

ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Հունաստանի Հանրապետության կառավարության միջև օդային հաղորդակցության մասին

Ներածություն

Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը և Հունաստանի Հանրապետության կառավարությունը,

լինելով Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին Կոնվենցիայի կողմեր, որը բաց է ստորագրման համար 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ից՝ Չիկագոյում,

լինելով հավասարապես շահագրգռված՝ կնքելու համաձայնագիր, որի նպատակն է հաստատել և գործողության մեջ դնել կանոնավոր օդային փոխադրումներ իրենց համապատասխան տարածքների միջև և այդ տարածքների վրայով,

համաձայնեցին ներքոհիշյալի մասին.

Հոդված 1 Սահմանումներ

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

ա/ «ավիացիոն իշխանություններ» տերմինը նշանակում է՝ Հայաստանի Հանրապետության դեպքում՝ քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության պետը կամ որևէ անձ կամ մարմին, որը լիազորված է իրականացնելու նշված կազմակերպությանը վերաբերող գործառույթները կամ համապատասխան այլ գործառույթներ, և Հունաստանի Հանրապետության դեպքում՝ քաղաքացիական ավիացիայի իշխանության ղեկավար կամ որևէ անձ կամ մարմին, որը լիազորված է իրականացնել տվյալ իշխանությունների գործառույթները կամ համապատասխան այլ գործառույթներ,

բ/ «Կոնվենցիա» տերմինը նշանակում է Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին Կոնվենցիա, որը բաց է ստորագրման համար 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ից՝ Չիկագոյում, և պարունակում է .

1/ յուրաքանչյուր ուղղում, որն ուժի մեջ է մտել 94-րդ «ա» հոդվածի համաձայն և վավերացված է երկու Պայմանավորվող կողմերի կողմից, և

2/ ցանկացած հավելված կամ ցանկացած ուղղում, որը ընդունված է այդ Կոնվենցիայի 90-րդ հոդվածի դրույթների համաձայն՝ այն սկզբունքով, որ նման լրացումը կամ հավելվածը յուրաքանչյուր տվյալ ժամանակահատվածում կիրառելի է այդ Պայմանավորվող կողմերի համար,

գ/ «Համաձայնագիր» տերմինը նշանակում է սույն Համաձայնագիրը, նրան կցված Հավելվածը և ցանկացած արձանագրություն կամ համանման փաստաթուղթ, որն ուղղումներ է մտցնում սույն Համաձայնագրի կամ Հավելվածի մեջ,

դ/ «նշանակված ավիաընկերություն» տերմինը նշանակում է այն ավիաընկերությունը, որը նշանակված և լիազորված է համաձայն սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի դրույթների,

ե/ «համաձայնեցված հաղորդակցություններ» տերմինը նշանակում է կանոնավոր օդային փոխադրումներ այն երթուղիներով, որոնք նշված են սույն Համաձայնագրի Հավելվածում և վերաբերվում են ուղևորների, բեռների և փոստի փոխադրումներին առանձին-առանձին կամ իրար հետ,

զ/ «տարողություն» տերմինը ինքնաթիռի վերաբերյալ՝ նշանակում է այդ ինքնաթիռի օգտակար բեռնվածությունը տվյալ երթուղու կամ այդ երթուղու հատվածի ընթացքում, և «տարողություն» տերմինը, երբ խոսքը վերաբերում է համաձայնեցված հաղորդակցությունների, նշանակում է ինքնաթիռի տարողությունը, որն օգտագործվում է տվյալ երթուղու համար՝ բազմապատկած այն հաճախականությամբ, որով աշխատում է տվյալ ինքնաթիռը տվյալ ժամանակահատվածում և երթուղով կամ երթուղու հատվածով,

է/ «տարածք» տերմինը, երբ խոսքը վերաբերում է պետությանը, ունի Կոնվենցիայի 2-րդ հոդվածի նշանակությունը,

ը/ «օդային հաղորդակցություն», «միջազգային օդային հաղորդակցություն», «ավիաընկերություն» և «կանգառ ոչ առևտրական նպատակների համար» տերմինները պետք է ունենան նույն իմաստը, ինչ որ ունեն համապատասխան տերմինները Կոնվենցիայի 96-րդ հոդվածում,

թ/ «սակագին» տերմինը նշանակում է այն արժեքը, որը պետք է վճարվի ուղևորների, բեռների և ուղեբեռի փոխադրման, ինչպես նաև այն պայմանների համար, որոնց հետ կապված կիրառվում են այս վճարումները, ներառյալ վճարումները և պայմանները գործակալության համար և այլ օժանդակ ծառայությունները, որոնք իրականացվում են փոխադրողի կողմից օդային հաղորդակցության հետ համատեղ, բայց բացառելով փոստի փոխադրման հետ կապված պայմաններն ու վարձատրությունը,

ժ/ «շահագործման վճարներ» տերմինը նշանակում է վճարումներ, որոնք տրվում են ավիաընկերություններին օդանավակայանի, օդագնացության կամ ավիացիոն անվտանգության ապահովման և այլ հարմարությունների համար: Հասկանալի է, որ սույն Համաձայնագրի

հողվածներին տրվող վերնագրերը ոչ մի ձևով չեն սահմանափակելու կամ ընդարձակելու սույն Համաձայնագրի դրույթներից որևէ մեկի իմաստը:

Հոդված 2

Իրավունքների տրամադրումը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմին տրամադրում է այնպիսի իրավունքներ, որոնք նշված են սույն Համաձայնագրում՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից իրականացվող կանոնավոր միջազգային օդային հաղորդակցության այնպես, ինչպես նշված է ստորև.

ա/ թռչել առանց վայրէջք կատարելու մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքի վրայով,

բ/ կատարել կանգառներ մյուս Կողմի տարածքում ոչ առևտրային նպատակների համար,

գ/ կանգ առնել մյուս Կողմի տարածքում՝ այն կետերում, որոնք նշված են սույն Համաձայնագրին կից կանոնավոր երթուղիներով՝ նպատակ ունենալով ինքնաթիռ վերցնել կամ ինքնաթիռից իջեցնել ուղևորներ, բեռներ կամ փոստ՝ առանձին-առանձին կամ կոմբինացված:

2. Սույն հոդվածի 1-ին կետի դրույթները չպետք է դիտվեն որպես մի Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությանը մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում ուղևոր, բեռ կամ փոստ ինքնաթիռ վերցնել նրանց վճարումով կամ վարձով այդ Պայմանավորվող կողմի տարածքի սահմաններում գտնվող մեկ այլ վայր տեղափոխելու իրավունքի տրամադրում:

Հոդված 3

Նշանակումներ և լիազորություններ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի նշանակելու և դիվանագիտական ուղիներով տեղեկացնելու մյուս Պայմանավորվող կողմի այն ավիաընկերության մասին, որի միջոցով պատրաստվում է իրականացնելու համաձայնեցված հաղորդակցությունները սահմանված երթուղիներով և չեղյալ հայտարարել կամ փոխել նման նշանակումը:

2. Նման նշանակումները ստանալուն պես մյուս Պայմանավորվող կողմի համապատասխան իշխանությունները, սույն հոդվածի 3-րդ և 4-րդ կետերի համաձայն, պետք է նշանակված ավիաընկերությանը անհապաղ տրամադրեն համապատասխան գործունեության լիազորություններ:

3. Մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են պահանջել, որ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած

ավիաընկերությունը բավարարի այն օրենքներին և կանոնակարգերին վերաբերվող պայմանները, որոնք սովորաբար կիրառվում են միջազգային օդային հաղորդակցություններում այդ մարմինների կողմից՝ Կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխան:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է իրավունք ունենա մերժելու սույն հոդվածի 2-րդ կետում նշված գործունեության լիազորությունների տրամադրումը կամ պարտադրել այնպիսի պայմաններ, որոնք նա անհրաժեշտ կհամարի կատարել նշանակված ավիաընկերությամբ, սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածում սահմանված իրավունքների համաձայն, յուրաքանչյուր դեպքում, երբ Պայմանավորվող կողմը բավարարված չէ ավիաընկերության սեփականության և դրա իրական վերահսկողությամբ, որը պատկանում է այդ ավիաընկերությունը նշանակող Պայմանավորվող կողմին կամ այդ Պայմանավորվող կողմի քաղաքացիներին, կամ էլ միաժամանակ երկուսին՝ Պայմանավորվող կողմին և նրա քաղաքացիներին:

5. Ցանկացած դեպքում, երբ սույն հոդվածի 1-ին և 2-րդ կետերի դրույթները կատարված են, սահմանված ձևով նշանակված և լիազորված ավիաընկերությունը կարող է սկսել իրականացնել իր համաձայնեցված հաղորդակցությունները՝ հաշվի առնելով, որ տվյալ հաղորդակցությունների իրականացումը չի կարող սկսվել մինչև սակագների՝ սույն Համաձայնագրի 12-րդ հոդվածի դրույթներով սահմանումը:

Հոդված 4

Դադարեցումը և չեղյալ հայտարարելը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է իրավունք ունենա չեղյալ հայտարարելու գործունեության լիազորությունները կամ դադարեցնելու սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածում սահմանված իրավունքներից օգտվելը մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությամբ կամ պարտադիր այնպիսի պայմաններ, ինչպիսիք որ նա անհրաժեշտ կհամարի այդ իրավունքներից օգտվելիս ցանկացած դեպքում, երբ.

ա/ տվյալ ավիաընկերությունը անկարող է ապացուցել, որ ինքը ի վիճակի է պահպանել օրենքների ու կանոնակարգերի կատարման պայմանները, որոնք սովորաբար կիրառվում են միջազգային օդային հաղորդակցությունները իրականացնելիս այդ իշխանությունների միջոցով՝ համաձայն Կոնվենցիայի դրույթների, կամ

բ/ չի բավարարվել այն Պայմանավորվող կողմին պատկանող ավիաընկերության սեփականության և արդյունավետ վերահսկողության իրավունքը, որը նշանակել է այդ ավիաընկերությունը, կամ այդ Պայմանավորվող կողմի քաղաքացիներին, կամ

գ/ այդ ավիաընկերությունը հրաժարվում է կատարել Պայմանավորվող կողմի օրենքները և/կամ կանոնակարգերը, որոնք տրամադրել է այդ Պայմանավորվող կողմը,

դ/ ավիաընկերությունը չի գործում այնպես, ինչպես սահմանված է սույն Համաձայնագրի դրույթներով:

2. Եթե սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված պայմանների անմիջական դադարեցումը, չեղյալ հայտարարումը և պարտադրումն ընդունելի չեն օրենքների և/կամ կանոնակարգերի հետագա խախտումը կանխելու համար, նման իրավունքները պետք է օգտագործվեն միայն մյուս Պայմանավորվող կողմի հետ խորհրդակցելուց հետո՝ համաձայն սույն Համաձայնագրի 14-րդ հոդվածի դրույթների:

Հոդված 5

Օրենքների և կանոնակարգերի կիրառելիությունը

1. Պայմանավորվող կողմի օրենքները, կանոնակարգերը և ընթացակարգերը, որոնք վերաբերում են միջազգային օդային հաղորդակցություններում ներգրավված ինքնաթիռի՝ իր տարածքը մտնելուն, այնտեղ մնալուն կամ տարածքից մեկնելուն, կամ այդ ինքնաթիռի շահագործմանը և օդագնացությանը, պետք է համաձայնեցվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության հետ՝ կապված նշված տարածքը մտնելու, այնտեղ գտնվելու և այնտեղից մեկնելու հետ:

2. Մի Պայմանավորվող կողմի օրենքներն ու կանոնակարգերը՝ կապված մուտք գործելու, թույլտվությունների, մնալու կամ տարանցման, ներգաղթի կամ արտագաղթի, անձնագրերի, մաքսատուրքերի և կարանտինի հետ, պետք է համապատասխանեն մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության պայմաններին՝ կապված անձնակազմի, ուղևորների, բեռների և փոստի տարանցման, մուտքի թույլտվության հետ, երբ այն գտնվում է տվյալ Պայմանավորվող կողմի տարածքում և թողնում է այն:

3. Ուղևորները, ուղեբեռը և բեռը մի Պայմանավորվող կողմի տարածքով ուղիղ տարանցմամբ փոխադրվելիս և այդ նպատակի համար նախատեսված օդանավակայանի տարածքը չլքելիս պետք է ենթարկվեն պարզեցված ստուգման: Ուղիղ տարանցման ժամանակ ուղեբեռը և բեռը պետք է ազատվեն մաքսատուրքերից և այլ նմանատիպ հարկերից:

Հոդված 6 Վկայականների և լիցենզիաների ձանաչում

1. Թռիչքի համար պիտանությունը ձանաչող, թռիչքներ կատարելու համար որակավորման վկայականները և լիցենզիաները, որոնք տրվել կան վավերական են ձանաչվել մի Պայմանավորվող կողմի կողմից և դեռևս ուժի մեջ են, պետք է վավերական ձանաչվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից սույն Համաձայնագրով նախատեսված հաղորդակցությունները իրականացնելու նպատակով՝ պայմանով, որ այն պահանջները, որոնց համաձայն վերոհիշյալ վկայականները և լիցենզիաները տրվել կան վավերական են ձանաչվել, հավասար են Կոնվենցիայում սահմանված կան հետագայում սահմանվող նվազագույն ստանդարտներին: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի մերժելու, երբ խոսքը գնում է իր տարածքով թռիչքների մասին, մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից կան այլ պետության կողմից իր քաղաքացիներին տրված կան վավերական ձանաչված վկայականների և լիցենզիաների ձանաչումը:

2. Երբ վերոհիշյալ 1-ին կետում նշված վկայականների կան արտոնագրերի արտոնությունները կան պայմանները, որոնք մշակվել են մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների կողմից և ուղղված են որևէ անձի կան նշված ավիաընկերության, կան սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցություններ իրականացնող ինքնաթիռի, տարբերվում են Կոնվենցիայով հաստատված ստանդարտներից, և այդ տարբերությունները գրանցված են Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կողմից, ապա մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները պետք է, համաձայն սույն Համաձայնագրի 14-րդ հոդվածի դրույթների, խորհրդակցություններ անցկացնելու խնդրանքով դիմեն այդ Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին, որպեսզի հանդգեն, որ իրենց հարցումը կբավարարվի: Բավարարող համաձայնության չհասնելու դեպքում հիմք կստեղծվի սույն Համաձայնագրի 4-րդ հոդվածի դրույթների կիրառման համար:

Հոդված 7 Ավիացիոն անվտանգություն

1. Համաձայն միջազգային իրավունքով նախատեսվող իրենց իրավունքների և պարտավորությունների՝ Պայմանավորվող կողմերը կրկին անգամ հաստատում են, որ անօրինական գործողությունների դեմ Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունն ապահովելու նպատակով ուղղված իրենց փոխադարձ պարտավորությունները կազմում են սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը: Առանց սահմանափակելու

իրենց միջազգային իրավունքով նախատեսված իրավունքների և պարտավորությունների կարևորությունը՝ Պայմանավորվող կողմերը մասնավորապես պետք է գործեն համաձայն այն դրույթների, որոնք հաստատվել են 1963թ. սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված «Օդանավում կատարված հանցագործությունների և այլ որոշ գործողությունների մասին» Կոնվենցիայով, 1970թ. դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված «Օդանավերի անօրինական զավթման դեմ պայքարի մասին» Կոնվենցիայով, 1971թ. սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ապօրինի գործողությունների դեմ պայքարի մասին» Կոնվենցիայով:

2. Պայմանավորվող կողմերը խնդրանքի հիման վրա պետք է միմյանց ցուցաբերեն անհրաժեշտ օգնություն, որպեսզի կանխեն ամեն տեսակի անօրինական գործողությունները, որոնք ուղղված կլինեն տվյալ ինքնաթիռի, նրա ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանի և օդային նավիգացիայի բոլոր տեսակի միջոցների և քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված որևէ այլ վտանգի դեմ:

3. Կողմերը իրենց փոխհարաբերություններում պետք է գործեն ըստ Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կողմից հաստատված և Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի Կոնվենցիային կից Հավելվածի դրույթների, ինչը պետք է խոսի այն մասին, որ նման անվտանգության դրույթները կիրառելի են Կողմերի համար: Նրանք պետք է պահանջեն նաև, որ ինքնաթիռի աշխատանքը ապահովող ծառայողները, որոնք ունեն իրենց աշխատանքի հիմնական վայրը կամ մշտական բնակության վայրը Կողմերի տարածքում, և օդանավակայանների աշխատողները Կողմերի տարածքում գործեն համաձայն ավիացիոն անվտանգության դրույթների:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է համաձայնի, որ վերոհիշյալ 3-րդ կետում նշված ինքնաթիռներին սպասարկող ծառայողները պետք է անհրաժեշտության դեպքում նաև կատարեն մյուս Պայմանավորվող կողմի պահանջները, երբ գտնվում են այդ նույն Պայմանավորվող կողմի տարածքում, մուտք են գործում կամ այնտեղից դուրս են գալիս: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է հանդգնի լինի, որ նրա տարածքում գտնվելիս կապահյանվի ինքնաթիռի ուղևորների ապահովությունը, և նրանց բեռների, ուղեբեռների բեռնավորմանը ու բեռնաթափմանը, բավարար ուշադրություն կցուցաբերվի: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է նաև դրական լուծում գտնի բոլոր այն հարցումներին, որոնք բխում են մյուս Պայմանավորվող կողմից և վերաբերում են անվտանգության միջոցների կիրառմանը:

5. Եթե տեղի ունենա անօրինական միջադեպ կամ կատարվի նման միջադեպի փորձ՝ ուղղված տվյալ ինքնաթիռի, նրա ուղևորների և

անձնակազմի, օդանավակայանի կամ օդային հաղորդակցության միջոցների դեմ, Պայմանավորվող կողմերը պետք է աջակցեն մինչև այդ միջադեպը կամ միջադեպի փորձն արագ ու ապահով կանխելու համար:

Հոդված 8 Առևտրային հնարավորությունները

1. Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունը պետք է իրավունք ունենա նշանակելու իր սեփական ներկայացուցչին մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում:

2. Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունը, ըստ մյուս Պայմանավորվող կողմի օրենքների և կանոնակարգերի, որոնք վերաբերում են տարածք մտնելու, բնակվելու և աշխատանք տրամադրելու հարցերին, կարող է տեղափոխել կամ տեղադրել այդ Պայմանավորվող կողմի տարածքում ղեկավարման, առևտրային, տեխնիկական, ծառայողական և այլ մասնագիտական աշխատակազմ՝ օդային հաղորդակցությունները ապահովելու նպատակով:

3. Գլխավոր գործակալի կամ գլխավոր առևտրային գործակալի նշանակման դեպքում այս գործակալը պետք է առաջադրվի յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի համապատասխան օրենքների և կանոնակարգերի համաձայն:

4. Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն պետք է իրավունք ունենա վաճառելու օդային հաղորդակցությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում ուղղակիորեն կամ իր գործակալների միջոցով, և ցանկացած անձ պետք է հնարավորություն ունենա ձեռք բերելու այդ հաղորդակցությունները՝ համաձայն իր ազգային օրենքների և կանոնակարգերի:

5. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը իրավունք տրամադրի՝ անհրաժեշտության դեպքում իր երկիր փոխանցելու, համաձայն գործող արտերկրյա տարադրամային կանոնների, եկամուտների գերազանցված գումարները, որոնք նրա տարածքում ստացել է օդային փոխադրումների համար:

6. Եթե մի Կողմը սահմանափակումներ է դնում մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունների գործունեությունից ստացվող հավելավճարների վրա, ապա մյուս Կողմը նույնպես իրավունք ունի նման սահմանափակումներ դնելու մյուս Կողմի վրա:

Հոդված 9 Մաքսատուրքերից և մյուս գանձումներից ազատելը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ փոխադարձության հիման վրա, ելնելով իր գործող օրենքներից՝ պետք է ազատի մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը ներմուծման սահմանափակումներից, մաքսատուրքերից, այլ հարկումներից, ստուգման վճարներից և այլ պետական տուրքերից և վճարումներից՝ կապված ինքնաթիռի, վառելանյութի, քսայուղերի, կիրառվող տեխնիկական ծառայությունների և պահեստամասերի հետ, սարքավորումները, շարժիչները, մշտական օգտագործվող ինքնաթիռի պահեստամասերը, ինքնաթիռի սարքավորումները, պահեստային նյութերը և այլ իրեր՝ նախատեսված Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության, ինքնաթիռի օգտագործման համար, ինչպես նաև ավիատոմսերը, օդափոխադրման հայտարարություններն ու գովազդային նյութերը և այլ տպագրված նյութերը, որոնք այդ նշանակված ավիաընկերությունը տրամադրում է անվճար:

2. Սույն հոդվածով նախատեսված հարկերից ազատումները վերաբերում են այն նյութերին և առարկաներին, որոնք նշված են սույն հոդվածի 1-ին կետում և՝

ա/ ներմուծվել են մի Պայմանավորվող կողմի տարածք մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից կամ նրա անունից,

բ/ մնում են ինքնաթիռում, որը պատկանում է մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը, մինչև նրա ժամանումը կամ լքումը մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքը,

գ/ վերցված են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության ինքնաթիռ և ուղղված են օգտագործման համար՝ անկախ նրանից, թե օգտագործվել են արդյոք այդ առարկաները կամ ամբողջապես սպառվել են հարկերից ազատում տրամադրող Պայմանավորվող կողմի տարածքում գտնվելիս, հաշվի առնելով, որ այդ նյութերը դուրս չեն բերվի ինքնաթիռից Պայմանավորվող կողմի տարածք:

3. Երկու Պայմանավորվող կողմերի մշտական օգտագործվող ավիացիոն սարքավորումները, ինչպես նաև ինքնաթիռում գտնվող նյութերն ու պահեստամասերը կարող են բեռնաթափվել մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում միայն այդ Պայմանավորվող կողմի հարկային մարմինների թույլտվությամբ: Այդ դեպքում նրանք կարող են տեղակայվել տվյալ մարմինների հսկողության տակ, մինչև դրանք հետ տարվեն կամ օգտագործվեն գործող հարկային կանոնակարգերի համաձայն:

Հոդված 10
Շահագործման վճարներ

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է հարկադրել կամ թույլատրել՝ հարկադրել ուղղակի և ողջամիտ գանձումներ իր վերահսկողության տակ գտնվող օդանավակայանի օգտագործման կամ այլ ծառայությունների համար:

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, այնուամենայնիվ, պետք է համաձայնի, որ այդ գանձումները չեն գերազանցելու այն վճարումները, որոնք գանձվում են նման օդանավակայանների և ծառայությունների համար իրենց ազգային օդանավերից, որոնք ներգրավված են նմանատիպ միջազգային հաղորդակցությունների մեջ:

Հոդված 11

Հնարավորությունների կարգավորումը և չվացուցակի հաստատումը

1. Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերություններին պետք է ցուցաբերվի հավասար և արդարացի վերաբերմունք, որպեսզի նրանք կարողանան օգտագործել հավասար հնարավորությունները՝ օգտվելու նշված համաձայնեցված երթուղիներից:

2. Համաձայնեցված հաղորդակցություններ իրականացնելիս յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերություն պետք է հաշվի առնի մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության շահերն այնպես, որ բացասաբար չազդի վերջինիս՝ նույն երթուղով ամբողջությամբ կամ մասնակիորեն գործելու վրա:

3. Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությամբ սպասարկվող համաձայնեցված հաղորդակցությունները առաջնահերթ խնդիր պետք է ունենան՝ տրամադրելու այնպիսի տարողություն, որը բեռնման ընդունելի գործակցի դեպքում համապատասխանում է դեպի մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք ու տարածքից իրականացվող ուղևորների, բեռների և փոստի փոխադրումների՝ ընթացիկ և խելամտորեն ենթադրվող պահանջներին:

4. Երթուղու այնպիսի վայրերում, որոնք նշված չեն ավիաընկերության կողմից, որ ուղևորներ, բեռներ կամ փոստ ինքնաթիռ վերցնելու կամ ինքնաթիռից իջեցվելու հետ կապված հարցը պետք է համաձայնեցվի երկու Պայմանավորվող կողմերի միջև:

5. Թռիչքների կատարման հաճախականությունը և համաձայնեցված հաղորդակցություններով Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների՝ օգտագործվող ինքնաթիռի տեսակը պետք է համաձայնեցվի ավիացիոն իշխանությունների կողմից, որոնք պետք է երաշխավորվեն նշանակված ավիաընկերության կողմից: Նշանակված ավիաընկերությունները պետք է նման երաշխավորություններ տան իրար

հետ խորհրդակցելուց հետո՝ հաշվի առնելով սույն հոդվածի 1-ին, 2-րդ և 3-րդ կետերի դրույթները:

6. Եթե Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունները իրար հետ համաձայնության չեն գալիս սույն հոդվածի 5-րդ կետի դրույթների վերաբերյալ, ապա այդ հարցը պետք է լուծվի այդ երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև համաձայնությամբ: Քանի դեռ նման համաձայնությունը չի ստացվել, նշանակված ավիաընկերությունների կողմից առաջարկված տարողությունը պետք է մնա անփոփոխ:

7. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերություն պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը ներկայացնի թռիչքի ժամանակացույցները ոչ ուշ, քան երեսուն օր առաջ, մինչև սահմանված երթուղիներով թռիչքների կայանալը: Սա տարածվում է նաև հետագա փոփոխությունների վրա: Հատուկ դեպքերում ժամանակի այս սահմանափակումը կարող է կրճատվել՝ կախված վերոհիշյալ իշխանությունների կողմից հաստատվելուց:

Հոդված 12

Օդային տրանսպորտի սակագները

1. Պայմանավորվող կողմերի ավիաընկերությունների կողմից վճարվող սակագները՝ նախատեսված ծառայությունների համար, պետք է սահմանվեն ողջամիտ մակարդակների վրա՝ հաշվի առնվելով այնպիսի վճարումները, ինչպիսիք են աշխատանքային ծախսերը, ծառայություններից ստացվող եկամուտները, ծառայությունների բնույթը, և, որտեղ դրա անհրաժեշտությունը զգացվի՝ մյուս այն ավիաընկերությունների սակագները, որոնք իրականացնում են կանոնավոր փոխադրումներ նույն երթուղու երկայնքով կամ դրա մի մասով:

2. Սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված սակագները պետք է սահմանվեն՝ համաձայն ստորև բերվող կանոնների.

ա/ երբ երկու Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունները հանդիսանում են միջազգային ավիաընկերությունների ասոցիացիայի, այսինքն՝ Միջազգային օդային տրանսպորտի ասոցիացիայի անդամ՝ հստակ աշխատող մեխանիզմով և սակագնային սահմանված կարգով, որոնք արդեն գոյություն ունեն՝ հաշվի առնելով համաձայնեցված հաղորդակցությունները, ապա այս սակագները պետք է համաձայնեցվեն Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների կողմից՝ համաձայն այդ սակագների կանոնադրույթի: Հակառակ դեպքում, յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն պատասխանատու կլինի միայն իր ավիացիոն

իշխանություններին՝ համաձայնեցված իրավագործության եւ սակագնի նպատակահարմարության համար,

բ/ եթե պայմանագրային փոխադրումների համար չկան համապատասխան սակագնային կանոնադրություններ, կամ եթե Պայմանավորվող կողմերի նշանակվող ավիաընկերությունները կամ դրանցից միայն մեկը չեն հանդիսանում «ա» կետում նշված միևնույն ավիաընկերության ասոցիացիայի անդամ, ապա Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունները պետք է իրենք իրար մեջ համաձայնեցնեն սակագնային վճարումները՝ կապված պայմանագրային փոխադրումների հետ,

գ/ այսպիսով համաձայնեցված սակագները պետք է ներկայացվեն հաստատման Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանություններին դրանց հետ ծանոթանալու օրվանից առնվազն 60 /վաթսուն/ օրվա ընթացքում: Ժամանակի այս սահմանափակումը կարող է նվազեցվել՝ կախված վերը նշված իշխանությունների համաձայնությունից,

դ/ այն դեպքում, երբ Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունները չեն համաձայնվում վճարվող սակագների հետ, կամ երբ Պայմանավորվող կողմը չի նշում իր ավիաընկերությանը համաձայնեցված փոխադրումները իրականացնելու համար, կամ եթե «գ» ենթակետի դրույթներում նշված վաթսուն օրվա առաջին երեսուն օրվա ընթացքում մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին վերը բերված «ա» և «բ» ենթակետերում նշված դրույթների հետ իրենց անհամաձայնության մասին՝ Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունների միջև սակագնային համաձայնության վերաբերյալ, ապա Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները պետք է ձգտեն համաձայնության գալ այլ համապատասխան սակագնային վճարումների վերաբերյալ:

3. ա/ Ոչ մի սակագին չի կարող ուժի մեջ մտնել, եթե որևէ Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններ չհաստատեն այն,

բ/ սույն հոդվածի դրույթներով սահմանված սակագները պետք է ուժի մեջ մնան մինչև նոր սակագներ սահմանելը:

4. Եթե ավիացիոն իշխանությունները համաձայնության չեն գալիս սույն հոդվածի դրույթներով իրենց ներկայացված սակագների կամ որևէ սակագնի հաստատման շուրջ, ապա նրանց մեջ ծագած տարաձայնությունը կկարգավորվի սույն Համաձայնագրի 15-րդ հոդվածում նշված դրույթների համաձայն:

5. Եթե Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի ավիացիոն իշխանությունները չեն համաձայնվում սահմանված սակագնի հետ, նրանք պետք է տեղյակ պահեն մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին այդ մասին, և անհրաժեշտության դեպքում նշանակված ավիաընկերությունները պետք է ամեն ինչ անեն

համաձայնության հասնելու համար: Եթե, նման տեղեկություն ստանալու պահից հաշված, /90/ իննսուներե օրվա ընթացքում չհաստատվի նոր սակագին՝ սույն հոդվածի 2-րդ և 3-րդ կետերի համաձայն, ապա կկիրառվեն սույն հոդվածի 4-րդ կետում սահմանված ընթացակարգերը:

Հոդված 13

Վիճակագրության տրամադրումը

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի իշխանություններին նրանց պահանջով տրամադրեն այնպիսի լրատվություն և վիճակագրություն՝ կապված առանձին Պայմանավորվող կողմի կողմից մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք կամ այդ տարածքից համաձայնեցված երթուղիներով փոխադրումներ ապահովելու հետ, որը սովորաբար պատրաստվում է տվյալ ավիաընկերության կողմից և ներկայացվում է իր երկրի ավիացիոն իշխանություններին: Ցանկացած փոխադրմանը վերաբերող լրացուցիչ վիճակագրական տեղեկություն, որը մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կպահանջեն մյուս Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանություններից, պետք է խնդրանքի դեպքում կախված լինեն երկու Պայմանավորվող կողմերի միջև փոխադարձ բանակցություններից և համաձայնությունից:

Հոդված 14

Խորհրդակցություններ և փոփոխություններ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կամ նրա ավիացիոն իշխանությունները կարող են ցանկացած ժամանակ պահանջել մյուս Պայմանավորվող կողմից կամ նրա ավիացիոն իշխանություններից՝ անցկացնել խորհրդակցություններ:

2. Պայմանավորվող կողմերից մեկի կամ նրա ավիացիոն իշխանությունների կողմից պահանջված խորհրդակցությունը կարող է սկսվել այդ պահանջը ստանալու օրից վաթսուներե օրվա ընթացքում:

3. Սույն Համաձայնագրին վերաբերող ցանկացած փոփոխություն ուժի մեջ կմտնի, երբ երկու Պայմանավորվող կողմերը միմյանց ծանուցեն միջազգային պայմանագրերի կնքման և ուժի մեջ մտնելու հետ կապված իրենց սահմանադրական ընթացակարգերի ավարտի մասին:

4. Եթե երրորդ կետում նշված դրույթները չեն իրականանում, ապա սույն Համաձայնագրին կցված՝ համաձայնեցված երթուղիներին վերաբերող փոփոխությունները կարող են համաձայնեցվել ուղղակիորեն Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև: Դրանք

ուժի մեջ կմտնեն դիվանագիտական ուղիներով փոխադարձաբար հաստատվելուց հետո:

Հոդված 15

Տարածայնությունների կարգավորումը

1. Պայմանավորվող կողմերի միջև սույն Համաձայնագրի կամ դրա Հավելվածի մեկնաբանման կամ կիրառման հետ կապված տարածայնությունների առաջացման դեպքում Պայմանավորվող կողմերը պետք է աշխատեն այն առաջին հերթին հարթել բանակցությունների միջոցով:

2. Եթե Պայմանավորվող կողմերը չեն կարողանում համաձայնության հասնել բանակցությունների միջոցով, ապա նրանք կարող են համաձայնվել, որ վեճը ներկայացվի որևէ մարմնի կամ անձի՝ խորհրդատվական բնույթի կարծիք ստանալու համար:

3. Եթե Պայմանավորվող կողմերը չեն կարողանում համաձայնության գալ վերը նշված 1-ին և 2-րդ կետերի դրույթների շուրջ, ապա վեճը պետք է ներկայացվի երեք դատավորներից բաղկացած դատարան, որտեղ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է ներկայացնի իր կողմից ընտրած անձին, իսկ երրորդը պետք է լինի այս երկու ներկայացուցիչների կողմից համաձայնեցված: Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը պետք է ներկայացնի դատավորին վաթսույն /60/ օրվա ընթացքում՝ հաշված այն պահից, երբ որևէ Պայմանավորվող կողմ դիվանագիտական ուղիներով մյուս կողմից ծանուցում է ստացել վեճի շուրջ որոշում կայացնելու խնդրանքով և երրորդ դատավորը պետք է նշանակվի հետագա վաթսույն օրվա ընթացքում: Եթե Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը չի ներկայացնում դատավորին վերը նշված ժամկետի ընթացքում, ապա նրանք պետք է խնդրեն Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության խորհրդի նախագահին՝ նշանակելու դատավորին կամ դատավորներին, ինչպես որ դա կպահանջվի: Այն դեպքում, երբ Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության խորհրդի նախագահը ազգությամբ Պայմանավորվող կողմի որևէ մեկի ներկայացուցիչն է, ապա խորհրդի առաջին փոխնախագահը, իսկ եթե նա էլ է նույն ազգության, ապա խորհրդի ավագ անդամը, որը այդ ազգության չէ, պետք է խնդրվեն՝ անցնելու վերոհիշյալ նշանակումները, ինչպես որ պահանջի իրավիճակը: Երրորդ դատավորն, այնուամենայնիվ, պետք է լինի երրորդ պետության քաղաքացի և պետք է գործի որպես դատարանի նախագահ, ինչպես նաև պետք է որոշի, թե որտեղ է ընթանալու դատական գործընթացը:

4. Դատարանն ինքը պետք է որոշի իր աշխատակարգը:

5. Դատարանի ծախսերը պետք է հավասարապես բաշխվեն Պայմանավորվող կողմերի միջև:

6. Պայմանավորվող կողմերը պարտավորվում են համաձայնվել վերը՝ սույն հոդվածին համապատասխան ընդունված ցանկացած որոշման հետ:

7. Եթե, կամ այնքան ժամանակ, քանի դեռ Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը կամ նրա նշանակած ավիաընկերությունը չի համաձայնվել սույն հոդվածի երրորդ կետում նշված որոշման հետ, մյուս Պայմանավորվող կողմը կարող է սահմանափակել, մերժել կամ չեղյալ հայտարարել ցանկացած իրավունք կամ արտոնություն, որը տրվել էր այդ կողմին սույն Համաձայնագրի ուժով:

Հոդված 16

Գործողության դադարեցումը

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է մյուս Պայմանավորվող կողմին դիվանագիտական ուղիներով գրավոր ծանուցել Համաձայնագրի գործողությունը դադարեցնելու իր մտադրության մասին, նման ծանուցումը պետք է միաժամանակ ներկայացվի Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպություն: Այս դեպքում Համաձայնագիրը պետք է չեղյալ համարվի մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից ծանուցում ստանալուց 12 ամիս հետո, եթե չեղյալ հայտարարելու մասին ծանուցումը հետ չվերցվի այս ժամկետի ընթացքում: Եթե մյուս Պայմանավորվող կողմը հրաժարվի, որ ինքը նման ծանուցում է ստացել, ծանուցումը կհամարվի ստացված Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպություն ուղարկելուց 14 օր անց:

Հոդված 17

Բազմակողմ կոնվենցիաների կիրառումը

Եթե բազմակողմ օդային հաղորդակցության գլխավոր պայմանագիրը կամ համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտնում երկու Պայմանավորվող կողմերի նկատմամբ, սույն Համաձայնագիրը և նրա Հավելվածը կարող են համապատասխանաբար փոփոխվել:

Հոդված 18

Գրանցումը

Սույն Համաձայնագիրը, նրա Հավելվածը և բոլոր համապատասխան լրացումները պետք է գրանցվեն Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կողմից:

Հոդված 19 Ուժի մեջ մտնելը

Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտնում Պայմանավորվող կողմերից վերջինի՝ մյուսին սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ մտնելու համար իր սահմանադրական ընթացակարգերի կատարման մասին ծանուցումն ուղարկելու օրից:

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

Կատարված է Աթենք քաղաքում 1994 թվականի դեկտեմբերի 16-ին, երկու օրինակով, յուրաքանչյուրը՝ հայերեն, հունարեն և անգլերեն, բոլոր տեքստերն էլ հավասարազոր են: Մեկնաբանման ժամանակ առաջացած տարաձայնությունների դեպքում անգլերեն տեքստը կգերակայի:

Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտել 1996 թվականի հունիսի 20-ից:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ
Երթուղու ժամանակացույցներ

1. Ժամանակացույց 1

Հայաստանի Հանրապետության նշանակած ավիաընկերության կողմից շահագործվելիք երթուղիներ.

վայրեր Հայաստանում - Աթենք, Հունաստան:

2. Ժամանակացույց 2

Հունաստանի Հանրապետության նշանակած ավիաընկերության կողմից շահագործվելիք երթուղիներ.

վայրեր Հունաստանում- Երևան, Հայաստան:

3. Միջանկյալ վայրերը և տարածքից դուրս վայրերը կարող են սպասարկվել նշանակված ավիաընկերությունների կողմից: Այս վայրերի և մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքի միջև երթևեկության հինգերորդ ազատության իրավունքը կարող է իրականացվել նշանակված ավիաընկերությունների միջև ձեռք բերված համաձայնության և երկու կողմերի համապատասխան ավիացիոն իշխանությունների հաստատման դեպքում: