

ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Լիբանանի
Հանրապետության կառավարության միջև օդային
հաղորդակցությունների մասին

Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը և Լիբանանի
Հանրապետության կառավարությունը, այսուհետ՝ Պայմանավորվող կողմեր,
լինելով «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին»
Կոնվենցիայի Կողմեր, որը բաց է ստորագրման համար 1944 թվականի
դեկտեմբերի 7-ից՝ Չիկագոյում,

ձգտելով ի լրումն վերոհիշյալ Կոնվենցիայի կնքել Համաձայնագիր
իրենց համապատասխան տարածքների միջև և տարածքներից դուրս
կանոնավոր օդային հաղորդակցությունների հաստատման և
շահագործման նպատակով,

համաձայնեցին ներքոհիշյալի մասին.

Հոդված 1 Սահմանումներ

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

ա) «Կոնվենցիա» տերմինը նշանակում է «Միջազգային
քաղաքացիական ավիացիայի մասին» Չիկագոյի Կոնվենցիան, որը
ստորագրման համար բաց է 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ից, ներառյալ
վերջինիս ցանկացած Հավելված, որն ընդունվել է Կոնվենցիայի 90-րդ
հոդվածին համաձայն, ինչպես նաև Հավելվածների և Կոնվենցիայի
ցանկացած լրացում, որը կատարվել է Կոնվենցիայի 90-րդ և 94-րդ
հոդվածների համաձայն՝ այնքանով, որքանով այդ Հավելվածներն ու
լրացումները ընդունվել են երկու Պայմանավորվող կողմերի կողմից,

բ) «ավիացիոն իշխանություններ» տերմինը նշանակում է.

Հայաստանի Հանրապետության դեպքում՝ քաղաքացիական
ավիացիայի գլխավոր վարչություն,

Լիբանանի Հանրապետության դեպքում՝ քաղաքացիական
ավիացիայի գլխավոր տնօրեն,

կամ երկու դեպքում էլ՝ ցանկացած այլ անձ կամ մարմին, որը
լիազորված է իրականացնելու վերոհիշյալ իշխանություններին ներկայումս
վերագրված գործառնությունները,

գ) «նշանակված ավիաընկերություն» տերմինը նշանակում է ցանկացած ավիաընկերություն, որը նշանակվել և լիազորված է սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածին համաձայն,

դ) «Պայմանավորվող կողմի տարածք» և «Պայմանավորվող կողմի քաղաքացիներ» տերմինները նշանակում են Հայաստանի Հանրապետության և Լիբանանի Հանրապետության համապատասխանաբար տարածքները և քաղաքացիները,

ե) «օդային հաղորդակցություն», «միջազգային օդային հաղորդակցություն», «ավիաընկերություն» և «կանգառ ոչ առևտրային նպատակներով» տերմինները ունեն այն իմաստները, որ նրանց համապատասխանաբար ամրագրված են Կոնվենցիայի 96-րդ հոդվածով,

զ) «տարողություն» տերմինը համաձայնեցված հաղորդակցության կապակցությամբ նշանակում է նման հաղորդակցության վրա օգտագործվող օդանավի տարողությունը՝ բազմապատկած այդ օդանավի՝ տրված ժամանակահատվածում երթուղու կամ նրա մի հատվածի շահագործման հաճախականությամբ,

է) «երթևեկության փոխադրում» տերմինը նշանակում է ուղևորների, բեռների և փոստի փոխադրում միասին կամ անջատ,

ը) «սակագին» տերմինը նշանակում է այն գները կամ գանձումները, որոնք պետք է վճարել ուղևորների, ուղեբեռների և բեռների միջազգային փոխադրման համար, և այն պայմանները, որոնց համաձայն այդ գները կամ գանձումները կիրառվում են, ներառյալ գործակալության և այլ լրացուցիչ ծառայությունների համար նախատեսված գները կամ գանձումները և պայմանները, բացառությամբ փոստի փոխադրման համար վճարումն ու պայմանները,

թ) «սահմանված երթուղիներ» տերմինը նշանակում է սույն Համաձայնագրի Հավելվածում սահմանված երթուղիները, որոնցով շահագործվելու է կանոնավոր միջազգային օդային հաղորդակցություն Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների կողմից,

ժ) «համաձայնեցված հաղորդակցություններ» տերմինը նշանակում է սույն Համաձայնագրի Հավելվածում սահմանված երթուղիներով հաստատված կամ հաստատվելիք հաղորդակցությունները,

ժա) «Համաձայնագիր» տերմինը նշանակում է սույն Համաձայնագիրը՝ ներառյալ սույն Համաձայնագրի 19-րդ հոդվածի դրույթների համաձայն կատարված փոփոխությունները.

ժբ) «Հավելված» տերմինը նշանակում է սույն Համաձայնագրի Հավելվածը կամ սույն Համաձայնագրի 19-րդ հոդվածի դրույթների համաձայն կատարված փոփոխությունները: Հավելվածը կազմում է սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը, և Համաձայնագրին ուղղված բոլոր հղումները պետք է ներառեն Հավելվածին ուղղված հղումները,

բացառությամբ այն դեպքերի, երբ բացահայտորեն այլ բան չի նախատեսվում:

Հոդված 2 Իրավունքների տրամադրում

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմին տրամադրում է սույն Համաձայնագրով նախատեսված իրավունքները՝ սույն Համաձայնագրի Հավելվածում սահմանված երթուղիներով կանոնավոր միջազգային օդային հաղորդակցությունների հաստատման և շահագործման նպատակով:

2. Սույն Համաձայնագրի դրույթների համաձայն՝ Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրի նշանակած ավիաընկերություն(ներ)ը, սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման ընթացքում օգտվում է (են) հետևյալ իրավունքներից.

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

բ) մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում ոչ առևտրային նպատակներով վայրէջքներ կատարելու իրավունք, և

գ) մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքի՝ սույն Համաձայնագրի Հավելվածում նշված վայրերում միջազգային երթևեկության, այսինքն՝ ուղևորների, բեռների և փոստի (միասին կամ անջատ) իջեցման և/կամ ընդունման իրավունք.

3. Սույն հոդվածի 2-րդ կետով մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը (ավիաընկերություններին) մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքի վայրերի միջև ուղևորների, բեռների և փոստի՝ վարձատրմամբ կամ վարձակալական հիմունքներով փոխադրման իրավունքի տրամադրում չի նախատեսվում (Կաբոտաժ):

Հոդված 3 Ավիաընկերությունների նշանակում

1. Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում իրավունք ունի նշանակել մեկ կամ մի քանի ավիաընկերություններ՝ սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման նպատակով: Նման նշանակումը պետք է կազմի Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև գրավոր ծանուցման առարկան:

2. Մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները նման նշանակման մասին ծանուցման ստացման դեպքում պետք է, սույն հոդվածի 3-րդ և 4-րդ կետերի դրույթների համաձայն, անհապաղ

տրամադրեն մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը (ավիաընկերություններին) համապատասխան շահագործման լիազորություն:

3. Մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերություններից պահանջել՝ հաստատել, որ ինքն ունի անհրաժեշտ որակավորում՝ բավարարելու համար այն օրենսդրությամբ և կանոնակարգերով նախատեսված պայմանները, որոնք այդ իշխանությունների կողմից սովորաբար և պատշաճորեն կիրառվում են միջազգային օդային հաղորդակցությունների շահագործման նկատմամբ՝ Կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխան:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի հրաժարվել տրամադրելու սույն հոդվածի 2-րդ կետում հիշատակվող շահագործման լիազորությունը կամ պարտադրել այնպիսի պայմաններ, որ նա անհրաժեշտ կհամարի մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) կողմից սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածում նշված իրավունքների իրականացման կապակցությամբ՝ այնպիսի դեպքերում, երբ առաջին Պայմանավորվող կողմը բավարարված չէ, որ այդ ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) նկատմամբ սեփականության իրավունքը և փաստացի հսկողությունը պատկանում են այդ ավիաընկերություն(ներ)ը նշանակած Պայմանավորվող կողմին կամ նրա քաղաքացիներին:

5. Սույն հոդվածի 1-ին և 2-րդ կետերի դրույթներին համապատասխան նշանակված և լիազորված ավիաընկերություն(ներ)ը ցանկացած ժամանակ կարող է (են) սկսել համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործումը՝ պայմանով, որ տարողությունը կարգավորվում է սույն Համաձայնագրի 5-րդ հոդվածով, չվացուցակը հաստատված է սույն Համաձայնագրի 7-րդ հոդվածի դրույթներին համապատասխան, և որ սույն Համաձայնագրի 8-րդ հոդվածի դրույթների համաձայն սահմանված սակագները ուժի մեջ են համաձայնեցված հաղորդակցության նկատմամբ:

Հոդված 4

Շահագործման լիազորության չեղյալ հայտարարումը կամ դադարեցումը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի չեղյալ հայտարարելու շահագործման լիազորությունը կամ ժամանակավորապես դադարեցնել մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը (ավիաընկերություններին) տրամադրված իրավունքները կամ պարտադրել

այնպիսի պայմաններ, որ նա անհրաժեշտ կհամարի այդ իրավունքների իրականացման կապակցությամբ.

ա) ցանկացած դեպքում, երբ նա բավարարված չէ, որ այդ ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) նկատմամբ սեփականության իրավունքը և փաստացի հսկողությունը պատկանում է այդ ավիաընկերություն(ներ)ը նշանակած Պայմանավորվող կողմին կամ նրա հպատակներին, կամ

բ) այն դեպքում, երբ այդ ավիաընկերություն(ներ)ը չի (չեն) պահպանում այն Պայմանավորվող կողմի օրենսդրությունը ու կանոնակարգերը, որը տրամադրել է այդ իրավունքները, կամ

գ) այն դեպքում, երբ առաջին կողմի որոշմամբ ավիաընկերություն(ներ)ը չի (չեն) պահպանում սույն Համաձայնագրի դրույթները:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է իրականացնի նման իրավունքները միայն մյուս Պայմանավորվող կողմի հետ խորհրդակցելուց հետո՝ սույն Համաձայնագրի 16-րդ հոդվածին համապատասխան, եթե անհապաղ չեղյալ հայտարարումը, դադարեցումը կամ սույն հոդվածի 1-ին կետում հիշատակված պայմանների պարտադրումը անհրաժեշտ չեն օրենսդրության ու կանոնակարգերի հետագա խախտումները կանխելու համար:

Հոդված 5

Համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործումը կարգավորող սկզբունքները

1. Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունները պետք է ունենան արդարացի և հավասար հնարավորություններ սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման համար:

2. Համաձայնեցված հաղորդակցության շահագործման ընթացքում յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերություն(ներ)ը պետք է հաշվի առնի (առնեն) մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) շահերը՝ վերջինիս (վերջիններիս) կողմից ամբողջ երթուղու կամ նրա մի մասի վրա մատուցվող ծառայությունների վրա ոչ պատշաճ ազդեցության բացառման նպատակով:

3. Ցանկացած սահմանված երթուղով մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) կողմից տրամադրվող տարողությունը մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) կողմից տրամադրվող տարողության հետ միասին պետք է պատշաճորեն հարաբերակցվի այդ

երթուղով օդային փոխադրմանը առնչվող հասարակական պահանջների հետ:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) կողմից տրամադրվող համաձայնեցված հաղորդակցությունը որպես իր հիմնական նպատակ պետք է ունենա հետևյալ դրույթը. բանական բեռնվածության գործոնի կամ համապատասխան տարողության ապահովում մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք և նրա տարածքից երթևեկության փոխադրմանը առնչվող ընթացիկ և բանականորեն սպասվելիք պահանջների բավարարման համար:

Սահմանված երթուղիների վրա՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի և երրորդ երկրների տարածքներում գտնվող վայրերի միջև երթևեկության փոխադրման նշանակված ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) իրավունքը պետք է իրականացվի հետևյալ հիմնական սկզբունքներին համապատասխան, որոնց պետք է հարմարեցվի տարողությունը.

ա) ավիաընկերություն(ներ)ը նշանակող Պայմանավորվող կողմի տարածք գնացող և տարածքից եկող երթևեկության պահանջները,

բ) այն տարածաշրջանի երթևեկության պահանջները, որով անցնում է համաձայնեցված հաղորդակցությունը՝ հաշվի առնելով տեղական և շրջանային օդային հաղորդակցությունները, և

գ) ավիաընկերությունների շահագործմանն առնչվող պահանջները:

5. Սահմանված երթուղիներով տրամադրվելիք տարողությունները պետք է համաձայնեցվեն երկու Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների միջև և հաստատվեն Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների կողմից:

Հոդված 6

Վիճակագրական տվյալներ ապահովումը

Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրի ավիացիոն իշխանությունները պետք է պարտադրեն իրենց նշանակած ավիաընկերությանը (ավիաընկերություններին)՝ տրամադրելու մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին, վերջիններիս պահանջով, այնպիսի պարբերական կամ այլ բնույթի վիճագրական տվյալներ, ինչպիսիք հարկ կլինեն Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների կողմից համաձայնեցված հաղորդակցությունների վրա տրամադրված տարողության վերանայման նպատակով:

Հոդված 7

Չվացուցակների հաստատումը

Չվացուցակները, ներառյալ չվերթերի հաճախականությունը, շահագործման օրերը և օգտագործվելիք օդանավերի տիպերը, պետք է համաձայնեցվեն Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների միջև: Նման ձևով համաձայնեցված այս հարցերը պետք է ներկայացվեն Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործումը սկսելուց երեսուն (30) օր առաջ: Նույն ընթացակարգը պետք է կիրառվի հետագա փոփոխությունների դեպքում, իսկ երեսուն (30) օրվա ժամանակահատվածը կարող է առնչվող ավիացիոն իշխանությունների հաստատմամբ կրճատվել մինչև տասը (10) օրվա:

Հոդված 8 Սակագներ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) կողմից մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքից կամ նրա տարածք կատարվող փոխադրումների համար գանձվելիք սակագները պետք է սահմանվեն ընդունելի չափերով՝ հաշվի առնելով հնարավոր բոլոր գործոնները, ներառյալ սպառողների շահերը, շահագործման ծախսերը, ծառայության բնութագրերը, կոմիսիոն վճարումները, ընդունելի շահույթը, այլ ավիաընկերությունների կողմից գանձվող սակագները և շուկայի այլ առևտրային նկատառումները:

2. Սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված սակագները պետք է հնարավորության դեպքում համաձայնեցվեն երկու Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների միջև, և նման համաձայնությունը պետք է հնարավորության սահմաններում հասանելի լինի համապատասխան միջազգային մարմինների կամ կազմակերպությունների ընթացակարգերի օգտագործման միջոցով:

3. Նման ձևով համաձայնեցված սակագները պետք է ներկայացվեն Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը՝ դրանց ուժի մեջ մտնելու օրվանից առնվազն վաթսուն (60) օր առաջ: Հատուկ դեպքերում այդ ժամկետը հիշատակված ավիացիոն իշխանությունների հաստատման դեպքում կարող է կրճատվել:

4. Սակագների հաստատումը պետք է տրվի բացահայտորեն: Եթե ավիացիոն իշխանություններից ոչ մեկը չի արտահայտել իր անհամաձայնությունը սակագների ներկայացման օրվանից սկսած երեսուն (30) օրվա ընթացքում՝ սույն հոդվածի 3-րդ կետի համաձայն, ապա այդ սակագները պետք է համարվեն հաստատված: Ներկայացման համար նախատեսված ժամանակահատվածի կրճատման դեպքում, ինչպես նախատեսված է սույն հոդվածի 3-րդ կետով, ավիացիոն

իշխանությունները կարող են համաձայնել, որ այն ժամանակահատվածը, որի ընթացքում որևէ անհամաձայնություն կարող է ծանուցվել, պետք է լինի երեսուն (30) օրվանից պակաս:

5. Եթե սակագները չեն կարող համաձայնեցվել սույն հոդվածի 2-րդ կետի համաձայն, կամ եթե սույն հոդվածի 4-րդ կետի համաձայն կիրառվող ժամանակահատվածի ընթացքում մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին ծանուցում են սույն հոդվածի 2-րդ կետի համաձայն համաձայնեցված սակագների վերաբերյալ իրենց անհամաձայնության մասին, Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները պետք է ձգտեն սահմանել սակագները փոխադարձ համաձայնությամբ:

6. Եթե Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները համաձայնության չեն կարողանում գալ սույն հոդվածի 3-րդ կետի համաձայն իրենց ներկայացված սակագների կամ սույն հոդվածի 5-րդ կետի համաձայն որևէ սակագի սահմանման վերաբերյալ, ապա վեճը պետք է կարգավորվի սույն Համաձայնագրի 17-րդ հոդվածի դրույթներին համապատասխան:

7. Սույն հոդվածի դրույթների համաձայն հաստատված որևէ սակագին պետք է ուժի մեջ մնա մինչև նոր սակագնի հաստատումը: Առնչվող սակագնի կիրարկելիությունը կարող է սկզբնական ժամկետը լրանալուց հետո երկարաձգվել Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմամբ: Սակայն սակագնի ուժի մեջ լինելը չպետք է շնորհիվ սույն կետի երկարաձգվի ավելի, քան տասներկու (12) ամիս՝ հաշված նրա ժամկետը լրանալու օրվանից:

Հոդված 9

Մաքսային տուրքերից և այլ գանձումներից ազատումը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունների կողմից միջազգային օդային հաղորդակցության վրա շահագործվող օդանավերը, ինչպես նաև նրանց սարքավորումը, վառելիքի և քսանյութերի պաշարները, պահեստամասերը և օդանավի պաշարները, ներառյալ սննդամթերքը, ըմպելիքները, ծխախոտը և մյուս ապրանքները, որոնք նախատեսված են թռիչքի ընթացքում ուղևորներին վաճառքի համար, օդանավի մեջ Պայմանավորվող մյուս կողմի տարածք ժամանելիս ազատվում են ամեն տեսակ մաքսատուրքերից, տեսչական և այլ գանձումներից՝ պայմանով, որ այդ սարքավորումները, ապրանքներն ու պաշարները մնալու են օդանավի մեջ մինչև նրանց վերաարտահանումը:

2. Նման մաքսատուրքերից և հարկերից, բացառությամբ մատուցված ծառայություններին համապատասխանող գանձումների, ազատվում են նաև՝

ա) նշանակված ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) կողմից միջազգային օդային հաղորդակցության վրա շահագործվող օդանավի լիցքավորման համար նախատեսված վառելանյութն ու քսանյութերը, որոնք օդանավ են վերցվել մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում, նույնիսկ երբ այդ վառելանյութն ու քսանյութերը օգտագործվում են այն տարածքի վրայով անցնող երթուղու հատվածում, ուր դրանք վերցվել են օդանավ,

բ) այն պահեստամասերն ու մյուս սովորական սարքավորումները, որոնք մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք են ներմուծվել նշանակված ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) կողմից միջազգային հաղորդակցության վրա շահագործվող օդանավի պահպանման կամ նորոգման համար,

գ) օդանավի այն պաշարները, որոնք օդանավ են վերցվել մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում՝ նշված Պայմանավորվող կողմի իրավասու իշխանությունների կողմից սահմանված լիմիտների սահմաններում և նախատեսված են նշանակված ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) կողմից միջազգային օդային հաղորդակցության վրա շահագործվող օդանավում օգտագործվելու համար,

դ) ուղիղ տարանցումով անցնող բեռները և ուղեբեռները, որոնք փոխադրվում են նշանակված ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) կողմից միջազգային օդային հաղորդակցությունների վրա շահագործվող օդանավով,

ե) Պայմանավորվող կողմից որևէ մեկի տարածք ներմուծված առարկաներն ու նյութերը՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) գործակալական գրասենյակներում սատարման և գովազդի նպատակներով օգտագործման համար՝ պայմանով, որ դրանք կկրեն համապատասխան ավիաընկերությունների անունները և կտարածվեն անվճար:

Դիտողություններ

- կարող են պահանջվել, որ «ա», «բ» և «գ» ենթակետերում հիշատակված նյութերը պահվեն մաքսատան հսկողության կամ ղեկավարման տակ,

- Պայմանավորվող կողմից որևէ մեկի տարածք ներմուծված կահույքը, գրասենյակային պիտույքները և այլ նյութերը, որոնք օգտագործվելու են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) գործակալական

գրասենյակներում, պետք է կարգավորվեն Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրի մաքսային օրենքներին համապատասխան:

3. Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) օդանավում գտնվող կանոնավոր սարքավորումները, ինչպես նաև նյութերն ու պաշարները կարող են Պայմանավորվող մյուս կողմի տարածքում բեռնաթափել միայն նման Պայմանավորվող կողմի մաքսային իշխանությունների հաստատմամբ: Նման դեպքում դրանք տեղադրվում են վերոհիշյալ իշխանությունների վերահսկողության տակ մինչև վերջիններիս վետաարտահանումը կամ տեղաբաշխումը մաքսային կարգավորումներին համապատասխան:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը (ավիաընկերություններին) տրամադրի այնպիսի արտոնություններ, ինչպիսի արտոնություններից օգտվում է (են) իր սեփական ավիաընկերություն(ներ)ը մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում:

Հոդված 10

Ներկայացուցչություն

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ փոխադարձության հիման վրա իրավունք է տրամադրում մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը (ավիաընկերություններին) իր տարածքում հաստատելու և սպասարկելու գրասենյակներ առևտրային, տեխնիկական, օպերատիվ և վարչական անձնակազմերով, որոնք կարող են անհրաժեշտ լինել արնչվող ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) պահանջների համար:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերություն(ներ)ը իրավունք ունի (ունեն) բաց թողնելու աշխարհով մեկ գործող սեփական հաղորդակցություններով փոխադրումների իրենց սեփական փաստաթղթերը և գովազդել ու սատարել վաճառքը մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում: Նման վաճառքը կարող է իրականացվել մյուս Պայմանավորվող կողմի գործող օրենսդրության և կանոնակարգերին համապատասխան կամ ուղղակիորեն նրա առևտրական գրասենյակների միջոցով կամ առևտրական և/կամ ճամփորդական գործակալությունների, ցանկացած անձի, կազմակերպության կամ մարմնի միջոցով:

3. Սույն հոդվածի 1-ին կետում հիշատակվող գրասենյակների ստեղծումը և անձնակազմի վարձումը ենթակա են շահագրգիռ Պայմանավորվող կողմի օրենսդրությանը և կանոնակարգերին, մասնավորապես այն օրենքներին և կանոնակարգերին, որոնք վերաբերում

են շահագրգիռ Պայմանավորվող կողմի տարածք օտարերկրացիների մուտքի թույլտվությանը և մնալուն:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերություն(ներ)ը իրավունք ունի (ունեն) նշանակելու մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում արտակարգ գլխավոր գործակալ ուղևորային և բեռնային փոխադրումների վաճառքի իրականացման համար:

Հոդված 11

Եկամուտների փոխանցումներ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը (ավիաընկերություններին) իրավունք է տրամադրում ազատորեն փոխանցելու ծախսերի նկատմամբ եկամուտների գերազանցված գումարները, որոնք այդ ավիաընկերությունը վաստակել է առաջին Պայմանավորվող կողմի տարածքում ուղևորների, ուղեբեռների, բեռների և փոստի փոխադրման համար: Այդ փոխանցումները պետք է կատարվեն ազատ փոխարկելի արժույթով՝ փոխանցման օրվա պաշտոնական փոխանակման փոխարժեքի համաձայն:

2. Պայմանավորվող կողմերի միջև հատուկ վճարային համաձայնագրի առկայության դեպքում փոխանցումները պետք է իրականացվեն այդ համաձայնագրի դրույթների համաձայն:

3. Միջազգային փոխադրումների մեջ ներգրավված օդանավի շահագործման արդյունքում վաստակած եկամուտը, ինչպես նաև օդանավի շահագործման համար օգտագործվող շարժական գույքը հարկման ենթակա են միայն այն երկրում, որտեղ նշանակված ավիաընկերություն(ներ)ը գրանցված է (են):

Հոդված 12

Օդանավակայանի և նմանատիպ վճարումներ

Ցանկացած վճարում, որը կարող է գանձվել երկու Պայմանավորվող կողմերի տարածքներում օդանավակայանների և օդանավագնացության սարքավորումների օգտագործման համար, պետք է գանձվի այդ երկրներում գործող օրենսդրությամբ և կանոնակարգերով սահմանված պաշտոնական մակարդակով սակագների համաձայն, որոնք կիրառելի են նմանատիպ միջազգային օդային հաղորդակցությունների վրա շահագործվող օդանավերի նկատմամբ:

Հոդված 13

Հավաստագրերի և արտոնագրերի ճանաչումը

Օդանավի թռիչքային պիտանելիության վկայականները, իրավասության վկայականները և արտոնագրերը, որոնք տրվել են կամ վավեր են ճանաչվել Պայմանավորվող կողմերից մեկի կողմից և դեռ ուժի մեջ են, պետք է վավեր ճանաչվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից սույն Համաձայնագրով սահմանված երթուղիների և հաղորդակցության շահագործման համար՝ պայմանով, որ այն պահանջները, որոնց համապատասխան նման հավաստագրերը կամ արտոնագրերը տրվել են կամ վավեր են ճանաչվել, համազոր են կամ գերազանցում են Կոնվենցիայով սահմանված նվազագույն ստանդարտները:

Հոդված 14

Օրենսդրության և կանոնակարգերի կիրառումը

1. Մի Պայմանավորվող կողմի օրենսդրությունն ու կանոնակարգերը, որոնք վերաբերում են օդանավերի, ուղևորների, անձնակազմի, ուղեբեռների, բեռների կամ փոստի մուտքի տարածքին, տարածքում մնալուն, տարածքի միջով տարանցումին կամ տարածքից ելքին, ներառյալ մուտքին, մաքրությանը, ներգաղթին, արտագաղթին, անձնագրերին, մաքսատանը, արտարժույթին, և սանիտարական միջոցառումներին վերաբերող կարգավորումները, պետք է կիրառվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) օդանավերի, ուղևորների, անձնակազմի, ուղեբեռների, բեռների կամ փոստի նկատմամբ առաջին Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտքի, տարածքում գտնվելու կամ տարածքից դուրս գալու ժամանակ:

2. Սույն Համաձայնագրի Հավելվածում սահմանված երթուղիների համար օդային չվագծերը և Հայաստանի Հանրապետության ու Լիբանանի Հանրապետության սահմանների հատման համապատասխան կետերը պետք է անկախորեն սահմանվեն յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի կողմից՝ նրա տարածքում:

Հոդված 15

Բազմակողմ օդային կոնվենցիայի կիրառումը

1. Այն չափով, որ չափով դրանք կիրառելի են սույն Համաձայնագրով հաստատված օդային հաղորդակցության նկատմամբ, Կոնվենցիայի դրույթները իրենց ներկա տեսքով պետք է ուժի մեջ մնան Պայմանավորվող կողմերի միջև սույն Համաձայնագրի գործողության ամբողջ ընթացքում մինչև Պայմանավորվող կողմերի կողմից Կոնվենցիայի որևէ լրացման վավերացումը, որը պատշաճ կերպով ուժի մեջ կմտնի, և այդ դեպքում նման ձևով լրացված կոնվենցիան պետք է ուժի մեջ մնա սույն Համաձայնագրի գործողության ամբողջ ընթացքում:

2. Օդային փոխադրումների վերաբերյալ Պայմանավորվող կողմերին առնչվող ընդհանուր բազմակողմ պայմանագրի կամ կոնվենցիայի ուժի մեջ մտնելու դեպքում սույն Համաձայնագիրը Պայմանավորվող կողմերի միջև բանակցությունների միջոցով պետք է փոփոխվի, որպեսզի համապատասխանի նման համաձայնագրի կամ կոնվենցիայի դրույթներին:

Հոդված 16 Խորհրդակցություններ

1. Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները պետք է ժամանակ առ ժամանակ խորհրդակցեն միմյանց հետ՝ սերտ համագործակցության ոգով ապահովելու համար սույն Համաձայնագրի դրույթների պատշաճ իրականացումը և բավարար համապատասխանությունը վերջիններին:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ պահանջել խորհրդակցություններ մյուս Պայմանավորվող կողմի հետ սույն Համաձայնագրի մեկնաբանության, կիրառման կամ լրացման կապակցությամբ: Նման խորհրդակցությունները, որոնք կարող են իրականացվել Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև ուղղակի բանակցությունների կամ նամակագրության միջոցով, պետք է սկսեն վաթսուն (60) օրվա ընթացքում՝ սկսած այն օրից, երբ մյուս Պայմանավորվող կողմը ստացել է պահանջ, եթե Պայմանավորվող կողմերը չեն պայմանավորվել ժամկետի երկարաձգման մասին:

Հոդված 17 Վեճերի կարգավորումը

Սույն Համաձայնագրի մեկնաբանմանը կամ կիրառմանը վերաբերող ամեն վեճ կարգավորվում է Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև անմիջական բանակցությունների միջոցով: Եթե ավիացիոն իշխանությունները չեն կարողանում վեճը կարգավորել, Պայմանավորվող կողմերը պետք է վեճը կարգավորեն դիվանագիտական ուղիներով:

Հոդված 18 Ավիացիոն անվտանգություն

1. Միջազգային իրավունքից բխող իրենց իրավունքներին ու պարտավորություններին համապատասխան՝ Պայմանավորվող կողմերը հաստատում են, որ անօրինական միջամտության գործողություններից քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունը պաշտպանելու՝ միմյանց

հանդեպ ստանձնած պարտավորությունները սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասն են: Չսահմանափակելով իրենց իրավունքների ու պարտավորությունների ընդհանրությունը միջազգային իրավունքի շրջանակներով՝ Պայմանավորվող կողմերը պետք է գործեն, մասնավորապես, «Օդանավերում կատարվող հանցագործությունների և այլ ձեռնարկումների մասին» 1963 թվականի սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված Կոնվենցիայի, «Օդանավերի անօրինական գրավման դեմ պայքարի մասին» 1970 թվականի դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված Կոնվենցիայի և «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական ձեռնարկումների դեմ պայքարի մասին» 1971 թվականի սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված Կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխան, ինչպես նաև ավիացիոն անվտանգությանը վերաբերող ցանկաված այլ կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխան, որոնց անդամեր կդառնան Պայմանավորվող կողմերը:

2. Պայմանավորվող կողմերը պահանջի դեպքում պետք է միմյանց անհրաժեշտ օժանդակություն ցուցաբերեն՝ կանխելու համար քաղաքացիական օդանավերի անօրինական գրավմանն ուղղված գործողությունները և նման օդանավերի, դրանց ուղևորների, անձնակազմերի, օդանավակայանների և օդագնացային միջոցների անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական այլ ձեռնարկումները, ինչպես նաև քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ցանկացած այլ սպառնալիք:

3. Պայմանավորվող կողմերն իրենց փոխհարաբերություններում ղեկավարվում են Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից հաստատված ավիացիոն անվտանգության և «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» Կոնվենցիայի Հավելվածներում նախատեսված դրույթներով՝ այնքանով, որքանով նման անվտանգության դրույթները կիրառելի են Պայմանավորվող կողմերի նկատմամբ, նրանք պետք է պահանջեն, որ իրենց ռեգիստրում գրանցված օդանավերը շահագործողները կամ օդանավերի այն շահագործողները, որոնց գործունեության հիմնական վայրը կամ մշտական բնակության վայրը գտնվում է իրենց տարածքներում, և իրենց տարածքներում գործող օդանավակայանների շահագործողները գործեն ավիացիոն անվտանգության այդ դրույթներին համապատասխան:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ համաձայնում է, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը կարող է օդանավերի նման շահագործողներից պահանջել, որ կիրառվեն սույն հոդվածի 3-րդ կետում հիշատակված ավիացիոն անվտանգության դրույթները՝ տարածք մուտք գործելու, տարածքից մեկնելու և իր տարածքի սահմաններում գտնվելու համար: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ապահովում է համապատասխան

միջոցների կիրառումը օդանավի պաշտպանության և մինչև օդանավ նստելը կամ բեռնումը և դրա ընթացքում ուղևորների, անձնակազմի, ձեռնածանրոցների, բեռների, ուղեբեռների և օդանավի պաշարների ստուգման համար: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է նաև բարյացակամորեն վերաբերվի մյուս Պայմանավորվող կողմի՝ կոնկրետ սպառնալիքի առնչությամբ անվտանգության հատուկ խելամիտ միջոցներ ձեռնարկելու ամեն մի խնդրանքին:

5. Երբ որևէ միջադեպ է տեղի ունենում, կամ միջադեպի սպառնալիք է առկա՝ կապված քաղաքացիական օդանավի ապօրինի գրավման հետ կամ առկա են այլ անօրինական ձեռնարկումներ՝ ուղղված օդանավի, ուղևորների ու անձնակազմի, օդանավակայանների կամ օդագնացային միջոցների անվտանգության դեմ, Պայմանավորվող կողմերը միմյանց օգնություն են ցուցաբերում՝ դյուրացնելով կապը և նման միջադեպի կամ դրա սպառնալիքի արագ ու անվտանգ կասեցման նպատակով համապատասխան միջոցներ են ձեռնարկում:

6. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է ձեռնարկի միջոցներ, որոնք ինքը հարկ կհամարի, ապահովելու համար, որ անօրինականորեն գրավված կամ ապօրինի միջամտության այլ գործողության ենթարկված օդանավը, որը վայրէջք է կատարել համապատասխան Պետության տարածքում, կալանվի գետնի վրա, եթե նրա մեկնումը անհրաժեշտ չէ մարդկային կյանքի պաշտպանության համար: Անհրաժեշտության դեպքում նման միջոցառումները պետք է ձեռնարկվեն փոխադարձ խորհրդակցություններից հետո:

7. Եթե Պայմանավորվող կողմերից մեկը պրոբլեմներ ունի ավիացիոն անվտանգությանը առնչվող սույն հոդվածի դրույթների վերաբերյալ, ապա յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններ կարող են պահանջել անհապաղ խորհրդակցություն մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հետ:

Հոդված 19 Փոփոխություններ

1. Սույն Համաձայնագիրը կարող է փոփոխվել Պայմանավորվող կողմերի փոխադարձ համաձայնությամբ: Այս նպատակով յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է ուշադիր քննարկի մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից ներկայացված ցանկացած առաջարկություն: Ցանկացած համաձայնեցված փոփոխություն ուժի մեջ է մտնում, երբ Պայմանավորվող կողմերը դիվանագիտական ուղիներով իրար փոխադարձաբար ծանուցում են, որ իրենց օրենսդրությամբ պահանջվող և ուժի մեջ մտնելուն առնչվող ընթացակարգերը կատարված են:

2. Սույն Համաձայնագրի Հավելվածը կարող է Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև փոփոխվել նամակագրության փոխանակման կամ ուղղակի բանակցությունների միջոցով, որը պետք է հաստատվի նամակների փոխանակմամբ:

3. Սույն Համաձայնագրի կամ նրա Հավելվածի վերաբերյալ փոփոխությունների հետ կապված բանակցությունները պետք է սկսվեն վաթսուն (60) օրվա ընթացքում, սկսած ծանուցման ստացման օրվանից, եթե երկու կողմերը չեն համաձայնել այդ ժամկետի երկարաձգման մասին:

Հոդված 20 Գրանցումը

Սույն Համաձայնագիրը և նրա ցանկացած փոփոխություն պետք է գրանցվեն Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպությունում:

Հոդված 21 Ուժի մեջ մտնելը

Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտնում ժամանակավորապես՝ ստորագրման պահից, և վերջնականապես, երբ Պայմանավորվող կողմերը կավարտեն ձևական ընթացակարգերը՝ համաձայն իրենց գործող օրենսդրության և կանոնակարգերի:

Հոդված 22 Դադարեցումը

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ դիվանագիտական ուղիներով գրավոր ծանուցման միջոցով մյուս Պայմանավորվող կողմին հայտնել սույն Համաձայնագրի գործողության դադարեցման իր որոշման մասին: Միաժամանակ նույնպիսի բովանդակությամբ ծանուցագիր է ուղարկվում քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպություն: Նման դեպքում սույն Համաձայնագրի գործողությունը պետք է դադարեցվի մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից ծանուցման ստացման օրվանից 12 ամիս անց, եթե Համաձայնագրի գործողությունը դադարեցնելու մասին նշված ծանուցագիրը մինչև այդ ժամանակահատվածի լրանալը հետ չի վերցվել կողմերի երկուստեք համաձայնությամբ: Ծանուցագրի ստացման մասին մյուս Պայմանավորվող կողմի հաստատման բացակայության դեպքում ծանուցագիրը ստացված է համարվում Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից՝ նրա ստացումից 14 օր հետո:

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

Կատարված է Բեյրութ քաղաքում 1995 թվականի մայիսի 1-ին, երկու օրինակով՝ անգլերեն:
Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտել 1998 թվականի սեպտեմբերի 4-ից:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ

Բաժին Ա

1. Երթուղիներ, որոնք շահագործվելու են երկու ուղղություններով Հայաստանի Հանրապետության նշանակած ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) կողմից.

Վայրեր Հայաստանի Հանրապետությունում	Երևան
Միջանկյալ վայրեր	Կորոշվեն հետագայում
Վայրեր Լիբանանի Հանրապետությունում	Բեյրութ
Վայրեր սահմաններից դուրս	Կորոշվեն հետագայում

2. Երթուղիներ, որոնք շահագործվելու են երկու ուղղություններով Լիբանանի Հանրապետության նշանակած ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) կողմից.

Վայրեր Լիբանանի Հանրապետությունում	Բեյրութ
Միջանկյալ վայրեր	Կորոշվեն հետագայում
Վայրեր Հայաստանի Հանրապետությունում	Երևան
Վայրեր սահմաններից դուրս	Կորոշվեն հետագայում

Բաժին Բ

1. Երկու Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերություն(ներ)ը կարող է (են) ցանկացած կամ բոլոր չվերթերի համար բաց թողնել ցանկացած վերոհիշյալ վայր:

2. Արդյունավետ գործողությունները, հաճախականությունները և երթևեկության կանոնների իրականացումը, որ տրված են երկու Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերություններին, պետք է սահմանվեն Հայաստանի և Լիբանանի ավիացիոն իշխանությունների միջև կնքված Փոխըմբռնման հուշագրում:

Բաժին Գ

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերություն(ներ)ը կարող է (են) շահագործել ոչ կանոնավոր չվերթեր մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքի վայրերը՝ այդ

Պայմանավորվող կողմում գործող ոչ կանոնավոր չվերթերը կարգավորող կարգավորումներին համաձայն: