ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Վրաստանի Հանրապետության կառավարության միջև օդային հաղորդակցության մասին

Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը և Վրաստանի Հանրապետության կառավարությունը, այսուհետ՝ Պայմանավորվող կողմեր,

հանդիսանալով Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին Կոնվենցիայի մասնակիցներ, որը ստորագրման համար բաց է Չիկագոյում 1994 թվականի դեկտեմբերի 7-ից,

ընդունելով օդային տրանսպորտի կարևորությունը՝ որպես երկու երկրների ժողովուրդների միջև բարեկամության, փոխըմբռնման և համագործակցության հաստատման ու պահպանման միջոց, Հայաստանի և Վրաստանի միջև միջազգային համագործակցության շարունակման և զարգացման նպատակով,

ցանկանալով կնքել Պայմանագիր նրանց համապատասխան տարածքների միջև և նրանց սահմաններից դուրս օդային հաղորդակցության հաստատման մասին,

համաձայնեցին ներքոհիշյալի մասին.

Հոդված 1
Տերմինաբանություն

Սույն Համաձայնագրի կիրառման և մեկնաբանման նպատակով, եթե տեքստում այլ ձևով վերապահված չէ.

ա) «Կոնվենցիա» տերմինը նշանակում է Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին Կոնվենցիան, որը ստորագրման համար բացվել է Չիկագոյում 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին, և իր մեջ ընդգրկում է այդ Կոնվենցիայի ցանկացած Հավելված՝ այնքանով, որքանով, որ այդպիսի Հավելվածը և նրա ուղղումը կիրառելի են սույն Պայմանագրի Պայմանավորվող կողմերի համար, և Կոնվենցիայի ցանկացած ուղղում, որն ընդունվել է Կոնվենցիայի 94-րդ հոդվածի համաձայն և վավերացվել, համապատասխանաբար, Հայաստանի Հանրապետության և Վրաստանի Հանրապետության կողմից,

բ) «ավիացիոն իշխանություններ» տերմինը Հայաստանի Հանրապետության դեպքում նշանակում է Հայաստանի Հանրապետության ավիացիայի պետական վարչություն և Վրաստանի Հանրապետության դեպքում՝ տրանսպորտի նախարարություն կամ օդային տրանսպորտի դեպարտամենտ կամ

ցանկացած անձ, որը լիազորված է իրականացնելու ներկայումս այդ նախարարության կողմից կատարվող գործառույթները,

գ) «նշանակված ավիաընկերություն» տերմինը նշանակում է այն ավիաընկերությունը, որը նշանակված և լիազորված է սույն Պայմանագրի 4-րդ հոդվածի համաձայն,

դ) «տարածք» տերմինը պետության տեսակետից նշանակում է երկրի մակերևույթը, տարածքային և ներքին ջրերը և դրանց վերևում օդային տարածությունը, որոնք գտնվում են այդ պետության գերիշխանության տակ,

ե) «օդային հաղորդակցություն», «միջազգային օդային հաղորդակցություն», «ավիաընկերություն» և «կանգառ ոչ առևտրային նպատակներով» տերմիններն ունեն այն նշանակությունները, որոնք տրված են Կոնվենցիայի 96-րդ հոդվածում,

զ) «Համաձայնագիր» տերմինը նշանակում է տվյալ Համաձայնագիրը, ներառյալ Հավելված և նրա ցանկացած ուղղում,

է) «սահմանված երթուղիներ» տերմինը նշանակում է այն երթուղիները, որոնք սահմանված են կամ ենթակա են սահմանման Համաձայնագրի Հավելվածում,

ը) «պայմանագրային գծեր» տերմինը նշանակում է այն միջազգային ավիագծերը, որոնք շահագործվում են սահմանված երթուղիներով՝ սույն Համաձայնագրի Հավելվածին համապատասխան,

թ) «սակագին» տերմինը նշանակում է ուղևորների, ուղեբեռների և բեռների փոխադրման վճարի արժեքը և այդ վճարի գանձման պայմանները, ներառյալ վճարի գումարը և գործակալական ու այլ լրացուցիչ ծառայությունների պայմանները՝ բացառությամբ փոստի փոխադրման վճարի և պայմանների,

ժ) «ծավալ» տերմինը «պայմանագրային գծեր»-ի տեսակետից նշանակում է այդ գծերի վրա օգտագործվող օդանավի տարողությունը՝ բազմապատկած այն թռիչքների հաճախականությամբ, որոնք կատարում է այդ օդանավը ամբողջ երթուղով կամ երթուղու մի մասով՝ որոշակի ժամկետում:

Հոդված 2
Իրավունքներ վերապահելը

1. Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը մյուսին վերապահում է այն իրավունքները, որոնք նախատեսված են սույն Համաձայնագրով՝ սույն Համաձայնագրի Հավելվածում նշված երթուղիներով կանոնավոր միջազգային հաղորդակցության իրականացման նպատակով:

2. Ավիաընկերությունը, որը նշանակում է յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմը, սահմանված երթուղիով պայմանագրային գծի շահագործման ժամանակ կօգտվի հետևյալ իրավունքներից.

ա) մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքը թռչել-անցնել առանց վայրէջք կատարելու,

բ) ոչ առևտրային նպատակներով մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում վայրէջք կատարել այն վայրերում, որոնք նշված են սույն Համաձայնագրի Հավելվածում,

գ) վայրէջք կատարել մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքի այն վայրերում, որոնք նշված են սույն Համաձայնագրի Հավելվածում՝ միջազգային ընթացքի ուղևորներ, բեռներ և փոստ վերցնելու և (կամ) իջեցնելու նպատակով:

3. Սույն հոդվածում ոչինչ չի համարվի իրավունքների վերապահում մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը, որ վերջինս օդանավ վերցնի ուղևորներ, փոստ և բեռներ՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքով վայրերի միջև փոխադրման համար՝ վարձատրման ճանապարհով կամ վարձակալության պայմաններով:

4. Պայմանագրային գծերով օդանավերի թռիչքների երթուղիները և պետական սահմանների անցման կետերը սահմանում են Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը՝ իրենց տարածքի վրա:

5. Այն տեխնիկական և առևտրային հարցերը, որոնք վերաբերում են օդանավերի թռիչքներին և ուղևորների, բեռների և փոստի փոխադրումներին պայմանագրային գծերով, գետնի վրա օդանավերի տեխնիկական սպասարկմանն ու ֆինանսական հաշվարկների կարգին, ավիաընկերությունների միջև կորոշվեն ըստ պայմանավորվածության և կներկայացվեն Պայմանավորվող կողմերի ավիացիայի իշխանությունների հավանությանը:

Հոդված 3
Ավիաընկերության նշանակումն ու շահագործման թույլտվությունը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք կունենա նշանակել ավիաընկերություն(ներ)՝ սահմանված երթուղիներով պայմանագրային գծերը շահագործելու նպատակով՝ այդ մասին գրավոր տեղեկացնելով մյուս Պայմանավորվող կողմին:

2. Մյուս Պայմանավորվող կողմը, ստանալով այդ ծանուցումը, սույն հոդվածի 3-րդ և 4-րդ կետերի դրույթների համաձայն, յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերության անհապաղ պետք է համապատասխան թույլտվություն տա թռիչքների համար:

3. Մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները մինչև թռիչքների համար թույլտվություն տալը կարող են մյուս

Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունից պահանջել այն բանի ապացույցները, որ վերջինս ընդունակ է կատարել այդ իշխանությունների կողմից միջազգային օդային չվագծերի շահագործման ժամանակ սովորաբար կիրառվող օրենքների և կանոնների ու Կոնվենցիայի դրույթների պայմանները:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք կունենա մերժել թռիչքների թույլտվություն տալը, որը նշված է սույն հոդվածի 2-րդ կետում, կամ պահանջել այնպիսի պայմանների կատարում, որոնք նա անհրաժեշտ կհամարի նշանակված ավիաընկերության կողմից սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածում նշված իրավունքներից օգտվելիս, ցանկացած դեպքում, երբ վերոհիշյալ Պայմանավորվող կողմը ապացույցներ չունի այն բանի, որ այդ ավիաընկերության նկատմամբ առավելապես տիրապետումը և իրական վերահսկողությունը պատկանում են այդ ավիաընկերությանը նշանակող Պայմանավորվող կողմին կամ նրա քաղաքացիներին:

5. Նշանակված և այդ ձևով թույլտվություն ստացած ավիաընկերությունը կարող է սկսել պայմանագրային չվագծերի շահագործումը այն դեպքում, եթե նշանակված ավիաընկերությունների միջև թռիչքների համաձայնեցված ժամանակացույցը հաստատված է Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների կողմից, և սակագինը, որը սահմանված է սույն Համաձայնագրի 6-րդ հոդվածի դրույթների համաձայն, գործի է դրված:

Հոդված 4

Թռիչքների թույլտվության չեղյալ հայտարարելը կամ դադարեցնելը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք կունենա չեղյալ հայտարարել թռիչքների թույլտվությունը կամ դադարեցնել սույն Համաձայնագրի երկրորդ հոդվածում նշված այն իրավունքներից օգտվելը, որոնք տրված են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը, կամ պահանջել այնպիսի պայմանների կատարում, որոնք նա անհրաժեշտ կհամարի այդ իրավունքներից օգտվելիս.

ա) ցանկացած դեպքում, երբ նա համոզված չէ այն բանում, որ այդ ավիաընկերության նկատմամբ առավելատիրումը և իրական վերահսկողությունը պատկանում են այդ ավիաընկերությանը նշանակած Պայմանավորվող կողմին կամ նրա քաղաքացիներին, կամ

բ) այն դեպքում, երբ այդ ավիաընկերությունը չի պահպանում այդ իրավունքները տվող Պայմանավորվող կողմի օրենքներն ու կանոնները, կամ

գ) այն դեպքում, երբ ավիաընկերությունը մի այլ ձևով չի կատարում այն պայմանները, որոնք նշված են սույն Համաձայնագրով:

2. Եթե սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված պայմանների անհապաղ չեղյալ հայտարարելը, դադարեցնելը կամ կատարման պահանջը օրենքների և կանոնների հետագա խախտումների կանխման համար անհրաժեշտություն չի հանդիսանում, ապա այն իրավունքը, որի մասին նշվում է այս կետում, կկիրառվի միայն ավիացիոն իշխանությունների միջև խորհրդակցությունից հետո, որոնք պետք է հարցապնդման օրից հետո կայանան հնարավորին չափ կարճ ժամանակամիջոցում:

Հոդված 5
Մաքսատուրքերից և գանձումներից ազատվելը

1. Օդանավերը, որոնք շահագործվում են պայմանագրային չվագծերի վրա մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից, ինչպես նաև նրանց հաշվեցուցակի գույքը, վառելիքի պաշարը և քսանյութերը, այդ օդանավերում գտնվող պաշարները (ներառյալ սննդամթերքը, խմիչքն ու ծխախոտը) մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք տանելիս կազատվեն բոլոր մաքսատուրքերից՝ այն պայմանով, որ այդ գույքը, նյութերն ու պաշարները կմնան օդանավի մեջ մինչև դրանց հետ տանելու պահը:

2. Տրամադրված սպասարկման համար գանձումներից բացի, տուրքերից ու գանձումներից կազատվեն նաև.

ա) օդանավի վրա գտնվող պաշարները, որոնք վերցվել են մի Պայմանավորվող կողմի տարածքում և նախատեսված են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից պայմանագրային չվագծերով շահագործվող օդանավի վրա օգտագործելու համար,

բ) պահեստամասերը, որոնք բերվել են մի Պայմանավորվող կողմի տարածք մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած աավիաընկերության կողմից պայմանագրային չվագծերով շահագործվող օդանավի տեխնիկական սպասարկման կամ վերանորոգման համար,

գ) վառելանյութն ու քսանյութերը, որոնք նախատեսված են մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից պայմանագրային չվագծերով շահագործվող օդանավի համար, նույնիսկ եթե այդ պաշարները օգտագործվեն մյուս Պայմանավորվող

կողմի տարածքի սահմաններում գտնվող երթուղու այն հատվածում, որտեղ դրանք վերցվել են,

դ) փաստաթղթերը, որոնք օգտագործվում են մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունների կողմից՝ ներառյալ ինքնաթիռի տոմսերը, ապրանքները, ինչպես նաև գովազդի նյութերը, որոնք անվճար տարածվում են մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում:

3. Նյութերը, պաշարները և պահեստամասերը, ինչպես նաև գույքը, սարքավորումը և փաստաթղթերը, որոնք նշված են սույն հոդվածի 2-րդ կետում, ըստ պահանջի՝ կարող են ստուգման կամ հսկողության ենթարկվել մաքսային իշխանությունների կողմից:

4. Օդանավի հաշվեցուցակի գույքը, նյութերը, պաշարները և պահեստամասերը, որոնք գտնվում են մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից պայմանագրային չվագծերով շահագործվող օդանավի վրա, կարող են բեռնաթափվել մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում միայն այդ Պայմանավորվող կողմի մաքսային իշխանությունների համաձայնության դեպքում: Այդ դեպքում նրանք կարող են գտնվել նշված իշխանությունների հսկողության տակ մինչև այն պահը, երբ հետ կուղարկվեն և ուրիշ նշանակում կստանան՝ մաքսային կանոններին համաձայն:

5. Մաքսատուրքերից և գանձումներից ազատումը, որի մասին խոսք է եղել տվյալ հոդվածի 1-ին կետում, կկիրառվի նաև այնպիսի դեպքերում, երբ Պայմանավորված կողմերից մեկի ավիաընկերությունը կնքել է պայմանագիր մեկ այլ ավիաընկերության հետ ունեցվածքի ժամանակավոր օգտագործման կամ փոխանցման մասին, որը նշվել է տվյալ հոդվածի 1-ին կետում՝ պայմանով, որ մեկ այլ ավիաընկերություն մյուս Պայմանավորվող կողմին պատկանող տարածքում օգտվում է մաքսատուրքերից և գանձումներից ազատվելու նույնպիսի իրավունքից:

Հոդված 6
Սակագներ

1. Սակագները, որոնք գանձվում են մի Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերություններից մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք կամ նրա տարածքից փոխադրելու համար, պետք է սահմանվեն ողջամիտ չափով, հաշվի առնելով բոլոր համապատասխան գործոնները, ներառյալ շահագործման ծախսերը, խելամիտ շահույթը և ուրիշ ավիաընկերությունների սակագները: Պայմանավորվող կողմերը չեն համաձայնի այն սակագների հետ, որոնք անխելմտորեն բարձր են կամ սահմանափակիչ են գերիշխող դրության չարաշահման պատճառով, ինչպես նաև նպատակ ունեն պաշտպանել ավիաընկերությունները այն գներից, որոնք

արհեստականորեն իջեցված են ուղղակի կամ անուղղակի պետական դրամական օժանդակությունների կամ խտրական գները և պրակտիկան կանխելու նպատակով սատար կանգնելու, սպառողներին գներից պաշտպանելու հաշվին:

2. Տվյալ հոդվածի առաջին կետում նշված սակագները պետք է հնարավորության չափով համաձայնեցվեն ավիաընկերության կողմից նշանակված երկու Պայմանավորված կողմերի կողմից, և նման համաձայնությունը պետք է հնարավորության չափով ստեղծվի օդային տրանսպորտի Միջազգային ասոցիացիայի սակագների սահմանման մեխանիզմների օգտագործմամբ:

3. Այդ ձևով համաձայնեցված սակագները պետք է ներկայացվեն հաստատման երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիայի իշխանություններին դրա ուժի մեջ մտնելու ենթադրվող ամսաթվից հաշված՝ քառասունհինգ (45) օրից ոչ ուշ: Հատուկ դեպքերում այդ ժամկետը կարող է կրճատվել՝ նշված իշխանությունների պայմանավորվածության համաձայն:

4. Կիրառման համաձայնություն տալը կարող է կատարվել կոնկրետ պատասխանի ձևով: Եթե համապատասխան ավիացիոն իշխանությունները տվյալ հոդվածի 3-րդ կետի համաձայն սակագնի ներկայացման պահից հաշված երեսուն (30) օրվա ընթացքում չեն արտահայտի իրենց անհամաձայնությունը, ապա սակագները կհամարվեն հաստատված: Եթե 3-րդ կետով նախատեսված համաձայնեցման ժամկետը կրճատվում է, ապա ավիացիոն իշխանությունները կարող են պայմանավորվել, որ անհամաձայնության մասին տեղեկացման ժամկետը ավելի քիչ կլինի, քան երեսուն օրը:

5. Եթե հաստատման ներկայացված սակագինը չի կարող համաձայնեցվել տվյալ հոդվածի 2-րդ կետի դրույթներին համապատասխան, կամ եթե տվյալ հոդվածի 4-րդ կետում նշված ժամկետի ընթացքում մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կտեղեկացնեն մյուս Կողմի ավիացիոն իշխաննություններին իրենց անհամաձայնության մասին որևէ հաստատված սակագնի հետ՝ տվյալ հոդվածի 2-րդ կետի դրույթներին համապատասխան, ապա երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանություններն էլ պետք է փորձեն սահմանել այնպիսի սակագին, որը նրանց միջև փոխադարձաբար համաձայնեցված կլինի:

6. Եթե ավիացիոն իշխանությունները չեն կարողանա պայմանավորվել ցանկացած որևէ սակագնի վերաբերյալ, որը ներկայացված կլինեն տվյալ հոդվածի 3-րդ կետին համապատասխան, կամ ցանկացած սակագնի բնորոշման վերաբերյալ՝ տվյալ հոդվածի 5-րդ կետին համապատասխան, ապա

տարածայնությունները պետք է կարգավորվեն տվյալ Համաձայնագրի 18-րդ հոդվածի դրույթներին համապատասխան:

7. Սույն հոդվածի դրույթներին համապատասխան սահմանված սակագինը պետք է ուժի մեջ մնա այնքան ժամանակ, մինչև չհաստատվի մի նոր սակագին: Այնուամենայնիվ, սակագնի օգտագործումը տվյալ կետի ազդեցությամբ չի կարող երկարաձգվել 12 ամսից ավելի՝ հաշված այն ամսաթվից, որից հետո այն համարվում է ուժը կորցրած:

8. Յուրաքանչյուր Պայմանավորված կողմի ավիացիոն իշխանություններ ամեն ջանք կթափեն, որպեսզի նշանակված ավիաընկերությունները հետևեն համաձայնեցված, Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների կողմից հաստատված սակագներին, և որպեսզի ավիաընկերություններից ոչ մեկը որևէ մեկին կամ անուղղակի ձևով ավիացիոն իշխանությունների կողմից առանց հաստատելու չտրամադրի սակագնի զեղչ, որը կարող է տրվել ընդհանուր հիմունքներով, կամ որևիցե հատուկ դեպքում, կամ էլ մի շարք դեպքերում:

Հոդված 7
Ներկայացուցչություն

1. Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը իրավունք կընձեռվի փոխադարձության հիմունքներով մյուս Պայմանավորված կողմի տարածքում պահել իր ներկայացուցիչներին, ինչպես նաև կոմերցիոն՝ օպերատիվ ու տեխնիկական անձնակազմեր, որոնք անհրաժեշտ են պայմանագրային գծերի շահագործման համար: Վերը նշված անձնակազմը պետք է բաղկացած լինի Պայմանավորվող կողմերի քաղաքացիներից:

2. Նշված անձնակազմին ներկայացվող պահանջները նշանակված ավիաընկերության ցանկությամբ կարող են բավարարվել սեփական անձնակազմի շնորհիվ կամ այլ կազմակերպությունների, ընկերությունների կամ ավիաընկերությունների ծառայությունների օգտագործմամբ, որոնք գործում են մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում և լիազորված են ցույց տալ նման ծառայություններ նորից այդ մյուս Պայմանավորված կողմի տարածքում:

3. Ներկայացուցիչների ու անձնակազմի վրա տարածվում են այդ մյուս Պայմանավորվող կողմի օրենքներն ու կանոնները, և, այդ օրենքների ու կանոնների համապատասխան, ամեն մի Պայմանավորված կողմ, փոխադարձության հիմունքով ու նվազագույն հետաձգումներով, ներկայացնելու է անհրաժեշտ թույլտվություն աշխատելու, աշխատանքի տեղավորման

անցատոմսեր և այլ անհրաժեշտ փաստաթղթեր ներկայացուցիչներին ու անձնակազմին, որոնց մասին խոսք է գնում սույն հոդվածի 1-ին կետում:

Հոդված 8
Օրենքների և կանոնների կիրառումը

1. Մի Պայմանավորվող կողմի օրենքներն ու կանոնները, որոնք կարգավորում են իր տարածքից կամ դեպի իր տարածքները օդանավերի թռիչքները կամ այդ օդանավերի շահագործումն ու թռիչքներն իր տարածքում գտնվելու ժամանակահատվածում, պետք է կիրառվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից նշանակված ավիաընկերության օդանավերի նկատմամբ:

2. Մի Պայմանավորվող կողմի օրենքներն ու կանոնները, որոնք կարգավորում են ուղևորների, օդային անձնակազմի, բեռների, ուղեբեռի, փոստի իր տարածք գալը, իր տարածքում մնալն ու հետ ուղևորվելը, ինչպես նաև, մասնավորապես, այնպիսի ձևականությունների անցկացումը, որոնք վերաբերում են անձնագրային, մաքսատնային, տարադրամային և սանիտարական կանոններին, կկիրառվեն այն ավիաընկերության օդանավերի ուղևորների, անձնակազմի, բեռների ու փոստի նկատմանբ, որոնք նշանակվում են մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից՝ նշված տարածքում գտնվելու ժամանակահատվածում:

Հոդված 9
Վկայագրերի և վկայականների ճանաչումը

Թռիչքին պիտանի լինելու մասին վկայագրերը, որակավորման մասին վկայականներն ու այն վկայագրերը, որոնք տրված են կամ օրինակա են ճանաչված մի Պայմանավորվող կողմի կողմից, պետք է օրինական ճանաչվեն նաև մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից:

Սակայն Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը, այնուամենայնիվ, իրեն իրավունք է վերապահում իր տարածքի վրայով թռիչքների ժամանակ մերժելու այն վկայագրերի և որակավորման ճանաչումը, որոնք տրվում են իրենց քաղաքացիներին մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից:

Հոդված 10
Ավիացիոն անվտանգություն

1. Պայմանավորվող կողմերը հաստատում են իրար հանդեպ ունեցած իրենց պարտավորությունները, որոնք վերաբերում են անօրինական միջամտության գործողություններից քաղաքացիական

ավիացիայի պաշտպանությանը: Պայմանավորվող կողմերը գործում են համապատասխան օդանավերի վրա կատարվող հանցագործությունների և այլ գործողությունների մասին Կոնվենցիայի, որը ստորագրվել է Տոկիոյում 1963 թվականի սեպտեմբերի 14-ին, օդանավերի անօրինական հափշտակման դեմ պայքարի մասին Կոնվենցիայի՝ ստորագրված Հաագայում 1979 թվականի դեկտեմբերի 16-ին, քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական գործողությունների մասին Կոնվենցիայի, որը ստորագրված է Մոնրեալում 1971 թվականի սեպտեմբերի 23-ին, և միջազգային օդանավակայաններում բռնի գործողությունների անօրինական իրականացման դեմ պայքարի մասին Արձանագրության, որը ստորագրվել է Մոնրեալում 1988 թվականի փետրվարի 24-ին:

2. Պայմանավորվող կողմերը խնդրանքի դեպքում ցուցաբերում են իրար ամեն տեսակի օգնություն, որը վերաբերում է օդանավերի անօրինական հափշտակման կանխմանը, ինչպես նաև այլ անօրինական գործողությունների, որոնք ուղղված են օդանավերի, նրանց ուղևորների ու անձնակազմի, օդանավակայանների ու օդագնացության միջոցների անվտանգության դեմ:

3. Պայմանավորվող կողմերը գործում են համապատասխան ավիացիոն անվտանգության և տեխնիկական պահանջների դրույթների, որոնք սահմանվում են Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից և նախատեսվում են միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին Կոնվենցիայի Հավելվածով՝ այնպիսի աստիճանով, որքանով նման դրույթներն ու պահանջները կիրառելի են Պայմանավորվող կողմերի հանդեպ, նրանք կպահանջեն, որ օդանավերի շահագործողները, որոնց գործունեության հիմնական վայրը կամ մշտական գտնվելու վայրը իրենց տարածքում է, և իրենց տարածքում գտնվող միջազգային օդանավակայանների շահագործողները գործեն համապատասխան ավիացիոն անվտանգության վերաբերյալ դրույթների ու պահանջների:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ համաձայնում է այն բանին, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը կարող է պահանջել նման օդանավերի շահագործողներից՝ պահպանել այս հոդվածի 3-րդ կետում նշված ավիացիոն անվտանգության մասին դրույթներն ու պահանջները, որոնք այդ մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից նախատեսվում են իր տարածք մտնելու, այնտեղ գտնվելու և այնտեղից դուրս գալու համար: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կապահովի իր տարածքում համապատասխան միջոցների կիրառումը, որը նպատակ կունենա պաշտպանել օդանավերը և ստուգել ուղևորներին, անձնակազմին, ձեռքի ուղեբեռը, հիմնական ուղեբեռն ու օդանավի ունեցած իրերը օդանավ նստելուց առաջ և

ընթացքում կամ բեռնաթափման ժամանակ: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ նաև դրականորեն է նայում այն բանին, որ մյուս Պայմանավորվող կողմի խնդրանքով կոնկրետ սպառնալիքի դեպքում հատուկ միջոցներ ձեռք կառնվեն:

5. Միջադեպի կամ դրա սպառնալիքի դեպքում, որը կարող է կապված լինել քաղաքացիական օդանավի անօրինական հափշտակման կամ մեկ այլ գործողության հետ, որն ուղղված կլինի օդանավի, նրա ուղևորների ու անձնակազմի, օդանավակայանի կամ օդագնացության միջոցների անվտանգության հետ, Պայմանավորվող կողմերը իրար օգնություն կցուցաբերեն կապի պահպանման միջոցով և նման միջադեպի կամ դրա սպառնալիքի արագ ու անվտանգ կանխման նպատակին ուղղված համապատասխան միջոցների ձեռնարկմամբ:

Հոդված 11
Հաշվարկներ, եկամուտների փոխանցումն ու փոխադրումների վաճառքը

1. Նշանակված ավիաընկերությունների միջև հաշվարկները կկատարվեն հաշվարկների ու վճարումների մասին Պայմանավորվող կողմերի միջև համաձայնությունների համապատասխան:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը տրամադրում է իրավունք՝ ազատորեն փոխանցել շահույթի հաշվարկից ունեցած ավելցուկի գումարը, որը կստացվի այդ ավիաընկերության՝ պայմանագրային գծերի շահագործումից:

3. Նման փոխանցումը պետք է կատարվի ըստ համապատասխան համաձայնագրի դրույթների, որոնք կարգավորում են Պայմանավորվող կողմերի միջև ֆինանսական հարաբերությունները: Նման համաձայնագրի բացակայության դեպքում փոխանցումը պետք է իրականացվի ազատ փոխարկվող տարադրամով, պաշտոնական փոխանակման կուրսով՝ համապատասխան Պայմանավորվող կողմերի կողմից կիրառվող տարադրամային փոխանակման կանոնների:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերություն կարող է իրականացնել մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում օդային փոխադրումների վաճառք անմիջապես կամ իր կողմից նշանակվող գործակալների միջոցով կամ այդ մյուս Պայմանավորվող կողմի օրենքների և կանոնների համաձայն:

Հոդված 12
Հարկերից ազատելը

Եկամուտները, որոնք ստացվում են մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում պայմանագրային գծերի շահագործումից, կազատվեն այդ մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից հարկերից, որոնք (այդ հարկերը) պետք է կամ կարող էին կիրառելի լինել համապատասխան այդ Պայմանավորվող կողմի կանոնների:

Հոդված 13
Ծավալների և թռիչքների ժամանակացույց

1. Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերություններին կընձեռվեն պայմանագրային գծերի շահագործման արդարացի և հավասար պայմաններ սահմանված երթուղիներով, համապատասխան տարածքների միջև:

2. Պայմանագրային գծերի շահագործման ժամանակ մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունը պետք է հաշվի առնի մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության շահերը այնպես, որ վնաս չհասցվի այդ ավիաընկերության փոխադրումներին, որը շահագործում է ավիագիծը՝ այդ երթուղով կամ դրա մի մասով:

3. Պայմանագրային գծերը, որոնք սպասարկվում են Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերության կողմից, պետք է համապատասխանեն սահմանված երթուղիներով փոխադրումների հասարակական պահանջներին, և յուրաքանչյուր ավիաընկերություն իր առջև պետք է առաջնահերթ խնդիր ունենա այնպիսի ծավալի առաջադրում, որը խելամիտ բեռնավորման գործակցի կիրառման դեպքում համապատասխանի նրանց համապատասխան տարածքների միջև ուղևորների, բեռների և փոստի փոխադրումներին առկա և խելամտորեն ենթադրվող պահանջներին:

4. Սահմանված երթուղիների վրա ծավալները սկզբունքայնորեն պետք է հավասարաչափ բաժանվեն յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունների միջև, եթե, իհարկե, Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև այլ պայմանավորվածություն չկա:

5. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերություն պետք է թռիչքները սկսելու պահից հաշված ոչ ավելի ուշ, քան վաթսուն (60) օրվա ընթացքում ներկայացնի հաստատման մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն

իշխանություններին ենթադրվող ժամանակացույցը՝ նշելով թռիչքների հաճախականությունը, օդանավի տեսակը, տեղադրումն ու վաճառքի հանվող տեղերի քանակը:

6. Այն դեպքում, երբ նշանակված ավիաընկերությունները չկարողանան հասնել պայմանավորվածության թռիչքների ժամանակլացույցի համաձայնեցման հետ կապված հարցերում, այդ հարցը կորոշվի անմիջապես Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների կողմից:

7. Թռիչքների ժամանակացույցը չի կարող ուժի մեջ մտնել առանց Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների կողմից հաստատվելու: Ցանկացած հետագա փոփոխություն, որը կարվի արդեն հաստատված հաստիքային չվացուցակում, պետք է ներկայացվի հաստատման Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանություններին:

Հոդված 14
Սպասարկման միջոցներն ու գանձումները

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է սահմանել կամ թույլ տալ սահմանել արդարացի և խելամիտ գանձումներ օդանավակայաններից և ավիացիայի այլ միջոցներից օգտվելու համար՝ այնպիսի պայմանով, որ այդ գանձումները չեն գերազանցի նման միջազգային օդային հաղորդակցություն իրականացնող այլ ավիաընկերությունների կողմից վճարվող գանձումներին:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմը կնպաստի իր իրազեկ կազմակերպությունների միջև խորհրդակցությունների անցկացմանը, որոնք հավաքում են գանձումներն ու նշանակվում են ավիաընկերությունների կողմից, օգտվում են ծառայություններից ու միջոցներից, և որտեղ դա գործնականորեն հնարավոր է, այն կազմակերպությունների միջոցով, որոնք ներկայացնում են ավիաընկերությունները: Օգտվողներին նախօրոք տեղեկացում պետք է տրվի կիրառվող գանձումների մեջ արվող ցանկացած փոփոխության մասին այնպես, որ նրանք իրենց կարծիքը արտահայտեն ավելի վաղ, քան այդ փոփոխությունները կկատարվեն:

3. Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկը չպետք է ընձեռի իր սեփական կամ ուրիշ ավիաընկերությանը առավելություններ՝ համեմատած մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությունների հետ, որոնք իրականացնում են նման միջազգային օդային հաղորդակցություն, եթե այդ առավելությունները վերաբերում են մաքսատնային, ներգաղթի, կարանտինային և նման այլ կանոններին կամ նրա հսկողության տակ գտնվող օդանավակայանների, օդային

երթուղիների, տեխնիկական և ավիափոխադրումների սպասարկման միջոցների օգտագործմանը:

Հոդված 15
Լրատվություն և վիճակագրական տվյալներ փոխանակելը

Մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հարցադրմամբ ներկայացնում են պարբերական վիճակագրական տեղեկություն, որը կարող է բանականորեն պահանջված լինել, նպատակ ունենալով որոշել պայմանագրային գծերի վրա առաջին Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից իրականացվող փոխադրումների ծավալը:

Հոդված 16
Ուղիղ տրանզիտ

Այն ուղևորները, ուղեբեռն ու բեռը, որոնք ուղարկված են ուղիղ տրանզիտով մի Պայմանավորվող կողմի տարածքի միջով և չեն լքում օդանավակայանի այն շրջանը, որը հատկացված է այդ նպատակի համար, կենթարկվեն միայն հեշտացված ստուգման: Ուղեբեռն ու բեռը, որոնք ուղարկվում են ուղիղ տրանզիտով, չեն ենթարկվի մաքսային գանձման և նման այլ հարկերի:

Հոդված 17
Խորհրդակցություններ

Սույն Համաձայնագրի իրականացմանը վերաբերող բոլոր հարցերով համագործակցությունը ապահովելու համար Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև պարբերաբար կանցկացվեն խորհրդակցություններ:

Հոդված 18
Վեճերի լուծումը

1. Պայմանավորվող կողմերի միջև տվյալ Համաձայնագրի բացատրման կամ կիրառման վերաբերյալ վեճերի ծագման դեպքում այդ Պայմանավորվող կողմերը առաջին հերթին պետք է ձգտեն դրանք լուծել իրենց ավիացիոն իշխանությունների ուղղակի բանակցությունների միջոցով:

2. Այն դեպքում, երբ իշխանությունները չգան որևէ համաձայնության, վեճերը կլուծվեն դիվանագիտական ատյաններում:

3. Այն դեպքում, երբ կարգավորումը չի կարող տեղի ունենալ վերը նշված ձևերով, վեճը, Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի հարցադրմամբ պետք է քննարկման համար ներկայացվի դատարան (այստեղ և այսուհետև կանվանենք «արբիտրաժային դատարան»), բաղկացած կլինի երեք դատավորներից, որոնցից երկուսը նշանակվում են Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրի կողմից, իսկ երրորդը՝ այդ երկու նշանակվածների կողմից:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ նշանակում է դատավորին վաթսուն (60) օրվա ընթացքում՝ հաշված այն ամսաթվից, երբ մի Պայմանավորվող կողմը մյուսից հարցադրում է ստանում վեճի քննարկումը դիվանագիտական ատյաններով արբիտրաժային դատարանում լսելու համար, իսկ երրորդ դատավորը նշանակվում է դրանից հետո վաթսուն (60) օրվա ընթացքում: Այն դեպքում, եթե Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկին չհաջողվի դատավոր նշանակել այդ ժամկետի ընթացքում, կամ էլ երրորդ դատավորը չնշանակվի նշված ժամանակահատվածում, Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը կարող է դիմել քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության նախագահին՝ խնդրելով նշանակել դատավոր կամ դատավորներ՝ հաշվի առնելով հանգամանքները:

5. Երրորդ դատավորը, որը կնշանակվի ըստ 4-րդ կետի դրույթների, պետք է լինի մի երրորդ պետության քաղաքացի և կատարի արբիտրաժային դատարանի նախագահի պարտականությունները:

6. Արբիտրաժային դատարանը ինքն է որոշում իր գործելակերպը:

7. Արբիտրաժային դատարանի ծախսերը, ներառյալ դատավորների ծախսը, հավասարապես բաշխվում են Պայմանավորվող կողմերի միջև:

8. Պայմանավորվող կողմերը պետք է գործեն համաձայն դատարանի միջանկյալ կամ վերջնական որոշման:

9. Եթե մինչև այն պահը, երբ ցանկացած Պայմանավորվող կողմ չի կատարի արբիտրաժային դատարանի որոշումները, որոնք կընդունվեն համաձայն տվյալ հոդվածի դրույթների, մյուս Պայմանավորվող կողմը կարող է սահմանափակել, դադարեցնել կամ հետ վերցնել այն իրավունքներն ու արտոնությունները, որոնք ընձեռել է Պայմանավորվող կողմին՝ համաձայն տվյալ Համաձայնագրի, իսկ այդ Պայմանավորվող կողմը չի կատարել իր պարտականությունները:

Հոդված 19
Համաձայնագրի փոփոխությունները

Եթե Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը կառաջարկի փոփոխել ներկա Համաձայնագրի կամ նրան կցված Հավելվածի պայմանները, Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև կանցկացվեն խորհրդակցություններ, որտեղ կքննարկվեն ենթադրվող փոփոխությունների հետ կապված հարցերը: Խորհրդակցությունները պետք է սկսվեն դրանց անցկացման հարցադրումից հաշված՝ վաթսուն (60) օրվա ընթացքում, եթե, իհարկե, Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները չպայմանավորվեն այդ ժամկետի երկարաձգման մասին: Համաձայնագրի որոշ ուղղումները ուժի մեջ են մտնում հայտագրերի փոխանակումից հետո, երբ դիվանագիտական ատյաններով այն ընդունվում է: Հավելվածի ուղղումները կարող են ընդունվել Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև համաձայնեցվելուց հետո:

Հոդված 20
Համաձայնագրի գրանցումը

Սույն Համաձայնագիրն ու ցանկացած ուղղում Պայմանավորվող կողմերը պետք է գրանցեն Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունում:

Հոդված 21
Համաձայնագրի գործողության դադարեցումը

1. Սույն Համաձայնագիրը գործում է անորոշ ժամկետով:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ցանկացած ժամանակ դիվանագիտական միջոցներով կարող է ծանուցել մյուս Պայմանավորվող կողմին սույն Համաձայնագրի գործունեությունը դադարեցնելու իր մտադրության մասին: Այդ դեպքում Համաձայնագրի գործողությունը դադարեցվում է մյուս Պայմանավորվող կողմից նման ծանուցում ստանալու պահից տասներկու ամիս անց, եթե նշված ծանուցումը Համաձայնագրի կասեցման մասին Կողմերի փոխադարձ համաձայնությամբ հետ չի վերցվի մինչև նշված ժամանակահատվածի լրանալը:

Հոդված 22
Ուժի մեջ մտնելը

1. Սույն Համաձայնագիրը պետք է ժամանակավորապես կիրառվի ստորագրման պահից:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ դիվանագիտական ատյաններով տեղյակ պահել մյուս

Պայմանավորվող կողմին իր մտադրության մասին՝ դադարեցնելու տվյալ Համաձայնագրի գործողությունը: Այդ դեպքում Համաձայնագրի գործողությունը դադարում է մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից նման ծանուցում ստանալու ամսաթվից հաշված՝ տասներկու ամիս հետո, եթե նշված ծանուցումը Համաձայնագրի գործողության դադարեցման վերաբերյալ հետ չի վերցվի Կողմերի փոխադարձ համաձայնությամբ մինչև այդ ժամկետի ավարտվելը:

Կատարված է Երևան քաղաքում 1993 թվականի մայիսի 19-ին, երկու բնօրինակով, յուրաքանչյուրը՝ հայերեն և վրացերեն, ընդ որում երկու տեքստերն էլ հավասարազոր են:

Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտել

ՀԱՎԵԼՎԱԾ

Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Վրաստանի Հանրապետության կառավարության միջև օդային հաղորդակցության մասին Համաձայնագրին

1. Երթուղիներ, որոնք կշահագործվեն երկու ուղղությամբ՝ Հայաստանի Հանրապետության նշանակած ավիաընկերության (ձեռնարկությունների) կողմից:

մեկնման վայրեր	Միջանկյալ վայրեր	ժամանման վայրեր	Վրաստանի հանրապետությունից դուրս վայրեր
Երևան, ուրիշ վայրեր Հայաստան Հանրապետությունում	վայրեր երրորդ երկրներում	Թբիլիսի, ուրիշ վայրեր Վրաստանի Հանրապետությունում	վայրեր երրորդ երկրներում

2. Երթուղիներ, որոնք կշահագործվեն երկու ուղղությամբ՝ Վրաստանի Հանրապետության նշանակած ավիաընկերության (ձեռնարկությունների) կողմից:

մեկնման վայրեր	Միջանկյալ վայրեր	ժամանման վայրեր	Վրաստանի հանրապետությունից դուրս վայրեր
Թբիլիսի, ուրիշ վայրեր Վրաստանի Հանրապետությունում*	վայրեր երրորդ երկրներում	Երևան, ուրիշ վայրեր Հայաստանի Հանրապետությունում *	վայրեր երրորդ երկրներում

(*) «Այլ վայրերը» Պայմանավորվող կողմերի տարածքներում, որոնք նշված չեն երթուղու աղյուսակում, կորոշվեն ավիացիոն իշխանությունների համաձայնությամբ:

ԾԱՆՈԹՈՒԹՅՈՒՆ

ա) Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության իրավունքը՝ իրականացնել ուղևորների, բեռների և փոստի փոխադրումներ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքի վայրերի միջև, ինչպես նաև երրորդ երկրների տարածքում, հանդիսանում է առանձին պայմանավորվածության առարկա Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև:

բ) «Վայրեր տարածքից դուրս». կորոշվեն Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև համաձայնությամբ:

գ) Թռիչքների հաճախականությունը, օդանավերի տեսակներն ու պայմանագրային օդային ուղիների շահագործման պայմանագրային գծերը կսահմանվեն ըստ նշանակված ավիաընկերությունների միջև պայմանավորվածության և կներկայացվեն հավանության Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանություններին:

դ) Չարտերային, լրացուցիչ և հատուկ ուղերթները կարող են իրականացվել նշանակված ավիաընկերության նախնական հայցով. այդ հայցը պետք է ներկայացվի մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին օդանավի թռիչքի պահից հաշված՝ ոչ ուշ, քան 48 ժամվա ընթացքում՝ չհաշված հանգստյան և տոնական օրերը: