամ միջնորդ դատարանի կարգադրության, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ միջնորդ դատարանի լրիվ կազմավորումից հետո 45 օրվա ընթացքում պետք է ներկայացնի հուշագիր: Պատասխանները պետք է լինեն ոչ ուշ, քան 60 օր հետո: Միջնորդ դատարանը պետք է լսումներ անցկացնի Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի պահանջով կամ, իր հայեցողությամբ, պատասխանները ստանալուց հետո 30 օրվա ընթացքում:

5) Միջնորդ դատարանը պետք է փորձի տալ գրավոր որոշում լսումների ավարտից 30 օրվա ընթացքում կամ, եթե լսումներ չեն անցկացվել, երկու պատասխանների ներկայացումից հետո 30 օրվա ընթացքում: Որոշումը պետք է կայացվի ձայների մեծամասնությամբ:

6) Պայմանավորվող կողմերը կարող են ներկայացնել որոշման պարզաբանման խնդրանքներ նրա ստացումից 15 օրվա ընթացքում, և այդ պարզաբանումը պետք է կատարվի նման խնդրանքի ստացումից 15 օրվա ընթացքում:

7) Միջնորդ դատարանի որոշումը պարտադիր է Պայմանավորվող կողմերի համար:

8) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ հոգում է իր նշանակած միջնորդ դատավորի ծախսերը: Միջնորդ դատարանի մյուս ծախսերը պետք է հավասարապես բաշխվեն Պայմանավորվող կողմերի միջև, ներառյալ Միջազգային դատարանի նախագահի կամ փոխնախագահի ծախսերը, սույն հոդվածի 2-րդ «բ» կետի ընթացակարգերը իրագործելիս:

Հոդված 16 Ուղղում

Սույն Համաձայնագրի Պայմանավորվող կողմերի համաձայնեցրած ցանկացած ուղղում ուժի մեջ կմտնի նոտաների փոխանակմամբ հաստատվելուց հետո:

Հոդված 17 Դադարեցում

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ ծանուցել մյուս Պայմանավորվող կողմին սույն Համաձայնագրի գործողության դադարեցման իր մտադրության մասին: Այդ ծանուցումը պետք է միաժամանակ հաղորդվի Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպությանը: Սույն Համաձայնագիրը պետք է դադարեցվի ծանուցման ստացման վայրում մյուս Պայմանավորվող կողմի ծանուցման ստացման առաջին տարին լրանալուն անմիջապես նախորդող կեսգիշերին, եթե ծանուցումը հետ չի վերցվել համաձայնությամբ՝ այդ ժամանակաշրջանի ավարտից առաջ: Մյուս Պայմանավորվող կողմի հավաստագրի բացակայության դեպքում ծանուցումը պետք է համարվի ստացված Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կողմից ծանուցման ստացումից 14 օր հետո:

Հոդված 18 Ուժի մեջ մտնելը

Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտնում ստորագրման օրվանից:

Ի հավաստումն որի՝ իրենց համապատասխան կառավարությունների կողմից պատշաճ կերպով լիազորված ներքոստորագրյալները ստորագրեցին սույն Համաձայնագիրը:

Կատարված է Լոնդոն քաղաքում 1994 թվականի փետրվարի 9-ին, երկու բնօրինակով, յուրաքանչյուրը՝ հայերեն և անգլերեն, երկու տեքստերն էլ հավասարազոր են:

Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտել 1994 թվականի փետրվարի 9-ից:

Հավելված

Երթուղու ժամանակացույց

Բաժին 1

Հայաստանի նշանակած ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից շահագործվելիք երթուղիներ.

վայրեր Հայաստանում - միջանկյալ վայրեր – վայրեր Միացյալ Թագավորությունում

Ծանոթություններ

1. Ցանկացած թռիչքի միջանկյալ վայրերը կարող են բաց թողնվել՝ պայմանով, որ հաղորդակցությունը սկսվում և ավարտվում է Հայաստանում:

2. Ոչ մի փոխադրում չի կարող վերցվել միջանկյալ վայրում Միացյալ Թագավորության տարածք իջեցվելու նպատակով և հակառակը, բացառությամբ Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների կողմից ժամանակ առ ժամանակ համատեղ համաձայնեցրած դեպքերի: Այս սահմանափակումը վերաբերում է նաև կանգառային փոխադրումների բոլոր ձևերին:

Բաժին 2

Միացյալ Թագավորության նշանակած ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից շահագործվելիք երթուղիներ.

վայրեր Միացյալ Թագավորությունում – միջանկյալ վայրեր – վայրեր Հայաստանում

Ծանոթություններ

1. Ցանկացած թռիչքի միջանկյալ վայրերը կարող են բաց թողնվել՝ պայմանով, որ հաղորդակցությունը սկսվում և ավարտվում է Միացյալ Թագավորությունում:

2. Ոչ մի փոխադրում չի կարող վերցվել միջանկյալ վայրում Հայաստանի տարածք իջեցվելու և հակառակը, բացառությամբ Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների կողմից ժամանակ առ ժամանակ համատեղ համաձայնեցրած դեպքերի: Այս սահմանափակումը վերաբերում է նաև կանգառային փոխադրումների բոլոր ձևերին:

Հոդված 9ա

Ապահովություն

1. Յուրաքանչյուր Կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է պահանջել անցկացնել օդանավի անձնակազմի, օդանավի կամ դրա շահագործման հետ կապված ցանկացած ոլորտի՝ մյուս Կողմի ընդունած ապահովության չափանիշներին վերաբերող խորհրդակցություններ: Նման խորհրդակցությունները տեղի կունենան այդ պահանջից հետո 30 օրվա ընթացքում:

2. Եթե նման խորհրդակցություններից հետո Պայմանավորվող կողմերից մեկը պարզում է, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը ցանկացած այդպիսի ոլորտում արդյունավետորեն չի պահպանում և չի ապահովում անվտանգության չափանիշները, որոնք առնվազն հավասար են Չիկագոյի Կոնվենցիայի համաձայն հաստատված գործող նվազագույն չափանիշներին, առաջին Պայմանավորվող կողմը պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմին տեղեկացնի իր եզրահանգումների և այդ նվազագույն չափանիշներին համապատասխանելու համար անհրաժեշտ գործողությունների մասին, իսկ մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է համապատասխան ուղղիչ միջոցներ ձեռնարկի: 15 օրվա կամ համաձայնության դեպքում ավելի երկար ժամանակահատվածի ընթացքում մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից համապատասխան միջոցներ չձեռնարկելը սույն Համաձայնագրի 5.1-րդ հոդվածի կիրառման հիմք կհանդիսանա /գործառնական լիազորությունների չեղյալ հայտարարում կամ առկախում/:

3. Չնայած Չիկագոյի Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածում նշված պարտավորություններին՝ համաձայնեցված է, որ մի Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից դեպի մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք կամ տարածքից սկսվող թռիչքների համար շահագործվող ցանկացած օդանավ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում գտնվելիս այդ Պայմանավորվող կողմի լիազորված ներկայացուցիչների կողմից կարող է ենթարկվել ներքին և արտաքին ստուգման՝ ինչպես օդանավի ու նրա անձնակազմի փաստաթղթերի վավերականությունը, այնպես էլ օդանավի ու նրա սարքավորումների ակնհայտ վիճակը պարզելու նպատակով /սույն

հողվածում կոչվում է «կառամատուցային ստուգում»/՝ պայմանով, որ դա չպետք է հանգեցնի չարդարացված ձգձգումների:

4. Եթե նման կառամատուցային ստուգումը կամ մի շարք ստուգումները տեղիք են տալիս.

Ա. լուրջ անհանգստությունների, որ օդանավը կամ օդանավի շահագործումը չի համապատասխանում Զիկագոյի Կոնվենցիայի համաձայն հաստատված գործող նվազագույն չափանիշներին, կամ

Բ. լուրջ անհանգստությունների, որ բացակայում են Զիկագոյի Կոնվենցիայի համաձայն հաստատված գործող նվազագույն ապահովության չափանիշների արդյունավետ պահպանումը կամ ապահովումը,

ապա ստուգում իրականացնող Պայմանավորվող կողմը, Զիկագոյի Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածի նպատակների համար, ազատ է եզրակացնելու, որ այն պահանջները, որոնց համաձայն տրվել կամ վավերական են ճանաչվել այդ օդանավի կամ այդ օդանավի անձնակազմի հետ կապված վկայականները կամ արտոնագրերը, կամ որ այն պայմանները, որոնց ներքո շահագործվում է այդ օդանավը, հավասար չեն կամ ցածր են Զիկագոյի Կոնվենցիայի համաձայն հաստատված նվազագույն չափանիշներից:

5. Այն դեպքում, եթե վերոհիշյալ 3-րդ կետի համաձայն մի Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից շահագործվող օդանավի կառամատուցային ստուգման իրականացման համար մուտքը մերժվում է այդ ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների ներկայացուցչի կողմից, ապա մյուս կողմը ազատ է եզրակացնելու, որ գոյություն ունեն վերոհիշյալ 4-րդ կետում նշված լուրջ անհանգստության հիմքերը, և կարող է անել նույն կետում նշված եզրահանգումները:

6. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք է վերապահում անհապաղ կասեցնել կամ փոխել մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների գործառնական լիազորությունը այն դեպքում, երբ առաջին Պայմանավորվող կողմը կառամատուցային ստուգման կամ մի շարք կառամատուցային ստուգումների, կառամատուցային ստուգումների համար մուտքի մերժման, խորհրդակցության արդյունքում կամ այլ կերպ եզրակացնում է, որ այդպիսի անհապաղ միջոցների ձեռնարկումը անհրաժեշտ է ավիաընկերության կողմից օդանավի շահագործման ապահովության համար:

7. Պայմանավորվող կողմերից մեկի՝ վերոնշյալ 2-րդ կամ 6-րդ կետերում նշված ցանկացած գործողություն պետք է դադարի այդ գործողությունների իրականացման հիմքերի վերացման դեպքում:

Բաժին 1

Հայաստանի նշանակած ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից շահագործվելիք երթուղիներ.

վայրեր Հայաստանում – միջանկյալ վայրեր – վայրեր Միացյալ Թագավորությունում – վայրեր տարածքից դուրս:

Ծանոթություններ

1. Ցանկացած թռիչքի միջանկյալ վայրերը կամ տարածքից դուրս վայրերը կարող են բաց թողնվել՝ պայմանով, որ հաղորդակցությունը սկսվում և ավարտվում է Հայաստանում:

2. Ոչ մի փոխադրում չի կարող վերցվել միջանկյալ վայրերից դեպի Միացյալ Թագավորության տարածք կամ Միացյալ Թագավորությունից դեպի տարածքից դուրս վայր իջեցվելու նպատակով և հակառակը, բացառությամբ Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների կողմից ժամանակ առ ժամանակ համատեղ համաձայնեցրած դեպքերի: Այս սահմանափակումը վերաբերում է նաև կանգառային փոխադրումների բոլոր ձևերին:

Բաժին 2

Միացյալ Թագավորության նշանակած ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից շահագործվելիք երթուղիներ.

վայրեր Միացյալ Թագավորությունում – միջանկյալ վայրեր – վայրեր Հայաստանում – վայրեր տարածքից դուրս:

Ծանոթություններ

1. Ցանկացած թռիչքի միջանկյալ վայրերը կարող են բաց թողնվել՝ պայմանով, որ հաղորդակցությունը սկսվում և ավարտվում է Միացյալ Թագավորությունում:

2. Ոչ մի փոխադրում չի կարող վերցվել միջանկյալ վայրերից դեպի Հայաստանի տարածք կամ Հայաստանից դեպի տարածքից դուրս վայր իջեցվելու և հակառակը, բացառությամբ Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների կողմից ժամանակ առ ժամանակ

համատեղ համաձայնեցրած դեպքերի: Այս սահմանափակումը վերաբերում է նաև կանգառային փոխադրումների բոլոր ձևերին: