

ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Դանիայի
Թագավորության կառավարության միջև օդային
հաղորդակցությունների մասին

Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը և Դանիայի
Թագավորության կառավարությունը, այսուհետև՝ Պայմանավորվող
կողմեր,

լինելով 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ից Չիկագոյում
ստորագրման համար բաց «Միջազգային քաղաքացիական
ավիացիայի մասին» Կոնվենցիայի և «Տարանցիկ միջազգային օդային
հաղորդակցությունների մասին» համաձայնագրի կողմեր,

ձգտելով վերոհիշյալ Կոնվենցիային համապատասխան կնքել
համաձայնագիր՝ իրենց համապատասխան տարածքների միջև
կանոնավոր օդային հաղորդակցություններ հաստատելու նպատակով,

համաձայնեցին ներքոհիշյալի մասին.

Հոդված 1 Սահմանումներ

Սույն Համաձայնագրի նպատակով՝

ա) «Կոնվենցիա» նշանակում է՝ «Միջազգային քաղաքացիական
ավիացիայի մասին» Չիկագոյի Կոնվենցիան, որը ստորագրման
համար բաց է 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ից, ներառյալ վերջինիս
ցանկացած հավելված, որը ընդունվել է Կոնվենցիայի 90-րդ հոդվածին
համաձայն, ինչպես նաև հավելվածների կամ Կոնվենցիայի ցանկացած
փոփոխություն, որը կատարվել է Կոնվենցիայի 90-րդ և 94-րդ
հոդվածներին համաձայն՝ այնքանով, որքանով այդ հավելվածներն ու
փոփոխությունները ընդունվել են երկու Պայմանավորվող Կողմերի
կողմից,

բ) «ավիացիոն իշխանություններ» նշանակում է՝ Հայաստանի
Հանրապետության դեպքում՝ քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր
վարչությունը. Դանիայի Թագավորության դեպքում՝ տրանսպորտի
նախարարությունը. կամ երկու դեպքում էլ՝ ցանկացած անձ կամ
մարմին, որը լիազորված է իրականացնելու սույն Համաձայնագրին
առնչվող որևէ գործառնություն,

գ) «նշանակված ավիաընկերություն» նշանակում է՝ ավիաընկերություն, որը նշանակված է սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածին համաձայն,

դ) «տարածք», «օդային հաղորդակցություն», «միջազգային օդային հաղորդակցություն», «ավիաընկերություն» և «կանգառ ոչ առևտրային նպատակներով» տերմինները ունեն այն իմաստները, որոնք նրանց տրված են Կոնվենցիայի 2-րդ և 96-րդ հոդվածներով,

ե) «Համաձայնագիր» նշանակում է՝ սույն Համաձայնագիրը, նրա Հավելվածը և վերջինիս ցանկացած փոփոխություն,

զ) «Հավելված» նշանակում է՝ սույն Համաձայնագրի որևէ Հավելված կամ սույն Համաձայնագրի 17-րդ հոդվածի 2-րդ կետի դրույթներին համապատասխան փոփոխված Հավելված: Հավելվածը սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասն է և, եթե այլ բան նախատեսված չէ, ներառում է Համաձայնագրին հղումները,

է) «սակագին» նշանակում է՝ ուղևորների և ուղեբեռի փոխադրման համար վճարվող գումարները և այդ գումարների կիրառման պայմանները, ներառյալ փոխադրողի կողմից իրականացվող այլ ծառայությունների համար գանձվող գումարները և պայմանները՝ կապված օդային փոխադրումների հետ, ինչպես նաև գործակալություններին առաջարկվող փոխհատուցումը և պայմանները՝ բացառությամբ փոստի փոխադրման համար նախատեսված փոխհատուցման կամ պայմանների,

ը) «օգտագործման վճար» նշանակում է՝ իրավասու իշխանությունների կողմից կամ նրանց թույլտվությամբ օդանավակայանի սեփականության կամ սարքավորումների կամ էլ օդանավագնացության սարքավորումների օգտագործման, ներառյալ հարակից ծառայությունների և սարքավորումների տրամադրման, ինչպես նաև օդանավին, նրա անձնակազմին, ուղևորներին և ուղեբեռին տրամադրվող հարմարանքների և սարքավորումների համար ավիաընկերություններին տրված վճարները:

Հոդված 2

Փոխադրման իրավունքներ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմին այդ Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից միջազգային օդային հաղորդակցությունների իրականացման համար տրամադրում է հետևյալ իրավունքները.

ա) իր տարածքի վրայով առանց վայրէջքի թռիչք կատարել,

բ) իր տարածքում ոչ առևտրային նպատակներով կանգառել,
գ) կանգառել վերոհիշյալ տարածքի այն կետերում, որոնք նշված են սույն Համաձայնագրի Հավելվածում՝ նպատակ ունենալով ուղևորների, բեռների և փոստի (առանձին կամ համակցված) փոխադրումներ իրականացնելիս օդանավ վերցնել և օդանավից իջեցնել ուղևորներ, բեռներ և փոստ:

2. Սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված դրույթներին համաձայն՝ մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունը իրավունք չունի մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքի մի կետից մյուսը ուղևորներ, բեռներ և փոստ տեղափոխել վճարով կամ վարձակալմամբ:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի այլ ավիաընկերությունները (ոչ նրանք, որոնք նշված են 3-րդ հոդվածում) նույնպես կօգտվեն սույն հոդվածի 1-ին կետի «ա» և «բ» ենթակետերում սահմանված իրավունքներից:

Հոդված 3

Ավիաընկերությունների նշանակում և լիազորում

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք կունենա մյուս Պայմանավորվող կողմին գրավոր կերպով տեղեկացնել մեկ կամ ավելի ավիաընկերությունների նշանակման մասին /որոնց նպատակը պետք է լինի Հավելվածում սահմանված երթուղիներով օդային հաղորդակցություններ իրականացնելը/, ինչպես նաև չեղյալ համարել այդ նշանակումները կամ դրանցում փոփոխություններ կատարել:

2. Տեղեկանալով այդ նշանակման մասին՝ մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է, սույն հոդվածի 3-րդ և 4-րդ կետերի դրույթներին համաձայն, նշանակված ավիաընկերությանը անհապաղ տրամադրի համապատասխան շահագործման լիազորություն:

3. Մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունից պահանջել, որ վերջինս, համաձայն Կոնվենցիայի դրույթների, ապահովի այն օրենքներով և կանոններով նախատեսված պայմանների կատարումը, որոնք սովորաբար և խելամտորեն ուղղված են այդ իշխանությունների կողմից միջազգային օդային հաղորդակցությունների իրականացմանը:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք կունենա ամեն դեպքում մերժելու սույն հոդվածի 2-րդ կետում նշված շահագործման լիազորության տրամադրումը կամ առաջադրելու այնպիսի պայմաններ, որոնք անհրաժեշտ են նշանակված

ավիաընկերության կողմից 2 հոդվածում սահմանված իրավունքները իրականացնելու համար, երբ նա համոզված չէ, որ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում այդ ավիաընկերության նկատմամբ իրականացվում է արդյունավետ վերահսկողություն, երբ այդ ավիաընկերությունը նշված տարածքում է կազմավորվել և կարևոր դեր է կատարում:

5. Այս կարգով նշանակված և լիազորված ավիաընկերությունը կարող է սկսել օդային հաղորդակցությունների շահագործումը Հավելվածում սահմանված երթուղիներով՝ սույն Համաձայնագրի կիրառելի դրույթները կատարելու պայմանով:

Հոդված 4

Լիազորությունը չեղյալ համարելը, փոխադրման իրավունքները դադարեցնելը և պայմաններ առաջադրելը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք կունենա չեղյալ համարելու շահագործման լիազորությունը կամ դադարեցնելու 2-րդ հոդվածում սահմանված իրավունքների իրականացումը մյուս Պայմանավորվող կողմից նշանակված ավիաընկերության կողմից կամ առաջադրելու այնպիսի պայմաններ, որոնք հետևյալ դեպքերում անհրաժեշտ են այդ իրավունքները իրականացնելու համար.

ա) երբ նա համոզված չէ, որ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում այդ ավիաընկերության նկատմամբ իրականացվում է արդյունավետ վերահսկողություն, որ այդ ավիաընկերությունը նշված տարածքում է կազմավորվել և կարևոր դեր է կատարում,

բ) երբ տվյալ ավիաընկերությունը չի պահպանում այն Պայմանավորվող կողմի օրենքները և կանոնները, որը տրամադրել է այդ լիազորությունը կամ այդ իրավունքները,

գ) երբ ավիաընկերությունը այլ կերպ է խախտում սույն Համաձայնագրով նախատեսված պայմանները:

2. Եթե սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված շահագործման լիազորության մերժելը կամ դադարեցնելը կամ վերոհիշյալ պայմանների առաջադրումը կարևոր է օրենքների և կանոնների հետագա խախտումները կանխելու համար, ապա այդ իրավունքը կիրականացվի միայն մյուս Պայմանավորվող կողմի հետ խորհրդակցելուց հետո:

Նման խորհրդակցությունները կանցկացվեն մյուս Պայմանավորվող կողմից դիմումի ստանալու օրվանից հետո երեսուն (30) օրվա ընթացքում:

Հոդված 5

Օդանավակայանների և սարքավորումների օգտագործում

1. Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկը իրավունք չունի մյուս Պայմանավորվող կողմից նշանակված ավիաընկերությունից գանձելու այնպիսի օգտագործման վճարներ, որոնք կլինեն ավելին, քան այն վճարներն են, որոնք գանձվում են Պայմանավորվող կողմերի տարածքների միջև շահագործվող իր ավիաընկերություններից:

Պայմանավորվող կողմերից մեկի կողմից օդային հաղորդակցություններ իրականացնելու համար իրավունք ստացած ավիաընկերությունների կողմից իրականացվող միջազգային փոխադրումների հետ կապված վճարները պետք է համապատասխանեն ավիաընկերությանը մատուցած ծառայություններին և գանձվեն Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կողմից սահմանված ղեկավար սկզբունքներին համապատասխան:

2. Համաձայնեցված հաղորդակցություններ իրականացնելիս երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիաընկերությունների կողմից օդանավակայանների, ինչպես նաև վերջիններիս բոլոր այլ սարքավորումների օգտագործման համար կկիրառվեն նմանատիպ պայմաններ:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կխրախուսի օգտագործողների վճարների շուրջ խորհրդակցությունների անցկացումը այդ վճարները սահմանող համապատասխան իշխանությունների և վերջիններիս կողմից տրամադրված ծառայություններից օգտվող, սարքավորումները օգտագործող ավիաընկերությունների հետ՝ այդ ավիաընկերությունները ներկայացնող կազմակերպությունների միջոցով: Այդպիսի վճարների հետ կապված փոփոխությունների վերաբերյալ որևէ առաջարկության մասին ծանուցում պետք է ուղարկվի այդ օգտագործողներին, որպեսզի նրանք մինչև փոփոխություններ կատարելը իրենց կարծիքը արտահայտեն դրանց վերաբերյալ: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կխրախուսի վճարներ սահմանող իր իրավասու իշխանություններին և վերոհիշյալ օգտագործողներին նման վճարների վերաբերյալ տեղեկությունների փոխանակման գործում:

Հոդված 6

Մաքսատուրքեր

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության միջազգային օդային հաղորդակցություններ իրականացնող օդանավը, ինչպես նաև նրա մշտական օգտագործման սարքերը, մատակարարվող վառելիքը և քսայուղերը, օդանավի պաշարները, ներառյալ՝ սննդամթերքը, խմիչքները և ծխախոտը, որոնք գտնվում են այդ օդանավում, մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք մտնելուն պես կազատվեն բոլոր մաքսատուրքերից, ստուգման վճարներից և այլ տուրքերից կամ հարկերից՝ պայմանով, որ այդ սարքավորումները, մատակարարվող վառելիքը և քսայուղերը, ինչպես նաև պաշարները մնան օդանավի մեջ այնքան ժամանակ, մինչև որ վերաարտահանվեն:

2. Բացառությամբ մատուցվող ծառայությունների դիմաց գանձվող վճարների, սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված հարկերից, վճարումներից և գանձումներից կազատվեն նաև.

ա) օդանավի պաշարները, որոնք բերվել են Պայմանավորվող կողմի տարածք կամ այդ տարածքում են չափավոր քանակությամբ մատակարարվել և վերցվել օդանավ՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության միջազգային օդային հաղորդակցություն կատարող օդանավում օգտագործվելու համար,

բ) այն պահեստամասերը՝ ներառյալ շարժիչները, որոնք բերվել են Պայմանավորվող կողմի տարածք՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության օդային հաղորդակցություններում օգտագործվող օդանավի տեխնիկական սպասարկման կամ վերանորոգման համար,

գ) վառելիքը, քսայուղերը և տեխնիկական պաշարները, որոնք բերվել են Պայմանավորվող կողմի տարածք կամ այդ տարածքում են մատակարարվել՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության միջազգային օդային հաղորդակցություններ կատարող օդանավում օգտագործելու համար, եթե անգամ այդ պաշարները օգտագործվելու են այն Պայմանավորվող կողմի տարածքի վրայով թռիչքի որևէ հատվածում, որտեղ դրանք օդանավ են վերցվել:

3. Սույն հոդվածի 1-ին և 2-րդ կետերում նշված նյութերը կարող են գտնվել համապատասխան իշխանությունների վերահսկողության կամ հսկողության ներքո:

4. Սույն հոդվածով նախատեսված հարկերից և տուրքերից ազատումը կկիրառվի նաև այն դեպքերում, երբ մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունը այլ ավիաընկերությունների հետ պայմանավորվածություններ է ձեռք բերում մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում սույն հոդվածի 1-ին և 2-րդ

կետերում նշված նյութերի փոխառության կամ փոխանցման համար՝ պայմանով, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը նույնպես նշված հարկերից և տուրքերից կազատի վերոհիշյալ այլ ավիաընկերություններին:

Հոդված 7

Վերգետնյա սարքավորումների և պաշարների պահեստավորում

Մշտական օգտագործման վերգետնյա սարքավորումները, ինչպես նաև Պայմանավորվող կողմերի օդանավերում գտնվող նյութերն ու պաշարները կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում բեռնաթափվել միայն վերջինիս մաքսային իշխանությունների հավանության դեպքում: Այդ նյութերը կարող են գտնվել վերոհիշյալ իշխանությունների վերահսկողության ներքո մինչև դրանց վերաարտահանումը կամ այլ կերպ տեղափոխումը՝ մաքսային կանոնների համաձայն:

Հոդված 8

Մուտքի պարզեցված կանոններ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի տարածքով անցնող տարանցմամբ փոխադրվող ուղևորները կենթարկվեն մաքսային և ներգաղթային առավել պարզեցված ստուգման: Ուղղակի տարանցմամբ փոխադրվող ուղեբեռը և բեռը կազատվեն մաքսատուրքերից և այլ նմանատիպ հարկերից:

2. Պայմանավորվող կողմերից մեկի այն օրենքներն ու կանոնները, որոնք վերաբերում են մուտքին, մաքսային պարզեցմանը, տարանցմանը, ներգաղթին, անձնագրերին, մաքսային ծառայություններին և կարանտինին, պետք է կիրառվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից, ինչպես նաև տարածվեն ուղևորների, անձնակազմի, բեռի և փոստի վրա վերոհիշյալ Պայմանավորվող կողմի տարածքով տարանցման, այդ տարածք մուտք գործելու, այնտեղից մեկնելու և այդ տարածքում գտնվելու ժամանակ:

3. Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկը չպետք է առավելություն տա իր կամ որևէ այլ ավիաընկերության մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության նկատմամբ՝ կապված սույն հոդվածում նախատեսված օրենքների և կանոնների կատարման հետ:

Հոդված 9
Դրույթներ տարողության վերաբերյալ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ արդարացի և հավասար հնարավորություններ պետք է տրամադրի երկու Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերություններին՝ սույն Համաձայնագրով նախատեսված միջազգային օդային փոխադրումների բնագավառում մրցակցելու համար:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իր իրավասության շրջանակներում պետք է ձեռնարկի բոլոր անհրաժեշտ միջոցները՝ կանխելու համար խտրականության կամ անարդար մրցակցության բոլոր այն դրսևորումները, որոնք կարող են վնաս հասցնել մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիաընկերությունների մրցակցային դիրքերին:

3. Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկը չպետք է միակողմանիորեն սահմանափակի փոխադրումների ծավալը, հաճախականությունը կամ ծառայությունների կանոնավոր մատուցումը կամ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից շահագործվող օդանավի տեսակը կամ տեսակները՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ դա անհրաժեշտ է, մաքսային, տեխնիկական, շահագործման կամ շրջակա միջավայրի հետ կապված պատճառներից ելնելով, ըստ միանման պայմանների, որոնք նախատեսված են Կոնվենցիայի 15-րդ հոդվածում:

4. Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկը մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություններին չի հարկադրի առաջին մերժման պահանջ, գերազանցման գործակից, չառարկելու վճար կամ տարողության, հաճախականության կամ փոխադրման հետ կապված որևէ այլ պահանջ, որոնք անհամատեղելի կլինեն սույն Համաձայնագրի նպատակներին:

Հոդված 10
Սակագներ

1. Սակագները պետք է հաստատվեն պատշաճ չափով, հաշվի առնելով բոլոր համապատասխան գործոնները, ներառյալ շահագործման ծախսերը, ներդրված գումարների դիմաց ստացվող չափավոր եկամուտը, հաղորդակցության բնույթը, օգտագործողների շահերը և այլ ավիաընկերությունների սակագները:

2. Ավիացիոն իշխանություններից ոչ մեկը իր նշանակված ավիաընկերություններից չի պահանջի, որ նախքան սակագները

հաստատման ներկայացնելը նրանք խորհրդակցեն այլ ավիաընկերությունների հետ, ինչպես նաև չի կարող արգելել նման խորհրդակցությունները:

3. Սույն հոդվածի դրույթների համաձայն ներկայացված որևէ սակագին կարող է ցանկացած ժամանակ հաստատվել այն Պայմանավորվող կողմի իշխանությունների կողմից, որտեղից սակագինը պետք է կիրառվի (սկզբնաղբյուր երկրի սկզբունք): Ներկայացված սակագների վերաբերյալ ծանուցումը ավիացիոն իշխանությունները պետք է ստանան դրանց գործողության մեջ դրվելուց առնվազն տասնչորս (14) օր առաջ: Վերոհիշյալ իշխանությունների համաձայնությամբ ժամանակի այս սահմանափակումը կարող է կրճատվել:

4. Նշանակված ավիաընկերությունները պետք է Պայմանավորվող կողմերի տարածքների միջև փոխադրումների համար առաջարկված սակագները ներկայացնեն այն ավիացիոն իշխանություններին, որոնց տարածքից սակագինը կիրառվելու է այդ իշխանությունների կողմից պահանջվող ձևով: Երբ մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունը սակագինը ներկայացրել է այն Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին, որի տարածքից այն կիրառվելու է, ապա այդպիսի սակագինը կհամարվի հաստատված, եթե այդ ավիացիոն իշխանությունները ներկայացված սակագնի վերաբերյալ ծանուցումը ստանալուց հետո տասնչորս (14) օրվա ընթացքում ներկայացնող կողմին գրավոր ձևով չհայտնեն իրենց անհամաձայնության մասին:

5. Սակագները հաստատելիս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները իրենց համաձայնությունը հայտնող գրությանը կարող են կցել սակագնի գործողության դադարեցման վերաբերյալ իրենց կողմից առաջարկվող ժամկետների մասին տվյալներ: Եթե կա սակագնի գործողության դադարեցման ժամկետ, ապա սակագինը ուժի մեջ կմնա մինչև այդ ժամկետի լրանալը, եթե չեղյալ չհամարվի համապատասխան ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից կամ նոր սակագին չներկայացվի և չհաստատվի մինչև համապատասխան ժամկետի լրանալը:

6. Նշանակված ավիաընկերությունները իրավունք ունեն հաստատված սակագները համապատասխանեցնել Պայմանավորվող կողմերի տարածքների միջև երթուղիների նույն կետերի միջև կիրառվող որևէ ավիաընկերության սակագների հետ: Համապատասխանեցված սակագինը, սույն կետին համապատասխան, տեղեկատվական նպատակներով կներկայացվի այն ավիացիոն

իշխանություններին, որոնց տարածքից սակագինը կիրառվելու է մինչև ուժի մեջ մտնելը:

7. Այն ավիացիոն իշխանությունները, որոնց տարածքում սակագինը կիրառվելու է, միայն տեղեկատվական նպատակներով, կարող են պահանջել առաջարկվող սակագինը ներկայացնել այն ձևով, ինչ ձևով իրենք հարմար են գտնում:

8. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին ցանկացած ժամանակ կարող են առաջարկ ներկայացնել սույն հոդվածի դրույթների կիրառման շուրջ խորհրդակցություններ անցկացնելու վերաբերյալ: Նման խորհրդակցությունները տեղի կունենան դրանց անցկացման վերաբերյալ դիմումը ստանալուց հետո երեսուն (30) օրվա ընթացքում:

Հոդված 11

Եկամուտների փոխանցում

Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն իրավունք ունի փոխարկել և իր երկիր փոխանցել տեղում վաստակած այն տարեկան եկամուտները, որոնք ավելին են, քան տեղում ստացված գումարները: Փոխարկումը և փոխանցումը պետք է կատարվեն առանց սահմանափակումների, այդ եկամուտները փոխարկման և փոխանցման ներկայացվելու պահին գործող փոխանակման պաշտոնական ընթացագծին համապատասխան: Նման եկամուտների փոխարկման և փոխանցման համար բանկերի կողմից սովորաբար գանձվող վճարներից բացի այլ գանձումներ չեն կատարվի:

Հոդված 12

Ավիաընկերության ներկայացուցչություն

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, փոխադարձության հիմունքներով, մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը իրավունք է տրամադրում իր տարածքում ունենալ ներկայացուցիչներ, ներառյալ՝ գրասենյակի, վարչական, առևտրային և տեխնիկական անձնակազմ, որոնք կարող են անհրաժեշտ լինել այդ ավիաընկերության կարիքների համար:

2. Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունները իրավունք ունեն ուղղակիորեն կամ գործակալների միջոցով օդային փոխադրումներ վաճառել մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում:

Պայմանավորվող կողմը չի կարող սահմանափակել մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության իրավունքը վաճառել, իսկ որևէ անձին՝ գնել նման փոխադրումները տեղական կամ այլ ազատ փոխարկելի տարադրամով: Պայմանավորվող կողմը իրավունք չունի նաև սահմանափակել մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության իրավունքը՝ տեղական կամ որևէ այլ ազատ փոխարկելի տարադրամով վճարելու տեղում կատարած իր ծախսերը:

Հոդված 13

Թռիչքների ժամանակացույցի հաստատում

1. Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունները շահագործումը սկսելուց առնվազն երեսուն (30) օր առաջ մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը կներկայացնեն իրենց փոխադրումների ծրագրերը: Ծրագիրը իր մեջ կներառի, մասնավորապես, չվացուցակներ, հաղորդակցությունների հաճախականությունը և օգտագործվող օդանավերի տեսակները:

2. Փոխադրումների հաստատված ծրագրում հետագայում կատարված ցանկացած փոփոխություն պետք է նույնպես ներկայացվի հաստատման:

Հոդված 14

Ավիացիոն ապահովություն

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ առաջարկել խորհրդակցություններ անցկացնել մյուս Պայմանավորվող կողմից ընդունված անվտանգության այն ստանդարտների շուրջ, որոնք առնչվում են անձնակազմի, օդանավի կամ դրանց գործունեության որևէ ոլորտին: Նման խորհրդակցությունները տեղի կունենան դրանց անցկացման վերաբերյալ առաջարկությունը ներկայացնելուց հետո երեսուն (30) օրվա ընթացքում:

2. Եթե այդ խորհրդակցությունների արդյունքում մի Պայմանավորվող կողմը հայտնաբերում է, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը արդյունավետորեն չի հետևում և կարգավորում ավիացիոն ապահովության այն ստանդարտները, որոնք պետք է առնվազն համապատասխանեն Կոնվենցիայի հիման վրա հաստատված ստանդարտների նվազագույն չափանիշներին, ապա առաջին Պայմանավորվող կողմը մյուս Պայմանավորվող կողմին կժամանցի այդ

հայտնաբերման և այն քայլերի մասին, որոնք անհրաժեշտ են վերոհիշյալ ստանդարտների նվազագույն չափանիշները պահպանելու համար, ինչպես նաև մյուս Պայմանավորվող կողմի ձեռնարկելիք համապատասխան միջոցների մասին: Եթե տասնհինգ (15) օրվա կամ, պայմանավորվածության դեպքում, ավելի երկար ժամանակահատվածի ընթացքում մյուս Պայմանավորվող կողմը համապատասխան միջոցներ չձեռնարկի, դա հիմք կհանդիսանա սույն Համաձայնագրի 4 հոդվածը կիրառելու համար:

3. Չնայած Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածում նշված պարտավորություններին, ընդունված է, որ մի Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից շահագործվող օդանավը, որը փոխադրումներ է կատարում դեպի մյուս կողմի տարածք կամ այդ տարածքից, կարող է մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում գտնվելիս ենթարկվել ստուգման այդ Պայմանավորվող կողմի լիազոր ներկայացուցիչների կողմից, օդանավում կամ օդանավից դուրս, օդանավի և անձնակազմի փաստաթղթերի վավերական լինելը, օդանավի և դրա սարքավորումների առկա վիճակը (սույն հոդվածում՝ «խառը ստուգում») պարզելու համար՝ այն պայմանով, որ այդ ստուգումը չհանգեցնի անհիմն ուշացման:

4. Եթե նման խառը ստուգման կամ մի շարք խառը ստուգումների հետևանքով առաջանում են՝

ա) լուրջ մտահոգություններ, որ օդանավը կամ օդանավի շահագործումը չի համապատասխանում Կոնվենցիայի հիման վրա հաստատված նվազագույն ստանդարտներին,

բ) լուրջ մտահոգություններ, որ բացակայում է Կոնվենցիայի հիման վրա հաստատված ավիացիոն ապահովության ստանդարտների արդյունավետ պահպանումը և կարգավորումը, ստուգումն անցկացնող Պայմանավորվող կողմը, Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածի նպատակներով, ազատ է եզրակացնելու, որ այն պահանջները, որոնց համաձայն տրվել են օդանավին կամ դրա անձնակազմին վերաբերող վկայագիրը կամ արտոնագրերը, կամ ճանաչվել են վավերական, կամ որ այն պահանջները, որոնց համաձայն օդանավը շահագործվում է, չեն համապատասխանում Կոնվենցիայի հիման վրա հաստատված ստանդարտների նվազագույն չափանիշներին կամ դրանցից ավելի խիստ են:

5. Այն դեպքում, երբ մի Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից շահագործվող օդանավի՝ վերոհիշյալ 3-րդ կետի համաձայն խառը ստուգում անցկացնելը մերժվում է այդ ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների ներկայացուցչի կողմից, մյուս

Պայմանավորվող կողմը կարող է հետևություն անել, որ առաջանում են 4-րդ կետում նշված մտահոգությունները, և հանգել այդ կետում նշված հետևություններին:

6. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրեն իրավունք է վերապահում անմիջապես դադարեցնելու կամ փոխելու մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործման լիազորությունը, եթե առաջին Պայմանավորվող կողմը խառը ստուգման, խորհրդակցության արդյունքում կամ այլ կերպ եզրակացնում է, որ նման գործողությունը կարևոր է ավիաընկերության շահագործման ապահովության համար:

7. Մի Պայմանավորվող կողմի ցանկացած գործողություն, որը կատարվել է վերոհիշյալ 2-րդ կամ 6-րդ կետերի համաձայն, պետք է կասեցվի այն դեպքում, երբ այդ գործողության ձեռնարկման հիմքը դադարում է գոյություն ունենալուց:

Հոդված 15 Ավիացիոն անվտանգություն

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ վերահաստատում է, որ անօրինական գործողությունների դեմ քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունն ապահովելու իր պարտականությունը մյուս Պայմանավորվող կողմի նկատմամբ սույն Համաձայնագրի բաղկացուցիչ մասն է: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, մասնավորապես, կգործի համաձայն 1963 թվականի սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված «Օդանավում կատարվող հանցագործությունների և այլ գործողությունների մասին» կոնվենցիայի, 1970 թվականի դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված «Օդանավի անօրինական գրավումը կանխելու մասին» կոնվենցիայի, 1971 թվականի սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական գործողությունների կանխարգելման մասին» կոնվենցիայի և այդ կոնվենցիայի՝ 1988 թվականի փետրվարի 24-ին Մոնրեալում ստորագրված «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիան սպասարկող օդանավակայաններում խախտումների անօրինական գործողությունների կանխարգելման մասին» լրացուցիչ արձանագրության ավիացիոն անվտանգության դրույթներին և քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունը կարգավորող որևէ այլ բազմակողմ համաձայնագրին համապատասխան, որը պարտադիր է Պայմանավորվող կողմերի համար:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի մյուս Պայմանավորվող կողմից անհրաժեշտ աջակցություն կցուցաբերվի նրա խնդրանքով՝ քաղաքացիական օդանավի անօրինական գրավումը, դրա ուղևորների և անձնակազմի, ինչպես նաև օդանավակայանների և օդանավագնացության սարքավորումների անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական գրավումը և քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված որևէ այլ վտանգը կանխելու նպատակով:

3. Պայմանավորվող կողմերը պետք է իրենց փոխհարաբերություններում գործեն Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կողմից հաստատված և Կոնվենցիայի Հավելվածների տեսքով ձևակերպված ավիացիոն անվտանգության դրույթներին համապատասխան: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կպահանջի, որ իր գրանցված օդանավի շահագործումն իրականացնող ծառայողները կամ այն ծառայողները, որոնք Կողմերի տարածքում ունեն մշտական աշխատանքային տեղ կամ մշտական բնակության վայր, ինչպես նաև օդանավակայանների ծառայողները գործեն, այդ ավիացիոն անվտանգության դրույթներին համապատասխան:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ համաձայնվում է, որ մյուս Պայմանավորվող Կողմը կարող է օդանավերը շահագործողներից պահանջել, որ նրանք կիրառեն սույն հոդվածի 3-րդ կետում նշված ավիացիոն անվտանգության դրույթները, որոնք այդ Պայմանավորվող կողմը նախատեսում է իր տարածք մուտք գործելու, այնտեղից մեկնելու կամ իր տարածքի սահմաններում գտնվելու ընթացքում: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է երաշխավորի, որ իր տարածքում համապատասխան միջոցներ կձեռնարկվեն օդանավը պաշտպանելու և օդանավի բեռնման և ուղևորներին օդանավ վերցնելու ընթացքում ուղևորներին, անձնակազմին, փոխադրվող իրերը, ուղեբեռն ու բեռները, փոստը և օդանավի պահեստամասերը ստուգելու համար: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է նաև ընդունելի լուծում գտնի մյուս Պայմանավորվող կողմի բոլոր այն հարցումների համար, որոնք վերաբերում են անվտանգության հատուկ միջոցների կիրառմանը որոշակի սպառնալիքի առաջացման դեպքում:

5. Քաղաքացիական օդանավը գրավելու դեպքում կամ այդ օդանավի, նրա ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանի կամ օդանավագնացության սարքավորումների անվտանգության դեմ ուղղված որևէ այլ անօրինական գործողությունների կամ դրանց սպառնալիքի առկայության դեպքում յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է հաղորդակցության ուղիների և այլ համապատասխան

միջոցների օգնությամբ օժանդակի մյուս Պայմանավորվող կողմին՝ այդ միջադեպը կամ դրա սպառնալիքը արագ և անվտանգ վերացնելու համար:

Հոդված 16 Խորհրդակցություններ

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է պահանջել խորհրդակցություններ՝ կապված սույն Համաձայնագրի կատարման, մեկնաբանման, Համաձայնագրում փոփոխություններ կատարելու կամ վերջինիս դրույթների կիրառումն ապահովելու հետ: Ավիացիոն իշխանությունների միջև կայանալիք նման խորհրդակցությունները պետք է սկսվեն մյուս Պայմանավորվող կողմից գրավոր դիմումը ստանալուց հետո վաթսուն (60) օրվա ընթացքում, եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև այլ համաձայնություն չկա:

Հոդված 17 Փոփոխություններ

1. Պայմանավորվող կողմերի կողմից համաձայնեցված սույն Համաձայնագրի ցանկացած փոփոխություն ուժի մեջ կմտնի երկու Պայմանավորվող կողմերի սահմանադրական պահանջների համաձայն ընդունվելու դեպքում և դիվանագիտական հայտագրերի փոխանակմամբ հաստատվելու միջոցով:

2. Սույն Համաձայնագրի Հավելվածում փոփոխություններ կարող են կատարվել Պայմանավորվող կողմերի իրավասու ավիացիոն իշխանությունների միջև ուղղակի համաձայնությամբ:

Հոդված 18 Տարածայնությունների կարգավորում

1. Եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև որևէ տարածայնություն է ծագում՝ կապված սույն Համաձայնագրի մեկնաբանման կամ կիրառման հետ, ապա Պայմանավորվող կողմերը ձգտում են այն կարգավորել բանակցությունների միջոցով:

2. Եթե Պայմանավորվող կողմերը չեն կարողանում տարածայնությունը կարգավորել բանակցությունների միջոցով, ապա կարող են համաձայնվել, որ այն կարգավորվի միջնորդ դատավորի կողմից, կամ տարածայնությունը, Պայմանավորվող կողմերից որևէ

մեկի խնդրանքով, կարող է ներկայացվել երեք դատավորներից բաղկացած դատարան. ընդ որում յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ նշանակում է մեկական դատավոր, իսկ երրորդ դատավորը նշանակվում է այս երկու դատավորների կողմից: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է նշանակի իր դատավորին վաթսուն (60) օրվա ընթացքում՝ հաշված այն օրվանից, երբ Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը մյուսից դիվանագիտական ուղիներով ծանուցում է ստացել տարածայնությունը նման դատարանում կարգավորելու խնդրանքով: Երրորդ դատավորը պետք է նշանակվի հետագա վաթսուն (60) օրվա ընթացքում: Եթե Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկը չի նշանակում դատավոր վերը նշված ժամկետում, կամ եթե երրորդ դատավորը չի նշանակվում սահմանված ժամանակահատվածում, ապա Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության խորհրդի նախագահը կարող է, Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի խնդրանքով, ըստ անհրաժեշտության, նշանակել դատավոր կամ դատավորներ: Բոլոր դեպքերում երրորդ դատավորը պետք է լինի երրորդ պետության քաղաքացի, գործի որպես դատարանի նախագահ և որոշի դատավարության անցկացման վայրը: Եթե նախագահը որևէ պետության քաղաքացի է, որը չի կարող լինել չեզոք վիճելի հարցը լուծելիս, նախագահի ամենաավագ տեղակալը, որը այդ հիմքով իրավագուրկ չէ՝ կատարելու նշանակում, կկատարի այդ նշանակումը: Արբիտրաժային դատարանը իր որոշումը կայացնում է ձայների մեծամասնությամբ:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ հոգում է իր կողմից նշանակված դատավորի ծախսերը, ինչպես նաև, արբիտրաժային դատավարության ընթացքում, իր ներկայացուցչության ծախսերը: Նախագահի և որևէ այլ ծախսերը հավասարապես կբաշխվեն Պայմանավորվող կողմերի միջև:

4. Պայմանավորվող կողմերը պարտավոր են ենթարկվել սույն հոդվածի 2-րդ կետում նշված ցանկացած որոշման:

5. Եթե /և քանի դեռ/ Պայմանավորվող կողմերից մեկը չի ենթարկվում սույն հոդվածի 2-րդ կետում նշված որևէ որոշման, ապա մյուս Պայմանավորվող կողմը կարող է սահմանափակել, դադարեցնել կամ չեղյալ համարել վերոհիշյալ որոշմանը չենթարկված Պայմանավորվող կողմին կամ նշանակված ավիաընկերությանը սույն Համաձայնագրի հիման վրա իր կողմից տրված որևէ իրավունք կամ արտոնություն:

Հոդված 19
Գրանցում

Սույն Համաձայնագիրը, նրա Հավելվածը և հետագա փոփոխությունները Պայմանավորվող կողմերի կողմից պետք է ներկայացվեն Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպությանը:

Հոդված 20
Դադարեցում

Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը ցանկացած ժամանակ կարող է մյուս Պայմանավորվող կողմին ծանուցել սույն Համաձայնագիրը դադարեցնելու իր որոշման մասին, այդ ծանուցումը պետք է միաժամանակ հաղորդվի Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպությանը: Այդ դեպքում Համաձայնագրի գործողությունը կդադարի մյուս Պայմանավորվող կողմից ծանուցման ստացման օրվանից տասներկու (12) ամիս հետո, եթե մինչև այդ ժամկետի ավարտը փոխադարձ համաձայնությամբ դադարեցման մասին ծանուցումը հետ չվերցվի: Մյուս Պայմանավորվող կողմից նման ծանուցման ստացման մասին որևէ տեղեկության բացակայության դեպքում վերոհիշյալ ծանուցումը կհամարվի Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կողմից ստացված ծանուցումը ստանալուց տասնչորս (14) օր հետո:

Հոդված 21
Ուժի մեջ մտնելը

Սույն Համաձայնագիրը ուժի մեջ կմտնի այն օրվանից, երբ Պայմանավորվող կողմերը հայտագրերի փոխանակմամբ միմյանց ծանուցեն համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելու համար իրենց սահմանադրական պահանջների կատարման մասին:

Ի վկայություն վերոնշյալի, ներքոստորագրյալները, լինելով պատշաճ կերպով լիազորված իրենց կառավարությունների կողմից, ստորագրեցին սույն Համաձայնագիրը:

Կատարված է Ստոկհոլմ քաղաքում 2000 թվականի հոկտեմբերի 25-ին, երկու բնօրինակով, յուրաքանչյուրը՝ հայերեն, դանիերեն և անգլերեն: Բոլոր տեքստերը հավասարազոր են:

Մեկնաբանման ընթացքում որևէ տարածայնություն առաջանալու դեպքում նախապատվությունը կտրվի անգլերեն տեքստին:

Հավելված

1. ա) Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից նշանակված ավիաընկերությունների կողմից երկու ուղղություններով շահագործվող երթուղիներ.

Սյունակ 1
վայրեր
Հայաստանում

Սյունակ 2
վայրեր
Դանիայում

բ) Դանիայի Թագավորության կառավարության կողմից նշանակված ավիաընկերությունների կողմից երկու ուղղություններով շահագործվող երթուղիներ.

Սյունակ 1
վայրեր
Դանիայում

Սյունակ 2
վայրեր
Հայաստանում

2. Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրի կողմից նշանակված ավիաընկերությունը անարգել փոխադրումներ կարող է կատարել միջանկյալ վայրերով և/կամ այդ վայրերից դուրս՝ պայմանով, որ այդ վայրերի և մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքի միջև փոխադրումները իրականացվեն ոչ առևտրային նպատակներով:

3. Հինգերորդ ազատության իրավունքների իրականացումը պետք է համաձայնեցված լինի Պայմանավորվող կողմերի իրավասու ավիացիոն իշխանությունների միջև:

4. Համաձայնեցված երթուղիների շահագործման կամ այդ երթուղիներով փոխադրումներ կատարելու համար մի Պայմանավորվող կողմի որևէ նշանակված ավիաընկերություն կարող է մարկետինգային համատեղ համաձայնության գալ, ինչպես, օրինակ, նստատեղերի հատկացման և կողերի բաշխման համաձայնություններն են.

ա) յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ,

բ) երրորդ կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ: Եթե այդ երրորդ կողմը չի թույլատրում կամ արտոնում դեպի իր տարածք, այդ տարածքից և այդ տարածքի վրայով հաղորդակցությունների վերաբերյալ ծրագրերի իրականացումը մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությունների և այլ ավիաընկերությունների միջև, ապա Պայմանավորվող կողմերը իրավունք ունեն չընդունելու այդ ծրագրերը:

Այնուամենայնիվ, վերոհիշյալ դրույթները ենթարկվում են այն պայմաններին, որ նման ծրագրերի մեջ ընդգրկված բոլոր ավիաընկերությունները պահպանում են երթուղիների վերաբերյալ համապատասխան իրավունքները և կատարում են հաճախորդներին տեղեկատվության ապահովման և փաստաթղթերի ներկայացման ընթացակարգերի կատարման հետ կապված նման ծրագրերի համար կիրառելի պահանջները:

Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտել 2001 թվականի հոկտեմբերի 3-ից: