

ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

ՕՐԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ՝ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ

ԵՎ

ՍԻՆԳԱՊՈՒՐԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋԵՎ

Հայաստանի Հանրապետության Կառավարությունը և Սինգապուրի Հանրապետության Կառավարությունը, (այսուհետև՝ առանձին, համապատասխանաբար, Հայաստան և Սինգապուր, և միասին՝ Պայմանավորվող կողմեր),

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

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

ցանկանալով խթանել միջազգային ավիացիոն համակարգը՝ հիմնվելով շուկայում գործող ավիաընկերությունների միջև մրցակցության վրա, կառավարությունների նվազագույն միջամտությամբ և կարգավորմամբ,

ցանկանալով որոշակիորեն միջազգային օդային հաղորդակցությունների հնարավորությունների ընդլայնումը,

ընդունելով, որ միջազգային արդյունավետ և մրցակցային օդային հաղորդակցությունները խթանում են առևտուրը, սպառողների բարեկեցությունը և տնտեսական աճը,

ցանկանալով ավիաընկերությունների համար հնարավոր դարձնել առաջարկել հանրությանը զբոսաշրջության և փոխադրողների ծառայությունների տարբերակների բազմազանություն և ցանկանալով խրախուսել մասնավոր ավիաընկերություններին՝ մշակել և կիրառել նորարարական և մրցակցային սակագներ, և

ցանկանալով երաշխավորել միջազգային օդային հաղորդակցություններում թռիչքային և ավիացիոն անվտանգության բարձրագույն մակարդակ և վերահաստատելով իրենց խորը մտահոգությունը օդանավի անվտանգության դեմ ցանկացած գործողության կամ սպառնալիքի հանդեպ, որոնք վտանգում են մարդկանց կամ գույքի անվտանգությունը, բացասաբար են ազդում օդային հաղորդակցությունների շահագործման վրա և սասանում են քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության նկատմամբ հանրության վստահությունը,

համաձայնեցին հետևյալի շուրջ.

ՀՈՂՎԱԾ 1 Սահմանումներ

1) Սույն Համաձայնագրի նպատակով, եթե համատեքստն այլ բան չի պահանջում, հետևյալ հասկացությունները նշանակում են՝

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

բ) «ավիացիոն իշխանություններ»՝ Հայաստանի դեպքում՝ Քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչություն, Սինգապուրի դեպքում՝ տրանսպորտի նախարար և Սինգապուրի քաղաքացիական ավիացիայի իշխանություն, կամ, երկու դեպքում էլ՝ նրանց իրավահաջորդներ կամ յուրաքանչյուր անձ կամ մարմին՝ լիազորված կատարելու վերը նշված իշխանությունների կողմից ներկայումս իրականացվող կամ նմանատիպ գործառնություններ,

գ) «Համաձայնագիր»՝ սույն Համաձայնագիրը, դրա Հավելվածը և դրանց ցանկացած փոփոխություն,

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

ե) «տարողություն»՝ սույն Համաձայնագրի համաձայն մատուցվող ծառայությունների քանակ՝ սովորաբար հաշվարկված շուկայում (միջքաղաքային կամ միջպետական) առաջարկվող չվերթերի (հաճախականություն) կամ նստելատեղերի քանակով կամ բեռի տոննայով կամ սահմանված ժամկետում երթուղիով, օրինակ՝ օրական, շաբաթական, սեզոնային կամ տարեկան,

զ) «Կոնվենցիա»՝ «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» կոնվենցիա, որը Չիկագոյում 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ից բաց է ստորագրման համար և ներառում է ցանկացած Հավելված, որն ընդունվել է Կոնվենցիայի 90-րդ հոդվածի համաձայն, և Հավելվածի կամ Կոնվենցիայի ցանկացած փոփոխություն, որը կատարվել է Կոնվենցիայի 90-րդ և 94-ա հոդվածների համաձայն այնքանով, որքանով այդ Հավելվածները կամ փոփոխությունները կիրառելի են երկու Պայմանավորվող կողմերի համար,

է) «նշանակված ավիաընկերություն»՝ ավիաընկերություն, որը սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի («Նշանակում և լիազորում») համաձայն՝ նշանակված և լիազորված է համաձայնեցված հաղորդակցություններ իրականացնելու համար,

ը) «համակցված օդային հաղորդակցություն»՝ օդանավով և մեկ կամ ավել ցամաքային միջոցներով ուղևորների, ուղեբեռի, բեռի և փոստի՝ առանձին կամ համակցված հանրային փոխադրում՝ վճարմամբ կամ վարձակալմամբ,

թ) «սակագին»՝ ավիաընկերությունների, այդ թվում՝ նրանց գործակալների կողմից գանձվող ցանկացած ուղեվարձ, դրույք կամ 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 ուղեվարձերի, դրույքների կամ գանձումների մատչելիությունը կարգավորվում է,

ժ) «տարածք»՝ պետության տարածքի իմաստով ունի Կոնվենցիայի 2-րդ հոդվածով իրեն վերագրված նշանակությունը,

ժա) «սպառողից գանձումներ»՝ նշանակում է՝ գանձում ավիաընկերություններից իրավասու մարմնի կողմից կամ այդ մարմնի կողմից թույլատրված՝ օդանավակայանի սեփականության կամ սարքավորումների կամ աերոնավիացիոն սարքավորումների 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,

Ժբ) «օդային հաղորդակցություն», «միջազգային օդային հաղորդակցություն», «ավիաընկերություն» և «վայրէջք՝ ոչ առևտրային նպատակներով» ունեն Կոնվենցիայի 96-րդ հոդվածով իրենց վերագրված նշանակությունը,

Ժգ) «օդանավի սարքավորումներ», «պաշարներ», «պահեստամասեր»՝ ունեն Կոնվենցիայի 9-րդ հավելվածով իրենց վերագրված նշանակությունը,

Ժդ) «սահմանված երթուղի»՝ սույն Համաձայնագրի Հավելվածով սահմանված երթուղի, և

Ժե) համատեքստից կախված՝ եզակի թվով բառերին հղումները պետք է մեկնաբանվեն որպես ներառող նաև հոգնակի իմաստով օգտագործվող բառերը, և հոգնակի թվով բառերին հղումները պետք է մեկնաբանվեն որպես ներառող նաև եզակի իմաստով օգտագործվող բառերը:

ՀՈՂՎԱԾ 2

Իրավունքների տրամադրում

1. Նշանակված ավիաընկերությունների կողմից միջազգային օդային հաղորդակցություններ կատարելու 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 երթուղու (երթուղիների) կետում (կետերում) վայրէջքներ կատարելու իրավունք՝ ուղևորներին, ուղեբեռը, բեռը և 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 ավիաընկերությունների վերապահվում են նաև սույն հոդվածի 1-ին կետի «ա» և «բ» ենթակետով սահմանված իրավունքները:

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

4. Սույն Համաձայնագրի համաձայն յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի տրամադրված իրավունքները չպետք է վերապահվեն որևէ երրորդ կողմի:

5. Եթե զինված հակամարտության, քաղաքական անկայունության կամ զարգացումների կամ հատուկ և անսովոր հանգամանքների պատճառով մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունն ի վիճակի չէ մատուցելու սահմանված երթուղին սպասարկելու ծառայությունը, ապա մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է լավագույնս ջանքեր գործադրի, որպեսզի ապահովի այդ ծառայության անխափան մատուցումը երթուղիների համապատասխան

վերակազմակերպման միջոցով՝ ներառյալ ծառայությունների բնականոն մատուցումը հեշտացնելու համար անհրաժեշտ ժամանակով իրավունքների տրամադրումը:

ՀՈՂՎԱԾ 3

Նշանակում և լիազորում

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի սույն Համաձայնագրի Հավելվածով սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների իրականացման նպատակով նշանակելու մեկ կամ ավելի ավիաընկերություններ և չեղյալ համարելու կամ փոփոխելու այդ նշանակումները: Սյուս Պայմանավորվող կողմը դիվանագիտական ուղիներով պետք է գրավոր տեղեկացվի նման նշանակումների կամ դրանց չեղյալ ճանաչման կամ փոփոխումների մասին:

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

ա) նշանակված ավիաընկերության սեփականության և արդյունավետ վերահսկողության հիմնական մասը պատկանում է այդ ավիաընկերությունը նշանակող Պայմանավորվող կողմին, այդ Պայմանավորվող կողմի քաղաքացիներին կամ նրանց երկուսին,

բ) նշանակված ավիաընկերության նկատմամբ արդյունավետ կարգավորիչ վերահսկողությունն իրականացվում և պահպանվում է այդ ավիաընկերությանը նշանակող Պայմանավորվող կողմի կողմից,

գ) նշանակված ավիաընկերությունն ապացուցում է այդ նշանակումն ընդունող Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին, որ ինքն ի վիճակի է ապահովելու օրենքներով և կանոնակարգերով նախատեսված պայմանների կատարումը, որոնք այդ ավիացիոն իշխանությունների կողմից սովորաբար և խելամտորեն կիրառվում են միջազգային օդային հաղորդակցությունների իրականացման նկատմամբ՝ Կոնվենցիային համապատասխան, և

դ) ավիաընկերությանը նշանակող Պայմանավորվող կողմը գործում է սույն Համաձայնագրի 8-րդ հոդվածին («Ավիացիոն ապահովություն») և 9-րդ հոդվածին («Ավիացիոն անվտանգություն») համապատասխան:

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

ՀՈՂՎԱԾ 4

Շահագործման լիազորությունը կամ տեխնիկական թույլտվությունը հետ վերցնելը, ուժը կորցրած ճանաչելը, կասեցնելը և սահմանափակելը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են հետ վերցնել, ուժը կորցրած ճանաչել, կասեցնել, սահմանափակել մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության շահագործման լիազորությունը կամ տեխնիկական թույլտվությունները կամ դրանց նկատմամբ սահմանել պայմաններ, երբ.

ա) նշանակումն ընդունող Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները համոզված չեն, որ սեփականության և արդյունավետ վերահսկողության հիմնական մասը պատկանում է այդ ավիաընկերությանը նշանակող Պայմանավորվող կողմին, այդ Պայմանավորվող կողմի քաղաքացիներին կամ նրանց երկուսին,

բ) նշանակված ավիաընկերության նկատմամբ արդյունավետ կարգավորիչ վերահսկողությունը չի իրականացվում և չի պահպանվում այդ ավիաընկերությանը նշանակող Պայմանավորվող կողմի կողմից, կամ

գ) նշանակված ավիաընկերությանը չի հաջողվել ապացուցել այդ նշանակումն ընդունող Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին, որ ինքն ի վիճակի է ապահովելու օրենքներով և կանոնակարգերով նախատեսված պայմանների կատարումը, որոնք այդ ավիացիոն իշխանությունների կողմից սովորաբար և խելամտորեն կիրառվում են միջազգային օդային հաղորդակցությունների իրականացման նկատմամբ՝ Կոնվենցիային համապատասխան, կամ

դ) ավիաընկերությանը նշանակող Պայմանավորվող կողմը չի գործում սույն Համաձայնագրի 8-րդ հոդված («Ավիացիոն ապահովություն») և 9-րդ հոդվածին («Ավիացիոն անվտանգություն») համապատասխան,

ե) 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 ապահովության և անվտանգության համար չի պահանջվում իրականացնել սույն Համաձայնագրի 8-րդ հոդվածով («Ավիացիոն ապահովություն») և 9-րդ հոդվածով («Ավիացիոն անվտանգություն») սահմանված գործողություն, սույն հոդվածի 1-ին կետով սահմանված իրավունքները կարող են կիրառվել միայն սույն Համաձայնագրի 20-րդ հոդվածի համաձայն («Խորհրդակցություններ») ավիացիոն իշխանությունների միջև խորհրդակցությունների անցկացումից հետո:

3. Սույն հոդվածով չի սահմանափակվում յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի կողմից մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը տրամադրված շահագործման լիազորությունը կամ տեխնիկական թույլտվությունները հետ վերցնելու, ուժը կորցրած ճանաչելու, կասեցնելու, սահմանափակելու կամ դրանց նկատմամբ պայմաններ սահմանելու իրավունքը՝ սույն Համաձայնագրի 8-րդ հոդվածին («Ավիացիոն ապահովություն») և 9-րդ հոդվածին («Ավիացիոն անվտանգություն») համաձայն:

ՀՈՂՎԱԾ 5

Օրենքների և կանոնակարգերի կիրառում

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

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

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

ՀՈՂՎԱԾ 6

Ուղիղ տարանցում

Ուղևորները, ուղեբեռները, բեռները և 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 հսկողության, ապօրինի մուտքի կանխման կամ հատուկ իրավիճակների: Ուղիղ տարանցմամբ փոխադրվող ուղեբեռները և բեռները պետք է ազատվեն մաքսատուրքերից և նմանատիպ այլ հարկերից:

ՀՈՂՎԱԾ 7

Վկայականների և լիցենզիաների ձևաչափ

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

2. Եթե մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների կողմից որևէ անձի կամ նշանակված ավիաընկերության կամ համաձայնեցված հաղորդակցություններում շահագործվող օդանավի տրամադրված կամ վավեր ճանաչված՝ սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված լիցենզիաների կամ վկայականների տրամադրման արտոնությունները կամ 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 մերժելու մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից իր սեփական քաղաքացիներին իր տարածքի

վրայով թռիչքի կամ իր տարածքում վայրէջքի նպատակով տրված կամ վավեր ճանաչված որակավորման վկայականների ու լիցենզիաների ճանաչումը:

ՀՈՂՎԱԾ 8

Ավիացիոն ապահովություն

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 ապահովության 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 ապահովության 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 ուղղող համապատասխան գործողություն: Մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից 15 (տասնհինգ) օրվա ընթացքում կամ համաձայնեցված ավելի երկար ժամանակահատվածում համապատասխան գործողության չձեռնարկումը հիմք է հանդիսանում սույն Համաձայնագրի 4-րդ հոդվածի («Շահագործման լիազորությունը կամ տեխնիկական թույլտվության տրամադրումը հետ վերցնելը, ուժը կորցրած ճանաչելը, կասեցնելը և սահմանափակելը») կիրառման համար:

3. Չնայած Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածում նշված պարտավորություններին՝ համաձայնեցված է, որ մի Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությանը 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 ու դրա սարքավորումների փաստացի վիճակը ստուգելու նպատակով (սույն հոդվածում՝ «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 չեն համապատասխանում այդ պահի դրությամբ Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշներին, կամ

բ) այդ պահի դրությամբ Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված ապահովության չափանիշների արդյունավետ պահպանումը և կիրառումը թերի են, ստուգումն իրականացնող Պայմանավորվող կողմը, Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածի համաձայն, ազատ է եզրակացնելու, 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 սույն հոդվածի 4-րդ կետում նշված լուրջ մտահոգություններ և հանգելու այդ կետում նշված եզրակացությունների:

6. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրեն իրավունք է վերապահում անմիջապես կասեցնելու կամ փոփոխելու մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործման լիազորությունը այն դեպքում, երբ առաջին Պայմանավորվող կողմը եզրակացնում է, որ անհապաղ գործողությունը կարևոր է օդանավի ապահով շահագործման համար՝ լինի դա կառամատուցային տեսչական ստուգման, կառամատուցային տեսչական ստուգումների շարքի, կառամատուցային տեսչական ստուգման թույլտվության մերժման, խորհրդակցությունների արդյունքում թե այլ պատճառով:

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

ՀՈՂԱԾ 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 1963 թվականի սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված՝ «Օդանավերում կատարվող հանցագործությունների և որոշակի այլ գործողությունների մասին» կոնվենցիային, 1970 թվականի դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված՝ «Օդանավերի անօրինական զավթման դեմ պայքարի մասին» կոնվենցիային, 1971 թվականի սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված՝ «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ապօրինի գործողությունների դեմ պայքարի մասին» կոնվենցիային, դրա՝ 1988 թվականի փետրվարի 24-ին Մոնրեալում ստորագրված «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիան սպասարկող օդանավակայաններում բռնության ապօրինի գործողությունների դեմ պայքարի մասին» լրացուցիչ արձանագրությանը, 1991 թվականի մարտի 1-ին Մոնրեալում ստորագրված՝ «Պլաստիկ պայթուցիկ նյութերի հայտնաբերման

նպատակով դրանց դրոշմադրման մասին» կոնվենցիային և քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության վերաբերյալ համապատասխան ցանկացած այլ կոնվենցիային և արձանագրությանը համապատասխան, որոնց իրենք անդամակցում են:

3. Պայմանավորվող կողմերը դիմումի ստացման դեպքում պետք է միմյանց տրամադրեն ողջ անհրաժեշտ աջակցությունը՝ կանխելու համար 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 գրանցամատյանում գրանցված օդանավ շահագործողները կամ այն օդանավ շահագործողները, որոնց գործունեության հիմնական վայրը կամ մշտական գտնվելու վայրը իր պետության տարածքում է, և իր պետության տարածքում օդանավակայաններ շահագործողները գործեն ավիացիոն անվտանգության այդ դրույթներին համապատասխան:

5. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ համաձայնում է, որ օդանավ շահագործողներից պետք է պահանջվի կիրառել սույն հոդվածի 4-րդ կետում նշվող ավիացիոն անվտանգության դրույթները և գործել մյուս Պայմանավորվող կողմի օրենքներին և կանոնակարգերին համապատասխան այդ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք մուտք գործելու, այնտեղից մեկնելու կամ նրա պետության տարածքում գտնվելու ընթացքում: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իր պետության տարածքում օդանավի բեռնումից առաջ, բեռնման կամ ուղևորների նստեցման ընթացքում պետք է ապահովի, որ պատշաճ միջոցառումներ 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 սպառնալիքի 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 միմյանց աջակցեն՝ դյուրացնելով հաղորդակցումը, և ձեռնարկեն համապատասխան այլ միջոցներ՝ հնարավորինս արագ և անվտանգ վերացնելու համար նման միջադեպը կամ դրա սպառնալիքը՝ այնքանով, որքանով իրագործելի է այդ իրավիճակում:

7. Երբ Պայմանավորվող կողմը ողջամիտ հիմքեր ունի հավատալու, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը չի կիրառում սույն հոդվածի դրույթները, այդ Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են պահանջել անհապաղ խորհրդակցություններ մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հետ: Նման դիմում ներկայացնելու օրվանից տասնհինգ (15) օրվա ընթացքում բավարար համաձայնություն ձեռք բերելու ձախողումը հիմք է սույն Համաձայնագրի 4-րդ հոդվածի («Շահագործման լիազորությունը կամ տեխնիկական թույլտվության տրամադրումը հետ վերցնելը, ուժը կորցրած ճանաչելը, կասեցնելը և սահմանափակելը») կիրառման համար: Ելնելով գործողությունների անհապաղության անհրաժեշտությունից կամ սույն հոդվածի դրույթների հետագա խախտումը կանխելու համար

Պայմանավորվող կողմը կարող է ձեռնարկել սույն Համաձայնագրի 4-րդ հոդվածով («Շահագործման լիազորությունը կամ տեխնիկական թույլտվության տրամադրումը հետ վերցնելը, ուժը կորցրած ճանաչելը, կասեցնելը և սահմանափակելը») սահմանված միջանկյալ գործողություն նախքան տասնհինգ (15) օրը լրանալը: Սույն կետի համաձայն ձեռնարկված ցանկացած գործողություն դադարեցվում է մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից սույն հոդվածի անվտանգության դրույթների պահանջներին համապատասխանելուն պես:

ՀՈՂՎԱԾ 10

Օգտագործման համար վճարներ

1. Ոչ մի Պայմանավորվող կողմ չպետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունների նկատմամբ կիրառի կամ թույլատրի, որ կիրառվեն ավելի բարձր օգտագործման համար վճարներ, քան այն օգտագործման համար վճարները, որոնք կիրառվում են նմանատիպ միջազգային օդային հաղորդակցություններ իրականացնող իր սեփական ավիաընկերությունների նկատմամբ:

2. Յուրաքանչյուր պայմանավորվող կողմ պետք է խրախուսի սպառողից գանձումների վերաբերյալ խորհրդակցությունների անցկացումը իր 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: Այդ սպառողները ողջամիտ ժամկետում պետք է կանխավ տեղեկացվեն սպառողից գանձումների ցանկացած փոփոխության վերաբերյալ՝ հնարավորություն տալով վերջիններիս արտահայտելու իրենց կարծիքը մինչև փոփոխությունները կկատարվեն: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է խրախուսի իր իրավասու գանձող իշխանություններին և այդ սպառողներին փոխանակել սպառողից գանձումների վերաբերյալ տեղեկություն:

ՀՈՂՎԱԾ 11

Մաքսատուրքեր

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 այլ ազգային տուրքերից և գանձումներից, որոնք կիրառվում են օդանավերի, վառելիքի, վերգետնյա սարքավորումների, քսայուղերի, 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 նյութ, որոնք իրենց վրա կրում են ընկերության տարբերանշանները, և գովազդային նյութերը, որոնք սովորաբար անվճար մատուցվում են նշանակված ավիաընկերությունների կողմից՝ նախատեսված մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունների կողմից համաձայնեցված հաղորդակցություններում շահագործվող օդանավի մատակարարման կամ սպասարկման համար:

2. Սույն հոդվածով սահմանված ազատումները կիրառվում են սույն հոդվածի 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 այդ պարագաները կարող են մաքսային հսկողության կամ վերահսկողության տակ առնվել, կամ

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

գ) վերցվել են օդանավ մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում համաձայնեցված օդային հաղորդակցությունների շահագործման նպատակով՝ անկախ նրանից, թե այդ պարագաները ամբողջությամբ օգտագործվել կամ սպառվել են այդ ազատումները տրամադրող Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում, թե ոչ՝ պայմանով, որ այդ պարագաների սեփականությունը չի փոխանցվել տվյալ Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում:

3. Սույն հոդվածով նախատեսվող ազատումները պետք է իրականացվեն նաև այն իրավիճակներում, երբ ցանկացած Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունները պայմանավորվածություններ ունեն այլ ավիաընկերությունների հետ՝ սույն հոդվածի 1-ին մասում նշված պարագաների՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում փոխառելու կամ փոխանցելու համար՝ պայմանով, որ այդ պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում մնանատիպ 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 յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերության թույլատրի սահմանել միջազգային օդային հաղորդակցությունների սպասարկման հաճախականությունն ու տարողությունը: Համաձայն այդ իրավունքի՝ Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկը չի կարող միակողմանիորեն սահմանափակել մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունների փոխադրման ծավալը, ծառայության մատուցման հաճախականությունը կամ կանոնավորությունը կամ շահագործվող օդանավի տեսակը կամ տեսակները՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ դա բխում է մաքսային, տեխնիկական, գործառնական կամ շրջակա միջավայրին վերաբերող պահանջներից՝ միասնական պայմաններով, համաձայն Կոնվենցիայի 15-րդ հոդվածի:

2. Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկը չի 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. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերություններից հաստատման նպատակով պահանջել, որ չվացուցակները, ոչ կանոնավոր չվերթերի ծրագրերը կամ գործառնական ծրագրերը ներկայացվեն համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման մեկնարկից առնվազն 30 (երեսուն) օր առաջ: Չվացուցակների, ոչ կանոնավոր չվերթերի ծրագրերի կամ գործառնական ծրագրերի ցանկացած փոփոխության դեպքում դրանք պետք է ներկայացվեն շահագործման օրվանից առնվազն 15 (տասնհինգ) օր առաջ:

4. Այն դեպքում, երբ Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակած ավիաընկերությունը ցանկանում է իրականացնել հաստատված չվացուցակից դուրս հավելյալ չվերթեր, նա պետք է նախապես դիմի մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին՝ թույլտվություն ստանալու համար: Նման դիմումները սովորաբար պետք է ներկայացվեն այդպիսի չվերթերի մեկնարկից առնվազն 4 (չորս) աշխատանքային օր առաջ:

5. Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները կարող են, ըստ պահանջի, մինչև տրամադրել պարբերական վիճակագրություն կամ համաձայնեցված հաղորդակցություններում փոխադրման ծավալի հետ կապված այլ նմանատիպ տեղեկություն:

ՀՈԴՎԱԾ 14

Սակագներ

Նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից Պայմանավորվող կողմերի պետությունների տարածքների միջև միջազգային օդային փոխադրումների իրականացման սակագները ներկայացման կամ հաստատման նպատակով չեն կարող պահանջվել որևէ Պայմանավորվող կողմի կողմից:

ՀՈԴՎԱԾ 15

Եկամուտների փոխանցում

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, իր պետության ազգային օրենսդրության համաձայն, թույլատրում է մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերություններին փոխարկել և փոխանցել արտասահման՝ նշանակված ավիաընկերությունների ընտրությամբ երկիր, խնդրանքի դեպքում օդային փոխադրումների և օդային հաղորդակցությունների հետ ուղղակիորեն կապված ծառայությունների վաճառքից ստացված տեղական վճարումները, որոնք գերազանցում են տեղում ծախսված հատույթ՝ փոխարկման և փոխանցման համար պատշաճ կարգով առանց սահմանափակումների, խտրականության կամ հարկման, դիմելու ամսաթվի դրությամբ գործող փոխանակման և փոխանցման փոխարժեքով:

2. Եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև առկա է եկամուտների և կապիտալի հարկերի նկատմամբ կրկնակի հարկումը բացառելու համար հատուկ համաձայնագիր, ապա գերակայում են վերջինիս դրույթները:

ՀՈԴՎԱԾ 16

Առևտրային գործունեություն

1. Յուրաքանչյուր պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերություններին իրավունք է վերապահում իր տարածքում և՛ առցանց, և՛ ուղղակիորեն

վաճառել ու գովազդել միջազգային օդային փոխադրման ծառայություններ և առնչվող 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 իրականացնելու 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 Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություն իրավունք ունի, մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության՝ մուտքին, մշտական բնակությանը և զբաղվածությանը վերաբերող օրենքներին և կանոնակարգերին համապատասխան, այդ Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք բերել և պահել սեփական կառավարչական, տեխնիկական, գործառնական և այլ մասնագետների անձնակազմ, որը պահանջվում է միջազգային օդային հաղորդակցությունների շահագործման համար:

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

ՀՈՂՎԱԾ 17

Համագործակցային կարգավորումներ

1. Սույն Համաձայնագրի Հավելվածով սահմանված համաձայնեցված երթուղիներով հաղորդակցություններ շահագործելիս Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերություններին իրավունք է վերապահվում ունենալու համագործակցային առևտրային պայմանավորվածություններ, ինպիսիք են բլոկ-նստատեղերի, կողերի համատեղ օգտագործման պայմանավորվածությունները.

ա) նույն Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ,

բ) մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ,

գ) երրորդ կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ, եթե նման երրորդ կողմը չի կարող լիազորել կամ թույլատրել փոխադրության հիման վրա համեմատելի պայմանավորվածություններ, ապա շահագրգիռ Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները իրավունք ունեն չընդունելու նման պայմանավորվածությունները, և

դ) ցանկացած պետության ցամաքային փոխադրողի հետ, եթե.

ի) համագործակցային պայմանավորվածությունների կողմ բոլոր ավիաընկերություններն ունեն համապատասխան իրավունքներ շահագործելու համապատասխան երթուղիները և դրանց հատվածները, և

ii) յուրաքանչյուր տոմսի վաճառքի դեպքում վաճառքի կետում գնորդներին տրամադրում են տեղեկություն այն մասին, թե ո՞ր ավիաընկերությունը թռիչքի ո՞ր հատվածն է սպասարկելու, և ո՞ր ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ է գնորդը պայմանագրային հարաբերությունների մեջ մտնում,

iii) համապատասխանում են նման պայմանավորվածությունների նկատմամբ Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների կողմից սովորաբար կիրառվող անվտանգության և այլ պահանջներին:

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

ՀՈՂՎԱԾ 18

Օդանավի լիզինգ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է կանխել սույն Համաձայնագրով սահմանված ծառայությունների մատուցման նպատակով լիզինգով վերցված այն օդանավի շահագործումը, որը չի համապատասխանում սույն Համաձայնագրի 8-րդ հոդվածին («Ավիացիոն ապահովություն») և 9-րդ հոդվածին («Ավիացիոն անվտանգություն»):

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

3. Առաջարկվող լիզինգային պայմանավորվածությունները ենթակա են երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը: Լիզինգով վերցված օդանավի օգտագործման առաջարկով հանդես եկող ավիաընկերությունը պետք է հնարավորինս սեղմ ժամկետներում յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին ծանուցի նման պայմանավորվածություններով առաջարկվող պայմանների մասին:

4. Այնուամենայնիվ, ավիացիոն իշխանությունները չպետք է մերժեն այն պայմանավորվածությունները, որոնց համաձայն յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունը կամ ավիաընկերությունները, արտակարգ իրավիճակների պատճառով լիզինգով շահագործում են օդանավ՝ պայմանով, որ նման պայմանավորվածությունների ժամկետը չի գերազանցում իննսուն (90) օրը, և ավիացիոն իշխանությունները ծանուցված են նման պայմանավորվածությունների պայմանների մասին՝ ներառյալ արտակարգ իրավիճակների պատճառները:

ՀՈՂՎԱԾ 19

Համակցված հաղորդակցություն

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

ՀՈՂՎԱԾ 20

Խորհրդակցություններ

Բացառությամբ սույն Համաձայնագրի 8-րդ հոդվածով («Ավիացիոն ապահովություն») և 9-րդ հոդվածով («Ավիացիոն անվտանգություն») սահմանված դեպքերի՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է յուրաքանչյուր պահի խնդրել խորհրդակցությունների անցկացում՝ սույն Համաձայնագրի մեկնաբանման, կիրառման կամ փոփոխման կամ դրան համապատասխանության վերաբերյալ: Նման խորհրդակցությունները, որոնք կարող են անցկացվել ավիացիոն իշխանությունների միջև՝ քննարկումների միջոցով կամ գրագրությամբ, պետք է տեղի ունենան մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից գրավոր դիմումի ստացման օրվանից վաթսուն (60) օրվա ընթացքում, եթե այլ կերպ համաձայնեցված չէ ավիացիոն իշխանությունների միջև:

ՀՈՂՎԱԾ 21

Տարածայնությունների կարգավորում

1. Եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև որևէ տարածայնություն է ծագում՝ կապված սույն Համաձայնագրի մեկնաբանման կամ կիրառման հետ, ապա Պայմանավորվող կողմերն առաջին հերթին պետք է փորձեն այն կարգավորել խորհրդակցությունների միջոցով կամ դիվանագիտական ուղիներով:

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

ա) արբիտրաժի դիմումի ստացման օրվանից վաթսուն (60) օրվա ընթացքում յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է նշանակի մեկական արբիտր: Երրորդ պետության քաղաքացի հանդիսացող երրորդ արբիտրը, որը պետք է հանդես գա որպես միջնորդ դատարանի նախագահ, նշանակվում է երկու արբիտրների համաձայնությամբ՝ երկրորդ արբիտրի 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՝ կատարելու համար համապատասխան նշանակում երեսուն (30) օրվա ընթացքում: Եթե նախագահն ունի Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի պետության քաղաքացիություն, ապա նշանակումը պետք է կատարվի փոխնախագահներից ավագի կողմից: Եթե փոխնախագահն ունի Պայմանավորվող

կողմերից որևէ մեկի պետության քաղաքացիություն, ապա նշանակումը պետք է կատարվի Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության Խորհրդի անդամներից ավագի կողմից, ով Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկի պետության քաղաքացի չէ: Նման դեպքում Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության Խորհրդի նախագահի կամ փոխնախագահի կամ անդամի կողմից նշանակված երրորդ արբիտրը չի կարող լինել Պայմանավորվող կողմերի պետությունների քաղաքացի կամ այդ պետություններում մշտական բնակության իրավունք ունեցող անձ:

3. Եթե սույն հոդվածով այլ բան նախատեսված չէ, կամ Պայմանավորվող կողմերի միջև այլ բան համաձայնեցված չէ, միջնորդ դատարանը պետք է սահմանի իր իրավասության սահմանները՝ սույն Համաձայնագրի համաձայն, և հաստատի իր ընթացակարգը: Միջնորդ 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 միջնորդ դատարանի ամբողջական կազմավորումից հետո տասնհինգ (15) օրվա ընթացքում:

4. Եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև այլ բան համաձայնեցված չէ, կամ տրիբունալի կողմից այլ բան սահմանված չէ, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է տրիբունալի ամբողջական կազմավորումից հետո ներկայացնի Հուշագիր քառասունհինգ (45) օրվա ընթացքում: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է ներկայացնի պատասխան մյուս Կողմի կողմից Հուշագիրը ներկայացվելուց վաթսույն (60) օրվա ընթացքում: Տրիբունալը, Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրի գրավոր դիմումով կամ իր հայեցողությամբ, պետք է կազմակերպի լսումներ պատասխաններն ստանալուց հետո տասնհինգ (15) օրվա ընթացքում:

5. Միջնորդ դատարանը պետք է փորձի տալ գրավոր որոշում լսումների ավարտից հետո երեսուն (30) օրվա ընթացքում կամ, եթե լսումներ չեն կազմակերպել, 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 տասնհինգ (15) օրվա ընթացքում:

7. Միջնորդ դատարանի որոշումը Պայմանավորվող կողմերի համար պետք է լինի պարտադիր:

8. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է կատարի իր նշանակած արբիտրի ծախսերը: Միջնորդ դատարանի այլ ծախսերը, ներառյալ Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության Խորհրդի նախագահի, փոխնախագահի կամ անդամի կողմից սույն հոդվածի 2-րդ կետով նախատեսված ընթացակարգերի իրականացման համար արված ծախսերը, պետք է հավասարապես բաշխվեն Պայմանավորվող կողմերի միջև:

9. Եթե և քանի դեռ Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը չի կատարում սույն հոդվածի 5-րդ կետով սահմանված կարգով ընդունված որոշումը, մյուս Պայմանավորվող կողմը կարող է սահմանափակել, կասեցնել կամ չեղյալ հայտարարել սույն Համաձայնագրի համաձայն շնորհված ցանկացած իրավունք կամ արտոնություն, որն ի սկզբանե տրվել է որոշումը չկատարած Պայմանավորվող Կողմին կամ վերջինիս նշանակած ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին:

ՀՈՂՎԱԾ 22

Փոփոխություններ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ յուրաքանչյուր պահի կարող է դիմել մյուս Պայմանավորվող կողմի հետ խորհրդակցություն անցկացնելու համար՝ սույն Համաձայնագրի կամ դրա Հավելվածների փոփոխման նպատակով: Նման խորհրդակցությունները պետք է սկսվեն դիմումն ստանալուց հետո՝ վաթսուն (60) օրվա ընթացքում: Այդպիսի խորհրդակցությունները կարող են անցկացվել քննարկումների միջոցով կամ գրագրությամբ:

2. Յուրաքանչյուր փոփոխություն կատարվում է սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մաս կազմող արձանագրությամբ, որն ուժի մեջ է մտնում սույն Համաձայնագրի 26-րդ հոդվածի համաձայն:

3. Հավելվածների ցանկացած փոփոխություն կկատարվի Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների գրավոր համաձայնությամբ և ուժի մեջ կմտնի դիվանագիտական ուղիներով հայտագրերի փոխակնմամբ հաստատվելուց հետո:

ՀՈԴՎԱԾ 23

Բազմակողմ համաձայնագրեր

Եթե Պայմանավորվող կողմերի համար ուժի մեջ է մտնում օդային հաղորդակցությունների մասին որևէ բազմակողմ համաձայնագիր, սույն Համաձայնագրով և այդ այլ համաձայնագրով ստանձնած պարտավորությունների միջև անհամապատասխանության հարցը (ինչե՞րը) պետք է լուծվեն երկու Պայմանավորվող կողմերի միջև՝ հօգուտ այն դրույթ(ներ)ի, որոնք նշանակված ավիաընկերությունների համար նախատեսում են ավելի լայն:

ա) իրավունքների կիրառում,

բ) ավիացիոն անվտանգություն, կամ

գ) ավիացիոն ապահովություն, եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև այլ բան համաձայնեցված չէ, կամ համատեքստով այլ բան նախատեսված չէ:

ՀՈԴՎԱԾ 24

Ղաղարեցում

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ 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 ծանուցումը մյուս կողմի ստանալու օրվանից տասներկու (12) ամիս հետո, եթե մինչև այդ ժամկետի ավարտը դադարեցման մասին ծանուցումը փոխադարձ համաձայնությամբ հետ չվերցվի: Մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից նման ծանուցում ստանալու մասին հաստատման բացակայության դեպքում վերոնշյալ ծանուցումը կհամարվի ստացված ծանուցումը Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության ստանալուց տասնչորս (14) օր հետո:

ՀՈԴՎԱԾ 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 դիվանագիտական ուղիներով ստացվել է մի Պայմանավորվող կողմի՝ մյուսին ուղղված վերջին գրավոր ծանուցումը Համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելու համար անհրաժեշտ ներպետական ընթացակարգերի կատարման ամսին և ուժի մեջ է մնում այնքան ժամանակ, քանի դեռ Կողմերից մեկը այն չի դադարեցրել սույն Համաձայնագրի 24-րդ հոդվածի համաձայն:

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

Կատարված է Սինգապուր քաղաքում, 2017 թվականի հուլիսի 12-ին, երկու բնօրինակով՝ յուրաքանչյուրը հայերեն և անգլերեն, որոնք հավասարազոր են: Սույն Համաձայնագրի դրույթների մեկնաբանման տարբերության դեպքում նախապատվությունը կտրվի անգլերեն տեքստին:

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԿՈՂՄԻՑ՝

Սերգեյ Ավետիսյան
Հայաստանի Հանրապետության
Քաղաքացիական ավիացիայի
գլխավոր վարչության պետ

ՍԻՆԳԱՊՈՒՐԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԿՈՂՄԻՑ՝

Քելին Շամ
Սինգապուրի Քաղաքացիական ավիացիայի
իշխանության Գլխավոր տնօրեն
Սինգապուրի Հանրապետություն

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 1

Սահմանված երթուղիներ

Երթուղի 1

Հայաստանի Հանրապետության նշանակած ավիաընկերությունների կողմից սպասարկվող երթուղիներ.

Մեկնարկի կետեր	Միջանկյալ կետեր	Նշանակման կետեր	Տարածքից դուրս կետեր
Կետեր Հայաստանում	Յուրաքանչյուր կետ	Կետեր Սինգապուրում	Յուրաքանչյուր կետ

Եվ հակառակ ուղղությամբ:

Երթուղի 2

Սինգապուրի Հանրապետության նշանակած ավիաընկերությունների կողմից սպասարկվող երթուղիներ.

Մեկնարկի կետեր	Միջանկյալ կետեր	Նշանակման կետեր	Տարածքից դուրս կետեր
Կետեր Սինգապուրում	Յուրաքանչյուր կետ	Կետեր Հայաստանում	Յուրաքանչյուր կետ

Եվ հակառակ ուղղությամբ:

Նշումներ

1. Սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցություն իրականացնելիս յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն, ի հավելումն սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածով («Իրավունքների տրամադրում») սահմանված իրավունքների, կարող է յուրաքանչյուր կամ բոլոր չվերթերի և դրանց տարբերակների առումով.

- ա) շահագործել չվերթեր մեկ ուղղությամբ կամ վերադարձով,
- բ) մեկ օդանավի շահագործման ընթացքում համակցել տարբեր չվերթերի համարներ,
- գ) սպասարկել երթուղիների միջանկյալ և տարածքից դուրս կետերը և կետերը Պայմանավորվող կողմերի պետությունների տարածքներում (ներառյալ համահամալիրային կետերը)՝ ցանկացած համակացությամբ և ցանկացած հերթականությամբ,
- դ) բաց թողնել կանգառ որևէ կետում կամ կետերում,
- ե) երթուղիների ցանկացած կետում փոխանցել փոխադրաբեռը՝ ներառյալ կողերի համատեղ օգտագործման պայմանավորվածությամբ իր յուրաքանչյուր օդանավից իր յուրաքանչյուր այլ օդանավ,
- զ) սպասարկել իր պետության տարածքի յուրաքանչյուր կետից դուրս ցանկացած կետ օդանավի կամ թռիչքի համարի փոփոխմամբ կամ առանց դրա և հանրությանն առաջարկել ու գովազդել նման ծառայությունները՝ որպես առանց կանգառի չվերթեր,
- է) կանգառել յուրաքանչյուր կետերի միջև՝ անկախ նրանից՝ այդ կետերը գտնվում են Պայմանավորվող կողմերի պետությունների տարածքներում, թե ոչ

առանց ուղղությունների ու աշխարհագրական սահմանափակումների և սույն Համաձայնագրով այլ կերպ թույլատրվող ցանկացած փոխադրում կատարելու իրավունքի սահմանափակման՝ պայմանով, որ, բացառությամբ միայն բեռնափոխադրումների, սպասարկվում է ավիաընկերությունը նշանակող Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում գտնվող կետ:

2. Վերոնշյալ երթուղիների ցանկացած հատվածում կամ հատվածներում յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն կարող է իրականացնել միջազգայն օդային փոխադրում՝ առանց երթուղու ցանկացած կետում շահագործվող օդանավի տիպի կամ քանակի փոփոխության սահմանափակման՝ պայմանով, որ, բացառությամբ միայն բեռնափոխադրումների, մեկնման ժամանակ այդ կետից դեպի սահմաններից դուրս փոխադրումը հանդիսանում է ավիաընկերությանը նշանակած Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքից փոխադրման շարունակություն, իսկ ժամանման ժամանակ ավիաընկերությանը նշանակած Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք փոխադրումը հանդիսանում է այդ կետից հետո սահմաններից դուրս փոխադրման շարունակություն:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերություններն իրավունք ունեն ավարտելու օդային հաղորդակցությունների սպասարկումը մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 2

Ոչ կանոնավոր/չարտերային ծառայություններ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերություններ իրավունք ունեն իրականացնելու ոչ կանոնավոր օդային հաղորդակցություններ Պայմանավորվող կողմերի միջև: Ավիաընկերությունները պետք է նախապես դիմեն մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին՝ թույլտվություն ստանալու համար: Դիմումները պետք է ներկայացվեն նման օդային հաղորդակցությունների մեկնարկից առնվազն տասնչորս (14) աշխատանքային օր առաջ:

2. Համաձայն սեփական օրենքների և կանոնակարգերի՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությունների կողմից իրականացվող ոչ կանոնավոր/չարտերային օդային հաղորդակցությունները չպետք է խոչընդոտեն Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների կողմից սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործմանը: