

Հ Ա Մ Ա Ձ Ա Յ Ն Ա Գ Ի Ր

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ՍԵՐԲԻԱՅԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋԵՎ ՕՐԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ

Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը և Սերբիայի Հանրապետության կառավարությունը (այսուհետ՝ «Պայմանավորվող կողմեր»), լինելով «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» Կոնվենցիայի մասնակից կողմեր, որը ստորագրման համար բացվել է Չիկագոյում 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին, հաստատելով, որ 2006 թվականի հունիսի 29-ին Սերբիայի Հանրապետությունը ստորագրել է Եվրոպական ընդհանուր ավիացիոն գոտու ստեղծման մասին համաձայնագիրը (այսուհետ՝ «ԵԸԱԳ»)՝¹, ցանկանալով նպաստել միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի բարելավմանը, ցանկանալով կնքել Համաձայնագիր՝ իրենց համապատասխան տարածքների միջև ու դրանցից դուրս կանոնավոր օդային հաղորդակցությունների հաստատման և շահագործման նպատակով, պայմանավորվեցին հետևյալի մասին.

¹ Բազմակողմ Համաձայնագիր Եվրոպական Համայնքների, իր անդամ պետությունների, Ալբանիայի, Բոսնիա և Հերցեգովինայի, Բուլղարիայի, Խորվաթիայի, Մակեդոնիայի Նախկին Հարավսլավական Հանրապետության, Իսլանդիայի, Մոնտենեգրոյի, Նորվեգիայի, Ռումինիայի, Սերբիայի և ՄԱԿ-ի Կոստովի ժամանակավոր վարչակազմի միջև Եվրոպական ընդհանուր ավիացիոն գոտու ստեղծման մասին

Հոդված 1 Առարկա

Պայմանավորվող կողմերը սույն Համաձայնագրին, իրենց պետությունների ազգային օրենսդրությանը, ինչպես նաև միջազգային իրավունքի նորմերին համապատասխան պայմանավորվում են իրականացնել համագործակցություն օդային հաղորդակցության բնագավառում:

Հոդված 2 Սահմանումներ

Սույն Համաձայնագրի նպատակների համար, եթե ենթատեքստից այլ բան չի հետևում՝

ա) «Կոնվենցիա» հասկացությունը նշանակում է «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» Կոնվենցիան, որը ստորագրվել է Չիկագոյում 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին, և ներառում է ցանկացած հավելված, որն ընդունվել է այդ Կոնվենցիայի 90-րդ հոդվածի համաձայն և հավելվածների կամ Կոնվենցիայի 90-րդ և 94-րդ հոդվածների համաձայն ցանկացած փոփոխություն, այնքանով որքանով այդ հավելվածներն ու փոփոխություններն ընդունվել են երկու Պայմանավորվող կողմերի կողմից,

բ) «ավիացիոն իշխանություններ» հասկացությունը նշանակում է՝ Հայաստանի Հանրապետության դեպքում՝ Հայաստանի Հանրապետության կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչությունը, և Սերբիայի Հանրապետության դեպքում՝ Սերբիայի Հանրապետության քաղաքացիական ավիացիայի տնօրինությունը, կամ երկու դեպքում էլ ցանկացած այլ անձ կամ մարմին, որը լիազորված է իրականացնելու այդ ավիացիոն իշխանությունների կողմից ներկայումս կատարվող գործառնությունները,

գ) «նշանակված ավիաընկերություն» հասկացությունը նշանակում է ավիաընկերություն, որը նշանակվել և լիազորվել է սույն Համաձայնագրի 4-րդ հոդվածի համաձայն,

դ) «տարածք», «օդային հաղորդակցություն», «միջազգային օդային հաղորդակցություն», «ավիաընկերություն» և «կանգառ ոչ առևտրային նպատակներով» հասկացություններն ունեն Կոնվենցիայի 2-րդ և 96-րդ հոդվածներով դրանց ամրագրված իմաստները,

ե) «տարրողություն» հասկացությունը համաձայնեցված հաղորդակցությունների առնչությամբ նշանակում է այդ հաղորդակցություններում օգտագործվող օդանավ տարրողությունը՝ բազմապատկած այդ օդանավով տրված ժամանակահատվածում երթուղու կամ դրա մի հատվածի վրա շահագործվող հաճախականությամբ,

զ) «համաձայնեցված հաղորդակցություններ» հասկացությունը նշանակում է սույն Համաձայնագրի Հավելվածում սահմանված երթուղիներով կանոնավոր միջազգային օդային հաղորդակցություններ՝ ուղևորներ, բեռ, և փոստ առանձին կամ համակցված փոխադրելու համար,

է) «սահմանված երթուղի» հասկացությունը նշանակում է սույն Համաձայնագրի Հավելվածի Երթուղիների ցանկում սահմանված երթուղին,

ը) «Հավելված» հասկացությունը նշանակում է սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը կազմող հավելվածը՝ հետագայում դրանում կատարվելիք փոփոխություններով և լրացումներով հանդերձ,

թ) «սակագին» հասկացությունը նշանակում է ուղևորների և ուղեբեռի փոխադրման համար վճարվելիք գներ և պայմաններ, որոնց ներքո այդ գները կիրառվում են՝ ներառյալ փոխադրողի կողմից մատուցված այլ ծառայությունների դիմաց գները և պայմանները՝ կապված օդային փոխադրման հետ, և ներառյալ գործակալներին առաջարկված փոխհատուցումները և պայմանները, սակայն բացառությամբ փոստի փոխադրման համար փոխհատուցումը և պայմանները,

ժ) «սպասարկման գանձումներ» հասկացությունը նշանակում է ավիաընկերություններից՝ իրավասու իշխանությունների կողմից գանձվող կամ դրանց կողմից թույլատրված վարձավճարները օդանավակայանի գույքի կամ միջոցների, կամ աերոնավիգացիոն սարքավորումների կամ ավիացիոն անվտանգության սարքավորումների կամ ծառայությունների տրամադրման համար ներառյալ հարակից ծառայությունները և միջոցները օդանավերի, դրանց անձնակազմերի, ուղևորների և բեռների համար:

Հոդված 3 Իրավունքների տրամադրում

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

2. Սույն Համաձայնագրի դրույթների համաձայն յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունները պետք է օգտվեն հետևյալ իրավունքներից՝

ա) մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքի վրայով առանց վայրէջքի թռիչքներ իրականացնելու իրավունք,

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

գ) նշված տարածքում սույն Համաձայնագրին որպես Հավելված կցված երթուղիների ցանկում սահմանված կետերում վայրէջքներ կատարելու իրավունք՝ միջազգային փոխադրումներում ուղևորներ, բեռ և փոստ առանձին կամ համակցված ձևով օդանավ վերցնելու և օդանավից իջեցնելու նպատակով:

3. Սույն հոդվածի 1-ին կետում ոչինչ չպետք է դիտարկվի որպես մեկ Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությանը իրավունքի տրամադրում մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում փոխհատուցման կամ վարձակալման դիմաց ուղևորներ, ուղեբեռ, բեռ և փոստ այդ օդանավ վերցնելու Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքի մեկ այլ կետ փոխադրելու համար նախատեսված (կաբոտաժ):

4. Սույն Համաձայնագրի 4-րդ հոդվածի համաձայն նշանակված ավիաընկերություններից տարբերվող ավիաընկերությունները, նույնպես պետք է օգտվեն սույն հոդվածի 2-րդ կետի «ա» և «բ» ենթակետերով սահմանված իրավունքներից:

Հոդված 4

Ավիաընկերությունների նշանակում և շահագործման լիազորում

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է իրավունք ունենա նշանակելու մեկ կամ մի քանի ավիաընկերություններ՝ սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման նպատակով և այդպիսի նշանակումները դադարեցնելու կամ փոփոխելու իրավունք:

2. Նման նշանակման և նշանակված ավիաընկերության կողմից սահմանված ձևի և կարգի համաձայն հայտը ստանալուն պես, մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունը պետք է նվազագույն ընթացակարգային հետաձգմամբ տրամադրի համապատասխան շահագործման լիազորություններ և թույլտվություններ՝ պայմանով, որ.

ա) Սերբիայի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում՝

i) ավիաընկերությունը հիմնադրված է Սերբիայի Հանրապետության տարածքում և իր մշտական գտնվելու վայրը գտնվում է Սերբիայի Հանրապետության տարածքում, և

ii) ավիաընկերությունը գտնվում է արդյունավետ կարգավորիչ հսկողության տակ Սերբիայի Հանրապետության կիրառելի օրենքների և կարգերի համաձայն,

iii) ավիաընկերության նկատմամբ սեփականության իրավունքն անմիջականորեն կամ վերահսկիչ փաթեթի միջոցով իրականացվում և փաստացի վերահսկվում է Սերբիայի Հանրապետության և (կամ) Սերբիայի Հանրապետության քաղաքացիների կողմից կամ ԵԸԱԳ համաձայնագրի պայմանավորվող պետությունների կամ իրենց քաղաքացիների կողմից:

բ) Հայաստանի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում.

i) ավիաընկերությունը հիմնադրված է Հայաստանի Հանրապետության տարածքում և իր մշտական բնակության վայրը գտնվում է Հայաստանի Հանրապետության տարածքում, և

ii) ավիաընկերությունը գտնվում է արդյունավետ կարգավորիչ հսկողության տակ Հայաստանի Հանրապետության կիրառելի օրենքների և կարգերի համաձայն,

iii) ավիափոխադրողի նկատմամբ սեփականության իրավունքն անմիջականորեն կամ վերահսկիչ փաթեթի միջոցով իրականացվում և փաստացի վերահսկվում է Հայաստանի Հանրապետության և (կամ) Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիների կողմից:

գ) Նշանակված ավիաընկերությունը համապատասխանում է սույն Համաձայնագրի Հոդված 9-ում («Թռիչքների անվտանգություն և կառավարման օդային տեսչական ստուգումներ») և Հոդված 10-ում («Ավիացիոն անվտանգություն») սահմանված դրույթներին:

դ) Նշանակված ավիաընկերությունը որակավորված է բավարարող այլ պայմաններին՝ սահմանված համաձայն նշանակումը ստացող Պայմանավորվող կողմի օրենքների և կանոնակարգերի, որոնք սովորաբար կիրառվում են Կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխան միջազգային օդային հաղորդակցությունների իրականացման նկատմամբ:

3. Սույն Հոդվածի դրույթների համաձայն նշանակված և լիազորված ավիաընկերությունը կարող է ցանկացած պահի համաձայնեցված հաղորդակցությունները մեկնարկել:

Հոդված 5

Շահագործման լիազորությունների չեղյալ հայտարարում կամ կասեցում

1. Ցանկացած Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունն իրավունք ունի չեղյալ հայտարարելու, կասեցնելու կամ սահմանափակելու մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության համապատասխան լիազորությունը, երբ,

ա) Սերբիայի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում.

i) նշանակված ավիաընկերությունը հիմնադրված չէ Սերբիայի Հանրապետության տարածքում և իր մշտական գտնվելու վայրը Սերբիայի Հանրապետության տարածքում չէ, և

ii) ավիաընկերության արդյունավետ կարգավորիչ հսկողությունը չի իրականացվում համաձայն Սերբիայի Հանրապետության գործող օրենքների և կարգերի, և

iii) ավիափոխադրողի նկատմամբ սեփականության իրավունքն անմիջականորեն կամ վերահսկիչ փաթեթի միջոցով չի իրականացվում և փաստացի չի վերահսկվում Սերբիայի Հանրապետության և/կամ դրա քաղաքացիների կողմից կամ ԵԸԱԳ համաձայնագրի պայմանավորվող պետությունների կամ իրենց քաղաքացիների կողմից:

բ) Հայաստանի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում.

i) ավիաընկերությունը հիմնադրված չէ Հայաստանի Հանրապետության տարածքում և դրա մշտական

բնակության վայրը Հայաստանի Հանրապետության տարածքում չէ, և

ii) ավիաընկերության արդյունավետ կարգավորիչ հսկողությունը չի իրականացվում համաձայն Հայաստանի Հանրապետության գործող օրենքների և կարգերի, և

iii) ավիափոխադրողի նկատմամբ սեփականության իրավունքն անմիջականորեն կամ վերահսկիչ փաթեթի միջոցով չի իրականացվում և փաստացի չի վերահսկվում Հայաստանի Հանրապետության և/կամ դրա քաղաքացիների կողմից:

գ) նշանակված ավիաընկերությունը չի համապատասխանում սույն Համաձայնագրի Հոդված 9-ով և 10-ով սահմանված դրույթներին, կամ

դ) նշանակված ավիաընկերությունը դրակավորված չէ բավարարելու այլ պայմաններին, որոնք սահմանված են համաձայն նշանակումը ստացող Պայմանավորվող կողմի օրենքների և կանոնակարգերի, որոնք սովորաբար կիրառվում են Կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխան միջազգային օդային փոխադրումների իրականացման նկատմամբ:

2. Եթե շահագործման իրավունքների կասեցումը, չեղյալ հայտարարումը կամ սույն Հոդվածի 1-ին պարբերությունում նշվող պայմանների անհապաղ կիրառումը էական չէ կանխելու օրենքների և կարգերի հետագա խախտումը, նման միջոցները կիրառվում են միայն մյուս Պայմանավորվող կողմի հետ խորհրդակցությունից հետո՝ սույն Համաձայնագրի Հոդված 19-ի համաձայն:

Հոդված 6

Պայմանավորող կողմերի ազգային օրենսդրության կիրառում

1. Մի Պայմանավորվող կողմի պետության օրենքները և կանոնակարգերը, որոնք վերաբերում են միջազգային օդային հաղորդակցություններում ներգրավված օդանավի՝ իր տարածք մուտք գործելուն, մնալուն կամ տարածքից մեկնելուն կամ այդ տարածքում գտնվելիս նման օդանավի շահագործմանը և նավիգացիային, պետք է կիրառվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության օդանավի նկատմամբ և պետք է պահպանվեն նման օդանավի կողմից տարածք մտնելիս, տարածքից մեկնելիս և տարածքում գտնվելիս:

2. Մի Պայմանավորվող կողմի պետության օրենքները և կանոնակարգերը, որոնք վերաբերում են օդանավով ուղևորների, անձնակազմի, ուղեբեռի, բեռի և փոստի իր տարածք մուտք գործելուն, մնալուն, տարանցման կամ տարածքից մեկնելուն՝ ներառյալ կանոնակարգերը՝ կապված մուտք գործելու, մաքսագերծման, ներգաղթի և արտագաղթի, անձնագրերի, մաքսատան, արժույթային և սանիտարային միջոցառումների հետ, պետք է պահպանվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կողմից առաջին Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտք գործելիս, մեկնելիս և տարածքում գտնվելու ընթացքում:

3. Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկը չպետք է սույն հոդվածով նախատեսված օրենքների և կարգերի կիրառման առումով նախընտրություն տա իր սեփական ավիաընկերությանը կամ ցանկացած այլ ավիաընկերությանը նմանատիպ միջազգային օդային հաղորդակցությունների մեջ ներգրավված մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության նկատմամբ:

Հոդված 7

Ուղիղ տարանցում

Մի Պայմանավորվող կողմի տարածքով տարանցող ուղևորները, ուղեբեռը, բեռը և փոստը, որոնք չեն լքում օդանավակայանում այդ նպատակով հատկացված տարածքը, պետք է ենթարկվեն ոչ ավելի, քան պարզեցված մաքսային և ներգաղթային հսկողության՝ բացառությամբ անվտանգության միջոցառումների, խախտումների, զննվող թմրադեղերի փոխադրման միջոցառումների: Ուղիղ տարանցիկ բեռներն ու ուղեբեռները պետք է ազատվեն մաքսատուրքից և այլ գանձումներից:

Հոդված 8

Վկայականների և լիցենզիաների ձևաչափ

1. Թռիչքային պիտանիության վկայականները, իրավասության վկայականներն ու լիցենզիաները տրված կամ ձևաչափով մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների կողմից և դեռևս ուժի մեջ գտնվող, պետք է վավեր ձևաչափով մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների կողմից սույն Համաձայնագրով համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման նպատակով՝ պայմանով, որ պահանջները, որոնց ներքո տրվել կամ ձևաչափվել են նման վկայականներն ու լիցենզիաները համապատասխան և համաձայն Կոնվենցիայով սահմանված նվազագույն չափանիշներին:

2. Այնուամենայնիվ, մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններն իրավունք են վերապահում մերժելու մյուս Պայմանավորվող կողմի կամ այլ պետության ավիացիոն իշխանությունների կողմից իր քաղաքացիներին տրված կամ վավեր ձևաչափով իրավասության վկայականների ու լիցենզիաների վավեր ձևաչափով՝ իր սեփական պետության տարածքի վրայով թռիչքների կամ վայրէջքների նպատակով:

Հոդված 9

Թռիչքների անվտանգություն և կառավարողային տեսչական ստուգում

1. Երկու Պայմանավորվող կողմերը ցանկացած ժամանակ կարող են խնդրել թռիչքների անվտանգության չափանիշների վերաբերյալ խորհրդակցություններ մյուս Պայմանավորվող կողմից ընդունված թռիչքային անձնակազմին, օդանավին կամ դրա շահագործմանը վերաբերող ցանկացած ոլորտի շուրջ: Նման խորհրդակցությունները պետք է տեղի ունենան այդ հայտի օրվանից երեսուն (30) օրվա ընթացքում:

2. Եթե նման խորհրդակցություններից հետո, մի Պայմանավորվող կողմը գտնում է, որ մյուս Պայմանավորվող կողմն արդյունավետորեն չի պահպանում և կիրառում թռիչքների անվտանգության չափանիշները որևէ նման ոլորտում, որոնք առնվազն հավասար են այդ պահին Կոնվենցիայի համաձայն հաստատված նվազագույն չափանիշներին, առաջին Պայմանավորվող կողմը պետք է տեղեկացնի մյուս Պայմանավորվող կողմին նման հայտնաբերված թերությունների և տվյալ նվազագույն չափանիշներին համապատասխանեցնելու անհրաժեշտ քայլերի մասին և որ մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է ձեռնարկի համապատասխան շտկիչ գործողություններ: Մյուս Պայմանավորվող կողմից 15 (տասնհինգ) օրվա ընթացքում կամ այնպիսի ավելի երկար ժամանակահատվածում, որ կարող է պայմանավորվել, համապատասխան գործողություն ձեռնարկելու

ձախողումը, պետք է հիմք հանդիսանա սույն Համաձայնագրի հոդված 5-ի կիրառման համար:

3. Չնայած Կոնվենցիայի 33-րդ Հոդվածում նշված պարտավորությունների՝ մի Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից դեպի մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք կամ պետության տարածքից հաղորդակցությունների վրա շահագործվող ցանկացած օդանավ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում գտնվելիս, կարող է դառնալ զննության առարկա մյուս Պայմանավորվող կողմի լիազորված ներկայացուցիչների կողմից՝ օդավանուս և օդանավի շրջակայքում ստուգելու միաժամանակ օդանավի և օդանավի փաստաթղթերի վավերությունը, և օդանավի, դրա անձնակազմի և օդանավի, դրա սարքավորումների ակնհայտ վիճակի (սույն հոդվածում կոչվող «կառավարողական տեսչական ստուգում»)՝ պայմանով, որ այն չի հանգեցնի անհարկի ուշացմանը:

4. Եթե կառավարողական տեսչական նման ստուգումների արդյունքում պարզվում է, որ.

ա) օդանավը կամ օդանավի շահագործումը չի համապատասխանում այդ պահին Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշներին, կամ

բ) բացակայում են այդ պահին Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված թռիչքային անվտանգության չափանիշների արդյունավետ պահպանումը և կառավարումը

ստուգումն իրականացնող Պայմանավորվող կողմը պետք է, Կոնվենցիայի 33-րդ Հոդվածի նպատակներով, ազատ լինի եզրակացնելու, որ այն պահանջները, որոնց ներքո տրվել կամ վավեր են ճանաչվել սերտիֆիկատները կամ լիցենզիաները այդ օդանավի առնչությամբ, կամ այդ օդանավի շահագործողի անձնակազմի առնչությամբ տրվել կամ վավեր են, չեն համապատասխանում այդ պահին Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշներին:

5. Այն դեպքում, երբ մի Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների ներկայացուցիչ կողմից մերժվել է վերոհիշյալ 3-րդ կետի համաձայն շահագործվող օդանավի կառավարողական տեսչական ստուգումը, մյուս Պայմանավորվող կողմը կարող է ենթադրել, որ ծագում են վերոհիշյալ կետ 4-ում հիշատակված տիպի լուրջ մտահոգություններ և կատարելու այդ կետում հիշատակված եզրակացությունները:

6. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործողական լիազորությունը կասեցնելու կամ փոփոխելու իրավունք է վերապահում անմիջապես այն դեպքում, երբ առաջին Պայմանավորվող կողմը եզրակացնում է, լինի դա կառավարողական տեսչական ստուգման, կառավարողական տեսչական ստուգումների շարք, կառավարողական տեսչական ստուգման մուտքի մերժման, խորհրդակցության կամ այլ ձևի արդյունքում, որ անհապաղ գործողությունը կարևոր է ավիաընկերության շահագործման թռիչքային անվտանգության համար:

7. Պայմանավորվող կողմի ցանկացած գործողություն՝ վերոհիշյալ 2-րդ և 6-րդ կետերի համաձայն, պետք է դադարեցվի, երբ այդ գործողության ձեռնարկման հիմքը դադարում է գոյություն ունենալուց:

Հոդված 10 Ավիացիոն անվտանգություն

1. Միջազգային իրավունքից բխող իրենց իրավունքներին ու պարտավորություններին համապատասխան, Պայմանավորվող կողմերը հաստատում են, որ անօրինական միջամտություններից քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունը պաշտպանելու՝ միմյանց նկատմամբ իրենց պարտավորությունը կազմում է սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը:

2. Առանց միջազգային իրավունքի գերակայության առթիվ իրենց ստանձնած իրավունքների ու պարտավորությունների սահմանափակման՝ Պայմանավորվող կողմերը պետք է, մասնավորապես, գործեն համաձայն՝ 1963 թվականի սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված «Օդանավում կատարված հանցագործությունների և որոշ այլ գործողությունների մասին» Կոնվենցիայի, 1970 թվականի դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված «Օդանավերի անօրինական զավթման դեմ պայքարի մասին» Կոնվենցիայի, 1971 թվականի սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական գործողությունների դեմ պայքարի մասին» Կոնվենցիայի և «Միջազգային օդանավակայաններում բռնության անօրինական ձեռնարկումների դեմ պայքարելու մասին» 1988 թվականի փետրվարի 24-ին Մոնրեալում ստորագրված Արձանագրության և 1991 թվականի մարտի 1-ին Մոնրեալում ստորագրված «Պայթուցիկ նյութերի հայտնաբերման նպատակով նշագրման մասին» Կոնվենցիան և ավիացիոն անվտանգությանը վերաբերող ցանկացած այլ միջազգային համաձայնագրերի, որոնք պարտադիր է երկու Պայմանավորվող կողմերի համար:

3. Պայմանավորվող կողմերը, անհրաժեշտության դեպքում, պետք է միմյանց տրամադրեն ողջ անհրաժեշտ աջակցությունը՝ կանխելու օդանավերի ապօրինի գրավման գործողությունները և օդանավերի, դրանց ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների և օդագնացային միջոցների անվտանգության դեմ ուղղված այլ անօրինական գործողությունները, ինչպես նաև քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ցանկացած այլ սպառնալիք:

4. Պայմանավորվող կողմերը պետք է իրենց փոխադարձ հարաբերություններում գործեն Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից հաստատված և Կոնվենցիայի Հավելվածներ հանդիսացող ավիացիոն անվտանգության չափանիշներին համապատասխան և, որքանով, որ այդ անվտանգության դրույթները կիրառելի են Պայմանավորվող կողմերի նկատմամբ. և պետք է պահանջեն, որ իրենց գրանցման օդանավերի շահագործողները կամ օդանավ շահագործողները, որոնց գործունեության հիմնական վայրը կամ մշտապես գտնվելու վայրը Պայմանավորվող կողմերի տարածքում է, և իրենց պետության տարածքում օդանավակայանների շահագործողները գործեն ավիացիոն անվտանգության այդ դրույթներին համապատասխան:

5. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ համաձայն է, որ օդանավերի շահագործողներից կարող է պահանջվել պահպանել սույն Հոդվածում վկայակոչված մյուս Պայմանավորվող կողմից պահանջվող ավիացիոն անվտանգության դրույթների ապահովումը, այդ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտք գործելու, մեկնելու ընթացքում: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է ապահովի, որպեսզի արդյունավետ միջոցներ կիրառվեն իր տարածքում օդանավը պաշտպանելու և իրականացվեն ուղևորների, անձնակազմի, ձեռքի իրերի, ուղեբեռի, բեռի և օդանավի պաշարների նկատմամբ ստուգումներ՝ նախքան օդանավ նստելը, նստելու կամ օդանավից դուրս գալու ընթացքում: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է նաև բարյացակամ դիտարկման արժանացնի մասնավոր սպառնալիքի դիմակայմանն ուղղված անվտանգության հատուկ խելամիտ միջոցներ ձեռնարկելու մյուս Պայմանավորվող կողմի յուրաքանչյուր խնդրանք:

6. Երբ տեղի է ունենում միջադեպ կամ քաղաքացիական օդանավի ապօրինի գրավման միջադեպի

սպառնալիք, կամ այլ անօրինական գործողություններ, ուղղված այդպիսի օդանավի, նրա ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների կամ օդազնացային միջոցների անվտանգության դեմ, Պայմանավորվող կողմերը պետք է աջակցեն միմյանց՝ դուրսացնելով կապի միջոցները և այլ համապատասխան միջոցները, որոնք նախատեսված են արագորեն և անվտանգ կերպով վերացնելու նման միջադեպը կամ սպառնալիքը:

Հոդված 11 Սպասարկման գանձումներ

1. Մի Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում գտնվող օդանավակայանների և այլ ավիացիոն սարքավորումների օգտագործման համար մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված յուրաքանչյուր ավիաընկերությունից գանձվող վարձավճարները չպետք է լինեն ավելի բարձր, քան նմանատիպ միջազգային հաղորդակցություններում ներգրավված իր ազգային օդանավից գանձվող վարձավճարները:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է խրախուսի իր տարածքում վճարների մասով իրավասու իշխանությունների կամ մարմինների և ծառայություններից և սարքավորումներից օգտվող նշանակված ավիաընկերությունների միջև, և քաջալերել վճարների մասով իրավասու իշխանություններին կամ մարմիններին և նշանակված ավիաընկերություններին նման տեղեկատվությունը փոխանակելու համար, որպեսզի ապահովի վճարների հիմնավորվածության ճշգրիտ դիտարկումը սույն Հոդվածի 1-ին պարբերության սկզբունքների համաձայն: Երբ հնարավոր կլինի, օգտագործողներին կտրամադրվի հիմնավորված ծանուցում վճարների փոփոխությունների ցանկացած առաջարկության մասին համապատասխան օժանդակ տեղեկատվությամբ և տվյալներով, որպեսզի իրենց հնարավորություն ընձեռվի իրենց տեսակետներն արտահայտել նախքան վճարների վերանայումը:

Հոդված 12 Մաքսատուրքերից, հարկերից և այլ վճարներից ազատում

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ փոխադարձության հիման վրա իր տարածքում գործող կանոնակարգերի առավելագույն հնարավոր չափով պետք է ազատի մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին ներմուծման սահմանափակումներից, մաքսատուրքերից, ավելացված արժեքի հարկերից, ակցիզային հարկերից, տեսչական վճարներից և այլ ազգային պարտադիր տուրքերից և այլ վճարներից՝ օդանավի, վառելիքի, քայուղերի, սպառվող տեխնիկական միջոցների, պահեստամասերի, ներառյալ՝ շարժիչների, օդանավի սովորական սարքավորումների, օդանավի պաշարների (ներառյալ սնունդը, խմիչքները և հեղուկները, ծխախոտը և այլ ապրանքները՝ նախատեսված թեղիքի ընթացքում սահմանափակ քանակությամբ ուղևորներին վաճառելու կամ ուղևորների կողմից սպառելու համար) և այլ առարկաների առնչությամբ՝ նախատեսված օգտագործման կամ օգտագործվող միմյան այդ ավիաընկերության օդանավի շահագործման կամ սպասարկման կապակցությամբ, ինչպես նաև տպագրված տոմսերի բլանկները, ավիաբեռնագրերը, ավիաընկերության տարբերանշանը կրող տպագրված ցանկացած նյութ և այլ ավիաընկերության կողմից անվճար բաժանվող սովորական գովազդային նյութերը:

2. Սույն հոդվածով տրամադրվող ազատումները պետք է կիրառվեն սույն հոդվածի 1-ին կետում թվարկված ապրանքների նկատմամբ.

ա) ներմուծված մեկ Պայմանավորվող կողմի տարածք մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից կամ նրա անունից,

բ) պահված մեկ Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության օդանավում մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք ժամանելիս կամ այդ տարածքից մեկնելը, կամ

գ) մեկ Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության օդանավ վերցված մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում և նախատեսված՝ համաձայնեցված հաղորդակցություններում դրանք օգտագործման մտադրությամբ.

անկախ այն բանից, թե այդ առարկաները ամբողջովին կամ մասամբ օգտագործվել կամ սպառվել են ազատումը տրամադրած Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում՝ պայմանով, որ նման առարկաները չեն օտարվում նշված Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում:

Վերոհիշյալ ա), բ), գ) ենթակետերում հիշատակված պաշարները կարող են պահանջվել պահելու մաքսային իշխանությունների վերահսկողության կամ հսկողության տակ:

Հոդված 13 Միջոցների փոխանցում

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը պետք է, ըստ պահանջի, ծախսերի նկատմամբ գումարների ավելցուկը փոխանցելու իրավունք տրամադրի այդ Պայմանավորվող կողմի տարածքում օդային փոխադրման վաճառքից, այլ հարակից առարկաներից և ծառայությունների վաճառքից, ինչպես նաև կոմերցիոն տոկոսները՝ վաստակած այդ հատկություններից (ներառյալ ավանդներից տոկոսների փոխանցումը) հասույթի վաստակման Պայմանավորվող կողմի տարածքում գործող արտարժույթի փոխանակման կարգերի համաձայն:

2. Նման փոխանցումները պետք է իրականացվեն ցանկացած փոխարկելի արտարժույթով՝ հասույթի վաստակման Պայմանավորվող կողմի տարածքում գործող արտարժույթի փոխանակման կարգերի համաձայն: Նման փոխանցումները պետք է կատարվեն պաշտոնական փոխարժեքի դրույթներով կամ, որտեղ չկա պաշտոնական փոխարժեք, ներկա վճարումների համար արտարժույթի շուկաներում գերակայող պաշտոնական փոխարժեքների հիման վրա:

3. Եթե Պայմանավորվող կողմերից մեկը գործողության մեջ է դնում մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության ծախսերի նկատմամբ հասույթների ավելցուկի փոխանցման նկատմամբ ցանկացած սահմանափակում, մյուս Պայմանավորվող կողմն իրավունք ունի նմանատիպ սահմանափակումներ ներդնելու առաջին Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության նկատմամբ:

4. Եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև գոյություն ունի կրկնակի հարկումը բացառող համաձայնագիր կամ հատուկ համաձայնագիր, որը կարգավորում է միջոցների փոխանցումը, ապա այդ համաձայնագրի դրույթները պետք է լինեն գերակայող:

Հոդված 14 Տարողություն

1. Նշանակված ավիաընկերությունների կողմից համաձայնեցված հաղորդակցություններում տրամադրվելիք տարողությունը պետք է հաստատվի երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների կողմից երկու Պայմանավորվող կողմերի կողմից նշանակված ավիաընկերությունների համար արդարացի և հավասար հնարավորության սկզբունքի հիման վրա:

2. Համաձայնեցված հաղորդակցությունները շահագործելիս՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունները պետք է հաշվի առնեն մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների շահերը, որպեսզի անհարկի չներգործեն վերջիններին կողմից միևնույն երթուղում կամ դրա մի մասում տրամադրվող հաղորդակցությունների վրա:

3. Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից տրամադրվող համաձայնեցված հաղորդակցությունները՝ պետք է սերտորեն կապված լինեն սահմանված երթուղիներով փոխադրման նկատմամբ հասարակության պահանջներին, որպես իրենց առաջնային նպատակ պետք է ունենան բեռնվաճառքային ընդունելի գործակցով այնպիսի տարողության ապահովումը, որը բավական է կատարելու ներկայիս և ակնկալվող պահանջները դեպի համապատասխան Պայմանավորվող կողմի տարածք կամ այդ տարածքից ուղևորների և/կամ բեռի՝ ներառյալ, փոստի փոխադրման պահանջները:

Հոդված 15 Սակագներ

1. Սույն համաձայնագրի առնչությամբ Պայմանավորվող կողմերից ցանկացածի ավիացիոն իշխանությունները կարող են պահանջվել միջազգային օդային փոխադրումների շահագործման սակագները գրանցել տեղեկատվական նպատակով:

2. Առանց սահմանափակելու յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմում ընդհանուր մրցակցության կիրառումը և սպառողական օրենքը՝ Պայմանավորվող կողմերի միջամտությունը կարող է ձեռնարկվել նպատակ ունենալով.

ա) կանխել չհիմնավորված խտրական սակագները կամ գործելակերպերը,

բ) պաշտպանել սպառողներին սակագներից, որոնք չհիմնավորված բարձր են կամ չհիմնավորված սահմանափակիչ բնույթ ունեն կամ գերակայող դիրքի չարաշահման, կամ ավիափոխադրողների միջև փոխհամաձայնեցումների գործելակերպերի պատճառով, և

գ) պաշտպանել նշանակված ավիաընկերություններին սակագներից, որոնք արհեստականորեն ցածր են կառավարության ուղղակի կամ անուղղակի նպաստի կամ օժանդակության պատճառով:

3. Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկը չպետք է ձեռնարկի միակողմանի գործողություն կանխելու Պայմանավորվող կողմերից ցանկացածի կողմից նշանակված ավիաընկերությունների կողմից գանձման ենթակա կամ գանձվող սակագների ներդրման կամ շարունակման համար՝ սույն Համաձայնագրով միջազգային օդային հաղորդակցությունների նպատակով: Եթե կողմերից որևէ մեկը գտնում է, որ նման ցանկացած սակագին անհամապատասխանության մեջ է սույն Հոդվածում սահմանվող նկատառումների հետ, ապա այն պետք է խնդրի խորհրդակցությունների անցկացում և մյուս Պայմանավորվող կողմին ծանուցի իր դժգոհության պատճառների վերաբերյալ՝ սակագինը իրեն ներկայացնելու օրվանից 14 օրվա ընթացքում: Այս խորհրդակցությունները պետք է տեղի ունենան ոչ ուշ, քան խնդրանքը ստանալու օրվանից (30) օր: Եթե Պայմանավորվող կողմերը համաձայնության են գալիս այն գնի շուրջ, որի համար տրվել էր դժգոհության ծանուցում, ապա յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է գործադրի իր առավելագույն ջանքերը այդ համաձայնությունը գործողության մեջ դնելու համար: Առանց նմանատիպ փոխհամաձայնության, սակագինը չպետք է դրվի գործողության մեջ կամ շարունակի գործել:

Հոդված 16 Չվացուցակների հաստատում

1. Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունները պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը ներկայացնեն իրենց երթուղիային ծրագրերը՝ հաղորդակցությունների շահագործումը սկսելուց առնվազն երեսուն (30) օր առաջ: Ծրագիրը, մասնավորապես, պետք է ներառի չվացուցակները, հաղորդակցությունների հաճախականությունը և շահագործման մեջ օգտագործվելիք օդանավերի տիպերը:

2. Հաստատված չվացուցակներում ավելի ուշ կատարվող ցանկացած փոփոխություն պետք է նույնպես ներկայացվի մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը:

Հոդված 17 Կոմերցիոն գործունեություններ

1. Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը պետք է տրամադրվի իրավունք մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում հիմնելու գրասենյակներ օդային փոխադրումների, ինչպես նաև այլ հարակից առարկաների և սարքավորումների վաճառքի և խթանման համար, որոնք պահանջվում են օդային փոխադրման ապահովման համար՝ համաձայն այդ Պայմանավորվող կողմի օրենքների և կարգերի:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը պետք է իրավունք տրամադրվի մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք բերել և պահպանել իր համաքաղաքացիներին կառավարչական, կոմերցիոն, գործառնական, վաճառքի, տեխնիկական և այլ անձնակազմ և ներկայացուցիչներ, որը կարող է պահանջվել օդային փոխադրման ապահովման կապակցությամբ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության օրենքներին և կանոնակարգերին համապատասխան, որոնք կարգավորում են մուտքի, մշտական բնակության և զբաղվածության հարցերը:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը իրավունք է տալիս իրենց սեփական փոխադրումային փաստաթղթերով Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում ուղղակիորեն իրենց վաճառքի գրասենյակներում և իր գործակալների միջոցով իրականացնել օդային փոխադրումների վաճառք սպառողներին այն արժույթով, որը թույլատրվում է տվյալ Պայմանավորվող կողմի օրենսդրությամբ:

4. Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերությանը, փոխադարձության հիմունքով, իրավունք ունի մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում իրականացնել վերգետնյա իր սեփական սպասարկումը (ինքնասպասարկումը) կամ իր հայեցողությամբ ընտրելու մրցակցող վերգետնյա սպասարկման ծառայություններ մատուցող գործակալների միջև:

5. Պայմանավորվող կողմերից ցանկացածի նշանակված ավիաընկերությունը պետք է իրավունք ունենա մյուս Պայմանավորվող կողմի նույն օդանավակայանում շահագործվող այլ ավիաընկերություններին տրամադրելու վերգետնյա սպասարկման ծառայություններ:

6. Սույն Հոդվածի 4-րդ և 5-րդ պարբերություններում նշված իրավունքների կիրառումը ենթակա է միայն ֆիզիկական կամ գործառնական սահմանափակումների, որոնք առաջ են գալիս ի հաշիվ օդանավակայանների թռիչքային և ավիացիոն անվտանգության հարցերից: Բոլոր սահմանափակումները մշտապես կկիրառվեն ոչ պակաս բարենպաստ պայմանների ներքո, քան նման սահմանափակումների ներդրման պահին նմանատիպ միջազգային օդային հաղորդակցություն շահագործող այլ ավիաընկերություններին հասանելի առավել բավարարող պայմաններն են:

Հոդված 18

Շահագործման մասին տեղեկատվության և վիճակագրության տրամադրում

Պայմանավորվող կողմերից ցանկացածի ավիացիոն իշխանությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին՝ վերջիններիս խնդրանքով, պետք է տրամադրեն յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերության վերաբերյալ պարբերական կամ այլ վիճակագրական տեղեկատվություն, որը կարող է հիմնավորված կերպ պահանջվել սահմանված երթուղիներով առաջին Պայմանավորվող կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերության կողմից տրամադրվող տարողության վերանայման նպատակով: Նման տվյալները պետք է ներառեն ամբողջական տեղեկատվություն՝ պահանջվող որոշելու փոխադրումների քանակը և նման փոխադրման սկզբնակետերը և նպատակակետերը:

Հոդված 19

Խորհրդակցություններ

1. Սերտ համագործակցության ոգով երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները պարբերաբար պետք է հաղորդակցվեն, ինչն էլ կարող է լինել քննարկման կամ գրագրության միջոցով՝ հավաստիացնելու սերտ համագործակցությունը սույն Համաձայնագրի և նրա Հավելվածների իրականացման վրա ազդող բոլոր հարցերում:

2. Ցանկացած Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ խնդրել խորհրդակցություններ՝ սույն Համաձայնագրի մեկնաբանման, կիրառման, իրականացման կամ փոփոխման, կամ սույն համաձայնագրի համապատասխանության վերաբերյալ: Նման խորհրդակցությունը պետք է սկսվի մյուս Պայմանավորվող կողմից գրավոր խնդրանքի ստանալու ամսաթվից վաթսույն (60) օրվա ընթացքում, եթե Պայմանավորվող կողմերն այլ կերպ չեն համաձայնել:

Հոդված 20

Փոփոխություններ

1. Սույն Համաձայնագրի ցանկացած փոփոխություն, համաձայնեցված Պայմանավորվող կողմերի միջև, ուժի մեջ են մտնում, երբ հաստատվում են երկու Պայմանավորվող կողմերի օրենքների և կարգերի համաձայն և հաստատվում են դիվանագիտական հայտագրերի փոխանակմամբ:

2. Սույն Համաձայնագրի Հավելվածում փոփոխությունները կարող են ուղղակիորեն համաձայնեցվել Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև և հաստատվեն դիվանագիտական հայտագրերի փոխանակմամբ:

Հոդված 21

Վեճերի լուծման կարգը

1. Սույն Համաձայնագրի մեկնաբանմանը կամ կիրառմանը վերաբերող ցանկացած տարաձայնություն պետք է կարգավորվի Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև անմիջական բանակցությունների միջոցով: Եթե ավիացիոն իշխանությունները չեն կարողանում համաձայնության գալ, տարաձայնությունը պետք է կարգավորվի դիվանագիտական ուղիներով:

2. Եթե տարաձայնությունը հնարավոր չէ կարգավորել վերը նշված 1-ին կետի համաձայն, Պայմանավորվող կողմերից ցանկացածի խնդրանքով այն որոշման կայացման համար պետք է ներկայացվի երեք դատավորներից բաղկացած արբիտրաժային դատարան:

3. Տվյալ դեպքում արբիտրաժային դատարանը պետք է կազմվի հետևյալ կերպ.

ա) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է նշանակի մեկ անդամ,

բ) Երրորդ դատավորը, որը պետք է լինի երրորդ երկրի քաղաքացի և որը պետք է ղեկավարի արբիտրային դատարանը որպես նախագահ, պետք է, նշանակվի երկու Պայմանավորվող կողմերի համաձայնությամբ,

գ) Նման անդամները պետք է նշանակվեն երկու (2) ամսվա և նման նախագահը՝ երեք (3) ամսվա ընթացքում՝ այն օրվանից, երբ Պայմանավորվող կողմերից ցանկացածը դիվանագիտական հայտագրով տեղեկացրել է իր մտադրության մասին արբիտրային դատարանին անհամաձայնությունը ներկայացնելու վերաբերյալ:

4. Եթե վերը նշված 3-րդ կետում սահմանված ժամկետները չեն պահպանվել, ցանկացած Պայմանավորվող կողմ, ցանկացած այլ համապատասխան պայմանավորվածության բացակայության դեպքում, կարող է իրավիճակը ֆորմալապես ավիացիայի միջազգային կազմակերպության (ԻԿԱՕ) Խորհրդի նախագահին՝ անհրաժեշտ նշանակումներ կատարելու համար: Եթե Նախագահը հանդիսանում է Պայմանավորվող կողմերի ցանկացած քաղաքացի կամ եթե նա զրկված է նման գործառույթն իրականացնելուց, իրեն փոխարինող փոխնախագահը պետք է կատարի անհրաժեշտ նշանակումները:

5. Արբիտրային դատարանը պետք է իր որոշումները կայացնի ձայների մեծամասնությամբ: Նման որոշումները պետք է լինեն պարտադիր Պայմանավորվող կողմերի համար:

6. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է կատարի արբիտրային դատավարություններում իր անդամի,

ինչպես նաև իր ներկայացուցչության ծախսերը: Նախագահի և ցանկացած այլ ծախսերը հավասարապես բաշխվում են Պայմանավորվող կողմերի միջև: Բոլոր այլ դեպքերում արբիտրային դատարանը պետք է ինքը սահմանի իր սեփական ընթացակարգը:

Հոդված 22 Գրանցում ԻԿԱՕ-ում

Սույն Համաձայնագիրը և սույն Համաձայնագրի ցանկացած փոփոխություն պետք է գրանցվի Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունում (ԻԿԱՕ) Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի կողմից:

Հոդված 23 Համապատասխանությունը բազմակողմանի համաձայնագրերին

Այն դեպքում, երբ սույն Համաձայնագրում ներառված ցանկացած հարցի առնչությամբ առկա է և ուժի մեջ է մտել երկու Պայմանավորվող կողմերի կողմից բազմակողմանի համաձայնագիր, սույն Համաձայնագրի և դրա Հավելվածների դրույթները պետք է փոփոխվեն, որպեսզի համապատասխանեցվեն այդ բազմակողմանի համաձայնագրի դրույթներին:

Հոդված 24 Պաշարեցում

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ցանկացած պահի կարող է դիվանագիտական ուղիներով գրավոր ծանուցել տալ մյուս Պայմանավորվող կողմին սույն Համաձայնագիրը դադարեցնելու իր որոշման մասին: Եթե տրվել է նման ծանուցում, ապա սույն Համաձայնագիրը պետք է դադարեցվի մյուս Պայմանավորվող կողմից ծանուցումը ստանալու ամսաթվից տասներկու (12) ամիս անց, քանի դեռ քննարկվող ծանուցումը հետ չի կանչվել Պայմանավորվող կողմերի համաձայնությամբ մինչև այդ ժամկետի ավարտը:

Հոդված 25 Ուժի մեջ մտնելու կարգը

Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտնում դրա ուժի մեջ մտնելու համար Պայմանավորվող կողմերի կողմից իրենց համապատասխան ներպետական ընթացակարգերի ավարտի մասին դիվանագիտական ուղիներով վերջին ծանուցումը ստանալու օրվանից:

Ի ՀԱՍՏԱՏՈՒՄՆ ՈՐԻ, ներքոստորագրյալները, լինելով պատշաճ ձևով լիազորված իրենց համապատասխան կառավարությունների կողմից, ստորագրեցին սույն Համաձայնագիրը:

Կատարված է ք. Բելգրադում, 2011 թվականի ապրիլի 4-ին, երկու բնօրինակից՝ հայերեն, սերբերեն և անգլերեն լեզուներով, ընդ որում բոլոր բնօրինակներն էլ հավասարազոր են: Մեկնաբանման որևէ տարածայնության դեպքում անգլերեն տեքստը գերակայող է:

Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտել 2012 թ. մարտի 5-ին

ՀԱԿԵԼՎԱԾ

Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Սերբիայի Հանրապետության կառավարության միջև օդային հաղորդակցությունների մասին համաձայնագրի

Երթուղիների ցանկ

1. Սերբիայի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերություններին իրավունք է տրվում շահագործել օդային հաղորդակցություններ հետևյալ սահմանված երթուղիներով.

Կետեր Սերբիայում	Կետեր Հայաստանում	Միջանկյալ կետեր	Կետեր տարածքից դուրս
Ցանկացած կետեր	Ցանկացած կետեր		

2. Հայաստանի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերություններին իրավունք է տրվում շահագործել օդային հաղորդակցություններ հետևյալ սահմանված երթուղիներով.

Կետեր Հայաստանում	Կետեր Սերբիայում	Միջանկյալ կետեր	Կետեր տարածքից դուրս
Ցանկացած կետեր	Ցանկացած կետեր		

Դիտողություններ՝

1. Տարածքից դուրս կետերը և միջանկյալ կետերը պետք է սահմանվեն հետագայում երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև համաձայնությամբ:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունները կարող են շահագործել բոլոր միջանկյալ և տարածքից դուրս կետերը առանց երթևեկության ազատության հինգերորդ իրավունքի օգտագործման:

3. Հինգերորդ ազատության երթևեկության իրավունքի օգտագործումը Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն

իշխանությունների միջև նախապես համաձայնեցման ենթակա առարկա է հանդիսանում:

4. Վերոհիշյալ երթուղիներով օդային հաղորդակցությունները շահագործելիս կամ իրականացնելիս, մի Պայմանավորվող Կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերություն կարող է մտնել մարքեթինգային համաձայնությունների մեջ, ինչպիսիք են՝ կողերի համատեղ օգտագործման համաձայնությունները:

ա) Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ,

բ) ցանկացած երրորդ երկրի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ՝ պայմանով, որ յուրաքանչյուր երկիր լիազորում կամ թույլատրում է համեմատելի համաձայնություններ մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիաընկերությունների և այլ ավիաընկերությունների միջև՝ դեպի այդ երկիր, երկրից և նրանով անցնող հաղորդակցությունների վրա,

պայմանով, որ առնչվող բոլոր ավիաընկերությունները՝

ա) ունեն համապատասխան թույլտվություններ և երթևեկության իրավունքներ,

բ) բավարարեն նման համաձայնությունների նկատմամբ սովորաբար կիրառվող պահանջներին, և

գ) յուրաքանչյուր վաճառված տոմսի մասով՝ գնորդներին վաճառքի կետում տրամադրեն հստակ տեղեկատվություն, թե փաստացի որ ավիաընկերությունն է շահագործելու հաղորդակցության կամ երթուղու յուրաքանչյուր հատվածը և որ ավիաընկերության հետ է գնորդը մտնում պայմանագրային հարաբերությունների մեջ:

5. Կողերի համատեղ օգտագործման համաձայնությունում մասնակցությունը չի հաշվարկվում որպես հաճախականություն այն ավիաընկերության համար, որը հաղորդակցությունը չի շահագործում:

6. Կողերի համատեղ օգտագործման բոլոր համաձայնությունները ենթակա են երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը:

Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտել 2012 թ. մարտի 5-ին