

ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ
ՕՂԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ
ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ
ԵՎ
ԱՎՍՏՐԱԼԻԱՅԻ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋԵՎ

Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը և Ավստրալիայի կառավարությունը, (այսուհետ անհատականորեն՝ Հայաստան և Ավստրալիա՝ համապատասխանաբար և հավաքական՝ Պայմանավորվող կողմեր),

լինելով «Միջազգային Քաղաքացիական ավիացիայի մասին» Կոնվենցիայի կողմեր, որը Չիկագոյում ստորագրման համար բաց է 1944թ. դեկտեմբերի 7-ից,

գիտակցելով օդային հաղորդակցության հաստատման կարևորությունը, որպես Պայմանավորվող կողմերի պետությունների ժողովուրդների միջև բարեկամության, փոխըմբռնման և համագործակցության հաստատման և պահպանման միջոց,

ցանկանալով զարգացնել միջազգային ավիացիոն համակարգը՝ հիմնվելով շուկայում գործող ավիաընկերությունների միջև մրցակցության ապահովման վրա՝ Պայմանավորվող կողմերի պետությունների կառավարությունների կողմից նվազագույն միջամտությամբ և կարգավորմամբ,

ցանկանալով խթանել միջազգային օդային հաղորդակցությունների հնարավորությունների ընդլայնումը,

ընդունելով, որ միջազգային արդյունավետ և մրցակցային օդային հաղորդակցությունները կխթանեն առևտրի զարգացումը, սպառողների բարեկեցությունը և տնտեսական աճը,

ցանկանալով ավիաընկերությունների համար ստեղծել հնարավորություն զբոսաշրջիկներին և փոխադրողներին առաջարկելու ծառայությունների բազմազանություն և խրախուսել մասնավոր ավիաընկերություններին սահմանել և կիրառել արդիական և մրցակցային սակագներ, և

ցանկանալով երաշխավորել միջազգային օդային հաղորդակցություններում թռիչքային և ավիացիոն անվտանգության բարձրագույն մակարդակ, և վերահաստատելով իրենց մտահոգությունը, որ օդանավի անվտանգության դեմ ցանկացած գործողություն կամ սպառնալիք, որը վտանգում է մարդկանց և գույքի անվտանգությունը, բացասաբար է ազդում օդային հաղորդակցությունների շահագործման վրա և սասանում է քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության նկատմամբ հանրային վստահությունը,

համաձայնվեցին հետևյալի շուրջ.

ՀՈԴՎԱԾ 1
ՄԱՀՄԱՆՈՒՄՆԵՐ

Սույն Համաձայնագրի շրջանակներում, եթե Համաձայնագրի տեքստում այլ մեկնաբանություն չի տրվում, ներքոհիշյալ հասկացություններն ունեն հետևյալ նշանակությունները.

ա. «օդային փոխադրում» նշանակում է օդանավով ուղևորների, ուղեբեռի, բեռի և փոստի առանձին կամ համակցված հանրային փոխադրում՝ վճարմամբ կամ վարձակալմամբ,

բ. «ավիացիոն իշխանություններ» նշանակում է, Հայաստանի Հանրապետության դեպքում՝ Քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչություն և Ավստրալիայի դեպքում՝, կամ, երկու դեպքում էլ, նրանց իրավահաջորդները կամ յուրաքանչյուր անձ կամ մարմին՝ լիազորված կատարելու վերը նշված իշխանությունների կողմից ներկայումս իրականացվող կամ նմանատիպ գործառույթներ,

գ. «Համաձայնագիր» նշանակում է սույն Համաձայնագիրը, դրա Հավելվածը և դրա ցանկացած փոփոխություն,

դ. «համաձայնեցված հաղորդակցություններ» նշանակում է սույն Համաձայնագրի Հավելվածով սահմանված երթուղիներով միջազգային կանոնավոր օդային հաղորդակցություններ՝ ուղևորների, ուղեբեռի, բեռի և փոստի փոխադրման նպատակով՝ համակցված կամ առանձին:

ե. «տարողություն» նշանակում է սույն Համաձայնագրի ներքո մատուցված ծառայությունների քանակ, որը սովորաբար հաշվարկվում է շուկայում (միջքաղաքային կամ միջպետական) կամ երթուղով որոշակի ժամանակահատվածում, օրինակ՝ օրական, շաբաթական, սեզոնային կամ տարեկան, առաջարկվող չվերթների քանակով (հաճախականություն) կամ տեղերի քանակով կամ փոխադրվող բեռի տոննաներով,

զ. «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, որքանով այդ Հավելվածները և փոփոխությունները կիրառելի են երկու Պայմանավորվող կողմերի պետությունների համար,

է. «նշանակված ավիաընկերություն» նշանակում է սույն Համաձայնագրի 3-րդ Հոդվածի (Նշանակում և լիազորում) համաձայն նշանակված և համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման լիազորություն ստացած ավիաընկերություն,

ը. «համակցված օդային հաղորդակցություն» նշանակում է օդանավով և մեկ կամ ավելի ցամաքային միջոցներով ուղևորների, ուղեբեռի, բեռի և փոստի՝ առանձին կամ համակցված հանրային փոխադրում՝ վճարմամբ կամ վարձակալմամբ,

թ. «սակագին» նշանակում է ավիաընկերությունների, այդ թվում՝ նրանց գործակալների կողմից գանձվող յուրաքանչյուր ուղեվարձ, դրույք, գանձում՝ ուղևորների, ուղեբեռների և/կամ բեռների (բացառությամբ փոստի) օդային փոխադրման (ներառյալ դրա հետ անմիջականորեն կապված այլ տեսակի փոխադրման) դիմաց և այն պայմանները, որոնց ներքո այդ ուղեվարձերը, դրույքները, գանձումները կիրառվում են,

ժ. «տարածք»՝ պետության տարածքի իմաստով, ունի Կոնվենցիայի 2-րդ Հոդվածով դրան ամրագրված նշանակությունը,

ի. «գանձումներ սպառողներից» նշանակում է գանձում ավիաընկերություններից օդանավակայանի սեփականության կամ սարքավորումների, աերոնավիգացիոն կամ ավիացիոն անվտանգության սարքավորումների օգտագործման կամ ծառայությունների մատուցման դիմաց՝ ներառյալ օդանավերի, դրանց անձնակազմերի, ուղևորների և բեռի հետ առնչվող սարքավորումների օգտագործման և ծառայությունների մատուցման դիմաց գանձումները,

լ. «օդային հաղորդակցություն», «միջազգային օդային հաղորդակցություն», «ավիատընկերություն» և «վայրէջք՝ ոչ առևտրային նպատակներով» ունեն Կոնվենցիայի 96-րդ Հոդվածով դրանց ամրագրված նշանակությունը,

խ. «օդանավի սարքավորումներ», «պաշարներ», «պահեստամասեր» ունեն Կոնվենցիայի 9-րդ Հավելվածով դրանց ամրագրված նշանակությունը,

ծ. «սահմանված երթուղի» նշանակում է սույն Համաձայնագրի Հավելվածով սահմանված երթուղի, և

կ. ենթատեքստից կախված՝ եզակի թվով բառերին հղումները պետք է հասկացվեն նաև հոգնակի իմաստով, և հոգնակի թվով բառերին հղումները պետք է հասկացվեն նաև եզակի իմաստով:

հ. «Հավելված» նշանակում է սույն Համաձայնագրի Հավելված կամ սույն Համաձայնագրի 22-րդ հոդվածի դրույթներին համապատասխան փոփոխված Հավելված, որը սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասն է:

ՀՈԴՎԱԾ 2

ԻՐԱՎՈՒՆՔՆԵՐԻ ՏՐԱՄԱԴՐՈՒՄ

1. Նշանակված ավիաընկերությունների կողմից միջազգային օդային հաղորդակցությունների իրականացման հետ կապված՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմին վերապահում է հետևյալ իրավունքները.

- ա. իր պետության տարածքի վրայով առանց վայրէջքի թռիչք կատարելու իրավունք,
- բ. իր պետության տարածքում կատարել վայրէջք ոչ առևտրային նպատակներով,
- գ. սույն Համաձայնագրի Հավելվածով սահմանված կետում (կետերում) վայրէջք(ներ) կատարելու իրավունք՝ ուղևորների, ուղեբեռի, բեռի, ներառյալ՝ փոստը, առանձին կամ համակցված, օդանավ վերցնելու և օդանավից իջեցնելու նպատակով,
- դ. սույն Համաձայնագրով սահմանված այլ իրավունքներ:

2. Սույն Համաձայնագրի 3-րդ Հոդվածի (Նշանակում և լիազորում) համաձայն նշանակված ավիաընկերություններից բացի՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետության ավիաընկերություններին վերապահվում է սույն Հոդվածի 1-ին կետի (ա) և (բ) ենթակետով սահմանված իրավունքները:

3. Սույն Հոդվածի որևէ դրույթ չպետք է մեկնաբանվի որպես մի Պայմանավորվող կողմի պետության նշանակված ավիաընկերություններին իրավունքի տրամադրում՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում վճարմամբ կամ վարձակալմամբ ուղևորներ, ուղեբեռ և բեռ՝ ներառյալ փոստը, առանձին կամ համակցված օդանավ վերցնելու իրավունք՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում մեկ այլ կետ փոխադրելու նպատակով:

4. Սույն հոդվածի համաձայն յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետության կողմից տրամադրված իրավունքները չպետք է վերապահվեն որևէ այլ երրորդ կողմի,

5. Եթե զինված հակամարտության, քաղաքական անկայունության կամ զարգացումների, կամ արտակարգ և անսովոր հանգամանքների պատճառով մի Պայմանավորվող կողմի պետության նշանակված ավիաընկերությունն ի վիճակի չէ սպասարկել սահմանված երթուղին, ապա մյուս պայամանավորվող կողմը պետք է օգտագործի իր լավագույն հնարավորությունները՝ ապահովելու վերոնշյալ ծառայության անխափան մատուցումը՝ երթուղիների համապատասխան վերակազմակերպման միջոցով՝ ներառյալ ծառայությունների մատուցման համար անհրաժեշտ ժամանակով իրավունքների տրամադրումը:

ՀՈԴՎԱԾ 3

ՆՇԱՆԱԿՈՒՄ ԵՎ ԼԻԱԶՈՐՈՒՄ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի սույն Համաձայնագրի Հավելվածով սահմանված երթուղիներով միջազգային օդային հաղորդակցությունների իրականացման նպատակով նշանակել մեկ կամ ավելի ավիաընկերություններ և չեղյալ համարել կամ փոխարինել այդ նշանակումները: Նման նշանակումները, դրանց չեղյալ ճանաչումը կամ փոխարինումները պետք է կատարվեն գրավոր և փոխանցվեն մյուս Պայմանավորվող կողմին դիվանագիտական ուղիներով:

2. Նման նշանակումը և նշանակված ավիաընկերությունից շահագործման լիազորության ու տեխնիկական թույլտվության համար սահմանված կարգով և ձևով հայտը ստանալուն պես՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության ավիացիոն իշխանությունները պետք է նվազագույն ընթացակարգային հետաձգմամբ տրամադրեն համապատասխան շահագործման լիազորությունը և տեխնիկական թույլտվությունը՝ պայմանով, որ

ա. նշանակված ավիաընկերությունը հիմնադրված է և դրա գործունեության հիմնական վայրը գտնվում է այդ ավիաընկերությունը նշանակող պետության տարածքում

բ. ավիաընկերության նկատմամբ սեփականության իրավունքը ուղղակիորեն կամ մեծամասնությամբ չի պատկանում կամ այն փաստացիորեն չի վերահսկվում ավիաընկերությունը նշանակող պետության կողմից և/կամ այդ պետության քաղաքացիների կողմից,

գ. նշանակված ավիաընկերության նկատմամբ փաստացի կարգավորիչ վերահսկողությունը իրականացվում և պահպանվում է այդ ավիաընկերությունը նշանակող Պայմանավորվող կողմի պետության կողմից,

դ. նշանակված ավիաընկերությունը սպացուցում է այդ նշանակումն ընդունող Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին, որ այն ի վիճակի է ապահովելու օրենքներով և կանոնակարգերով նախատեսված պայմանների կատարումը, որոնք նշված իշխանությունների կողմից սովորաբար և խելամտորեն կիրառվում են միջազգային օդային հաղորդակցությունների իրականացման նկատմամբ՝ Կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխան, և

ե. ավիաընկերության նշանակումը կատարող Պայմանավորվող կողմը գործում է սույն Համաձայնագրի Հոդված 8-ի (Թռիչքային անվտանգություն) և Հոդված 9-ի (Ավիացիոն անվտանգություն) դրույթներին համապատասխան:

3. Շահագործման լիազորությունը և տեխնիկական թույլտվությունը ստանալուն պես նշանակված ավիաընկերությունը կարող է ցանկացած պահի մեկնարկել համաձայնեցված հաղորդակցությունների իրականացումը, ինչի նպատակով այն նշանակվել է՝ պայմանով որ ավիաընկերությունը գործում է սույն Համաձայնագրի դրույթներին համապատասխան:

ՀՈՒՎԱԾ 4

ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ ԼԻԱԶՈՐՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ԹՈՒՅԼՏՎՈՒԹՅԱՆ ՀԵՏ ԿԱՆՉՈՒՄԸ, ՈՒԺԸ ԿՈՐՑՐԱԾ ՃԱՆԱՉՈՒՄԸ, ԿԱՍԵՑՈՒՄԸ և ՍԱՀՄԱՆԱՓԱԿՈՒՄԸ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է ետ կանչել, ուժը կորցրած ճանաչել, կասեցնել, սահմանափակել մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության նշանակված ավիաընկերության շահագործման լիազորությունը կամ տեխնիկական թույլտվությունները կամ դրանց նկատմամբ սահմանել պայմաններ երբ.

ա. նշանակումն ընդունող Պայմանավորվող կողմի պետության ավիացիոն իշխանությունները համոզված չեն, որ նշանակված ավիաընկերությունը հիմնադրված է և դրա գործունեության հիմնական վայրը գտնվում է այդ ավիաընկերությունը նշանակող պետության տարածքում, կամ

բ. ավիաընկերության նկատմամբ սեփականության իրավունքը պատկանում է կամ այն փաստացիորեն վերահսկվում է՝ ավիաընկերությունը նշանակող պետությանի կողմից և/կամ այդ պետության քաղաքացիների կողմից

գ. նշանակված ավիաընկերության նկատմամբ փաստացի կարգավորիչ վերահսկողությունը չի իրականացվում և չի պահպանվում այդ ավիաընկերությունը նշանակող Պայմանավորվող կողմի պետության կողմից, կամ

դ. նշանակված ավիաընկերությանը չի հաջողվել ապացուցել այդ նշանակումն ընդունող Պայմանավորվող կողմի պետության ավիացիոն իշխանություններին, որ այն ի վիճակի է ապահովելու օրենքներով և կանոնակարգերով նախատեսված պայմանների կատարումը, որոնք նշված իշխանությունների կողմից սովորաբար և իսկամտորեն կիրառվում են միջազգային օդային հաղորդակցությունների իրականացման նկատմամբ՝ Կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխան, կամ

ե. ավիաընկերության նշանակումը կատարող Պայմանավորվող կողմը չի գործում սույն Համաձայնագրի Հոդված 8-ի (Թռիչքային անվտանգություն) և Հոդված 9-ի (Ավիացիոն անվտանգություն) դրույթներին համապատասխան:

զ. ցանկացած դեպքում, երբ ավիաընկերությունը չի գործում սույն Համաձայնագրում նշված պայմանների համաձայն

2. Եթե անհապաղ գործողությունն անհրաժեշտ չէ վերոնշյալ օրենքների և կանոնակարգերի խախտումը կանխելու համար կամ եթե ավիացիոն և թռիչքային անվտանգության ապահովման նպատակով անհրաժեշտ չէ իրականացնել սույն Համաձայնագրի Հոդված 8-ով (Թռիչքային անվտանգություն) և Հոդված 9-ով (Ավիացիոն անվտանգություն) սահմանված գործողություն, սույն Համաձայնագրի 1-ին կոտով սահմանված իրավունքները կարող են կիրառվել միայն սույն

Համաձայնագրի Հոդված 20-ի համաձայն (Խորհրդակցություններ) ավիացիոն իշխանությունների միջև խորհրդակցությունների անցկացումից հետո:

3. Սույն Հոդվածով չի սահմանափակվում մի Պայմանավորվող կողմի կողմից մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը տրամադրված շահագործման լիազորության կամ տեխնիկական թույլտվությունների հետկանչման, ուժը կորցրած ճանաչման, կասեցման, սահմանափակման կամ դրանց նկատմամբ պայմանների սահմանման իրավունքը՝ սույն Համաձայնագրի Հոդված 8-ի (Թռիչքային Անվտանգություն) և Հոդված 9-ի (Ավիացիոն Անվտանգություն) դրույթների համաձայն:

ՀՈՂՎԱԾ 5

ՕՐԵՆՔՆԵՐԻ ԵՎ ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳԵՐԻ ԿԻՐԱՌՈՒՄ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետության օրենքները և կանոնակարգերը, որոնք կարգավորում են միջազգային օդային հաղորդակցություններում ներգրավված օդանավի՝ այդ Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտք գործելը և այնտեղից մեկնումը կամ այդ Պայմանավորվող կողմի տարածքում գտնվելիս օդանավի նավիգացիան և շահագործումը, կիրառվում են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների նկատմամբ:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի օրենքները և կանոնակարգերը, որոնք կարգավորում են ուղևորների, անձնակազմի, բեռի՝ ներառյալ փոստի՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք մուտք գործելը, այնտեղ գտնվելը և մեկնումը այնտեղից, ինչպիսիք են՝ իմիգրացիոն, մաքսային, տարադրամային, առողջապահական և կարանտինային կանոնակարգերը, պետք է կիրառվեն նշված տարածքում գտնվելիս մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների օդանավերով փոխադրվող ուղևորների, անձնակազմի, բեռի և փոստի նկատմամբ:

3. Սույն Հոդվածում վկայակոչված օրենքները և կանոնակարգերը կիրառելիս՝ որևէ Պայմանավորվող կողմ չպետք է նախապատվություն տա նույն միջազգային օդային հաղորդակցություններում ներգրավված սեփական կամ յուրաքանչյուր այլ ավիաընկերությանը՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության նկատմամբ:

ՀՈՂՎԱԾ 6

ՈՒՂԻՂ ՏԱՐԱՆՑՈՒՄ

Ուղևորները, ուղեբեռները և բեռները՝ ներառյալ փոստը, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի տարածքով ուղիղ տարանցման և այդ նպատակով նախատեսված օդանավակայանի համապատասխան տարածքը չլքելու դեպքում՝ չպետք է ենթարկվեն հետագա ստուգման՝

բացառությամբ ավիացիոն անվտանգության, թմրադեղերի ապօրինի շրջանառության դեմ միջոցառումների, ապօրինի մուտքի կանխման և հատուկ իրավիճակների: Ուղիղ տարանցմամբ փոխադրվող ուղեբեռները և բեռները պետք է ազատվեն մաքսատուրքերից և այլ նմանատիպ հարկերից:

ՀՈՒՎԱԾ 7

ՎԿԱՅԱԿԱՆՆԵՐԻ ԵՎ ԼԻՑԵԶԻԱՆՆԵՐԻ ՃԱՆԱԶՈՒՄ

1. Թռիչքային պիտանիության վկայականները, որակավորման վկայականները և լիցենզիաները (սերտիֆիկատ, հավաստագիր, թույլտվություն և այլն), որոնք համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման նպատակով տրվել կամ վավեր են ճանաչվել մի Պայմանավորվող կողմի կողմից, և դեռևս ուժի մեջ են, պետք է վավեր ճանաչվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից՝ պայմանով, որ պահանջները, որոնց ներքո տրվել կամ վավեր են ճանաչվել նման վկայականները և լիցենզիաները (սերտիֆիկատ, հավաստագիր, թույլտվություն և այլն), հավասար են կամ գերազանցում են Կոնվենցիայով սահմանված նվազագույն չափանիշներին:

2. Եթե մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների կողմից որևէ անձին կամ նշանակված ավիաընկերությանը կամ համաձայնեցված հաղորդակցություններում շահագործվող օդանավին տրամադրված կամ վավեր ճանաչված սույն Հոդվածի 1-ին կետում նշված լիցենզիաների և վկայականների տրամադրման արտոնություններն ու պայմանները տարբերվում են Կոնվենցիայով սահմանված նվազագույն չափանիշներից, անկախ նրանից, այդ տարբերությունը ներկայացված է Քաղաքացիական Ավիացիայի Միջազգային Կազմակերպությանը, թե ոչ, մյուս Պայմանավորվող կողմը, չսահմանափակելով Պայմանավորվող կողմի իրավունքները, կարող է սույն Համաձայնագրի 20-րդ Հոդվածի (Խորհրդակցություններ) համաձայն պահանջել մյուս Պայմանավորվող կողմի հետ խորհրդակցություն՝ համոզվելու համար, որ կիրառվող փորձը իր համար ընդունելի է:

3. Այնուամենայնիվ, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի իրավունք է վերապահվում մերժել մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից իր քաղաքացիներին իր տարածքի վրայով թռիչքի և/կամ իր տարածքում վայրէջքի նպատակով տրված կամ վավեր ճանաչված որակավորման վկայականների ու լիցենզիաների ճանաչումը:

ՀՈՒՎԱԾ 8

ԹՈՒՉՔԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է խորհրդակցության անցկացման դիմում ներկայացնել մյուս Պայմանավորվող կողմի ընդունած՝ ավիացիոն սարքավորումներին, թռիչքային անձնակազմին, օդանավին կամ դրա շահագործմանը վերաբերող ցանկացած ոլորտում թռիչքային անվտանգության չափանիշների վերաբերյալ: 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 թռիչքների անվտանգության չափանիշները, 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 համապատասխանեցման համար անհրաժեշտ գործողությունների մասին, և մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է ձեռնարկի համապատասխան շտկիչ գործողություն: Մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից՝ 15 (տասնհինգ) օրվա ընթացքում կամ համաձայնեցված ավելի երկար ժամանակահատվածում, համապատասխան գործողության չձեռնարկումը, հիմք է հանդիսանում սույն Համաձայնագրի Հոդված 4-ի («Շահագործման լիազորության և տեխնիկական թույլտվության 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 ավիաընկերություններին պատկանող կամ այդ ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների անունից լիզինգային համաձայնագրերով շահագործվող ցանկացած օդանավ դեպի մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք կամ այդ պետության տարածքից հաղորդակցություններում շահագործվելիս մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում գտնվելիս կարող է դառնալ զննության առարկա մյուս Պայմանավորվող կողմի լիազորված ներկայացուցիչների կողմից՝ օդանավում և օդանավի շրջակայքում՝ օդանավի և դրա անձնակազմի փաստաթղթերի վավերականությունը, և օդանավի և դրա սարքավորումների փաստացի վիճակը ստուգելու նպատակով (սույն հոդվածում կոչվող՝ «կառամատուցային տեսչական ստուգում»)՝ պայմանով, որ այն չի հանգեցնի անհարկի ուշացման:

4. Եթե կառամատուցային 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 անվտանգության չափանիշների արդյունավետ պահպանումը և կիրառումը թերի են,

ստուգումն իրականացնող Պայմանավորվող կողմը, Կոնվենցիայի 33-րդ Հոդվածի համաձայն, ազատ է եզրակացնել, որ այն պահանջները, որոնց ներքո տրվել կամ վավեր են ճանաչվել այդ օդանավի, 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 վերջիններիս անունից շահագործվող օդանավի՝ սույն հոդվածի 3-րդ կետի համաձայն կառամատուցային տեսչական ստուգումը, մյուս Պայմանավորվող կողմը ազատ է ենթադրելու, որ առաջանում են 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 շահագործողական լիազորությունը այն դեպքում, երբ առաջին Պայմանավորվող կողմը եզրակացնում է, լինի դա կառամատուցային տեսչական ստուգման, կառամատուցային տեսչական ստուգումների շարքի, կառամատուցային տեսչական ստուգման թույլտվության մերժման, խորհրդակցության կամ այլ տեսակի գործողության արդյունք, որ նման անհապաղ գործողությունը կարևոր է օդանավի անվտանգ շահագործման համար:

7. Վերոիշյալ 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:

ՀՈՂՎԱԾ 9

ԱՎԻԱՑԻՈՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է խորհրդակցության անցկացման դիմում ներկայացնել մյուս Պայմանավորվող կողմի ընդունած՝ ավիացիոն սարքավորումներին, թռիչքային անձնակազմին, օդանավին կամ դրա շահագործմանը վերաբերող ցանկացած ոլորտում ավիացիոն անվտանգության չափանիշների վերաբերյալ: Նման խորհրդակցությունները պետք է անցկացվեն դիմումի ստացման օրվանից երեսուն (30) օրվա ընթացքում:

2. 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: Առանց սահմանափակելու միջազգային իրավունքով իրենց վերապահված 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 և, ի լրումն դրան, «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիան սպասարկող օդանավակայաններում բռնության ապօրինի գործողությունների 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 համապատասխան այլ միջազգային կոնվենցիաների և արձանագրությունների, որոնց Պայմանավորվող կողմերն անդամակցում են:

3. Պայմանավորվող կողմերը, դիմումի ստացման դեպքում, պետք է միմյանց տրամադրեն ողջ անհրաժեշտ աջակցությունը՝ կանխելու օդանավերի ապօրինի զավթման գործողությունները և 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 իրենց փոխհարաբերություններում պետք է գործեն Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից հաստատված և Կոնվենցիայի Հավելվածներ հանդիսացող ավիացիոն անվտանգության դրույթներին համապատասխան՝ այնքանով, որքանով ավիացիոն անվտանգության այդպիսի դրույթները 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, և իր տարածքում օդանավակայանների շահագործողները գործեն ավիացիոն անվտանգության այդ դրույթներին համապատասխան:

5. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ համաձայնվում է, որ օդանավ շահագործողներից պետք է պահանջվի կիրառել սույն Հոդվածի 4-րդ կետում հիշատակվող ավիացիոն անվտանգության դրույթները և գործել մյուս Պայմանավորվող կողմի օրենքներին և կանոնակարգերին համապատասխան, այդ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտք գործելու, այնտեղից մեկնելու կամ դրա տարածքում գտնվելու ընթացքում: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իր տարածքում օդանավի բեռնումից առաջ, բեռնման կամ ուղևորների նստեցման ընթացքում պետք է ապահովի, որպեսզի պատշաճ միջոցառումների իրականացվեն օդանավի պաշտպանության և օդանավի բեռնման և նստեցման ընթացքում ուղևորների, անձնակազմի, ձեռքի իրերի, ուղեբեռի, բեռի և օդանավի պաշարների ստուգման համար: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է նաև բարյացակամորեն քննության առնի մյուս Պայմանավորվող կողմի ցանկացած դիմում որոշակի սպառնալիքին արձագանքելու անվտանգության հիմնավորված հատուկ միջոցառումների վերաբերյալ:

6. Քաղաքացիական օդանավի ապօրինի գրավման միջադեպի կամ միջադեպի սպառնալիքի, կամ օդանավի, դրա ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների կամ աերոնավիգացիոն սարքավորումների անվտանգության դեմ ուղղված այլ անօրինական գործողությունների դեպքում Պայմանավորվող կողմերը պետք է աջակցեն միմյանց՝ դիմադրելով հաղորդակցումը և ձեռնարկել համապատասխան այլ միջոցներ՝ հնարավորինս արագ և անվտանգ վերացնելու նման միջադեպը կամ դրա սպառնալիքը, այնքանով, որքանով իրագործելի է այդ իրավիճակում:

7. Երբ Պայմանավորվող կողմը ողջամիտ հիմքեր ունի համարելու, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը չի կիրառում սույն Հոդվածի ավիացիոն անվտանգության դրույթները, այդ Պայմանավորվող կողմը կարող է պահանջել անհապաղ խորհրդակցություններ մյուս Պայմանավորվող կողմի հետ: Նման խորհրդակցությունների դիմումի ներկայացման օրվանից տասնհինգ (15) օրվա ընթացքում բավարար համաձայնության ձեռքբերման ձախողումը հիմք է հանդիսանում սույն Համաձայանագրի Հոդված 4-ի («Շահագործման լիազորության և տեխնիկական թույլտվության տրամադրման հետ կանչումը, ուժը կորցրած ճանաչումը, կասեցումը և սահմանափակումը») դրույթների կիրառման համար: Ելնելով գործողությունների անհապաղության անհրաժեշտությունից կամ սույն Հոդվածի դրույթների հետագա խախտումը կանխելու համար Պայմանավորվող կողմը կարող է ձեռնարկել սույն Համաձայանագրի Հոդված 4-ով («Շահագործման լիազորության և տեխնիկական թույլտվության տրամադրման 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 դրույթներին համապատասխանելուն պես:

ՀՈՂՎԱԾ 10

ԳԱՆՁՈՒՄ ՍՊԱՌՈՂՆԵՐԻՑ

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

2. Յուրաքանչյուր պայմանավորվող կողմ պետք է խրախուսի սպառողներից գանձումների վերաբերյալ խորհրդակցությունների անցկացումը իրավասու գանձող իշխանությունների և այդ իշխանություններին պատկանող սարքավորումներն օգտագործող և նրանց կողմից մատուցվող ծառայություններից օգտվող ավիաընկերությունների կամ, անհրաժեշտության դեպքում, այդ ավիաընկերությունների կողմից լիազորված ներկայացուցիչների միջև: Սպառողներին ողջամիտ ժամկետում պետք է կանխավ տեղեկացվի գանձումների ցանկացած փոփոխության վերաբերյալ՝ հնարավորություն տալով վերջիններիս արտահայտել իրենց կարծիքը՝ մինչ փոփոխությունները կկատարվեն: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է խրախուսի իր իրավասու գանձող

իշխանություններին և սպառողներին փոխանակվել գանձումների վերաբերյալ տեղեկատվությամբ:

ՀՈՂՎԱԾ 11 ՄԱՔՄԱՏՈՒՐՔԵՐ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, փոխադարձության սկզբունքով, պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը, իր ազգային օրենքների, կանոնների և կանոնակարգերի համաձայն, առավելագույն չափով ազատի մաքսատուրքերից, ակցիզային հարկերից, զննության վճարներից և ազգային տուրքերից և գանձումներից, որոնք կիրառվում են օդանավերի, վառելիքի, վերգետնյա սարքավորումների, քայլուղերի, սպառվող տեխնիկական պաշարների, պահեստամասերի (ներառյալ շարժիչները, օդանավի հիմնական սարքավորումները), օդանավի պաշարների նկատմամբ (ներառյալ սննդամթերքը, ըմպելիքները, խմիչքը և ծխախոտը), որոնք սահմանափակ քանակությամբ վաճառվում կամ օգտագործվում են ուղևորների կողմից չվերթի ընթացքում, այլ պարագաների նկատմամբ, ինչպիսիք են տպագրված ավիաբեռնագրերը, ցանկացած տպագրված նյութեր, որոնք իրենց վրա կրում են ընկերության տարբերանշանները և գովազդային նյութեր, որոնք սովորաբար անվճար մատուցվում են նշանակված ավիաընկերությունների կողմից՝ նախատեսված մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից համաձայնեցված հաղորդակցություններում շահագործվող օդանավի մատակարարման կամ սպասարկման համար:

2. Սույն Հոդվածով սահմանված ազատումները կիրառվում են 1-ին կետում թվարկված պարագաների նկատմամբ, որոնք

ա. բերվել են մի պայմանավորվող կողմի տարածք մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից կամ վերջինիս անունից՝ պայմանով, որ դրանք կարող են մաքսային հսկողության կամ վերահսկողության տակ առնվել, կամ

բ. պահվել են մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից շահագործվող օդանավում մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտք գործելիս կամ այդ տարածքը լքելիս,

գ. մի Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կողմից մյուս Կողմի տարածքում համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման նպատակով վերցվել են օդանավ՝ անկախ նրանից, թե այդ պարագաները ամբողջությամբ օգտագործվել կամ սպառվել են այդ ազատումները շնորհող Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում՝ պայմանով, որ այդ պարագաների սեփականության իրավունքը չի փոխանցվել այդ Պայմանավորվող կողմի տարածքում:

3. Սույն Հոդվածով նախատեսվող ազատումները պետք է իրականացվեն նաև այն իրավիճակներում, երբ ցանկացած Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունները համաձայնությունների մեջ են մտել այլ ավիաընկերությունների հետ՝ 1-ին մասում հիշատակված պարագաների՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում փոխառելու կամ փոխանցելու համար՝ պայմանով, որ այդ պայմանավորվող կողմի տարածքում նույն ազատումների է ենթարկվում նաև այդ մյուս ավիաընկերությունը:

ՀՈՂՎԱԾ 12

ԱՐԴԱՐ ՄՐՑԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆ

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերություններին տրամադրի համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման արդար և հավասար պայմաններ՝ իր երկրում գործող մրցակցային օրենքներին համապատասխան:

ՀՈՂՎԱԾ 13

ՏԱՐՈՂՈՒԹՅՈՒՆ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է թույլատրի յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերությանը սահմանել միջազգային օդային հաղորդակցությունների սպասարկման հաճախականությունն ու տարողությունը: Համաձայն սույն իրավունքի՝ Պայմանավորվող կողմերը չեն կարող միակողմանիորեն սահմանափակել մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունների փոխադրման ծավալը, հաճախականությունը կամ ծառայության մատուցման կանոնավորությունը կամ շահագործվող օդանավի տեսակը կամ տեսակները՝ բացառությամբ, երբ դա բխում է մաքսային, տեխնիկական, գործառնական կամ շրջակա միջավայրին վերաբերող պահանջներից՝ միասնական պայմաններով, համաձայն Կոնվենցիայի 15-րդ Հոդվածի:

2. Պայմանավորվող կողմերը չեն կարող մյուս պայմանավորվող կողմի ավիաընկերություններին պարտադրել սույն Համաձայնագրի պահանջներին չհամապատասխանող առաջին մերժման պահանջ, գործակիցների բարձրացման պահանջ, չմերժման վճար, կամ այլ պահանջներ՝ կապված տարողության, հաճախականության կամ փոխադրման հետ:

3. Որևէ Պայմանավորվող կողմ չպետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերություններից պահանջի չվացուցակների, չվերթերի իրականացման ծրագրերի կամ գործառնական պլանների ներկայացում՝ հաստատման նպատակով, բացառությամբ այն դեպքերի, երբ դա կպահանջվի ոչ խտրական հիմքերով միատեսակ պայմաններ պարտադրելու համար, ինչպես նախատեսված է

Կոնվենցիայի 15-րդ հոդվածում, կամ երբ դա հստակորեն թույլատրվում է սույն Համաձայնագրով: Եթե Պայմանավորվող կողմը պահանջում է վերոնշյալ փաստաթղթերի ներկայացումը տեղեկատվական նպատակներով, ապա նա պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիարձկերությունների համար նվազագույնի հասցնի դրանց ներկայացման պահանջների վարչական արգելքները և ընթացակարգերը:

4. Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները կարող են, ըստ պահանջի, մինչանց տրամադրել պարբերական վիճակագրություն կամ համաձայնեցված հաղորդակցություններում փոխադրման ծավալի հետ կապված տեղեկատվություն:

ՀՈՂՎԱԾ 14 ՍԱԿԱԳՆԵՐ

1. Սույն Համաձայնագրի համաձայն իրականացվող միջազգային օդային փոխադրման սակագները ենթակա չեն ներկայացման կամ հաստատման՝ որևէ Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների կողմից: Այնուամենայնիվ, Պայմանավորվող կողմերի ավիարձկերությունները կշարունակեն խնդրանք ստանալու դեպքում ապահովել նախկին, գործող և առաջարկվող սակագների մասին տեղեկատվության անմիջական հասանելիությունը Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանություններին՝ այդ ավիացիոն իշխանությունների համար ընդունելի եղանակով և ձևաչափով:

2. Չսահմանափակելով յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի կողմից՝ մրցակցությանը և սպառողներին վերաբերող օրենքների կիրառումը՝ 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 ավիարձկերությունների պաշտպանությամբ:

ՀՈՂՎԱԾ 15 ԵԿԱՄՈՒՏՆԵՐԻ ՓՈԽԱՆՑՈՒՄ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, համաձայն իր ներպետական օրենսդրության, պետք է թույլատրի մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիարձկերություններին վաճառքի

տարածքում օդային փոխադրումների վաճառքից և օդային հաղորդակցությունների հետ ուղղակիորեն կապված ծառայությունների դիմաց ստացված տեղական վճարումները գերազանցող տեղական հասույթը փոխանցել վաճառքի տարածքից դուրս՝ իր ընտրությամբ ցանկացած երկիր՝ անհապաղ և առանց սահմանափակումների, խտրականության կամ հարկման՝ փոխարկման և փոխանցման համար հարցման ամսաթվի դրությամբ գործող փոխանակման փոխարժեքով:

2. Եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև գոյություն ունի առանձին համաձայնագիր՝ եկամուտների և գույքի կրկնակի հարկումից խուսափելու վերաբերյալ, ապա գերակայում են այդ համաձայնագրի դրույթները:

ՀՈՂՎԱԾ 16

ԱՌԵՎՏՐԱՅԻՆ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅՈՒՆ

1. Յուրաքանչյուր պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության ավիաընկերություններին իրավունք է վերապահում իր տարածքում և՛ առցանց, և՛ ուղղակիորեն վաճառել և գովազդել միջազգային օդային փոխադրման ծառայություններ և առընչվող այլ ծառայություններ՝ ուղղակի կամ գործակալների կամ այլ միջնորդների միջոցով՝ նշանակված ավիաընկերության ընտրությամբ՝ ներառյալ իր պետության տարածքում գրասենյակ հիմնելու իրավունքը:

2. Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերության իրավունք է վերապահվում իրականացնել օդային փոխադրումների վաճառք այդ պետության տարածքի արժույթով կամ, իր ընտրությամբ, այլ պետությունների ազատ փոխարկելի արժույթներով, և յուրաքանչյուր անձ պետք է ազատ լինի ձեռք բերելու նման փոխադրում՝ այդ նշանակված ավիաընկերության համար ընդունելի փոխարժեքով:

3. Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերությանը իրավունք է վերապահվում մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության մուտքին, մշտական բնակությանը և զբաղվածությանը, վերաբերող օրենքներին և կանոնակարգերին համապատասխան՝ այդ Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք բերել և պահպանել սեփական կառավարչական, տեխնիկական, վաճառքի, գործառնական և այլ մասնագետների անձնակազմ, որը պահանջվում է միջազգային օդային հաղորդակցությունների իրականացման համար:

4. Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերությանը իրավունք է վերապահվում մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում տեղական ծախսերը, ներառյալ վառելիքի դիմաց, վճարել տեղական արժույթով: Իրենց ընտրությամբ՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետության կողմից նշանակված ավիաընկերությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում կարող են վճարել ծախսերի դիմաց՝ ազատ փոխարկելի արժույթով՝ համաձայն տեղական արժույթային կանոնակարգերի:

ՀՈՂՎԱԾ 17

ՀԱՄԱԳՈՐԾԱԿՑԱՅԻՆ ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳՐԵՐ

1. Սույն Համաձայնագրի Հավելվածով սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցություններ շահագործելիս Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերություններին իրավունք է վերապահվում կնքել համագործակցային համաձայնագրեր, ինչպիսիք են՝ կողերի համատեղ օգտագործման կամ բլոկ-նստատեղերի համաձայնագրերը.

1) նույն պայմանավորվող կողմի պետության ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ,

2) մյուս պայմանավորվող կողմի պետության ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ,

3) երրորդ կողմի պետության ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ, և

4) ցանկացած երկրի ցամաքային փոխադրողի հետ, եթե

ա) համագործակցային համաձայնագրերի կողմ հանդիսացող բոլոր ավիաընկերությունները կամ ցամաքային փոխադրողները ունեն համապատասխան իրավունքներ շահագործելու համապատասխան երթուղիները և դրանց հատվածները, և

բ) յուրաքանչյուր տոմսի վաճառքի դեպքում վաճառքի կետում գնորդներին տրամադրում են տեղեկատվություն այն մասին, թե որ ավիաընկերությունը/ցամաքային փոխադրողը թռիչքի/ որ հատվածն է սպասարկելու և որ ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների/ցամաքային փոխադրողի հետ է գնորդը պայմանագրային հարաբերությունների մեջ մտնում:

2. Երբ նշանակված ավիաընկերությունը շահագործում է համաձայնեցված հաղորդակցությունը կողերի համատեղ օգտագործման համաձայնագրով որպես շահագործող ավիաընկերություն, և երբ գործում են տարողության վերաբերյալ դրույթներ, տարողության հաշվարկը կատարվում է այդ ավիաընկերությունը նշանակող պայմանավորվող կողմի պետության նկատմամբ կիրառվող տարողության դրույթների համապատասխան: Այն դեպքում, երբ ավիաընկերությունը, որը այլ ավիաընկերության կողմից կողերի համատեղ օգտագործման համաձայնագրով շահագործվող օդային հաղորդակցություններում հանդես է գալիս միայն որպես մարքեթինգային ավիաընկերություն, տարողության հաշվարկը չի կատարվում այդ մարքեթինգային ավիաընկերությունը նշանակող պայմանավորվող կողմի պետության նկատմամբ կիրառվող տարողության դրույթների համապատասխան:

ՀՈՂՎԱԾ 18

ՕՂԱՆԱՎԻ ԼԻԶԻՆԳ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է կանխել սույն Համաձայնագրով սահմանված ծառայությունների մատուցման նպատակով լիզինգով վերցված այն օդանավի

շահագործումը, որը չի համապատասխանում Հոդված 8-ին (Թոփչքային անվտանգություն) և 9-ին (Ավիացիոն անվտանգություն):

2. Համաձայն սույն Հոդվածի 1-ին մասի՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետության նշանակած ավիաընկերություն կարող է յուրաքանչյուր ընկերությունից՝ ներառյալ յուրաքանչյուր ավիաընկերությունից լիզինգով շահագործել օդանավ (կամ օդանավ և անձնակազմ)՝ պայմանով, որ լիզինգատու ավիաընկերությունը չի կիրառի իրեն չվերապահված երթևեկության իրավունքներ:

3. Առաջարկվող լիզինգային համաձայնագրերը ենթակա են երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը: Լիզինգով վերցված օդանավի օգտագործման առաջարկով հանդես եկող ավիաընկերությունը պետք է հնարավորին սեղմ ժամկետներում յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետության ավիացիոն իշխանություններին ծանուցի նման համաձայնություններով առաջարկվող պայմանների վերաբերյալ:

4. Այնուամենայնիվ, ավիացիոն իշխանությունները չպետք է մերժեն այն համաձայնագրերը, որոնց համաձայն յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետության նշանակած ավիաընկերությունը կամ ավիաընկերությունները, անհապաղության հիմքով, լիզինգով շահագործում են օդանավ՝ պայմանով, որ նման համաձայնագրերի ժամկետը չի գերազանցում 90 օրը և ավիացիոն իշխանությունները ծանուցված են նման համաձայնագրերի պայմանների մասին՝ ներառյալ անհապաղության պատճառները:

ՀՈՒՐՎԱԾ 19

ՀԱՍՄԱԿՑՎԱԾ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆ

Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերության, համաձայն Պայմանավորվող կողմերի ներպետական օրենսդրության՝ կապված իր կողմից շահագործվող միջազգային ուղևորային և/կամ բեռնային օդային հաղորդակցությունների հետ, թույլատրվում է, առանց սահմանափակման, օգտագործել ցանկացած ցամաքային տրանսպորտային միջոց:

ՀՈՒՐՎԱԾ 20

ԽՈՐՀՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

Բացառությամբ սույն Համաձայնագրի Հոդված 8-ով (Թոփչքային անվտանգություն) և 9-ով (Ավիացիոն անվտանգություն) սահմանված դեպքերի՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է, յուրաքանչյուր պահի, դիմել խորհրդակցությունների՝ սույն Համաձայնագրի մեկնաբանման, կիրառման կամ փոփոխման կամ դրան համապատասխանության վերաբերյալ: Նման խորհրդակցությունները, որոնք կարող են իրականացվել ավիացիոն իշխանությունների միջև բանակցությունների միջոցով կամ գրագրությամբ, պետք է տեղի ունենան մյուս պայմանավորվող կողմի պետության կողմից գրավոր դիմումի ստացման օրվանից 60 օրվա ընթացքում, եթե այլ կերպ համաձայնեցված չէ ավիացիոն իշխանությունների միջև:

ՀՈՒՐՎԱԾ 21

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 փորձեն կարգավորել այն խորհրդակցությունների կամ բանակցությունների միջոցով:

2. Եթե Պայմանավորվող կողմերը չեն հասնում տարաձայնության կարգավորմանը խորհրդակցությունների միջոցով կամ դիվանագիտական ուղիներով, նրանք կարող են համաձայնել այդ տարաձայնության լուծումը հանձնել որևէ անձի կամ մարմնի կամ Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի խնդրանքով, այն պետք է որոշման ընդունման նպատակով ներկայացվի երեք միջնորդ դատավորներից բաղկացած դատարան, որը պետք է կազմվի.

ա. տարաձայնությունը միջնորդ դատարանում կարգավորելու գրավոր դիմումի ստացման օրվանից վաթսուն (60) օրվա ընթացքում յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է նշանակի մեկական միջնորդ դատավոր: Երրորդ պետության քաղաքացի հանդիսացող երրորդ միջնորդ դատավորը, որը պետք է հադես գա որպես դատարանի նախագահ, նշանակվում է երկու միջնորդ դատավորների համաձայնությամբ երկրորդ միջնորդ դատավորի նշանակումից հետո երեսուն (30) օրվա ընթացքում:

բ. Եթե սույն Հոդվածի 2-րդ մասի (ա) ենթակետով սահմանված ժամկետում նշանակում չի կատարվել, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է գրավոր դիմել Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության Խորհրդի նախագահին կատարել համապատասխան նշանակում երեսուն (30) օրվա ընթացքում: Եթե նախագահը ունի Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի քաղաքացիություն, ապա նշանակումը պետք է կատարվի փոխնախագահներից ավագի կողմից: Եթե փոխնախագահը ունի Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի քաղաքացիություն, ապա նշանակումը պետք է կատարվի Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության Խորհրդի անդամներից ավագի կողմից, ով Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի քաղաքացին չէ: Նման դեպքում Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության խորհրդի Նախագահի կամ Փոխնախագահի կամ անդամի կողմից նշանակված երրորդ միջնորդ դատավորը չի կարող լինել Պայմանավորվող կողմերի պետությունների քաղաքացի կամ այդ պետություններում մշտական բնակության իրավունք ունեցող անձ:

3. Եթե այլ բան համաձայնեցված չէ, միջնորդ դատարանը պետք է սահմանի իր իրավասության սահմանները սույն Համաձայնագրի համաձայն և հաստատի իր սեփական ընթացակարգը: Դատարանի նախաձեռնությամբ կամ Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրի դիմումով քննման ենթակա կոնկրետ հարցերը և իրականացման ենթակա հատուկ ընթացակարգերը սահմանելու նպատակով խորհրդակցություն պետք է տեղի ունենա ոչ ուշ, քան դատարանի ամբողջական կազմավորումից հետո տասնհինգ (15) օրվա ընթացքում:

4. Եթե Պայմանավորվող կողմերի պետությունների միջև այլ կերպ համաձայնեցված չէ կամ Դատարանի կողմից այլ բան սահմանված չէ, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է ներկայացնի Հուշագիր դատարանի ամբողջական կազմավորումից հետո քառասունհինգ (45)

օրվա ընթացքում: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետություն պետք է ներկայացնի պատասխան մյուս Կողմի պետության կողմից Հուշագրի ներկայացումից վաթսուն (60) օրվա ընթացքում: Դատարանը, Պայմանավորվող կողմերի պետություններից յուրաքանչյուրի գրավոր դիմումով կամ իր հայեցողությամբ, պետք է իրականացնի լուսմներ պատասխանները ստանալուց հետո տասնհինգ (15) օրվա ընթացքում:

5. Դատարանը պետք է փորձի տալ գրավոր որոշում լուսմների ավարտից հետո երեսուն (30) օրվա ընթացքում կամ, եթե լուսմներ չեն իրականացվել, պատասխանների ստացումից հետո երեսուն (30) օրվա ընթացքում: Որոշումը պետք է կայացվի ձայների մեծամասնությամբ:

6. Կողմերը կարող են ներկայացնել որոշման պարզաբանման գրավոր դիմումներ դրա ստացումից հետո տասնհինգ (15) օրվա ընթացքում և նման պարզաբանումը պետք է տրվի նման դիմումի ստացման պահից (15) օրվա ընթացքում:

7. Դատարանի որոշումը պետք է լինի պարտադիր Կողմերի համար:

8. Յուրաքանչյուր Կողմ պետք է կրի իր կողմից նշանակված միջնորդ դատավորի ծախսերը: Դատարանի այլ ծախսերը, ներառյալ Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության Խորհրդի Նախագահի, Փոխնախագահի կամ անդամի կողմից սույն հոդվածի 2-րդ մասիով նախատեսված ընթացակարգերի իրականացման համար արված ծախսերը, պետք է հավասարապես բաշխվեն Պայմանավորվող կողմերի պետությունների միջև:

9. Եթե և մինչդեռ Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը չի կատարում միջնորդ դատարանի սույն հոդվածի 5-րդ մասով սահմանված կարգով ընդունված որոշումը, մյուս Պայմանավորվող կողմի պետությունը կարող է սահմանափակել, կասեցնել կամ չեղյալ հայտարարել սույն Համաձայնագրի համաձայն շնորհված ցանկացած իրավունք կամ արտոնություն, որը ի սկզբանե տրվել է որոշումը չկատարած կողմին կամ վերջինիս նշանակած ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին:

ՀՈԴՎԱԾ 22

ՓՈՓՈԽՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ ԵՎ ԼՐԱՑՈՒՄՆԵՐ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետություն յուրաքանչյուր պահի կարող է դիմել մյուս պայամանավորվող կողմի հետ խորհրդակցության՝ սույն Համաձայնագրի կամ դրա Հավելվածների փոփոխման նպատակով: Նման խորհրդակցությունները պետք է մեկնարկեն դիմումի ստացումից վաթսուն (60) օրվա ընթացքում: Նման Խորհրդակցությունները կարող են իրականացվել քննարկմամբ կամ գրագրությամբ:

2. Կողմերից յուրաքանչյուրի նախաձեռնությամբ և փոխադարձ համաձայնությամբ սույն Համաձայնագրում կարող են կատարվել լրացումներ և փոփոխություններ, որոնք կձևակերպվեն առանձին արձանագրություններով: Արձանագրություններն ուժի մեջ կմտնեն սույն Համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելու համար սահմանված կարգով և կհանդիսանան դրա անբաժանելի մասը:

3. Հավելվածի ցանկացած փոփոխություն կարող է իրականացվել Պայմանավորվող կողմերի պետությունների ավիացիոն իշխանությունների միջև գրավոր համաձայնությամբ և ուժի մեջ է մտնում դիվանագիտական ուղիներով հաստատումից հետո Պայմանավորվող կողմերի պետությունների միջև համաձայնեցված կարգով:

ՀՈՂՎԱԾ 23

ԲԱԶՄԱԿՈՂՄ ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳՐԵՐ

Եթե Պայմանավորվող կողմերի պետությունների համար ուժի մեջ է մտնում Օդային հաղորդակցությունների մասին որևէ բազմակողմ համաձայնագիր, սույն Համաձայնագրով և այդ այլ համաձայնագրով սահմանված պարտավորությունների անհամապատասխանության դեպքում՝ դրանք պետք է լուծվեն երկու Պայմանավորվող կողմերի պետությունների միջև ի օգուտ այն դրույթների, որոնք նախատեսում են ավելի լայն.

ա. իրավունքների կիրառում,

բ. ավիացիոն անվտանգություն, կամ

գ. թռիչքային անվտանգություն, եթե Պայմանավորվող կողմերի պետությունների միջև այլ կերպ համաձայնեցված չէ կամ համաձայնագրի տեքստով այլ կերպ նախատեսված չէ:

ՀՈՂՎԱԾ 24

ԴԱԴԱՐԵՑՈՒՄ

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետություն կարող է, ցանկացած ժամանակ, գրավոր դիվանագիտական ուղիներով մյուս Կողմին ծանուցել սույն Համաձայնագիրը դադարեցնելու իր որոշման մասին: Այդ ծանուցումը պետք է միաժամանակ տրվի Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպությանը: Սույն Համաձայնագրի գործողությունը կդադարի մյուս Կողմից ծանուցման ստացման օրվանից տասներկու (12) ամիս հետո, եթե մինչև այդ ժամկետի ավարտը դադարեցման մասին ծանուցումը փոխադարձ համաձայնությամբ հետ չվերցվել: Մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության կողմից նման ծանուցման ստացման մասին հաստատման բացակայության դեպքում՝ վերոհիշյալ ծանուցումը կհամարվի ստացված՝ Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կողմից ծանուցումը ստանալուց տասնչորս (14) օր հետո:

ՀՈՂՎԱԾ 25

ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳՐԻ ԳՐԱՆՑՈՒՄ

Սույն Համաձայնագիրը և դրանում կատարված ցանկացած փոփոխություն ուժի մեջ մտնելուն պես պետք է գրանցվեն Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպությունում:

ՀՈՂՎԱԾ 26
ՈՒԺԻ ՄԵՋ ՄՏՆԵԼԸ

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

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

Կատարված է _____ քաղաքում _____ թվականի _____ -ին՝ երկու բնօրինակով, յուրաքանչյուրը՝ հայերեն և անգլերեն լեզուներով, ընդ որում՝ բոլոր տեքստերը հավասարազոր են: Սույն Համաձայնագրի դրույթների մեկնաբանման դեպքում նախապատվությունը կտրվի անգլերեն լեզվով տեքստին:

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԿՈՂՄԻՑ՝

ԱՎՍՏՐԱԼԻԱՅԻ
ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԿՈՂՄԻՑ՝

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 1

Սահմանված երթուղիներ

Երթուղի 1

Հայաստանի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերությունների կողմից սպասարկվող երթուղիներ.

| Մեկնարկի կետեր: | Միջանկյալ կետեր: | Նշանակման կետեր: | Տարածքից դուրս կետեր: |
|-------------------|-------------------|---------------------|-----------------------|
| Կետեր Հայաստանում | Յուրաքանչյուր կետ | Կետեր Ավստրալիայում | Յուրաքանչյուր կետ |

և հակառակ ուղղությամբ:

Երթուղի 2

Ավստրալիայի կողմից նշանակված ավիաընկերությունների կողմից սպասարկվող երթուղիներ.

| Մեկնարկի կետեր: | Միջանկյալ կետեր: | Նշանակման կետեր: | Տարածքից դուրս կետեր: |
|---------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|
| Կետեր Ավստրալիայում | Յուրաքանչյուր կետ | Կետեր Հայաստանում | Յուրաքանչյուր կետ |

և հակառակ ուղղությամբ:

Նշումներ.

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետության նշանակված ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին իրավունք է վերապահվում իրականացնել չվերթներ օգտագործելով օդի 5-րդ ազատության իրավունք՝ համաձայն սույն Համաձայնագրի Հավելվածով սահմանված երթուղիների:

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետության 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 միայն բեռնային փոխադրումների, սպասարկվում է ավիաընկերությունը նշանակող Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում գտնվող կետ:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 2

Ոչ Կանոնավոր/Չարտերային Ծառայություններ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետության նշանակած ավիաընկերությունները իրավունք ունեն իրականացնել ոչ կանոնավոր օդային հաղորդակցություններ Պայմանավորվող կողմերի պետությունների միջև: Ավիաընկերությունները պետք է նախապես դիմեն մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության ավիացիոն իշխանություններին թույլտվության ստացման նպատակով: Դիմումները պետք է ներկայացվեն նման օդային հաղորդակցությունների մեկնարկից առնվազն տասնչորս (14) աշխատանքային օր առաջ:
2. Համաձայն սեփական օրենքների և կանոնակարգերի՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունների կողմից իրականացվող ոչ կանոնավոր/չարտերային օդային հաղորդակցությունները չպետք է խոչընդոտեն երթուղիների համաձայնեցված հողորդակցությունների շահագործմանը: