

Հ Ա Մ Ա Ձ Ա Յ Ն Ա Գ Ի Ր

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ԻՍՊԱՆԻԱՅԻ ԹԱԳԱՎՈՐՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋԵՎ ՕՂԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՄԱՍԻՆ

Բովանդակությունը

ՆԱԽԱԲԱՆ

- Հոդված 1. Սահմանումներ
- Հոդված 2. Իրավունքների տրամադրումը
- Հոդված 3. Ավիաընկերությունների նշանակումը և շահագործման թույլտվությունը
- Հոդված 4. Չեղյալ հայտարարելը
- Հոդված 5. Օրենքների և կանոնակարգերի կիրառումը
- Հոդված 6. Սերտիֆիկատների և լիցենզիաների ձևաչափը
- Հոդված 7. Թռիչքային անվտանգությունը
- Հոդված 8. Ավիացիոն անվտանգությունը
- Հոդված 9. Օդանավակայանային գանձումները
- Հոդված 10. Ազատումները
- Հոդված 11. Հարկային համակարգը
- Հոդված 12. Տարողությունը
- Հոդված 13. Սակագները
- Հոդված 14. Առևտրային հնարավորությունները
- Հոդված 15. Վիճակագրական տվյալները
- Հոդված 16. Խորհրդակցությունները
- Հոդված 17. Վեձերի կարգավորումը
- Հոդված 18. Գրանցումը ԻԿԱՕ-ում
- Հոդված 19. Փոփոխությունները
- Հոդված 20. Բազմակողմ կոնվենցիաները
- Հոդված 21. Ուժի մեջ մտնելը
- Հոդված 22. Դադարեցումը

Հավելված I

Հ Ա Մ Ա Ձ Ա Յ Ն Ա Գ Ի Ր

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ԻՍՊԱՆԻԱՅԻ ԹԱԳԱՎՈՐՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋԵՎ ՕՂԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՄԱՍԻՆ

Հայաստանի Հանրապետությունը և Իսպանիայի Թագավորությունը, այսուհետ՝ Պայմանավորվող կողմեր, ցանկանալով խթանել միջազգային ավիացիոն համակարգը, որն առաջարկում է արդար և հավասար հնարավորություններ իրենց համապատասխան ավիաընկերություններին հաղորդակցությունների շահագործման համար և որը թույլ է տալիս մրցակցություն ծավալելու յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի օրենքներին և կանոնակարգերին համապատասխան,

ցանկանալով պարզեցնել միջազգային օդային տրանսպորտի ընդլայնման հնարավորությունները, ցանկանալով միջազգային օդային տրանսպորտում ապահովել թռիչքային և ավիացիոն անվտանգության բարձրագույն մակարդակը, և վերահաստատելով իրենց խորին մտահոգությունն օդանավի անվտանգության դեմ գործողությունների կամ սպառնալիքների առնչությամբ, որը վտանգում է անձանց կամ գույքի անվտանգությունը, և լինելով «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» կոնվենցիայի կողմեր, որը ստորագրման համար բացվել է Չիկագոյում 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին, համաձայնեցին հետևյալի մասին.

Հոդված 1 Սահմանումներ

Սույն Համաձայնագրի մեկնաբանման և կիրառման նպատակով, եթե սույն Համաձայնագրով այլ բան չի սահմանվում՝

ա) «Կոնվենցիա» տերմինը նշանակում է՝ «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» կոնվենցիա, որը ստորագրման համար բացվել է Չիկագոյում 1944 թվականի դեկտեմբերի յոթերորդ օրը, և ներառում է ցանկացած հավելված, որն ընդունվել է այդ Կոնվենցիայի 90-րդ հոդվածի համաձայն, Կոնվենցիայի 90-րդ և 94-րդ հոդվածների համաձայն՝ հավելվածներում ու Կոնվենցիայում կատարված ցանկացած փոփոխություն՝ այնքանով, որքանով այդ հավելվածներն ու փոփոխությունները գործողության մեջ են դրվել կամ վավերացվել երկու Պայմանավորվող կողմերի կողմից.

բ) «ավիացիոն իշխանություններ» տերմինը նշանակում է՝ Իսպանիայի Թագավորության համար քաղաքացիական մակարդակում Զարգացման նախարարություն (Քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր տնօրինություն), և Հայաստանի Հանրապետության համար՝ Հայաստանի Հանրապետության Կառավարության առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչություն, կամ, երկու դեպքում էլ, ցանկացած այլ անձ կամ մարմին, որը պատշաճ կերպով լիազորված է կատարելու նշված ավիացիոն իշխանությունների կողմից ներկայումս իրականացվող ցանկացած գործառնություն.

գ) «նշանակված ավիաընկերություն» տերմինը նշանակում է՝ միջազգային օդային հաղորդակցություններ իրականացնող ավիաընկերություն, որին յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ նշանակել է սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածին համապատասխան և սույն Համաձայնագրի հավելվածում սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցություններ շահագործելու համար.

դ) «տարածք», «միջազգային օդային հաղորդակցություն» և «կանգառ ոչ առևտրային նպատակներով»

տերմիններն ունեն Կոնվենցիայի 2-րդ և 96-րդ հոդվածներով սահմանված իմաստները.

ե) «Համաձայնագիր» տերմինը նշանակում է՝ սույն Համաձայնագիրը, դրա հավելվածները և դրանցում կատարված ցանկացած փոփոխություն.

զ) «սահմանված երթուղիներ» տերմինը նշանակում է՝ սույն Համաձայնագրի հավելվածում սահմանված կամ սահմանվելիք երթուղիները,

է) «համաձայնեցված հաղորդակցություններ» տերմինը նշանակում է՝ սահմանված երթուղիներով միջազգային օդային հաղորդակցությունները, որոնք կարող են շահագործվել սույն Համաձայնագրի դրույթների համաձայն.

ը) «սակագին» տերմինը նշանակում է՝ գներ, որոնք սահմանվել են ուղևորների, ուղեբեռի և բեռի (բացառությամբ փոստի) փոխադրման համար, այդ թվում՝ ցանկացած լրացուցիչ էական օգուտ, որը պետք է ձևավորվի կամ հասանելի լինի այդպիսի փոխադրումներից, ինչպես նաև այն միջնորդավճարը, որը պետք է վճարվի ավիատոմսերի վաճառքի և ապրանքների փոխադրման համապատասխան գործարքների մասով: Այն նաև ներառում է փոխադրման գնի կիրառման պայմանները և համապատասխան միջնորդավճարի կատարումը.

թ) «քաղաքացիներ» տերմինը Իսպանիայի Թագավորության դեպքում պետք է ընկալվի որպես Եվրոպական միության անդամ պետությունների քաղաքացիների կատարված հղումներ.

ժ) «ԵՄ պայմանագրեր» տերմինը պետք է ընկալվի որպես հղում «Եվրոպական միության մասին» պայմանագրին և «Եվրոպական միության գործունեության մասին» պայմանագրին:

Հոդված 2

Իրավունքների տրամադրումը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմին տրամադրում է սույն Համաձայնագրով նախատեսված իրավունքները՝ Հավելվածում սահմանված երթուղիներով կանոնավոր միջազգային օդային հաղորդակցություններ հաստատելու նպատակով:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունները սահմանված երթուղով համաձայնեցված հաղորդակցություն շահագործելիս օգտվում են հետևյալ իրավունքներից.

ա) մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքի վրայով անվայրէջք թռիչք կատարելու իրավունք,

բ) ոչ առևտրային նպատակներով նշված տարածքում վայրէջքներ կատարելու իրավունք,

գ) կանգառներ կատարել նշված տարածքում սույն Համաձայնագրի հավելվածում նշված երթուղիների ցանկում սահմանված կետերում՝ առանձին կամ համակցված կերպով միջազգային փոխադրումներում ուղևորների, բեռի և փոստի օդանավ վերցնելու կամ իջեցնելու նպատակով, սույն Համաձայնագրի հավելվածի դրույթների համաձայն, մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք կամ տարածքից:

3. Նշանակված ավիաընկերություններից բացի այլ՝ ցանկացած Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությունները պետք է օգտվեն վերը նշված (ա) և (բ) ենթապարբերություններով սահմանված իրավունքներից:

4. Սույն Համաձայնագրում ոչինչ չպետք է դիտվի որպես Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակված ավիաընկերություններին մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում կաբոտաժի իրավունքների տրամադրում:

Հոդված 3

Ավիաընկերությունների նշանակումը և շահագործման թույլտվությունների տրամադրումը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի, մյուս Պայմանավորվող կողմին դիվանագիտական ուղիներով գրավոր ծանուցման միջոցով, նշանակելու այնքան շատ ավիաընկերություններ, որքան այն ցանկանում է սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունները շահագործելու նպատակով և նախկինում նշանակված ավիաընկերությանը մեկ այլ ավիաընկերությամբ փոխարինելու իրավունք:

2. Նման նշանակման և նշանակված ավիաընկերությունից սահմանված ձևով և կարգով դիմումը ստանալուն պես՝ մյուս Պայմանավորվող կողմը ընթացակարգային նվազագույն հետաձգումներով տրամադրում է համապատասխան շահագործման թույլտվությունները՝ սույն հոդվածի 3-րդ և 4-րդ պարբերությունների դրույթների համաձայն:

3. Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիացիոն իշխանությունները կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ցանկացած ավիաընկերությունից պահանջել ապացույցներ, որ վերջինս ի վիճակի է կատարելու այն օրենքներով և կանոնակարգերով նախատեսված պայմանները, որոնք այդպիսի իշխանությունների կողմից սովորաբար և հիմնավորված կերպով կիրառվում են միջազգային օդային հաղորդակցությունների շահագործման նկատմամբ՝ համաձայն Կոնվենցիայի դրույթների:

4. Սույն հոդվածի 2-րդ պարբերությունում նշված շահագործման թույլտվությունների տրամադրումը պահանջում է, որպեսզի.

4.1. Իսպանիայի Թագավորության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում՝

4.1.1. այն հիմնադրված լինի Իսպանիայի Թագավորության տարածքում ԵՄ պայմանագրերին համապատասխան և ունենա Եվրոպական միության իրավունքին համապատասխանող՝ շահագործման վավեր լիցենզիա, և

4.1.2. այդ ավիաընկերության արդյունավետ կարգավորիչ վերահսկողությունն իրականացվի և պահպանվի օդանավ շահագործողի սերտիֆիկատի տրման համար պատասխանատու Եվրոպական միության անդամ պետության կողմից, և համապատասխան ավիացիոն իշխանությունը հստակ նշվի նշանակման մեջ:

4.2. Հայաստանի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում՝

4.2.1. այն հիմնադրված լինի Հայաստանի Հանրապետության տարածքում և լիցենզավորված լինի Հայաստանի Հանրապետության գործող օրենսդրությանը համապատասխան, և

4.2.2. ավիաընկերության արդյունավետ կարգավորիչ վերահսկողությունն իրականացվի և պահպանվի Հայաստանի Հանրապետության կողմից:

5. Երբ ավիաընկերությունը նշանակվել և լիազորվել է նման ձևով, այն կարող է ցանկացած ժամանակ սկսել շահագործել օդային հաղորդակցությունները՝ սույն Համաձայնագրում սահմանված դրույթների համաձայն:

Հոդված 4

Չեղյալ հայտարարելը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի չեղյալ հայտարարելու մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը տրված շահագործման թույլտվությունը կամ տեխնիկական թույլտվությունները, կամ կասեցնելու սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածում սահմանված իրավունքների իրականացումը, կամ այնպիսի

պայմաններ սահմանել, որոնք այն կարող է անհրաժեշտ համարել այդ իրավունքներն իրականացնելու համար.

- ա) 1. Իսպանիայի Թագավորության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում՝
 - i) այն հիմնադրված է Իսպանիայի Թագավորության տարածքում ԵՄ պայմանագրերին համապատասխան և չունի Եվրոպական միության իրավունքին համապատասխանող շահագործման վավեր լիցենզիա, կամ
 - ii) այդ ավիաընկերության արդյունավետ կարգավորիչ վերահսկողությունը չի իրականացվում կամ պահպանվում օդանավ շահագործողի սերտիֆիկատի տրման համար պատասխանատու Եվրոպական միության անդամ պետության կողմից, կամ համապատասխան ավիացիոն իշխանությունը հստակ նշված է նշանակման մեջ:
 2. Հայաստանի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում՝
 - i) այն հիմնադրված է Հայաստանի Հանրապետության տարածքում կամ լիցենզավորված է Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությանը համապատասխան, կամ
 - ii) Հայաստանի Հանրապետությունը չի պահպանում ավիաընկերության արդյունավետ կարգավորիչ վերահսկողությունը, կամ
 - բ) եթե տվյալ ավիաընկերությունը չի կատարում այդ իրավունքները տրամադրած Պայմանավորվող կողմի օրենքներն ու կանոնակարգերը, կամ
 - գ) ցանկացած դեպքում, երբ ավիաընկերությունը չի կարողանում համաձայնեցված հաղորդակցությունները շահագործել սույն Համաձայնագրում նշված պայմանների համաձայն,
 - դ) այն դեպքում, երբ մյուս Պայմանավորվող կողմը չի պահպանում կամ չի կիրառում սույն Համաձայնագրի 7-րդ և 8-րդ հոդվածներին համապատասխան Թռիչքային և Ավիացիոն անվտանգության չափանիշները:
2. Չխախտելով 7-րդ և 8-րդ հոդվածների դրույթները և եթե անհապաղ չեղյալ հայտարարելը, կասեցնելը կամ սույն հոդվածի 1-ին պարբերությունում նշված պայմանները սահմանելը էական չեն օրենքների և կանոնակարգերի հետագա խախտումները կանխելու համար, ապա նման իրավունքը պետք է իրականացվի միայն մյուս Պայմանավորվող կողմի հետ խորհրդակցություններ անցկացնելուց հետո:

Հոդված 5 Օրենքների և կանոնակարգերի կիրառումը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի օրենքները և կանոնակարգերը, որոնք կարգավորում են միջազգային օդային հաղորդակցություններում ներգրավված օդանավերի՝ իր սեփական տարածք մուտքը կամ տարածքից մեկնելը, կամ վերաբերում են իր տարածքում օդանավի շահագործմանը, կիրառվում են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների օդանավերի նկատմամբ:
2. Օրենքները և կանոնակարգերը, որոնք կարգավորում են ուղևորների, անձնակազմի, ուղեբեռի, փոստի և բեռների յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտք գործելը, տեղաշարժը, այնտեղ գտնվելը և այնտեղից մեկնելը, ինչպես նաև կանոնակարգերը, որոնք վերաբերում են երկիր մուտք գործելու և այնտեղից մեկնելու, իմիգրացիոն, մաքսային և սանիտարական պահանջներին, կիրառվում են այդպիսի տարածքում մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների շահագործումների նկատմամբ:

Հոդված 6 Սերտիֆիկատների և լիցենզիաների ճանաչումը

1. Թռիչքային պիտանիության սերտիֆիկատները, օդանավ շահագործողի սերտիֆիկատներն ու լիցենզիաները, որոնք տրվել կամ վավեր են ճանաչվել Պայմանավորվող կողմերից մեկի կանոններին և ընթացակարգերին համապատասխան, և դեռ ուժի մեջ են, պետք է վավեր ճանաչվեն մյուս Պայմանավորվող կողմից սույն Համաձայնագրի հավելվածում սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման նպատակով՝ պայմանով, որ պահանջները, որոնք ներքո տրվել կամ վավեր են ճանաչվել նման սերտիֆիկատները և լիցենզիաները հավասար լինեն Կոնվենցիայով սահմանված նվազագույն չափանիշներին կամ գերազանցեն դրանք:
2. Այնուամենայնիվ, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրեն իրավունք է վերապահում մերժելու մյուս Պայմանավորվող կողմից իր քաղաքացիներին տրված կամ վավեր ճանաչված օդանավ շահագործողի սերտիֆիկատների ու լիցենզիաների վավեր ճանաչումը՝ իր պետության տարածքի վրայով թռիչքի և (կամ) տարածքում վայրէջքի նպատակով:

Հոդված 7 Թռիչքային անվտանգությունը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից ընդունված՝ թռիչքային անձնակազմին, օդանավին կամ դրա շահագործմանը վերաբերող ցանկացած ոլորտում անվտանգության չափանիշների շուրջ խորհրդակցություններ անցկացնելու մասին հարցում ներկայացնել: Նման խորհրդակցությունները պետք է անցկացվեն այդ հարցումը ներկայացնելու օրվանից հետո 30 օրվա ընթացքում:
2. Եթե նման խորհրդակցություններից հետո, Պայմանավորվող կողմերից մեկը գտնում է, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը նման որևէ ոլորտում արդյունավետորեն չի պահպանում և կիրառում 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 չափանիշները պահպանելու համար անհրաժեշտ քայլերի մասին, և որ մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է ձեռնարկի համապատասխան գործողություններ՝ իրավիճակն ուղղելու համար: Մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից 15 օրվա ընթացքում կամ այնպիսի ավելի երկար ժամանակահատվածում, որ կարող է համաձայնեցվել, համապատասխան գործողություն չձեռնարկելը սույն Համաձայնագրի 4-րդ հոդվածը (Չեղյալ հայտարարելը) կիրառելու հիմք է հանդիսանում:
3. Չնայած Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածում նշված պարտավորություններին՝ համաձայնություն է ձեռք բերվում, որ Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից դեպի մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք կամ այլ պետության տարածքից հաղորդակցություններում շահագործվող ցանկացած օդանավ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում գտնվելիս կարող է ստուգման ենթարկվել մյուս Պայմանավորվող կողմի լիազորված ներկայացուցիչների կողմից՝ օդանավում և օդանավի շրջակայքում՝ ստուգելու օդանավի և դրա անձնակազմի փաստաթղթերի վավերականությունը և օդանավի ու դրա սարքավորումների ակնհայտ վիճակը (սույն հոդվածում կոչվող «կառավարման ստուգում») պայմանով, որ այն չհանգեցնի անհարկի ձգձգման:
4. Եթե կառավարման ստուգումը կամ մի շարք կառավարման ստուգումները հանգեցնում են.

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

բ) լուրջ մտահոգությունների, որ այդ պահի դրությամբ Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված անվտանգության չափանիշների արդյունավետ պահպանումը և կառավարումը բերի են,

ապա ստուգումն իրականացնող Պայմանավորվող կողմը պետք է, Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածի նպատակներով, ազատ լինի եզրակացնելու, որ այն պահանջները, որոնց ներքո տրվել կամ վավեր են ճանաչվել սերտիֆիկատները կամ լիցենզիաները այդ օդանավի առնչությամբ, կամ այդ օդանավի թռիչքային անձնակազմի առնչությամբ, կամ այն պահանջները, որոնց ներքո շահագործվում է օդանավը, հավասար չեն Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշներին կամ չեն գերազանցում դրանք:

5. Այն դեպքում, երբ Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների ներկայացուցչի կողմից մերժվում է վերը նշված 3-րդ պարբերության համաձայն շահագործվող օդանավի կառամատուցային ստուգումը, մյուս Պայմանավորվող կողմն ազատ է ենթադրելու, որ առաջանում են 4-րդ պարբերությունում նշված լուրջ տիպի մտահոգություններ, և կատարելու այդ պարբերությունում նշված եզրակացությունները:

6. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրեն իրավունք է վերապահում կասեցնելու կամ փոփոխելու մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործման թույլտվությունն այն դեպքում, երբ առաջին Պայմանավորվող կողմը եզրակացնում է, լինի դա կառամատուցային ստուգման, կառամատուցային ստուգումների շարքի, կառամատուցային տեսչական ստուգման մուտքի մերժման, խորհրդակցության կամ այլ տեսակի գործողության արդյունքում, որ անհրաժեշտ են անհապաղ գործողություններ ավիաընկերության շահագործման անվտանգության համար:

7. Պայմանավորվող կողմերից մեկի ցանկացած գործողություն, վերը նշված 2-րդ և 6-րդ պարբերությունների համաձայն, պետք է դադարեցվի, երբ այդ գործողության ձեռնարկման հիմքը դադարում է գոյություն ունենալուց:

8. Եթե Իսպանիայի Թագավորությունը նշանակել է ավիաընկերություն, որի կարգավորիչ հսկողությունն իրականացվում է պահպանվում է Եվրոպական միության այլ անդամ պետության կողմից, ապա սույն հոդվածով սահմանված մյուս Պայմանավորվող կողմի իրավունքները պետք է հավասարապես կիրառվեն Եվրոպական միության այդ մյուս անդամ պետության կողմից անվտանգության չափանիշների ընդունման, կիրառման կամ պահպանման և այդ ավիաընկերության շահագործման թույլտվության առնչությամբ:

Հոդված 8 Ավիացիոն անվտանգությունը

1. Միջազգային իրավունքից բխող իրենց իրավունքներին ու պարտավորություններին համապատասխան՝ Պայմանավորվող կողմերը վերահաստատում են, որ քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունն անօրինական միջամտություններից պաշտպանելու՝ միմյանց նկատմամբ իրենց պարտավորությունը կազմում է սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը: Առանց սահմանափակելու միջազգային իրավունքից բխող իրենց իրավունքների ու պարտավորությունների ընդհանուր բնույթը՝ Պայմանավորվող կողմերը մասնավորապես գործում են 1963 թվականի սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված «Օդանավում կատարված 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, 1988 թվականի փետրվարի 24-ին Մոնրեալում ստորագրված «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիան սպասարկող օդանավակայաններում բռնության անօրինական գործողությունների վնասագործման մասին» արձանագրության և 1991 թվականի մարտի 1-ին Մոնրեալում ստորագրված «Պատիկ պայթուցիկ նյութերի հայտնաբերման նպատակով դրանց դրոշմադրման մասին» կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխան:

2. Պայմանավորվող կողմերը, հարցման դեպքում, պետք է տրամադրեն ողջ անհրաժեշտ աջակցությունը՝ կանխելու օդանավերի ապօրինի զավթման գործողությունները և օդանավերի, դրանց ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների և օդազնացության միջոցների անվտանգության դեմ ուղղված այլ անօրինական գործողություններ, և քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ցանկացած այլ սպառնալիք:

3. Պայմանավորվող կողմերն իրենց փոխադարձ հարաբերություններում գործում են Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից հաստատված և Կոնվենցիայի հավելվածներ հանդիսացող ավիացիոն անվտանգության դրույթներին համապատասխան՝ այնքանով, որքանով ավիացիոն անվտանգության այդպիսի դրույթները կիրառելի են Պայմանավորվող կողմերի նկատմամբ. նրանք պետք է պահանջեն, որ իրենց գրանցամատյանում ընդգրկված օդանավերի շահագործողները կամ օդանավ շահագործողները, որոնց գործունեության հիմնական վայրը կամ մշտապես գտնվելու վայրը Պայմանավորվող կողմերի՝ իրենց տարածքում է, կամ Իսպանիայի Թագավորության դեպքում օդանավ շահագործողները, որոնք հիմնադրված են իր տարածքում ԵՄ պայմանագրերին համապատասխան և ունեն Եվրոպական միության օրենքներին համապատասխանող՝ շահագործման վավեր լիցենզիա, և իրենց տարածքում օդանավակայանների շահագործողները գործեն ավիացիոն անվտանգության այդ դրույթներին համապատասխան:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ համաձայնում է, որ օդանավերի նման շահագործողներից կարող է պահանջվել պահպանել վերը նշված պարբերությունում հիշատակվող՝ մյուս Պայմանավորվող կողմից պահանջվող ավիացիոն անվտանգության դրույթները, այդ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտք գործելու, մեկնելու կամ դրա տարածքում գտնվելու ընթացքում: Իսպանիայի Թագավորության տարածքից մեկնելու կամ տարածքում գտնվելու ընթացքում օդանավ շահագործողներից կարող է պահանջվել պահպանել ավիացիոն անվտանգության դրույթները Եվրոպական միության իրավունքին համապատասխան: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է ապահովի, որպեսզի արդյունավետորեն կիրառվեն համարժեք միջոցներ իր պետության տարածքում՝ օդանավի պաշտպանության և ուղևորների, անձնակազմի, ձեռքի իրերի, ուղեբեռի, բեռի և օդանավի պաշարների ստուգումներ իրականացնելու համար: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է դրական լուծում գտնի նաև բոլոր այն հարցումներին, որոնք ներկայացվել են մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից և վերաբերում են անվտանգության հիմնավորված միջոցների կիրառմանը՝ որոշակի սպառնալիք կանխելու համար:

5. Երբ տեղի է ունենում միջադեպ կամ քաղաքացիական օդանավի անօրինական զավթման ուղղված միջադեպի սպառնալիք կամ նման օդանավերի, դրանց ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանի կամ օդազնացության միջոցների նկատմամբ անվտանգության այլ անօրինական գործողություն, Պայմանավորվող կողմերն աջակցում են միմյանց՝ պարզեցնելով հաղորդակցությունները և ձեռնարկում են այլ անհրաժեշտ միջոցներ՝ այդ միջադեպը կամ

միջադեպի սպառնալիքն արագ ու անվտանգ կանխելու համար:

6. Երբ Պայմանավորվող կողմը բավարար հիմքեր ունի հավատալու, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը շեղվել է սույն հոդվածի ավիացիոն անվտանգության դրույթներից, այդ Պայմանավորվող կողմը կարող է մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հետ անհապաղ խորհրդակցություններ անցկացնելու վերաբերյալ հարցում ներկայացնել:

7. Չխախտելով 4-րդ հոդվածի (Չեղյալ հայտարարելը) դրույթները՝ նման հարցման ամսաթվից հետո 15 օրվա ընթացքում համաձայնություն ձեռք չբերելը Պայմանավորվող կողմերի ավիաընկերությունների շահագործման թույլտվությունը կամ տեխնիկական թույլտվությունը մերժելու, չեղյալ հայտարարելու, սահմանափակելու կամ դրանց նկատմամբ պայմաններ սահմանելու հիմք է հանդիսանում:

8. Անմիջական և արտակարգ սպառնալիքի պարագայում Պայմանավորվող կողմը կարող է ձեռնարկել ժամանակավոր քայլեր՝ նախքան տասնհինգ (15) օրը լրանալը:

9. Վերը նշված 7-րդ պարբերության համաձայն ձեռնարկված ցանկացած գործողություն դադարեցվում է՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից սույն հոդվածի դրույթները կատարելուց հետո:

Հոդված 9 Օդանավակայանային գանձումները

Յուրաքանչյուր օդանավակայանից, այդ թվում՝ դրա տեղակայանքներից, տեխնիկական և այլ միջոցներից ու ծառայություններից օգտվելու համար վճարներն ու մյուս գանձումները, ինչպես նաև օդային նավագնացության սարքավորումների, հաղորդակցության միջոցների և ծառայությունների համար ցանկացած վճար պետք է սահմանվեն յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում սահմանված դրույթաչափերին և սակագներին համապատասխան համաձայն Կոնվենցիայի 15-րդ հոդվածի՝ պայմանով, որ նշված վճարները չպետք է գերազանցեն նմանատիպ միջազգային հաղորդակցություններում ներգրավված իր ազգային օդանավից գանձվող՝ նշված օդանավակայանի և ծառայությունների օգտագործման դիմաց վճարները:

Հոդված 10 Ազատումները

1. Պայմանավորվող կողմերից ցանկացածի նշանակված ավիաընկերությունների օդանավերը, որոնք շահագործվում են միջազգային օդային հաղորդակցություններում, ինչպես նաև դրանց սովորական սարքավորումները (անհրաժեշտ սարքավորումներ, որոնք օգտագործվելու են օդանավի շահագործման ժամանակ), վառելիքի ու քսայուղերի պաշարները և օդանավում գտնվող պաշարները (ներառյալ սննդամթերքը, ըմպելիքները և ծխախոտը), որոնք գտնվում են նման օդանավերում, մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք ժամանելիս ազատվում են բոլոր մաքսատուրքերից և այլ տուրքերից ու հարկերից՝ պայմանով, որ այդպիսի սարքավորումները և պաշարները մնան օդանավում մինչև դրանք վերաարտահանվել:

2. Ազատումներ են նաև նախատեսվում միևնույն մաքսատուրքերից և հարկերից՝ բացառությամբ մատուցված ծառայությունների դիմաց համապատասխան գանձումների՝

ա) Պայմանավորվող կողմերից ցանկացածի տարածքում նշված Պայմանավորվող կողմի իշխանությունների կողմից սահմանված սահմանաչափերով օդանավ վերցված և միջազգային օդային հաղորդակցություններում ներգրավված մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության օդանավում շահագործման ընթացքում օգտագործման համար նախատեսված պաշարները,

բ) պահեստամասերը՝ բերված Պայմանավորվող կողմերից ցանկացածի տարածք մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից՝ միջազգային օդային հաղորդակցություններում շահագործվող օդանավի տեխնիկական սպասարկման կամ վերանորոգման համար,

գ) վառելիքը և քսայուղերը՝ նախատեսված մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից միջազգային օդային հաղորդակցություններում շահագործվող օդանավի մատակարարման համար, նույնիսկ երբ այդ միջոցները պետք է օգտագործվեն թռիչքի հատվածում, որն իրականացվում է այն Պայմանավորվող կողմի տարածքի վրայով, որտեղ դրանք օդանավ են վերցվել,

դ) տպագրված ավիատոմսերը, ավիաբեռնագրերը, ցանկացած տպագրված նյութ, որոնք իրենց վրա կրում են ընկերության տարբերանշանները, համազգեստները և գովազդային նյութերը, որոնք սովորաբար անվճար բաժանվում են նշանակված ավիաընկերությունների կողմից:

3. Պայմանավորվող կողմերից ցանկացածի օդանավում օդանավի հաշվեցուցակային սարքավորումները, ինչպես նաև օդանավում պահվող նյութերը և պաշարները կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում բեռնաթափվել միայն այդ տարածքի մաքսային իշխանությունների թույլտվությամբ: Նման դեպքում դրանք կարող են դրվել նշված իշխանությունների հսկողության ներքո այնքան ժամանակ, մինչև վերաարտահանվեն կամ այլ կերպ իրացվեն՝ մաքսային կանոնակարգերին համապատասխան:

4. Սույն հոդվածով նախատեսվող ազատումները պետք է մատչելի լինեն այն իրավիճակներում, երբ ցանկացած Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունները պայմանավորվածություն են ձեռք բերել այլ ավիաընկերությունների հետ՝ սովորական սարքավորումների և սույն հոդվածում հիշատակված այլ պարագաների՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք փոխառելու կամ փոխանցելու համար:

5. Պայմանավորվող կողմերից ցանկացածի պետության տարածքի վրայով տարանցիկ ուղևորները, ինչպես նաև նրանց ուղեբեռը ենթակա են հսկողության՝ կիրառվող մաքսային կանոնակարգերի ներքո: Ուղիղ տարանցմամբ ուղեբեռը և բեռը պետք է ազատվեն մաքսատուրքերից և նմանատիպ այլ հարկերից, որոնք սահմանվում են ներմուծումների նկատմամբ:

6. Սույն հոդվածով նախատեսվող ազատումները պետք է տրամադրվեն մաքսային կանոնակարգերում սահմանված ընթացակարգերի համաձայն:

Հոդված 11 Հարկային համակարգը

Եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև կրկնակի հարկումը բացառելու համար ավիաընկերությունների հարկային համակարգը կարգավորող համաձայնագիր չի գործում, ապա յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, համատեղ կերպով, մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերություններին պետք է ազատի բոլոր տեսակի հարկերից և գանձումներից, որոնք գանձվում են օդային հաղորդակցության շահագործումներից ստացված շահույթների և հասույթների նկատմամբ՝ առանց սահմանափակելու յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի կողմից իրավաբանորեն

սահմանված պաշտոնական պարտավորությունների կատարումը:

Հոդված 12 Տարրությունը

1. Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերություններին պետք է տրամադրվի սույն Համաձայնագրում սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման արդար և հավասար հնարավորություն:

2. Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից համաձայնեցված հաղորդակցություններում առաջարկվող հաճախականությունները պետք է համաձայնեցվեն Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև քննարկումների միջոցով:

3. Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունները իրենց չվացուցակները պետք է ներկայացնեն մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը առնվազն 30 օր առաջ՝ նախքան շահագործումն սկսելը: Չվացուցակների հաստատման համար ավիաընկերությունները պետք է ներկայացնեն երթևեկության ծրագիրը, որը պետք է, մասնավորապես, ներառի ժամանակացույցը, հաղորդակցությունների հաճախականությունը և օգտագործվող օդանավի տեսակները:

4. Հաստատված չվացուցակում ավելի ուշ կատարվող ցանկացած փոփոխություն պետք է նույնպես ներկայացվի հաստատման:

5. Այն դեպքերում, երբ Պայմանավորվող կողմերից ցանկացածը գտնում է, որ մյուս Պայմանավորվող կողմի մեկ կամ մի քանի ավիաընկերությունների կողմից առաջարկվող հաղորդակցությունները չեն համապատասխանում սույն հոդվածով սահմանված պահանջներին և սկզբունքներին, այն կարող է սույն Համաձայնագրի 16-րդ հոդվածի համաձայն խորհրդակցություններ խնդրել, որպեսզի ուսումնասիրի խնդրո առարկա շահագործումները և համատեղ կերպով որոշի ցանկացած գործողություն, որը կարող է անհրաժեշտ համարվել:

Հոդված 13 Սակագները

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից սույն Համաձայնագրով կարգավորվող հաղորդակցություններում միջազգային փոխադրման համար զանձվող սակագները պետք է ազատորեն սահմանվեն ողջամիտ մակարդակով՝ պատշաճ ուշադրություն դարձնելով համապատասխան բոլոր գործոններին՝ ներառյալ շահագործման արժեքը, հաղորդակցության բնութագրիչները, սպառողների շահերը, ողջամիտ շահույթը և շուկայական այլ նկատառումներ:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է պահանջել, որպեսզի իր ավիացիոն իշխանությունները ծանուցվեն կամ իրենց ներկայացվեն այն սակագները, որոնք զանձվելու են մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությունների կողմից դեպի իր պետության տարածք կամ իր պետության տարածքից փոխադրումների համար: Երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիաընկերությունների կողմից ծանուցումը կամ ներկայացումը կարող է պահանջվել ոչ ավելի, քան երեսուն (30) օր առաջ նախքան գործողության համար առաջարկվող ամսաթիվը: Առանձին դեպքերում, ծանուցման կամ ներկայացման համար կարող է թույլատրվել ավելի կարճ ժամկետում ծանուցում, քան սովորաբար պահանջվում է: Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկը չպետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերություններից պահանջի չարտերային պատվիրատուների կողմից հասարակությունից զանձվող սակագների ծանուցում կամ ներկայացում՝ բացառությամբ եթե դա ոչ խտրական հիմունքով պահանջվել է տեղեկատվական նպատակներով:

3. Զխախտելով Պայմանավորվող կողմում գերիշխող մրցակցության և սպառողների պաշտպանության կիրառվող օրենքները՝ Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկը չպետք է ձեռնարկի միակողմանի գործողություն՝ կանխելու նոր սակագինը կամ գործող սակագների գործողությունը, որն առաջարկվում է զանձվել կամ զանձվում է մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից սույն Համաձայնագրով սահմանված հաղորդակցություններում միջազգային օդային փոխադրման համար: Պայմանավորվող կողմերի միջամտությունը պետք է սահմանափակվի հետևյալով՝

- ա) չհիմնավորված խտրական գների կամ գործելակերպերի կանխմամբ,
- բ) գերիշխող դիրքի չարաշահմամբ պայմանավորված՝ չհիմնավորված բարձր կամ սահմանափակող գներից սպառողների պաշտպանությամբ,
- գ) ուղղակի կամ անուղղակի սուբսիդիայի կամ օժանդակության հաշվին արհեստականորեն ցածր գներից ավիաընկերությունների պաշտպանությամբ,
- դ) արհեստականորեն ցածր գներից ավիաընկերությունների պաշտպանությամբ, երբ առկա է մրցակցության վերացման մտադրության ապացույցը:

4. Զխախտելով սույն հոդվածի 3-րդ պարբերության դրույթները՝ Պայմանավորվող կողմերի ցանկացածի ավիացիոն իշխանությունները կարող են բացահայտորեն հաստատել նշանակված ավիաընկերությունների կողմից ներկայացված այդ սակագները: Երբ այդ ավիացիոն իշխանությունները գտնում են, որ որոշակի սակագին գտնվում է 3.ա, 3.բ, 3.գ և 3.դ պարբերություններում ամրագրված դասակարգումների սահմաններում, ապա նրանք պետք է հնարավորինս արագ իրենց անհամաձայնության մասին հիմնավորված ծանուցում ուղարկեն մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին և համապատասխան ավիաընկերությանը, և ամեն դեպքում ոչ ավելի ուշ, քան խնդրո առարկա սակագնի մասին ծանուցման կամ ներկայացման օրվանից երեսուն (30) օր հետո, և այն կարող է խորհրդակցություններ խնդրել սույն հոդվածի 5-րդ պարբերությունում սահմանված ընթացակարգերի համաձայն: Եթե երկու ավիացիոն իշխանություններն էլ գրավոր համաձայնություն ձեռք չեն բերել վերը նշված ընթացակարգերի համաձայն սակագները չհաստատելու շուրջ, սակագները համարվելու են հաստատված:

5. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են խնդրել խորհրդակցությունների անցկացում մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններից՝ առաջին Պայմանավորվող կողմի տարածք կամ տարածքից միջազգային փոխադրման համար մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կողմից զանձվող սակագնի շուրջ՝ ներառյալ այն սակագները, որոնց համար ուղարկվել է անհամաձայնության մասին ծանուցում: Նման խորհրդակցությունները պետք է կազմակերպվեն հարցումն ստանալուց ոչ ուշ, քան երեսուն (30) օր հետո:

Պայմանավորվող կողմերը պետք է համագործակցեն՝ ապահովելու համար անհրաժեշտ տեղեկատվությունը խնդրի խնդրի խնդրի լուծման համար: Եթե համաձայնություն չի ձեռք բերվում այն սակագնի շուրջ, որի վերաբերյալ ուղարկվել էր անհամաձայնության մասին ծանուցում, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները պետք է գործադրեն իրենց առավելագույն ջանքերը այդ համաձայնությունը գործողության մեջ դնելու համար: Եթե նման

փոխհամաձայնություն ձեռք չի բերվում, ապա տվյալ սակագինը կմտնի ուժի մեջ կամ կշարունակի մնալ գործողության մեջ:

6. Սույն հոդվածի դրույթների համաձայն սահմանված սակագները ուժի մեջ են մնում մինչև նոր սակագնի սահմանումը: Առանց գործողության ժամկետ ունեցող ցանկացած հաստատված սակագնի ուժի մեջ է մնում, եթե համապատասխան ավիաընկերության կողմից չի ներկայացվել կամ հաստատվել մեկ այլ սակագին, կամ մինչև երկու Պայմանավորվող կողմերը համաձայնեն, որ նման սակագինը այլևս չպետք է գործի:

Հոդված 14 Առևտրային հնարավորությունները

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություններին փոխադարձության հիմունքով պետք է թույլատրվի մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում պահելու իրենց գրասենյակները և ներկայացուցչությունները, ինչպես նաև իրենց առևտրային, գործառնական և տեխնիկական անձնակազմը, որն անհրաժեշտ է համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման մասով:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների հայեցողությամբ՝ անձնակազմի վերաբերյալ ներկայացված հարցումը կարող է բավարարվել կամ իրենց սեփական աշխատողների հաշվին, կամ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում գործող կազմակերպության, ընկերության կամ ավիաընկերությունների ծառայություններից օգտվելու միջոցով, որոնք լիազորված են այդ Պայմանավորվող կողմի տարածքում նման ծառայություններ մատուցելու համար:

3. Ներկայացուցիչների և անձնակազմի նկատմամբ կիրառվում են մյուս Պայմանավորվող կողմի գործող օրենքներն ու կանոնակարգերը, և նման օրենքներին և կանոնակարգերին համապատասխան յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, փոխադարձության հիմունքով և նվազագույն հետաձգմամբ, տրամադրում է բնակության և աշխատանքի թույլտվություն, մուտքի արտոնագրեր, եթե կիրառելի են, կամ նմանատիպ այլ փաստաթղթեր սույն հոդվածի 1-ին պարբերությունում նշված ներկայացուցիչներին և անձնակազմին:

4. Եթե հատուկ հանգամանքներից ելնելով պահանջվի անձնակազմի մուտքը կամ մշտական բնակությունը արտակարգ և ժամանակավոր հիմունքով, ապա թույլտվությունները, մուտքի արտոնագրերը և ցանկացած այլ փաստաթուղթ, որոնք պահանջվում են յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի օրենքներով և կանոնակարգերով, պետք է արագ տրամադրվեն, որպեսզի չհետաձգեն այդպիսի անձնակազմի մուտքը համապատասխան պետություն:

5. Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն իրավունք ունի մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում իրականացնել վերգետնյա իր սեփական սպասարկումը կամ իր հայեցողությամբ այդ ծառայությունների մասնակի կամ ամբողջական մատուցման պայմանագիր կնքել նման ծառայություններ մատուցող լիազորված ընկերություններից մեկի հետ: Այն դեպքում և այնքան ժամանակ, երբ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում վերգետնյա սպասարկման տրամադրման նկատմամբ կիրառվող կանոնակարգերը խոչընդոտում կամ սահմանափակում են պայմանագրով այդ ծառայություններ ստանալու կամ ինքնասպասարկման ազատությունը, յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերությամբ պետք է ցուցաբերվի ոչ խտրական մոտեցում՝ ինքնասպասարկման և վերգետնյա սպասարկման ծառայություններ մատուցող ընկերության կամ ընկերությունների ծառայությունների մատչելիության առնչությամբ:

6. Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունները, միջազգային փոխադրումներում ներգրավված ցանկացած այլ ավիաընկերության մասով փոխադարձության և ոչ խտրական հիմունքով, պետք է ազատ լինեն վաճառելու օդային փոխադրումների ծառայություններ երկու Պայմանավորվող կողմերի տարածքներում՝ ուղղակիորեն կամ գործակալի միջոցով, և ցանկացած արժույթով՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմում գործող օրենքների համաձայն:

7. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունները պետք է ազատ լինեն վաճառքի տարածքում ծախսերի նկատմամբ հասույթների ավելցուկը փոխանցելու վաճառքի տարածքից իր հայրենիքի տարածք: Այդպիսի գուտ փոխանցումներում ընդգրկվում են ուղղակիորեն կամ գործակալի միջոցով օդային փոխադրումների ծառայությունների և հարակից կամ լրացուցիչ ծառայությունների վաճառքից գոյացած հասույթները և այդպիսի հասույթներից ստացված առևտրային սովորական տոկոսը, եթե դրանք դրվել են որպես ավանդ նախքան փոխանցումը:

8. Նման փոխանցումները պետք է իրականացվեն՝ չխախտելով յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում գործող ֆինանսական որևէ պարտավորություն:

9. Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերություններին պետք է տրամադրվի պատշաճ թույլտվություն՝ այդպիսի փոխանցումները կատարելու ազատ փոխարկելի արժույթով՝ հարցման ամսաթվի դրությամբ գործող պաշտոնական փոխարժեքով:

10. Նշանակված ավիաընկերություններին պետք է թույլատրվի ունենալ կողերի համատեղ օգտագործման պայմանագրեր, ինչպես սահմանված են սույն Համաձայնագրի հավելվածի 2-րդ կետում:

Հոդված 15 Վիճակագրական տվյալները

Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիացիոն իշխանությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին, վերջիններիս խնդրանքով, տրամադրում են համաձայնեցված հաղորդակցություններում առաջին Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից դեպի մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք կամ այդ տարածքից փոխադրումների վերաբերյալ տեղեկատվություն և վիճակագրական տվյալներ՝ նույն ձևով, ինչպես դրանք նախապատրաստվել և ներկայացվել են իրենց ազգային ավիացիոն իշխանություններին նշանակված ավիաընկերությունների կողմից: Փոխադրումներին առնչվող ցանկացած լրացուցիչ վիճակագրական տվյալ, որը Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիացիոն իշխանությունները կարող են խնդրել մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններից, ենթակա է Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև քննարկման և համաձայնեցման Պայմանավորվող կողմերից ցանկացածի խնդրանքով:

Հոդված 16 Խորհրդակցությունները

Սերտ համագործակցության ոգով Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները ժամանակ առ ժամանակ պետք է խորհրդակցեն՝ սույն Համաձայնագրի դրույթների կիրառումը և բավարար համապատասխանությունն ապահովելու նպատակով:

Հոդված 17 Վեճերի կարգավորումը

1. Սույն Համաձայնագրի մեկնաբանման կամ կիրառման վերաբերյալ ցանկացած վեճ առաջանալու դեպքում, Պայմանավորվող կողմերը ձգտում են, առաջին հերթին, այն կարգավորել ուղղակի բանակցության միջոցով:
2. Եթե Պայմանավորվող կողմերը չեն կարողանում վեճը կարգավորել բանակցության միջոցով, Պայմանավորվող կողմի պահանջով որոշում կայացնելու նպատակով այն կարող է ներկայացվել երեք արբիտրներից բաղկացած տրիբունալ՝ որոնցից մեկական արբիտր նշանակում է յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, և երրորդը նշանակվում է նման ձևով նշանակված երկու արբիտրների կողմից: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ արբիտրին նշանակում է վաթսույն (60) օրվա ընթացքում՝ սկսած այն օրվանից, երբ Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը դիվանագիտական ուղիներով մյուսի կողմից ծանուցում է ստանում վեճն այդպիսի տրիբունալում կարգավորելու պահանջով: Երրորդ արբիտրը նշանակվում է երկրորդ արբիտրի նշանակմանը հաջորդող վաթսույն (60) օրվա ընթացքում: Երրորդ արբիտրը պետք է լինի այլ պետության քաղաքացի, պետք է գործի որպես տրիբունալի նախագահ և որոշի արբիտրաժի անցկացման վայրը: Եթե Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը չի կարողանում նշանակել արբիտր սահմանված ժամկետում, ապա Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը կարող է, անհրաժեշտության դեպքում, դիմել Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության խորհրդի նախագահին արբիտր կամ արբիտրներ նշանակելու խնդրանքով: Այդ դեպքում երրորդ արբիտրը պետք է լինի երրորդ պետության քաղաքացի և պետք է գործի որպես տրիբունալի նախագահ:
3. Պայմանավորվող կողմերը պարտավորվում են կատարել սույն հոդվածի 2-րդ պարբերության համաձայն տրիբունալի նախագահի կայացրած ցանկացած որոշում:
4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կատարում է իր արբիտրի հետ կապված ծախսերը և նրա համար անհրաժեշտ փոխհատուցումը. երրորդ արբիտրի համար նախատեսված վճարը և նրա համար անհրաժեշտ ծախսերը, ինչպես նաև արբիտրաժի աշխատանքների հետ կապված ծախսերը պետք է հավասարապես բաշխվեն Պայմանավորվող կողմերի միջև:

Հոդված 18 Գրանցումը ԻԿԱՕ-ում

Սույն Համաձայնագիրը՝ ներառյալ դրանում կատարված ցանկացած փոփոխություն, պետք է գրանցվի Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունում:

Հոդված 19 Փոփոխությունները

1. Եթե Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը ցանկություն ունի սույն Համաձայնագրի դրույթներից որևէ մեկում փոփոխություն կատարել, այն կարող է դիմել մյուս Պայմանավորվող կողմին՝ խորհրդակցություն անցկացնելու խնդրանքով: Նման խորհրդակցությունը կարող է անցկացվել ավիացիոն իշխանությունների միջև և կազմակերպվել քննարկման կամ գրագրության միջոցով, և պետք է սկսվի հարցումը ներկայացնելու ամսաթվից հետո վաթսույն (60) օրյա ժամանակահատվածում: Այդ կերպով համաձայնեցված ցանկացած փոփոխություն ուժի մեջ է մտնում 22-րդ հոդվածի համաձայն:
2. Սույն Համաձայնագրի հավելվածի փոփոխությունները կարող են կատարվել Պայմանավորվող կողմերի իրավասու ավիացիոն իշխանությունների միջև անմիջական համաձայնությամբ և հաստատվել դիվանագիտական հայտագրերի փոխանակման միջոցով: Այդ նպատակով խորհրդակցությունները կարող են անցկացվել քննարկման կամ գրագրության միջոցով, և պետք է սկսվեն հարցումը ներկայացնելու ամսաթվից հետո վաթսույն (60) օրյա ժամանակահատվածում:

Հոդված 20 Բազմակողմ կոնվենցիաները

Եթե երկու Պայմանավորվող կողմերը, սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ մտնելուց հետո, կնքում են բազմակողմ կոնվենցիա կամ համաձայնագիր, որը վերաբերում է սույն Համաձայնագրով կարգավորվող հարցերին, նշված Պայմանավորվող կողմերը պետք է խորհրդակցություններ անցկացնեն, որպեսզի որոշեն Համաձայնագրի վերանայման նպատակահարմարությունը՝ նման բազմակողմ կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխանության համար:

Հոդված 21 Ուժի մեջ մտնելը

Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտնում Պայմանավորվող կողմերի միջև փոխանակվող՝ սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ մտնելու համար անհրաժեշտ իրենց համապատասխան ներպետական իրավական ընթացակարգերի կատարումը հաստատող դիվանագիտական հայտագրերից վերջինը ստանալու ամսաթվից հետո երեսուներորդ (30) օրը:

Հոդված 22 Պաշարեցումը

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ գրավոր ծանուցել մյուս Պայմանավորվող կողմին սույն Համաձայնագրի գործողությունը դադարեցնելու իր որոշման մասին: Նման ծանուցումը միաժամանակ պետք է ուղարկվի Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպություն: Այդպիսի դեպքում, սույն Համաձայնագրի գործողությունը դադարում է ծանուցումը մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից ստանալու ամսաթվից տասներկու (12) ամիս անց, եթե մինչև այդ ժամանակահատվածի լրանալը ծանուցումը փոխհամաձայնությամբ հետ չի վերցվել: Մյուս Պայմանավորվող կողմից ծանուցումը ստանալու փաստի հավաստման բացակայության դեպքում, ծանուցումը ստացված է համարվում Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից այն ստանալու օրվանից տասնչորս (14) օր հետո:

Ի հաստատումն որի, ներքոստորագրյալները, պատշաճ կերպով լիազորված լինելով իրենց համապատասխան կառավարությունների կողմից, ստորագրեցին սույն Համաձայնագիրը:

Կատարված է Մադրիդ քաղաքում 2011 թվականի հուլիսի 22-ին, երկու բնօրինակով՝ հայերեն, իսպաներեն և անգլերեն, ընդ որում՝ երեք տեքստերից յուրաքանչյուրը հավասարազոր է:

Հ Ա Վ Ե Լ Վ Ա Ս Ի

Հայաստանի Հանրապետության և Իսպանիայի Թագավորության միջև օդային տրանսպորտի մասին համաձայնագրի

ԿԵՏ 1

Երթուղիների ցանկ

Բաժին I

Իսպանիայի Թագավորության ավիացիոն իշխանությունների կողմից նշանակված ավիաընկերություններին իրավունք է տրվում շահագործել օդային հաղորդակցություններ հետևյալ սահմանված երթուղիներով՝

Կետեր Իսպանիայի Թագավորությունում	Միջանկյալ կետեր	Կետեր Հայաստանի Հանրապետությունում	Կետեր տարածք դուրս
ցանկացած կետ	ցանկացած	ցանկացած կետ	ցանկացած

Բաժին II

Հայաստանի Հանրապետության ավիացիոն իշխանությունների կողմից նշանակված ավիաընկերություններին իրավունք է տրվում շահագործել օդային հաղորդակցություններ հետևյալ սահմանված երթուղիներով.

Կետեր Հայաստանի Հանրապետությունում	Միջանկյալ կետեր	Կետեր Իսպանիայի Թագավորությունում	Կետեր տարածքից դուրս
ցանկացած կետ	ցանկացած	ցանկացած կետ	ցանկացած

Դիտողություններ՝

1. Նշանակված ավիաընկերությունները կարող են բոլոր հաղորդակցությունների կամ դրանց մի մասի ժամանակ բաց թողնել կամ փոփոխել երթուղու մեկ կետի կամ մի քանի կետերի հերթականությունը, որոնք նշված են Հավելվածի 1-ին և 2-րդ բաժիններում՝ պայմանով, որ երթուղու մեկնման կետը գտնվում է նման ավիաընկերությունները նշանակված Պայմանավորվող կողմի տարածքում:

2. Երկու երթուղիների համար սահմանված՝ Հայաստանի տարածքում գտնվող կետերը և Իսպանիայի տարածքում գտնվող կետերը, որոնք նշված են 1-ին և 2-րդ բաժիններում և միջանկյալ կետերը, ինչպես նաև տարածքից դուրս կետերը, որոնք պետք է շահագործվեն առանց երթևեկության հինգերորդ ազատության իրավունքի, պետք է ազատորեն ընտրվեն յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից և պետք է ծանուցվեն երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանություններին հաղորդակցություններն սկսելուց երեսուն (30) օր առաջ: Նախնական ընտրված կետերը կարող են նմանապես փոխարինվել:

3. Երթևեկության հինգերորդ ազատության ոչ մի իրավունք չի իրականացվում միջանկյալ կետերի կամ տարածքից դուրս կետերի և մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքի միջև, եթե այդ առնչությամբ երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև համաձայնություն ձեռք չի բերվել:

4. Վերը նշված երթուղիներով տարածքից դուրս կետերը և միջանկյալ կետերը, որոնք պետք է շահագործվեն նշանակված ավիաընկերությունների կողմից երթևեկության հինգերորդ ազատության իրավունքներով, պետք է սահմանվեն հետագայում Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև համաձայնությամբ:

ԿԵՏ 2

ԿՈՐԵՐԻ ՀԱՄԱՏԵՐ ՕԳՏԱԳՈՐԾՈՒՄԸ

1. Սահմանված երթուղիներով կամ երթուղիների ցանկացած հատվածում համաձայնեցված հաղորդակցություններ շահագործելիս կամ իրականացնելիս յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունները կարող են մտնել շուկայական համագործակցային պայմանավորվածությունների մեջ, ինչպիսիք են՝ բլոկ-սուտատեղերի կամ կողերի համատեղ օգտագործումը ցանկացած Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ կամ երրորդ կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ՝ ունենալով համապատասխան իրավունքներ: Երրորդ երկրի ավիաընկերությունների պարագայում՝ համապատասխան երրորդ երկիրը պետք է լիազորի կամ թույլատրի նման պայմանավորվածությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությունների և այլ ավիաընկերությունների միջև դեպի այդպիսի երրորդ երկիր, երրորդ երկրից և երրորդ երկրի տարածքով հաղորդակցությունների իրականացման համար:

2. Երբ նշանակված ավիաընկերությունը շահագործում է հաղորդակցություններ կողերի համատեղ օգտագործման պայմանավորվածություններով՝ որպես շահագործող ավիաընկերություն, շահագործվող տարողությունը պետք է լինի Պայմանավորվող կողմի նշանակված այդ ավիաընկերությանը տրամադրված տարողությունների հաշվին:

3. Տարողությունը, որն առաջարկվում է այն նշանակված ավիաընկերության կողմից, որը գործում է որպես շուկայական ավիաընկերություն այլ ավիաընկերությունների կողմից շահագործվող հաղորդակցություններում, չպետք է լինի Պայմանավորվող կողմի նշանակված այդ ավիաընկերությանը տրամադրված տարողությունների հաշվին:

4. Երթևեկության հինգերորդ ազատության ոչ մի իրավունք չպետք է իրականացվի շուկայական ավիաընկերությունների կողմից կողերի համատեղ օգտագործման պայմանավորվածությունների շրջանակներում սահմանված հաղորդակցություններում:

5. Կողմերից ցանկացածի նշանակված ավիաընկերությունները կարող են փոխադրումներ իրականացնել

Երթևեկություն կողերի համատեղ օգտագործմամբ շահագործումներում ընդգրկված օդանավերի միջև առանց թվաքանակի, չափի և տեսակի սահմանափակումների՝ պայմանով, որ հաղորդակցությունը ծրագրված է որպես ուղղակի համակցման չվերթ:

6. Կողերի համատեղ օգտագործման հաղորդակցությունները պետք է բավարարեն Պայմանավորվող կողմերի կողմից սովորաբար կիրառվող կարգավորիչ պահանջները նման շահագործումների նկատմամբ, ինչպիսիք են՝ ուղևորների պաշտպանությունը և նրանց տեղեկացվածությունը, անվտանգությունը, պատասխանատվությունը, ինչպես նաև ցանկացած այլ պահանջներ, որոնք սովորաբար կիրառվում են այլ ավիաընկերությունների նկատմամբ, որոնք իրականացնում են միջազգային փոխադրումներ:

7. Պայմանավորվող կողմերից ցանկացածի նշանակված ավիաընկերությունները պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների քննարկմանը, և անհրաժեշտության դեպքում, հաստատմանը ներկայացնեն համապատասխան հաղորդակցությունների ծրագրերը և չվացուցակները՝ շահագործումների մեկնարկի համար առաջարկվող ամսաթվից առնվազն երեսուն (30) օր առաջ:

Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտել 2012 թ. օգոստոսի 25-ին