

ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

Հայաստանի Հանրապետության Կառավարության և Բելգիայի
Հանրապետության Կառավարության միջև օդային փոխադրումների
մասին

Հայաստանի Հանրապետության Կառավարությունը և Բելգիայի
Թագավորության Կառավարությունը, այսուհետ՝ Պայմանավորվող կողմեր,
հանդիսանալով Կողմեր «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի
մասին» Կոնվենցիայի, որը բացված է ստորագրման համար Չիկագոյում
1944թ. դեկտեմբերի 7-ին,

ցանկանալով համաձայնագիր կնքել՝ ի հավելումն նշված
Կոնվենցիայի, նպատակ ունենալով օդային հաղորդակցություն հաստատել
իրոնց համապատասխան տարածքների միջև և նրանցից դուրս,

ցանկանալով ապահովել անվտանգության և ապահովության
բարձրագույն մակարդակ միջազգային օդային տրանսպորտի
բնագավառում,

համաձայնեցին հետևյալի մասին.

Հոդված 1 Սահմանումներ

Սույն Համաձայնագրի նպատակով և եթե ենթատեքստն այլ բան չի
պահանջում.

ա) «Կոնվենցիա» տերմինը նշանակում է 1944թ. դեկտեմբերի 7-ի
Չիկագոյի «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին»
ստորագրման համար բաց Կոնվենցիան և ներառում է շված Կոնվենցիայի
90-րդ հոդվածի համաձայն ընդունված ցանկացած Հավելված, ինչպես նաև
Հավելվածների կամ Կոնվենցիայի ցանկացած փոփոխություն, որը
կատարվել է Կոնվենցիայի 90-րդ և 94-րդ հոդվածների համաձայն՝
այնքանով, որքանով այդ Հավելվածներն ու փոփոխություններն ընդունել
կամ վավերացրել են երկու Պայմանավորվող կողմերը,

բ) «համաձայնագիր» տերմինը նշանակում է սույն Համաձայնագիրը,
նրան կից Հավելվածը, ինչպես նաև սույն Համաձայնագրի կամ Հավելվածի
ցանկացած փոփոխություն,

գ) «ավիացիոն իշխանություններ» տերմինը նշանակում է.
Հայաստանի համար՝ քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչությունը,
իսկ Բելգիայի համար՝ հաղորդակցության նախարարությունը, կամ երկուսի
համար՝ ցանկացած այլ իրավասու մարմին կամ անձ, որը կլիազորվի
իրականացնել վերոհիշյալ իշխանությունների կողմից ներկայումս
իրականացվող գործառնությունները,

դ) «տարածք», «օդային հաղորդակցություն», «միջազգային օդային հաղորդակցություն», «ավիաընկերություն» և «ոչ փոխադրման նպատակներով վայրէջք» տերմիններն ունեն Կոնվենցիայի 2-րդ և 96-րդ հոդվածներում համապատասխանաբար նրանց համար սահմանված նշանակությունները,

ե) «նշանակված ավիաընկերություն» տերմինը նշանակում է սույն Համաձայնագրի 3-րդ և 4-րդ հոդվածներին համապատասխան նշանակված և լիազորված ավիաընկերությունը,

զ) «համաձայնեցված հաղորդակցություններ» տերմինը նշանակում է սույն Համաձայնագրի Հավելվածում սահմանված երթուղիներով ուղևորների, բեռի և փոստի առանձին կամ համակցված փոխադրման նպատակներով իրականացվող կանոնավոր օդային հաղորդակցությունները,

է) «ասկագներ» տերմինը նշանակում է ուղևորների, ուղեբեռների և բեռների փոխադրման համար վճարվող գինը, ինչպես նաև գնի կիրառման պայմանները՝ ներառյալ գործակալության և այլ օժանդակ ծառայությունների վճարները և պայմանները, բացառությամբ փոստի փոխադրավարձի և պայմանների,

ը) «տարողության փոփոխություն» /օդանավի տեսակի փոփոխություն/ տերմինը նշանակում է նշանակված ավիաընկերության կողմից համաձայնեցված հաղորդակցությունների իրագործումն այն ձևով, երբ երթուղու մի հատվածում օգտագործվող ինքնաթիռն իր տարողությամբ տարբերվում է մյուս հատվածում օգտագործվող ինքնաթիռից,

թ) «օդանավի սարքավորում», «վերգետնյա սարքավորումներ», «օդանավի գույք», «պահեստամասեր» տերմինները ունեն Կոնվենցիայի Հավելված 9-ում նրանց համար համապատասխանաբար սահմանված նշանակությունները:

Հոդված 2

Իրավունքների տրամադրում

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ տրամադրում է հետևյալ իրավունքները մյուս Պայմանավորվող կողմին՝ նրա համապատասխան նշանակված ավիաընկերությունների կողմից միջազգային օդային հաղորդակցության շահագործման համար.

ա) իր տարածքի վրայով անվայրէջք թռիչքի իրավունք,

բ) ոչ փոխադրման նպատակներով իր տարածքում վայրէջքի իրավունք,

գ) իր տարածքում վայրէջքի իրավունք՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքից սկիզբ առնող կամ դեպի այնտեղ ուղղված՝ Հավելվածում նշված երթուղիներով իրականացվող միջազգային փոխադրումների ժամանակ՝ ուղևորների նստեցնելու և իջեցնելու, ինչպես նաև բեռները և փոստը բեռնելու և բեռնաթափելու նպատակով:

2. Սույն հոդվածի 1-ին կետում նշվածը չպետք է մեկնաբանել այնպես, թե մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունն արտոնություն է ստանում մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքի կետերի միջև վարձատրությամբ կամ վարձակալությամբ ուղևորների, փոստի և բեռների փոխադրում իրականացնելու համար:

Հոդված 3

Նշանակում՝ հաղորդակցություն իրագործելու նպատակով

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի՝ մյուս Պայմանավորվող կողմին դիվանագիտական հայտագիր ուղղելով՝ Հավելվածում սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների իրագործման նպատակով նշանակել մեկ կամ մի քանի ավիաընկերություններ:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի՝ մյուս Պայմանավորվող կողմին դիվանագիտական հայտագիր ուղղելով՝ չեղյալ համարել ցանկացած ավիաընկերության նշանակումը և նշանակել մեկ ուրիշին:

Հոդված 4

Հաղորդակցության իրագործման թույլտվություն

1. Սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի համաձայն մի Պայմանավորվող կողմից նշանակման վերաբերյալ ծանուցումը ստանալուց հետո մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները, համաձայն իրենց օրենքների և կանոնների, վերոհիշյալ ձևով նշանակված ավիաընկերություններին անհապաղ պետք է տրամադրեն համապատասխան թույլտվություն այն համաձայնեցված օդային հաղորդակցությունների իրագործման նպատակով, որոնց համար այդ ավիաընկերությունները նշանակվել են:

2. Նշված թույլտվությունները ստանալուց հետո ավիաընկերությունները ցանկացած ժամանակ կարող են սկսել համաձայնեցված հաղորդակցությունների իրագործումը՝ մասամբ կամ ամբողջությամբ՝ պայմանով, որ այդ ավիաընկերությունները ենթարկվեն սույն Համաձայնագրի կիրառելի դրույթներին, և սակագները սահմանվեն սույն Համաձայնագրի 13-րդ հոդվածի դրույթներին համապատասխան:

Հոդված 5

Հաղորդակցության իրագործման թույլտվության չեղյալ համարումը և դադարեցումը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններն իրավունք ունեն մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության՝ 4-րդ հոդվածում նշված թույլտվությունները մերժել, չեղյալ համարել կամ դադարեցնել, սահմանել ժամանակավոր կամ մշտական պայմաններ, եթե.

ա) այդ ավիաընկերությունները չկարողանան ապացուցել, որ որակավորված են կատարել օրենքներով և կանոններով նախատեսված պայմանները, որոնք, Կոնվենցիային համապատասխան, այդ իշխանությունները սովորաբար և իրավացիորեն կիրառվում են միջազգային օդային հաղորդակցությունների իրագործման նկատմամբ,

բ) այդ ավիաընկերություններին չի հաջողվել հաղորդակցություն իրականացնել սույն Համաձայնագրով նախատեսված պայմաններին համապատասխան,

գ) այդ ավիաընկերությունը չի պահպանում այդ Պայմանավորվող կողմի օրենքներն ու կանոնները,

դ) համոզված չեն, որ ավիաընկերությունների նկատմամբ իրական սեփականության իրավունքը և իրական վերահսկողությունը պատկանում են այդ ավիաընկերությունները նշանակող Պայմանավորվող կողմին կամ նրա քաղաքացիներին:

2. Եթե վերոհիշյալ օրենքների և կանոնների խախտումը կանխելու նպատակով անհապաղ միոցներ ձեռնարկելու անհրաժեշտություն չկա, ապա սույն հոդվածի 1-ին կետում թվարկված իրավունքները պետք է կիրառվեն միայն Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև՝ սույն Համաձայնագրի 17-րդ հոդվածին համապատասխան խորհրդակցություններից հետո:

Հոդված 6

Օրենքների և կանոնների կիրառում

1. Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտք գործելու, այնտեղից մեկնելու, ինչպես նաև այնտեղ մնալու ժամանակ պետք է պահպանեն վերջինիս օրենքները և կանոնները, որոնք վերաբերում են միջազգային օդանավագնացության մեջ ընդգրկված օդանավի՝ նրա տարածք մուտք գործելուն, ելքին, այնտեղ մնալուն կամ նման օդանավի շահագործմանը և օդանավագնացությանը:

2. Մի Պայմանավորվող կողմի՝ մուտքին, մաքսագերծմանը, տարանցմանը, ներգաղթի, ներգաղթին, անձնագրերին, մաքսային ծառայություններին, տարադրամին, սանիտարական պահանջներին և կարանտինին վերաբերող օրենքների և կանոնների պահանջները պետք է կատարվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների, նրանց անձնակազմերի, ուղևորների կողմից կամ նրանց նկատմամբ, բեռների ու փոստի նկատմամբ՝ նշված Պայմանավորվող

կողմի տարածք մուտքի, ելքի, տարանցիկ փոխադրման և տարածքում գտնվելու ժամանակ:

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի տարածքում տարանցիկ ուղևորները պետք է երնթարկվեն ոչ ավելի, քան պարզեցված վերահսկողության:

3. Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկը չպետք է նման միջազգային օդային հաղորդակցություն իրականացնող իր սեփական կամ այլ ավիաընկերության առավելություն տա մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության նկատմամբ՝ սույն հոդվածի 1-ին և 2-րդ կետերում հիշատակված կանոնների կիրառման կամ իր վերահսկողության ներքո գտնվող օդանավակայանների, օդային ուղիների, օդային երթևեկության ծառայությունների և դրանց հետ կապված միջոցների և սարքավորումների օգտագործման առումով:

Հոդված 7

Վկայականներ, լիցենզիաներ, անվտանգություն

1. Մի Պայմանավորվող կողմի տրամադրած կամ նրա կողմից վավերական ճանաչված և դեռ ուժի մեջ գտնվող թռիչքային պիտանելիության վկայականները, որակավորման վկայականները և լիցենզիաները մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է ճանաչի վավերական Հավելվածում սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների իրագործման համար՝ պայմանով, որ նման վկայականները կամ լիցենզիաները տրամադրված կամ վավերական ճանաչված լինեն Կոնվենցիայով սահմանված չափանիշերի համաձայն:

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, այնուամենայնիվ, իրավունք է վերապահում իրեն հրաժարվել ճանաչելու իր տարածքի վրայով թռիչքների իրականացման նպատակով այն որակավորման վկայականները և լիցենզիաները, որոնք մյուս Պայմանավորվող կողմը տրամադրել է առաջինի քաղաքացիներին:

2. Այն դեպքում, եթե սույն հոդվածի 1-ին կետում հիշատակված վկայականները կամ լիցենզիաները տրամադրվել կամ վավերական են ճանաչվել Կոնվենցիայով սահմանված չափանիշներից տարբերվող պահանջների համաձայն, և եթե այդ տարբերվող պահանջները գրանցվել են Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունում, մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են, ըստ սույն Համաձայնագրի 17-րդ հոդվածի, պահանջել խորհրդակցություններ, որոնց նպատակն է պարզել, թե ինչքանով են տվյալ պահանջներն ընդունելի իրենց համար:

Բավարար համաձայնություն ձեռք չբերելը թռիչքների անվտանգությանը վերաբերող հարցերում հիմք է հանդիսանում սույն Համաձայնագրի 5-րդ հոդվածի կիրառման համար:

3.1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է խնդրել թռիչքային անձնակազմի, օդանավի կամ դրա շահագործման հետ կապված ցանկացած ոլորտի՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի ընդունած անվտանգության չափանիշներին վերաբերող խորհրդակցություններ: Այդ խորհրդակցությունները պետք է տեղի ունենան այդ պահանջը ներկայացնելուց հետո՝ 30 օրվա ընթացքում:

3.2. Եթե նման խորհրդակցություններից հետո մի Պայմանավորվող կողմը պարզում է, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը որևէ ոլորտում արդյունավետորեն չի պահպանում և չի ապահովում անվտանգության չափանիշները, որոնք առնվազն պետք է հավասար լինեն Չիկագոյի Կոնվենցիայի համաձայն հաստատված, տվյալ պահին գործող նվազագույն չափանիշներին, առաջինը պետք է երկրորդ Պայմանավորվող կողմին տեղեկացնի իր եզրահանգումների և այդ նվազագույն չափանիշներին համապատասխանելու համար անհարժեշտ միջոցների մասին, իսկ վերջինս պետք է այդ թերությունները շտկելու համար համապատասխան միջոցներ ձեռնարկի: 15 օրվա կամ, փոխհամաձայնության դեպքում ավելի երկար ժամանակահատվածի երկրորդ Պայմանավորվող կողմի համապատասխան միջոցներ չձեռնարկելը հիմք է հանդիսանում սույն Համաձայնագրի 5-րդ հոդվածի կիրառման համար (թույլտվությունների չեղյալ համարում, դադարեցում, փոփոխություն):

3.3. Չնայած Չիկագոյի Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածում նշված պարտավորությանը՝ Պայմանավորվող կողմերը համաձայնում են, որ մի Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից դեպի մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից դեպի մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք կամ տարածքից սկսվող թռիչքների համար շահագործվող ցանկացած օդանավ այդ տարածքում գտնվելիս մյուս Պայմանավորվող կողմի լիազորված ներկայացուցիչների կողմից կարող է ենթարկվել ներքին և արտաքին ստուգման՝ ինչպես օդանավի ու նրա անձնակազմի փաստաթղթերի վավերականությունը, այնպես էլ օդանավի ու նրա սարքավորումների արտաքին վիճակը պարզելու նպատակով (սույն հոդվածում կոչվում է «կառավարողացային ստուգում»)՝ պայմանով, որ դա չպետք է հանգեցնի չարդարացված ուշացման:

3.4. Եթե նման կառավարողացային ստուգումը կամ մի շարք ստուգումները տեղիք են տալիս.

ա) լուրջ անհանգստությունների, որ օդանավը կամ օդանավի շահագործումը չի համապատասխանում Չիկագոյի Կոնվենցիայի համաձայն հաստատված, տվյալ պահին գործող նվազագույն չափանիշներին, կամ

բ) լուրջ անհանգստությունների, որ բացակայում է Չիկագոյի Կոնվենցիայի համաձայն հաստատված, տվյալ պահին գործող անվտանգության նվազագույն չափանիշների արդյունավետ պահպանումը, կամ ապահովումը,

ապա ստուգում իրականացնող Պայմանավորվող կողմը, ըստ Չիկագոյի Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածի, ազատ է եզրակացնելու, որ այն պահանջները, որոնցով համաձայն տրվել կամ վավերական են ճանաչվել այդ օդանավի կամ այդ օդանավի անձնակազմի հետ կապված վկայականները կամ լիցենզիաները, կամ այն պահանջները, որոնց համապատասխան շահագործվում է այդ օդանավը, հավասար չեն կամ ցածր են Չիկագոյի Կոնվենցիայի համաձայն հաստատված նվազագույն չափանիշներից:

3.5. Այն դեպքում, եթե, վերոհիշյալ 3-րդ կետի 3-րդ ենթակետի համաձայն, մի Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից շահագործվող օդանավի կառամատուցային ստուգման իրականացման համար մուտքը մերժվում է այդ ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների ներկայացուցչի կողմից, ապա մյուս Պայմանավորվող կողմը իրավունք ունի եզրակացնելու, որ գոյություն ունեն վերոհիշյալ 3-րդ կետի 4-րդ ենթակետում նշված լուրջ անհանգստության հիմքերը, և կարող է անել նույն կետում նշված եզրահանգումները:

3.6. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրեն իրավունք է վերապահում ժամանակավորապես դադարեցնել կամ փոխել մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործման թույլտվությունը այն դեպքում, երբ կառամատուցային ստուգման կամ մի շարք ստուգումների, կառամատուցային ստուգումների համար մուտքի մերժման, խորհրդակցության արդյունքում կամ այլ կերպ եզրակացնում է, որ այդպիսի անհապաղ միջոցների ձեռնարկումը անհրաժեշտ է ավիաընկերության կողմից օդանավի շահագործման անվտանգության համար:

3.7. Սույն հոդվածի 3.2 կամ 3.6 ենթակետերում նշված գործողությունները իրականացնող կողմը պետք է դադարեցնի դրանք այդ գործողությունների իրականացման հիմքերի վերացման դեպքում:

Հոդված 8

Ավիացիայի անվտանգություն

1. Պայմանավորվող կողմերը վերահաստատում են, որ իրենց փոխհարաբերություններում քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունն անօրինական միջամտության գործողություններից պաշտպանելու պարտավորությունը սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասն է կազմում:

2. Պայմանավորվող կողմերը խնդրանքի դեպքում պետք է միմյանց անհրաժեշտ աջակցություն ցուցաբերեն օդանավերի անօրինական բռնազավթման գործողությունների և այդ օդանավերի, նրանց ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների և օդանավագնացության միջոցների անվտանգության դեմ անօրինական միջամտության այլ գործողությունների,

ինչպես նաև ավիացիայի անվտանգության դեմ այլ սպառնալիքների կանխման համար:

3. Պայմանավորվող կողմերը պետք է գործեն 1963թ. սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված «Օդանավերում կատարվող հանցագործությունների և այլ գործողությունների մասին» Կոնվենցիայի, 1970թ. դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված «Օդանավերի անօրինական զավթումը կանխելու մասին» Կոնվենցիայի և 1971թ. սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական գործողությունների կանխարգելման մասին» Կոնվենցիայի համաձայն:

4. Պայմանավորվող կողմերը իրենց փոխհարաբերություններում պետք է գործեն Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից հաստատված ավիացիոն անվտանգության դրույթների համաձայն, որոնք սահմանված են որպես Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի Կոնվենցիայի հավելվածներ՝ այնքանով, որքանով այդ անվտանգության դրույթները կիրառելի են Պայմանավորվող կողմերի համար: Նրանք պետք է պահանջեն, որ իրենց կողմից գրանցված կամ իրենց տարածքում գործունեության հիմնական վայր կամ բնակության մշտական վայր ունեցող օդանավ շահագործողները, կամ իրենց տարածքում օդանավակայան շահագործողները գործեն համաձայն նշված ավիացիոն անվտանգության դրույթների:

5. Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը համաձայնում է հետևել անվտանգության դրույթներին, որոնք պահանջում է մյուս Պայմանավորվող կողմը իր տարածք մուտք գործելու համար, և ձեռնարկում է համապատասխան միջոցառումներ՝ օդանավ նստեցնելուց կամ բեռնելուց առաջ ուղևորներին, անձնակազմին, նրանց ձեռքի իրերը, ինչպես նաև բեռները ստուգելու ուղղությամբ: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է նաև բարյացակամորեն քննարկի մյուս Պայմանավորվող կողմի՝ նրա օդանավերի կամ ուղևորների համար անվտանգության հատուկ միջոցառումներ իրականացնելու մասին ցանկացած խնդրանք՝ կոնկրետ սպառնալիքի կանխման համար:

6. Օդանավի անօրինական բռնազավթման կամ օդանավի, նրա ուղևորների, անձնակազմի, օդանավակայանների և օդանավագնացության միջոցների անվտանգության դեմ ուղղված այլ անօրինական գործողությունների հետ կապված միջադեպի կամ միջադեպի սպառնալիքի առկայության դեպքում Պայմանավորվող կողմերը միմյանց օգնություն են ցույց տալիս՝ դյուրացնելով հաղորդակցությունը և համապատասխան այլ միջոցներ ձեռնարկելով, որպեսզի արագ և անվտանգ կերպով կանխվի այդ միջադեպը կամ միջադեպի սպառնալիքը:

7. Եթե մի Պայմանավորվող կողմը խախտի սույն հոդվածի ավիացիոն անվտանգության դրույթները, ապա մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են պահանջել անհապաղ խորհրդակցություններ առաջինի ավիացիոն իշխանությունների հետ:

Երեսուն (30) օրվա ընթացքում բավարար համաձայնության ձեռք չբերելը հիմք է հանդիսանում սույն Համաձայնագրի 5-րդ հոդվածի կիրառման համար:

Հոդված 9 Օգտագործման համար գանձվող վճարներ

1. Մի Պայմանավորվող կողմի տարածքում մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություններից օդանավակայանների օգտագործման, օդանավագնացության սարքավորումների և առաջարկվող այլ ծառայությունների դիմաց գանձվող վճարները չպետք է ավելի բարձր լինեն, քան նման միջազգային օդային հաղորդակցություն իրագործող առաջին Պայմանավորվող կողմի ազգային ավիաընկերությունից գանձվող վճարները:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է խրախուսի խորհրդակցությունների անցկացումը վերոհիշյալ վճարները գանձող իր իրավասու մարմինների և օդանավագնացության սարքավորումներից և ծառայություններից օգտվող նշանակված ավիաընկերությունների միջև. հնարավորության դեպքում՝ ավիաընկերությունների ներկայացուցչական կազմակերպությունների միջոցով: Գանձվող վճարներում փոփոխությունների ցանկացած առաջարկի կապակցությամբ պետք է ժամանակին ծանուցում ուղարկվի, որը հնարավորություն կտա արտահայտել իրենց տեսակետները նախքան փոփոխությունների իրականացումը:

Հոդված 10 Մաքսային տուրքեր ակցիզային հարկեր

1. Պայմանավորվող կողմներից յուրաքանչյուրը պետք է ազատի մյուս Կողմի նշանակված ավիաընկերություններին ներմուծման սահմանափակումներից, մաքսային տուրքերից, ակցիզային հարկերից, տեսչական վճարներից և այլ պետական, մարզային կամ տեղական տուրքերից և գանձումներից, որոնք վերաբերում են օդանավին, վառելիքին, քսայուղերին, սպառողական տեխնիկական պաշարներին, պահեստամասերին (ներառյալ շարժիչները, օդանավի հաշվեցուցակային բորտային սարքավորումները), վերգետնյա սարքավորումներին, օդանավի պաշարներին և այլ իրերին, որոնք նախատեսված են օգտագործելու կամ օգտագործվում են բացառապես համաձայնեցված հաղորդակցություններն իրականացնող Կողմի նշանակված ավիաընկերությունների օդանավերի սպասարկման կամ շահագործման նպատակով, ինչպես նաև տպագրված ավիատոմսերի պաշարին, ավիաբեռնագրերին, այդ ընկերության տարբերանշանները կրող տպագիր նյութերին և այդ նշանակված ավիաընկերությունների կողմից անվճար բաշխվող գովազդային նյութերին:

2. Սույն հոդվածով նախատեսված ազատումները պետք է կիրառվեն սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված առարկաների նկատմամբ՝ անկախ այն բանից՝ թե դրանք ամբողջությամբ սպառվում կամ օգտագործվում են վերոհիշյալ տուրքերից և գանձումներից ազատող Պայմանավորվող կողմի տարածքում, թե՞ ոչ՝ պայմանով, որ դրանք.

ա) ներմուծված լինեն մի Պայմանավորվող կողմի տարածք մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից կամ նրանց անունից և չօտարվեն նշված Պայմանավորվող կողմի տարածքում,

բ) մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների օդանավում մնան մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք ժամանելու կամ այնտեղից մեկնելու ժամանակ,

գ) մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների օդանավ վերցված լինեն մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում և նախատեսված լինեն համաձայնեցված հաղորդակցության իրագործման ընթացքում օգտագործելու համար:

3. Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների օդանավերում պահվող հաշվեցուցակայանին բորտային սարքավորումները, վերգետնյա սարքավորումները, ինչպես նաև նյութերը և պաշարները մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում օդանավից կարող են բեռնաթափվել միայն տվյալ Պայմանավորվող կողմի մաքսային իշխանությունների համաձայնությամբ:

Այդ դեպքում դրանք կարող են դրվել նշված իշխանությունների հսկողության ներքո, քանի դեռ չեն վերաարտահանվել կամ, համաձայն մաքսային կանոնների, այլ կերպ չեն տնօրինվել:

4. Ուղղակի տարանցիկ փոխադրման դեպքում բեռները և ուղեբեռները պետք է ազատվեն մաքսատուրքերից և այլ հարկերից:

5. Սույն հոդվածով նախատեսվող տուրքերից և հարկերից ազատումը կիրառվում է նաև այն դեպքերում, երբ մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունները համաձայնություն են կայացրել մեկ այլ ավիաընկերության հետ, որը նմանապես ազատված է հարկերից և տուրքերից մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված առարկաները մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում փոխառությամբ վերցնելու կամ դրանք փոխադրելու համար:

Հոդված 11 Տարողություն

1. Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություններին պետք է ընձեռվի արդար և հավասար հնարավորություն իրենց համապատասխան տարածքների միջև և դրանցից դուրս սույն

Համաձայնագրի Հավելվածում սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների իրագործման համար:

2. Համաձայնեցված հաղորդակցություններ իրագործելիս յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունները պետք է հաշվի առնեն մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների շահերը այնպես, որ ոչ պատշաճ կերպով չներգործեն այն փոխադրումների վրա, որոնք վերջինս իրականացնում է նույն երթուղով կամ նրա մի հատվածով:

3. Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունները համաձայնեցված հաղորդակցություններ իրագործելիս պետք է բավարար կերպով հաշվի առնեն հասարակության՝ սահմանված երթուղիներով շահագործվող փո-խադրումների նկատմամբ ունեցած պահանջները և որպես հիմնական նպատակ պետք է ունենան, չափավոր բեռնվածության, Պայմանավորվող կողմերի տարածքների միջև ընթացիք և չափավորության սահմաններում ակնկալվող ուղևորների, բեռների և փոստի փոխադրման համար պահանջների բավարարումը:

4. Նշանակված ավիաընկերությունները պետք է, մինչև ցանկացած համաձայնեցված հաղորդակցության իրականացումը, ոչ ուշ, քան երեսուն (30) օր առաջ երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը ներկայացնեն իրենց կողմից առաջարկվող թռիչքային ծրագիրը: Նշված թռիչքային ծրագրերը պետք է ներառեն, ի թիվս այլոց, փոխադրումների տեսակը, օգտագործվելիք օդանավը, թռիչքների հաճախականությունը և թռիչքների ժամանակացույցը:

Վերոհիշյալը վերաբերում է նաև հետագա փոփոխություններին:

Հատուկ դեպքերում, նշված իշխանությունների համաձայնությամբ, վերոհիշյալ ժամկետը կարող է կրճատվել:

Հոդված 12

Օդանավի տեսակի փոփոխություն և կողերի համատեղ օգտագործում

1. Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակված ավիաընկերությունները կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում փոխել օդանավի տեսակը հետևյալ պայմաններով.

ա) փոխարինումն արդարացված է թռիչքի ծախսերի խնայողությունն ապահովելու պատճառներով,

բ) օդանավը, որը թռիչքներ է իրականացնում այն հատվածի վրա, որն ավելի հեռու է ավիաընկերությունները նշանակող Պայմանավորվող կողմի տարածքից, պետք է թռիչքներ իրականացնի մոտ հատվածամասում գտնվող օդանավին համապատասխան, և այդ թռիչքի իրականացումը պետք է չվացուցակով նախատեսված լինի. առաջին օդանավը պետք է փոփոխության վայր ժամանի երկրորդ նպատակով, իսկ տարողությունը պետք է սահմանվի առաջնահերթորեն այդ նպատակից ելնելով,

զ) ավիարճկերությունները չպետք է գովազդով կամ այլ կերպ հասարակությանը առաջարկեն իրենց այն ծառայությունը, որը սկսվում է այն կետից, որտեղ կատարվում է օդանավի փոփոխությունը, եթե այլ բան թույլատրված չէ սույն Համաձայնագրի Հավելվածով,

դ) ցանկացած օդանավի կողմից, որը թռել է մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք, որտեղ իրականացվում է օդանավի փոփոխությունը, այդ տարածքից դեպի դուրս կարող է իրականացվել միայն մեկ թռիչք, քանի դեռ մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների կողմից չի տրվել մեկից ավելի թռիչքներ իրականացնելու թույլտվություն:

2. Չնայած վերոհիշյալին՝ նշանակված ավիարճկերությունները կարող են կողերի համատեղ օգտագործման նպատակով համաձայնության գալ ցանկացած պետության ավիարճկերության հետ: Կողերի համատեղ օգտագործման համաձայնագիրը ուժի մեջ պետք է մտնի երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների կողմից հաստատվելուց հետո:

Հոդված 13 Սակագներ

1. Պայմանավորվող կողմերը պետք է թույլ տան, որ Հավելվածում սահմանված երթուղիներից մեկի վրա իրականացվող չվերթի սակագինը սահմանվի նշանակված ավիարճկերություններից յուրաքանչյուրի կողմից, իսկ հնարավորության դեպքում՝ այդ ավիարճկերությունների միջև խորհրդակցություններից հետո:

2. Գեպի մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք և այդ տարածքից ըստ համաձայնեցված հաղորդակցությունների իրականացվող փոխադրումների սակագները պետք է սահմանել չափավոր մակարդակի վրա՝ պատշաճորեն հաշվի առնելով բոլոր հարակից գործոնները՝ ներառյալ շահագործման ծախսերը, չափավոր շահույթը, հաղորդակցությունների առանձնահատկությունները, սպառողների շահերը և, եթե նպատակահարմար է, նաև մյուս ավիարճկերությունների՝ նույն երթուղով կամ նրա մի հատվածով իրականացվող փոխադրումների սակագները:

3. Սակագները պետք է ներկայացվեն Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը՝ դրանք կիրառման մեջ դնելու հավանական օրվանից ամենաքիչը քառասունհինգ (45) օր առաջ: Հատուկ դեպքերում ավիացիոն իշխանությունների կողմից կարող է ընդունվել սակագների ներկայացման ավելի կարճ ժամանակահատված:

Եթե սակագները ստանալուց հետո երեսուն (30) օրվա ընթացքում մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին չեն ծանուցում ներկայացված սակագների՝ իրենց համար անընդունելիության մասին, ապա այդ սակագները համարվում են ընդունելի և պետք է ուժի մեջ մտնեն սակագնում սահմանված օրվանից:

Այն դեպքում, եթե ավիացիոն իշխանությունների կողմից ընդունվում է սակագնի ներկայացման ավելի կարճ ժամկետ, ապա կարող է նաև համաձայնություն կայացվել, որպեսզի նշված սակագների անընդունելիության մասին ծանուցումը ներկայացվի երեսուն (30) օրվանից պակաս ժամանակահատվածում:

4. Այն դեպքում, եթե սակագների անընդունելիության մասին ծանուցումը հանձնվել է համաձայն սույն հոդվածի 3-րդ կետի, ապա Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները, համաձայն սույն Համաձայնագրի 17-րդ հոդվածի, պետք է խորհրդակցություններ հրավիրեն և ձգտեն սակագները սահմանել փոխհամաձայնությամբ:

5. Եթե ավիացիոն իշխանությունները չեն կարողանում համաձայնության գալ սույն հոդվածի 3-րդ կետի համաձայն ներկայացված սակագների կամ սույն հոդվածի 4-րդ կետի համաձայն ցանկացած սակագնի սահմանման վերաբերյալ, ապա վեճը պետք է լուծվի սույն Համաձայնագրի 18-րդ հոդվածին համապատասխան:

6. Եթե Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի ավիացիոն իշխանություններին չեն բավարարում սահմանված սակագները, ապա նրանք պետք է այդ մասին ծանուցեն մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին, իսկ նշանակված ավիաընկերությունները պետք է անհրաժեշտության դեպքում փորձեն համաձայնություն ձեռք բերել:

Եթե սակագների անընդունելիության վերաբերյալ ծանուցումը ստանալու օրվանից հետո իննսուն (90) օրվա ընթացքում չի հաջողվում նոր սակագին հաստատել, ապա պետք է կիրառվում են սույն հոդվածի 4-րդ և 5-րդ կետերում սահմանված ընթացակարգերը:

7. Սույն հոդվածի դրույթների համաձայն հաստատված սակագներն ուժի մեջ են մնում, քանի դեռ չեն հաստատվել նոր սակագներ՝ համաձայն սույն հոդվածի կամ սույն Համաձայնագրի 18-րդ հոդվածի դրույթների:

8. Ոչ մի սակագին չպետք է ուժի մեջ մտնի, եթե երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները այն չեն հաստատել, բացառությամբ սույն Համաձայնագրի 18-րդ հոդվածի 4-րդ կետով սահմանված դեպքի:

9. Երկու Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները պետք է ձգտեն ապահովել, որ գանձվող և հավաքվող սակագները համապատասխանեն իրենց կողմից հաստատած սակագներին և չենթարկվեն զեղչերի:

Հոդված 14

Աշխատակազմին ներկայացվող պահանջներ

1. Մի Պայմանավորված կողմի նշանակված ավիաընկերություններին, փոխադարձության հիմունքներով, պետք է թույլատրվի մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում ունենալ համաձայնեցված հաղորդակցությունների իրականացման համար պահանջվող

ներկայացուցիչներ և առևտրային, գործառնական և տեխնիկական աշխատակազմ:

2. Նշանակված ավիաընկերությունները իրենց ընտրությամբ կարող են ունենալ իրենց սեփական աշխատակազմը՝ բաղկացած ցանկացած երկրի քաղաքացիություն ունեցող անձանցից, կամ օգտվել մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում գործող ցանկացած այլ կազմակերպության, ընկերության կամ ավիաընկերության ծառայություններից, որոնք լիազորված են նման ծառայություններ իրականացնել այդ Պայմանավորվող կողմի տարածքում:

3. Ներկայացուցիչները և աշխատակազմը պետք է ենթարկվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի գործող օրենքներին և կանոններին: Նշված օրենքների և կանոնների համաձայն՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է, փոխադարձության հիմունքներով և նվազագույն ժամկետներում, սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված ներկայացուցիչներին և աշխատակազմին տրամադրի անհրաժեշտ աշխատանքի թույլտվություններ, աշխատանքային մուտքի արտոնագրեր կամ նման այլ փաստաթղթեր:

4. Այնքանով, որքանով դա թույլատրվում է ազգային օրենսդրությամբ, երկու Պայմանավորվող կողմերը պետք է ազատեն աշխատանքի թույլտվություններ, աշխատանքային մուտքի արտոնագրեր կամ նմանատիպ այլ փաստաթղթեր ունենալու անհրաժեշտությունից այն աշխատողներին, որոնք կատարում են որոշակի ժամանակավոր ծառայություններ կամ պարտականություններ:

Հոդված 15

Վաճառք և հասույթ

1. Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերության պետք է իրավունք տրվի մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում մասնակցել օդային փոխադրումների ծառայություն մատուցելուն ուղղակիորեն, ինչպես նաև, ըստ իր հայեցողության, իր գործակալների միջոցով:

Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն պետք է իրավունք ունենա օդային փոխադրման ծառայություն մատուցել այդ տարածքի արժույթով, կամ, իր հայեցողությամբ, այլ երկրների ազատ փոխարկելի արտարժույթով:

Ցանկացած անձ կարող է օդային փոխադրումների ծառայությունից օգտվել ավիաընկերության կողմից վաճառքի համար ընդունված արտարժույթով:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություններին պետք է տրամադրի իր տարածքում նրանց կողմից վաստակած՝ ծախսերի նկատմամբ մուտքերի հավելաճի ազատ փոխանցման իրավունք: Նշված փոխանցումները պետք է կատարվեն ընթացիկ վճարումների համար սահմանված փոխանակման

պաշտոնական կուրսի բացակայության դեպքում՝ ընթացիկ վճարների համար օտարերկրյա արտարժույթի շուկայում գերիշխող կուրսով՝ այն օրվա դրությամբ, երբ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիարճկերությունների կողմից փոխանցման պահանջ է ներկայացվել: Այդ փոխանցումները չպետք է ենթակա լինեն որևէ գանձումների, բացառությամբ բանկերի կողմից նման գործառնությունների համար կատարվող գանձումների:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, փոխադարձության հիմունքներով, մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիարճկերություններին իր տարածքում պետք է ազատի այդ ավիարճկերությունների կողմից միջազգային օդային հաղորդակցության իրականացումից ստացվող շահույթի կամ եկամտի նկատմամբ հարկման ցանկացած ձևից, ինչպես նաև ազատի շրջանառու միջոցների կամ կապիտալի հարկման ցանկացած ձևից:

Սույն դրույթը չի գործի, եթե երկու Պայմանավորվող կողմերի միջև գործում է հարկերից նման ազատում նախատեսող կրկնակի հարկումից խուսափելու մասին Կոնվենցիան:

Հոդված 16

Տեղեկության փոխանակում

1. Երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները հնարավորին չափ արագ միմյանց տեղեկություններ պետք է հաղորդեն այն ընթացիկ լիազորությունների մասին, որոնք տրվել են իրենց համապատասխան նշանակված ավիարճկերություններին՝ դեպի մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք, այդ տարածքից կամ տարածքով օդային հաղորդակցություն իրագործելու նպատակով: Այդ տեղեկությունները պետք է ներառեն սահմանված երթուղիներով հաղորդակցությունների համար տրամադրվող ընթացիկ վկայականների և լիազորագրերի պատճենները՝ ներառյալ դրանց փոփոխությունները, հարկերից ազատման կարգը և թույլատրված ծառայությունների աղյուսակները:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է հետևի, որ իր կողմից նշանակված ավիարճկերությունները, թռիչքների իրականացումից որքան հնարավոր է շուտ, մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին տրամադրեն սակագների, չվացուցակների պատճենները՝ ներառյալ նրանցում կատարված փոփոխությունները, ինչպես նաև այլ անհրաժեշտ տեղեկություն, որը վերաբերում է համաձայնեցված հաղորդակցության իրագործմանը՝ ներառյալ յուրաքանչյուր սահմանված երթուղու վրա տրամադրվող տարողունակության վերաբերյալ տեղեկությունը և ցանկացած այլ հետագա տեղեկություն, որը կարող է պահանջվել, որպեսզի մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները համոզված լինեն, որ սույն Համաձայնագրի պահանջները պատշաճ կերպով կատարվում են:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է հետևի, որ իր նշանակված ավիաընկերությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին տրամադրեն համաձայնեցված հաղորդակցություններով փոխադրումներին վերաբերող վիճակագրություն՝ ուղևորների նստեցման և իջեցման /բեռների և ուղեբեռների բեռնման և բեռնաթափման/ կետերի վերաբերյալ:

Հոդված 17 Խորհրդակցություններ

1. Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները ժամանակ առ ժամանակ պետք է խորհրդակցեն միմյանց հետ՝ նպատակ ունենալով ապահովել սերտ համագործակցություն այն բոլոր խնդիրների կապակցությամբ, որոնք կապված են սույն Համաձայնագրի և նրա Հավելվածի դրույթների կիրառման և դրանց պատշաճ կատարման հետ:

2. Նման խորհրդակցությունները պետք է սկսվեն խորհրդակցություն հրավիրելու խնդրանքը ստանալու օրվանից հետո վաթսուն (60) օրվա ընթացքում, եթե Պայմանավորվող կողմերն այլ համաձայնության չեն եկել:

Հոդված 18 Վեճերի կարգավորում

1. Պայմանավորվող կողմերի միջև սույն Համաձայնագրի մեկնաբանման կամ կիրառման հետ կապված որևէ վեճ ծագելու դեպքում Պայմանավորվող կողմերը պետք է առաջին հերթին փորձեն այն կարգավորել բանակցությունների միջոցով:

2. Այն դեպքում, եթե Պայմանավորվող կողմերը չեն կարողանում վեճերը կարգավորել բանակցությունների միջոցով, ապա նրանք կարող են համաձայնվել վեճը ներկայացնել երեք արբիտրներից բաղկացած դատարանի քննարկմանը:

3. Արբիտրաժային դատարանը պետք է կազմված լինի հետևյալ կերպ.

Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի՝ դիվանագիտական ուղիներով արբիտրաժի /իրավարարության/ վերաբերյալ պահանջը ստանալու օրվանից հետո վաթսուն (60) օրվա ընթացքում նշանակի արբիտր: Այս երկու արբիտրները պետք է փոխհամաձայնությամբ նշանակեն երրորդ արբիտրին հաջորդ վաթսուն (60) օրվա ընթացքում: Երրորդ արբիտրը պետք է լինի երրորդ պետության քաղաքացի և պետք է գործի որպես դատարանի նախագահ և որոշի, թե որտեղ պետք է տեղի ունենա իրավարարությունը:

Եթե Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկն էլ չի կարողանում նշված ժամանակահատվածում արբիտր նշանակել, կամ էլ նշված ժամանակահատվածում չի նշանակվել երրորդ արբիտրը, ապա երկու Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը կարող է դիմել Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության խորհրդի նախագահին, որպեսզի վերջինս նշանակի արբիտր կամ արբիտրներին, ինչպես որ կապահանջվի տվյալ պարագայում:

4. Պայմանավորվող կողմերը պարտավորվում են կատարել սույն հոդվածի 2-րդ և 3-րդ կետերի համաձայն կայացրած վճիռը կամ որոշումը:

Եթե Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը չի կատարում այդ որոշումը, ապա մյուս Պայմանավորվող կողմը հիմք է ունենում սույն Համաձայնագրի 5-րդ հոդվածի կիրառման համար:

5. Արբիտրաժային դատարանի ծախսերը պետք է հավասարապես բաշխվեն Պայմանավորվող կողմերի միջև:

Հոդված 19 Փոփոխություններ

1. Այն դեպքում, եթե Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը ցանկանում է փոփոխել սույն Համաձայնագրի որևէ դրույթ, նա կարող է խորհրդակցություն խնդրել մյուս Պայմանավորվող կողմից: Նման խորհրդակցությունները, որոնք կարող են տեղի ունենալ ավիացիոն իշխանությունների միջև քննարկումների կամ նամակագրության միջոցով, պետք է սկսվեն նման խնդրանքի ստացման օրվանից հետո վաթսու (60) օրվա ընթացքում:

2. Այն դեպքում, եթե ուժի մեջ է մտնում օդային հաղորդակցության վերաբերյալ որևէ ընդհանուր բազմակողմ կոնվենցիա, որը վերաբերում է Պայմանավորվող կողմերին, ապա այդ կոնվենցիայի դրույթները պետք է գերակայող լինեն: Սույն հոդվածի 1-ին կետի համաձայն՝ պետք է տեղի ունենան խորհրդակցություններ, որոնց նպատակն է սահմանել, թե ինչ չափով են սույն Համաձայնագրի վրա ազդում բազմակողմ կոնվենցիայի դրույթները:

3. Ցանկացած փոփոխություն, որը համաձայնեցված է այդպիսի խորհրդակցությունների արդյունքում, ուժի մեջ կմտնի դա հաստատող դիվանագիտական հայտագրերի փոխանակմամբ:

Հոդված 20 Դադարեցում

1. Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը ցանկացած ժամանակ դիվանագիտական ուղիներով կարող է գրավոր ծանուցել մյուս Պայմանավորվող կողմին սույն Համաձայնագիրը դադարեցնելու իր

որոշման մասին: Նշված ծանուցումը միաժամանակ պետք է ներկայացվի Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպություն:

2. Համաձայնագիրը կարող է դադարեցվել մյուս Պայմանավորվող կողմի՝ ծանուցումը ստանալու օրվանից մեկ տարի հետո, եթե դադարեցման վերաբերյալ ծանուցումը փոխադարձ համաձայնությամբ ետ չի վերցվում նախքան այդ ժամկետի ավարտը:

Մյուս Պայմանավորվող կողմի՝ ծանուցումն ստանալու հաստատման բացակայության դեպքում այն ստացված է համարվում Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից ծանուցումը ստանալուց տասնչորս (14) օր հետո:

Հոդված 21 Գրանցում

Սույն Համաձայնագիրը և նրան վերաբերող ցանկացած փոփոխությունը պետք է գրանցվեն Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունում:

Հոդված 22 Ուժի մեջ մտնելը

Պայմանավորվող կողմերը դիվանագիտական ուղիներով միմյանց կծանուցեն սույն Համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելու համար պահանջվող բոլոր սահմանադրական ընթացակարգերի ավարտի մասին:

Սույն Համաձայնագիրը ուժի մեջ է մտնում վերջին ծանուցում ստանալու օրվան հաջորդող ամսվա առաջին օրը:

Ի վկայություն վերոշարադրյալի՝ ներքոստորագրյալները, իրենց համապատասխան Կառավարությունների կողմից լինելով պատշաճ կերպով լիազորված, ստորագրեցին սույն Համաձայնագիրը:

Ստորագրված է Բրյուսել քաղաքում 2001 թ. հունիսի 7-ին, երկու բնօրինակով, յուրաքանչյուրը՝ հայերեն, ֆրանսերեն, ֆլամանդերեն, անգլերեն, ընդ որում բոլոր տեքստերն էլ հավասարազոր են:

Սույն Համաձայնագրի մեկնաբանության ընթացքում տարաձայնությունների դեպքում նախապատվությունը կտրվի անգլերեն տեքստին:

Հավելված

ԵՐԹՈՒՂԻՆԵՐԻ ԺԱՍՏԱՆԱԿԱՑՈՒՅՑ

1. Հայաստանի Հանրապետության երթուղիները

Մեկնելու կետեր	Միջանկյալ կետեր	Կետեր Բեյզիայում	Երկրից դուրս գտնվող կետեր
Կետեր Հայաստանում	Ցանկացած	Կետեր Բեյզիայում	Ցանկացած

2. Բեյզիայի Թագավորության երթուղիները

Մեկնելու կետեր	Միջանկյալ կետեր	Կետեր Հայաստանում	Երկրից դուրս գտնվող կետեր
Կետեր Բեյզիայում	Ցանկացած	Կետեր Հայաստանում	Ցանկացած

Համաձայնեցված երթուղիների ցանկացած կետ կամ կետեր երկու Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից կարող են օգտագործվել տարբեր հերթականությամբ կամ կարող են շահագործվել տարբեր կարգով ցանկացած կամ բոլոր չվերթների ժամանակ՝ պայմանով, որ մեկնման կամ ժամանման կետը գտնվի նրանց քաղաքացիության երկրում:

Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտել 2003 թ. նոյեմբերի 1-ից: