

ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Էստոնիայի Հանրապետության կառավարության միջև օդային փոխադրումների մասին

Բովանդակություն

Նախաբան

- Հոդված 1. Սահմանումներ
- Հոդված 2. Երթևեկության իրավունքների տրամադրում
- Հոդված 3. Նշանակում և շահագործման լիազորություն
- Հոդված 4. Շահագործման լիազորության սահմանափակում կամ չեղյալ հայտարարում
- Հոդված 5. Անխտրականություն գանձումների առնչությամբ
- Հոդված 6. Մաքսային և այլ տուրքերից ազատում
- Հոդված 7. Հասույթի փոխանցում
- Հոդված 8. Օդային հաղորդակցության շահագործումը կառավարող սկզբունքներ
- Հոդված 9. Շահագործման մասին տեղեկության և վիճակագրական տվյալների փոխանակում
- Հոդված 10. Սակագներ
- Հոդված 11. Կոմերցիոն գործունեություն
- Հոդված 12. Թռիչքային անվտանգություն
- Հոդված 13. Ավիացիոն անվտանգություն
- Հոդված 14. Ներգաղթ և ճանփորդական փաստաթղթերի ստուգում
- Հոդված 15. Տեսակետների փոխանակում
- Հոդված 16. Խորհրդակցություններ
- Հոդված 17. Տարածայնությունների կարգավորում
- Հոդված 18. Բազմակողմ համաձայնագրեր և կոնվենցիաներ
- Հոդված 19. Գրանցում Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունում (ԻԿԱՕ)
- Հոդված 20. Փոփոխություն
- Հոդված 21. Ուժի մեջ մտնելը, գործողության ժամկետը
- Հոդված 22. Դադարեցում

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

հանդիսանալով 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին Չիկագոյում ստորագրության համար բացված «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» Կոնվենցիայի կողմեր,

ցանկանալով կնքել իրենց տարածքների միջև և դրանցից դուրս օդային փոխադրումների հաստատմանը և իրականացմանը վերաբերող Համաձայնագիր,

համաձայնեցին ներքոհիշյալի մասին.

Հոդված 1 Սահմանումներ

1. Սույն Համաձայնագրի նպատակներով, եթե տեքստն այլ կերպ չի պահանջում.

ա) «Կոնվենցիա» տերմինը նշանակում է 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին Չիկագոյում ստորագրության համար բացված «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» Կոնվենցիան, ինչպես նաև նշված Կոնվենցիայի 90-րդ հոդվածին համաձայն ընդունված ցանկացած Հավելված կամ համաձայն վերոհիշյալ Կոնվենցիայի 90-րդ և 94-րդ հոդվածների՝ Կոնվենցիայի ցանկացած Հավելված կամ լրացում, որոնք ուժի մեջ են մտել կամ վավերացվել են Պայմանավորվող կողմերի կողմից,

բ) «ավիացիոն իշխանություններ» տերմինը Էստոնիայի Հանրապետության դեպքում նշանակում է Էստոնիայի Հանրապետության տրանսպորտի և հաղորդակցության նախարարությունը, Հայաստանի Հանրապետության դեպքում՝ Քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչությունը կամ, երկու դեպքում էլ, ցանկացած անձ կամ կազմակերպություն, որը լիազորված է իրականացնել վերոհիշյալ իշխանությունների ֆունկցիաները,

գ) «նշանակված ավիաընկերություն» տերմինը նշանակում է այն ավիաընկերությունը, որը, ըստ սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի, Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի կողմից գրավոր կերպով նշանակվել է մյուս Կողմին՝ որպես մի ավիաընկերություն, որը սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի 2-րդ սահմանված երթուղիների վրա պետք է իրականացնի միջազգային օդային հաղորդակցություն:

2. «Տարածք», «օդային հաղորդակցություն», «միջազգային օդային հաղորդակցություն» և «կանգառ ոչ կոմերցիոն նպատակներով» տերմիններն ունեն Կոնվենցիայի 2-րդ և 96-րդ հոդվածներով տրված նշանակությունները:

3. «Երթուղիների չվացուցակ» տերմինը նշանակում է սույն Համաձայնագրին որպես հավելված հանդիսացող «Երթուղիների չվացուցակը»: Երթուղիների չվացուցակը կազմում է սույն Համաձայնագրի անբաժան մասը և Համաձայնագրին ուղղված ցանկացած վկայակոչում ներառում է նաև «Երթուղիների չվացուցակին» ուղղված վկայակոչում, եթե այլ կերպ չի նախատեսված:

4. «Սակագին» տերմինը նշանակում է ուղևորների, ուղեբեռների, բեռների (բացի փոստից) միջազգային (այսինքն՝ երկու կամ ավելի պետությունների տարածքների կետերի միջև) փոխադրման գինը և ներառում է.

ա) ցանկացած միջանկյալ սակագին կամ գումար, որը գանձվում է այն միջազգային փոխադրումների համար, որոնք շուկայում իրացվում և վաճառվում են որպես այդպիսին, ներառյալ այն միջանկյալ սակագները, որոնք կազմվում են միջազգային հատվածների կամ միջազգային հատվածների մասը կազմող ներքին հատվածների վրայով փոխադրումների համար գանձվող այլ սակագների կամ հավելավճարների կիրառմամբ,

բ) ուղևորների և նրանց ուղեբեռների փոխադրումների կամ բեռների փոխադրումների հետ կապված համապատասխան գործարքների համար տոմսերի վաճառքից վճարվող կոմիսիոնները, և

գ) այն պայմանների համար վճարները, որոնց ներքո կիրառվում են փոխադրումների գները կամ սակագները կամ կոմիսիոն վճարները:

Այն նաև ներառում է.

դ) փոխադրումների համար տրամադրվող ցանկացած նշանակալի արտոնությունները,

ե) ներքին այն հատվածի վրա իրականացվող փոխադրումների ցանկացած սակագինը, որը վաճառվում է որպես միջազգային փոխադրումների լրացում, և որը չի գործում բացառապես ներքին փոխադրումների համար, և որը հավասար պայմաններով գործառելի չէ միջազգային փոխադրողների կամ նրանց ծառայությունների սպառողների համար:

Հոդված 2

Երթևեկության իրավունքների տրամադրում

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, նշանակված ավիաընկերությունների կողմից միջազգային օդային հաղորդակցության իրականացման նպատակներով, մյուս Պայմանավորվող կողմին տրամադրում է.

ա) իր տարածքի վրայով անվայրէջք թռիչքի իրավունք,

բ) իր տարածքում ոչ կոմերցիոն նպատակներով վայրէջքի իրավունք,

գ) կոմերցիոն հիմունքներով ուղևորների, ուղեբեռների, բեռների և

փոստի բեռնման և բեռնաթափման նպատակներով իր տարածքում գտնվող՝ ստորև ներկայացված պարբերության համաձայն սահմանված երթուղիներում նշված կետերում վայրէջքի իրավունք:

2. Երթուղիները, որոնցով միջազգային թռիչքների իրականացման լիազորություն կստանան Պայմանավորվող կողմերի կողմից նշանակված ավիաընկերությունները, պետք է սահմանվեն սույն Համաձայնագրին հավելված հանդիսացող «Երթուղիների չվացուցակում»,

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի այլ ավիաընկերությունները, որոնք սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածով սահմանված չեն որպես նշանակված ավիաընկերություն, կանոնավոր չվերթերի ժամանակ պետք է օգտվեն 1-ին պարբերության «ա» և «բ» ենթակետերում սահմանված իրավունքներից,

4. Սույն հոդվածի 1-ին պարբերությունում ոչինչ չպետք է դիտվի որպես մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը իրավունքի տրամադրում՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում վարձատրության կամ վարձակալման պայմաններով օդանավ վերցնել ուղևորներ, բեռներ և փոստ, որոնք նախատեսված են այդ կողմի տարածքի մեկ այլ կետ փոխադրելու համար (կաբոտաժ):

5. Վերը նշված 1-ին պարբերության համաձայն փոխադրումային իրավունքների տրամադրումը չի ներառում փոխադրումային իրավունքները տրամադրող Պայմանավորվող կողմի տարածքում գտնվող կետերի միջև և երրորդ երկրի տարածքում գտնվող կետերի միջև, և կամ ընդհակառակը, ուղևորների, ուղեբեռների, բեռների և փոստի փոխադրման իրավունքը (հինգերորդ ազատություն): Հինգերորդ ազատության երթևեկության իրավունքը պետք է տրամադրվի միմիայն Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև հատուկ համաձայնագրերի հիման վրա:

Հոդված 3

Նշանակում և շահագործման թույլտվություն

1. Սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի 2-րդ կետի համաձայն սահմանված երթուղիներով միջազգային օդային հաղորդակցությունը կարող է սկսվել ցանկացած ժամանակ, պայմանով, որ.

ա) այն Պայմանավորվող կողմը, որին տրամադրվել են սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի 1-ին կետով սահմանված իրավունքները, գրավոր կերպով նշանակել է մեկ կամ մի քանի ավիաընկերություններ,

բ) այդ իրավունքները շնորհող Պայմանավորվող կողմը լիազորել է նշանակված ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին՝ սկսելու օդային հաղորդակցությունը:

2. Այդ իրավունքները տրամադրող Պայմանավորվող կողմը պետք է, ստորև տրված 3-րդ և 4-րդ պարբերությունների և սույն Համաձայնագրի

9-րդ հոդվածի դրույթների համաձայն, առանց հապաղման տա միջազգային օդային հաղորդակցության իրականացման նշված լիազորությունը:

3. Ցանկացած Պայմանավորվող կողմ կարող է մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունից պահանջել ապացույցներ առ այն, որ նա որակավորված է բավարարելու մյուս Պայմանավորվող կողմի՝ միջազգային օդային հաղորդակցությունը ղեկավարող օրենքներով ու կանոններով նախատեսված պահանջները:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի մերժելու սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածով տրամադրված իրավունքների զործադրումը մյուս Պայմանավորվող կողմի ցանկացած ավիաընկերության կողմից, եթե պահանջի դեպքում այդ ավիաընկերությունը ի վիճակի չէ ապացուցել, որ այդ ավիաընկերության գերակայելի տիրապետումը և իրական վերահսկումը պատկանում են մյուս Պայմանավորվող կողմի քաղաքացիներին կամ կորպորացիաներին կամ հենց այդ կողմին:

5. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի, վերը նշված 1-4-րդ պարբերություններին համաձայն, իր կողմից նշանակված ավիաընկերությունը փոխարինել մեկ այլ ավիաընկերությամբ: Նոր նշանակված ավիաընկերությունը պետք է ունենա նույն իրավունքները և կրի իրենով փոխարինված ավիաընկերության նույն պարտավորությունները:

Հոդված 4

Շահագործման լիազորությունների սահմանափակում կամ չեղյալ հայտարարում

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է, պայմանների հարկադրմամբ, սահմանափակել կամ անվավեր ճանաչել սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի 2-րդ կետով տրամադրված լիազորությունը, եթե նշանակված ավիաընկերությունը ձախողել է իրավունքները տրամադրող Պայմանավորվող կողմի օրենքների և կանոնակարգերի կամ սույն Համաձայնագրի դրույթների պահպանումը կամ չի կատարել սույն Համաձայնագրից բխող իր պարտավորությունները: Լիազորագրի նման անվավեր ճանաչումը կամ սահմանափակումը պետք է նախորդվի սույն Համաձայնագրի 15-րդ հոդվածով սահմանված խորհրդակցությամբ, եթե փոխադրումների իրականացման անհապաղ դադարեցումը կամ պայմանների հարկադրումը անհրաժեշտ չէ օրենքների և կանոնակարգերի հետագա խախտումները կանխելու համար:

Հոդված 5

Անխտրականություն գանձումների առնչությամբ

Մի Պայմանավորվող կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերության օդանավի կողմից օդանավակայանների և օդանավակայանային այլ միջոցների օգտագործման համար որևէ Պայմանավորվող կողմի տարածքում կատարվող գանձումները չպետք է բարձր լինեն այն գանձումներից, որոնք կիրառվում են նմանատիպ միջազգային օդային հաղորդակցության մեջ ներգրավված ազգային ավիաընկերության նկատմամբ:

Հոդված 6

Մաքսային և այլ տուրքերից ազատում

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների օդանավերը, ինչպես նաև այդ օդանավի վրա գտնվող վառելիքը, քսայուղերը, պահեստամասերը, հաշվեցուցակային բորտային սարքավորումները և բորտային պաշարները մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք մտնելիս, դուրս գալիս և տարածքի վրայով թռիչքներ իրականացնելիս ազատվում են ցանկացած մաքսային և այլ տուրքերից, որոնք հարկվում են ապրանքների ներմուծման, արտահանման և տարանցիկության դեպքում: Սա կիրարկվում է նաև այդ Պայմանավորվող կողմի տարածքի վրայով թռիչքների իրականացման ժամանակ օդանավում սպառվող ապրանքների նկատմամբ:

2. Ցանկացած Պայմանավորվող կողմի տարածք ժամանակավորապես ներմուծվող վառելիքը, քսայուղերը, պահեստամասերը, հաշվեցուցակային բորտային սարքավորումները և օդանավի պաշարները պետք է անմիջապես կամ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության օդանավ պահեստավորումից կամ այլ կերպ օդանավի վրա վերցվելուց հետո նախորդ Պայմանավորվող կողմի տարածքից այլ կերպ կրկին արտահանվելուց հետո ազատվեն 1-ին պարբերությունում նշված մաքսատուրքերից կամ այլ տուրքերից: Մի Պայմանավորվող կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերության գովազդային նյութերը և փոխադրումային փաստաթղթերը մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք ներմուծման դեպքում նույնպես պետք է ազատվեն 1-ին պարբերությունում նշված մաքսատուրքերից և մյուս տուրքերից, բացի այն գանձումներից, որոնք հիմնված են մատուցվող ծառայությունների ծախսերի վրա (սույն Համաձայնագրի 5-րդ հոդվածի սկզբունքներին համապատասխան):

3. Վառելիքը և քսայուղերը, որոնք Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրի ցանկացած նշանակված ավիաընկերության օդանավի վրա են վերցված մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում և օգտագործվում են միջազգային օդային հաղորդակցության մեջ, պետք է

ազատվեն 1-ին պարբերությունում նշված մաքսային և այլ տուրքերից, ինչպես նաև ցանկացած այլ հատուկ սպառողական տուրքերից:

5. Ցանկացած Պայմանավորվող կողմ կարող է 1-3-րդ պարբերություններում նշված ապրանքները թողնել մաքսային հսկողության ներքո:

Այնտեղ, որտեղ մաքսային կամ այլ հարկեր չեն հարկվում 1-3-րդ պարբերություններում նշված ապրանքներից, ապա այդ ապրանքները չպետք է ենթարկվեն ներմուծման, արտահանման կամ տարանցման հետ կապված որևէ տնտեսական արգելքների կամ սահմանափակումների, որոնք կարող են այլ դեպքերում կիրարկելի լինել:

Պայմանավորվող կողմը, փոխադարձության հիմունքներով, պետք է ապրանքաշրջանառության հարկի կամ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը առաջարկվող կամ մատակարարվող և իր գործունեության նպատակով օգտագործվող ծառայություններից և հարակից ապրանքներից հարկվող նման անուղղակի հարկերից հարկային արտոնություններ տրամադրի: Հարկային արտոնությունը կարող է կրել հարկերից ազատման կամ հարկային գեղջի տեսք:

Հոդված 7

Հասույթի փոխանցում

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը պետք է իրավունք տրամադրի ցանկացած ժամանակ, ազատորեն, առանց սահմանափակումների, ազատորեն փոխարկելի տարադրամով, համաձայն առնչվող Պայմանավորվող կողմի տարադրամի փոխանակման գործող կանոնակարգերի, տարադրամի փոխանակման պաշտոնական կուրսով իր գլխավոր գրասենյակ փոխանցել մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում օդային փոխադրումների վաճառքի միջոցով ստացված հասույթը:

Հոդված 8

Օդային հաղորդակցության շահագործումը կառավարող սկզբունքները

Սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի 2-րդ կետով սահմանված երթուղիներով օդային հաղորդակցության իրականացման համար յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերությանը պետք է ընձեռվի արդար և հավասար հնարավորություն:

1. Սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի սահմանված երթուղիներով միջազգային օդային հաղորդակցության իրականացման համար յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ցանկացած նշանակված

ավիաընկերություն պետք է հաշվի առնի մյուս Պայմանավորվող կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերության շահերը, այնպես որ ոչ պատշաճ կերպով չներգործի նույն երթուղիների կամ նրա որոշ հատվածների վրա վերջինիս կողմից իրականացվող օդային փոխադրումների վրա:

2. Սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի 2-րդ կետով սահմանված երթուղիներով իրականացվող միջազգային օդային փոխադրումների առաջնային խնդիրը պետք է լինի տարողունակության դրույթը, որը պետք է համապատասխանի ավիաընկերությունները նշանակող Պայմանավորվող կողմի տարածք կամ տարածքից իրականացվող հաղորդակցության կանխատեսելի փոխադրումային պահանջարկին: Սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի 2-րդ կետով սահմանված երթուղիների վրա գտնվող կետերի միջև, որոնք գտնվում են մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում կամ երրորդ երկրներում գտնվող կետերում, նման ավիաընկերությունների կողմից փոխադրումների իրականացման իրավունքը պետք է լինի այնպիսին, որ տարողունակությունը վերաբերի.

ա) Պայմանավորվող կողմերի տարածքներ կամ տարածքներից իրականացվող երթևեկության պահանջարկին,

բ) այն շրջաններում առկա երթևեկության պահանջարկին, որոնց միջով անցնում են օդային հաղորդակցությունները՝ հաշվի առնելով տեղական և տարածաշրջանային օդային փոխադրումները,

գ) միջանկյալ փոխադրումային երթուղիների տնտեսական գործառնության պահանջներին:

3. Ապահովելու համար ցանկացած նշանակված ավիաընկերության արդար և հավասար դիտարկումը, հաղորդակցությունների հաճախականությունը, տարողության առնչությամբ օգտագործվելիք օդանավի տիպերը, ինչպես նաև թռիչքային չվացուցակները, ենթակա են Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը:

4. Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները պետք է, անհրաժեշտության դեպքում, ձգտեն փոխադրումային տարողունակության և հաճախականությունների վերաբերյալ հասնել սպառիչ համաձայնության:

5. Սույն Համաձայնագրով տրամադրվող փոխադրումային իրավունքների գործադրմանը վերաբերող համագործակցային պայմանավորվածությունները, մասնավորապես չվերթերի ընդհանուր համարների օգտագործմանը (կողերի համատեղ օգտագործում) կամ մասնակի տարողունակության պայմանագրային գնմանը (բլոկ տարածքներ) վերաբերող համաձայնությունները, որոնք կնքվում են երկու Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունների միջև, պետք է ներկայացվեն երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը: Մի Պայմանավորվող կողմի կողմից

նշանակված ավիաընկերությունները նման համաձայնություններ կարող են ձեռք բերել մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունների հետ և միայն այն դեպքում, եթե այդ ավիաընկերություններին նույնպես շնորհվել են համապատասխան թույլտվություններ և միայն փոխադարձության հիմունքներով՝ նման դեպքերում կիրարկվող ազգային կանոնակարգերին համաձայն: Նման համաձայնությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունների հետ պահանջում են այդ Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հաստատումը: Սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի դրույթները մնում են անփոփոխ:

Հոդված 9

Շահագործման մասին տեղեկության և վիճակագրական տվյալների փոխանակում

1. Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի 2-րդ կետով սահմանված երթուղիներով օդային հաղորդակցության իրականացումից ամենաքիչը մեկ ամիս և յուրաքանչյուր հետագա թռիչքային ծրագրի ժամանակահատվածի սկզբից առաջ Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին պետք է տեղեկություններ հաղորդի փոխադրումների տիպի, օգտագործվելիք օդանավի տիպի և չվացուցակի վերաբերյալ: Կարճաժամկետ փոփոխությունների մասին պետք է անհապաղ ծանուցում տրվի: Ավիացիոն իշխանությունները կարող են տալ իրենց որոշումը ներկայացված նման երթևեկման ծրագրի առնչությամբ տասնհինգ (15) օրվա ընթացքում այն ամսաթվից, երբ համապատասխան ավիաընկերությունը հաստատման համար ներկայացնում է իր ծրագիրը:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների պահանջով վերջիններիս ներկայացնեն նշանակված ավիաընկերության վերաբերյալ պարբերական կամ այլ վիճակագրական տվյալներ, որոնք խելամտորեն կպահանջվեն սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի 2-րդ կետով սահմանված երթուղիների վրա առաջին Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից տրամադրվող տարողունակության վերանայման նպատակով: Նման տեղեկությունը պետք է ներառի, որքանով որ հնարավոր է, իրականացված փոխադրումների մեկնումի կետերի և ուղղությունների վերաբերյալ մանրամասներ:

Հոդված 10 Սակագներ

1. Սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի 2-րդ կետով սահմանված երթուղիների վրա նշանակված ավիաընկերություններից ուղևորների համար գանձվող սակագները ենթակա են այն Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը, որի տարածքում է գտնվում ճամփորդության մեկնման կետը (համաձայն փոխադրումային փաստաթղթերի տեղեկատվության):

2. Իրենց սակագներում նշանակված ավիաընկերությունները պետք է հաշվի առնեն թռիչքների իրականացման ծախսերը, բանական շահույթը և մրցակցության ու շուկայի գերակայող պայմանները, ինչպես նաև փոխադրումների սպառողների շահերը: Իրավասու ավիացիոն իշխանությունները կարող են սակագինը մերժել անգամ միայն այն պատճառով, որ սակագինը չի համապատասխանում վերոհիշյալ չափանիշներին:

3. Սակագները պետք է նշանակված ավիաընկերության կողմից ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը ներկայացվեն դրանց ներմուծման նախատեսվող ամսաթվից ամենաքիչը մեկ ամիս առաջ:

4. Այն դեպքում, եթե յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները չեն համաձայնում իրենց հաստատմանը ներկայացրած սակագնի հետ, ապա սակագնի ներկայացման ամսաթվից հետո քսանմեկ օրվա ընթացքում առնչվող ավիաընկերությանը պետք է տեղեկացնեն այդ մասին: Այս դեպքում պետք է շարունակի գործել այն սակագինը, որը պետք է փոխարինվեր նոր սակագնով և կիրառվում էր մինչ այդ:

Հոդված 11

Կոմերցիոն գործունեություն

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, փոխադարձության հիմունքներով, պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը տրամադրի իր տարածքում նշանակված ավիաընկերության համար անհրաժեշտ գրասենյակների և ադմինիստրատիվ, կոմերցիոն և տեխնիկական աշխատակազմի հիմնադրման իրավունք:

2. Վերոհիշյալ 1-ին պարբերության մեջ տրված գրասենյակների հիմնադրումը և աշխատակազմի աշխատանքի ընդունումը ենթակա է առնչվող Պայմանավորվող կողմի օրենքներին և կանոնակարգերին, ինչպես, օրինակ, առնչվող Պայմանավորվող կողմի տարածքում օտարերկրացիների ընդունման և մնալու հետ կապված օրենքները և կանոնակարգերը: Սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված գրասենյակներում աշխատանքի ընդունվող աշխատակազմին պետք է տրամադրվի բնակվելու և աշխատանքի թույլտվություններ՝ համաձայն առնչվող Պայմանավորվող կողմի օրենքների և կանոնակարգերի՝ առանց

աշխատանքային շուկայում տիրող իրավիճակը և դրությունը հաշվի առնելու:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է, փոխադարձության հիմունքներով, մյուս Պայմանավորվող կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերությանը տրամադրի այդ Պայմանավորվող կողմի նշանակված կամ այլ ավիաընկերությունների ուղևորների, ուղեբեռների, բեռների և փոստի սեփական սպասարկման իրավունք: Այս իրավունքը չի ներառում թռիչքադաշտում վերգետնյա սպասարկման ծառայությունը (օդանավի վերգետնյա սպասարկումը), որը մնում է օդանավակայանի շահագործողների բացառիկ իրավունքը:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը պետք է իրավունք տրամադրի վերջինիս փոխադրումային ծառայությունները սեփական փոխադրումային փաստաթղթերով, սեփական վաճառքի գրասենյակներում և գործակալների միջոցով ուղղակիորեն վաճառելու ցանկացած հաճախորդի՝ առաջին Պայմանավորվող կողմի տարածքում:

Հոդված 12

Թռիչքային անվտանգություն

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է խորհրդակցություններ պահանջել մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից ընդունված անվտանգության չափանիշների առնչությամբ, որոնք վերաբերում են օդանավի անձնակազմերի, օդանավերի կամ նրանց շահագործումների ցանկացած ոլորտի: Նման խորհրդակցությունները պետք է կայանան պահանջից հետո 30 օրվա ընթացքում:

2. Եթե նման խորհրդակցությունների արդյունքում մի Պայմանավորվող կողմը բացահայտում է, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը արդյունավետ կերպով չի պահպանում և կիրառում նման ցանկացած ոլորտում ապահովության չափանիշները, որոնք առնվազն պետք է հավասար լինեն տվյալ ժամանակաընթացքում Կոնվենցիայով սահմանված նվազագույն չափանիշներին, ապա առաջին Պայմանավորվող կողմը պետք է ծանուցի մյուս Պայմանավորվող կողմին այդ բացահայտումների և նշված նվազագույն չափանիշներին համապատասխանելու համար անհրաժեշտ քայլերի մասին, իսկ մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է ձեռնարկի համապատասխան ուղղիչ քայլերը: Մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից 15 օրվա կամ ըստ համաձայնության նման ժամանակաընթացքում համապատասխան քայլեր չձեռնարկելը, կարող է պատճառ հանդիսանալ սույն Համաձայնագրի 4-րդ հոդվածի կիրառման համար (շահագործման թույլտվության սահմանափակում կամ չեղյալ հայտարարում):

3. Չնայած Չիկագոյի Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածում նշված պարտավորությանը՝ համաձայնություն է կայացվում, որ մի Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից շահագործվող կամ ըստ վարձակալության պայմանագրի շահագործվող ցանկացած օդանավ դեպի մյուս Կողմի տարածք և մյուս կողմից հաղորդակցությունների ժամանակ, տարածքում գտնվելիս, մյուս Պայմանավորվող կողմի լիազորված ներկայացուցչությունների կողմից կարող է ենթարկվել ստուգման օդանավի ներսում և շուրջը՝ ստուգելու համար ինչպես օդանավի ու նրա անձնակազմի վավերականության փաստաթղթերը, այնպես էլ օդանավի ու նրա սարքավորումների արտաքին վիճակը (սույն հոդվածում կոչվում է կառամատուցային ստուգում)՝ պայմանով, որ սրա իրականացումը չպետք է հանգեցնի ոչ խելամիտ հետաձգման:

4. Այն դեպքում, երբ կառամատուցային նման ստուգումը կամ մի շարք կառամատուցային ստուգումները առաջացնում են.

ա) լուրջ մտահոգություն, որ օդանավը կամ օդանավի շահագործումը չի համապատասխանում Չիկագոյի Կոնվենցիայով այդ ժամանակում հաստատված նվազագույն չափանիշներին, կամ

բ) լուրջ մտահոգություն, որ Չիկագոյի Կոնվենցիայով այդ ժամանակում հաստատված նվազագույն չափանիշների արդյունավետ պահպանման կամ կիրառման պակաս կա,

զննում իրականացնող Պայմանավորվող կողմը պետք է, Չիկագոյի Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածի նպատակների համար, ազատ լինի եզրակացնել, որ այն պահանջները, որոնց համապատասխան տրվել են կամ վավեր են ճանաչվել այդ օդանավի կամ այդ օդանավի անձնակազմի վկայականները կամ արտոնագրերը, և կամ որ այն պահանջները, որոնց ներքո շարագործվում է այդ օդանավը, հավասար չեն կամ ցածր են Չիկագոյի Կոնվենցիայով հաստատված նվազագույն չափանիշներից:

5. Այն դեպքում, երբ սույն հոդվածի 3-րդ կետի համաձայն մի Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից շահագործվող օդանավի կառամատուցային ստուգման նախաձեռնության նպատակի համար մուտքը մերժվում է այդ ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների ներկայացուցիչների կողմից, մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է ազատ լինի եզրակացնել, որ սույն հոդվածի 4-րդ կետում տրված լուրջ մտահոգությունները ծագել են, և կայացնի այդ կետում նշված եզրակացությունները:

6. Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը իրավունք է վերապահում անհապաղ դադարեցնել կամ փոխել մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների թռիչքային իրավունքները այն դեպքում, երբ առաջին Պայմանավորվող կողմը կառամատուցային ստուգումից, կառամատուցային մի շարք զննումներից, կառամատուցային ստուգումների համար մուտքի

մերժումից, խորհրդակցությունից կամ այլ կերպ եզրակացնում է, որ անհապաղ գործողությունը կարևոր է ավիաընկերության գործառության անվտանգության համար:

7. Սույն հոդվածի 2-րդ և 6-րդ կետերի համաձայն մի Պայմանավորվող կողմի կողմից ցանկացած գործողություն պետք է դադարեցվի, հենց որ այդ գործողությունը սկսելու հիմքը դադարի գոյություն ունենալ:

Հոդված 13

Ավիացիոն անվտանգություն

1. Միջազգային իրավունքից բխող իրենց իրավունքներին և պարտականություններին համաձայն՝ Պայմանավորվող կողմերը հաստատում են քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունը անօրինական միջամտության ակտերից պաշտպանելու՝ մեկը մյուսի նկատմամբ ստանձնած պարտավորությունները: Չսահմանափակելով միջազգային իրավունքի գծով իրենց իրավունքների և պարտականությունների ընդհանուր կիրառելիությունը՝ Պայմանավորվող կողմերը գործում են ըստ 1963 թվականի սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված «Օդանավերում կատարվող հանցագործությունների և որոշ այլ ակտերի մասին» Կոնվենցիայի, 1970 թվականի դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված «Օդանավերի անօրինական բռնագրավման դեմ պայքարի մասին» Կոնվենցիայի և 1971 թվականի սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական գործողությունների դեմ պայքարի մասին» Կոնվենցիայի և նրա լրացում հանդիսացող՝ 1988 թվականի փետրվարի 24-ին Մոնրեալում ստորագրված «Միջազգային օդանավակայաններում բռնության անօրինական գործողությունների դեմ պայքարի մասին» Արձանագրության:

2. Պայմանավորվող կողմերը, ըստ պահանջի, միմյանց տրամադրում են անհրաժեշտ աջակցություն քաղաքացիական օդանավերի անօրինական բռնագրավման գործողությունների և այդ օդանավերի, նրանց ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների և օդազնացության միջոցների անվտանգության դեմ անօրինական միջամտության այլ գործողությունների, ինչպես նաև քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ այլ սպառնալիքների կանխման համար:

3. Օդանավերի անօրինական բռնագրավման կամ էլ օդանավերի, նրանց ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների կամ օդազնացության միջոցների անվտանգության դեմ ուղղված այլ անօրինական գործողությունների հետ կապված միջադեպի կամ

միջադեպի սպառնալիքի առկայության դեպքում Պայմանավորվող կողմերը միմյանց օգնություն են ցույց տալիս կապի պարզեցմամբ և այլ հնարավոր միջոցառումների ընդունմամբ՝ նպատակ ունենալով արագ և կյանքի համար նվազագույն ռիսկով կանխել այդ միջադեպը կամ միջադեպի սպառնալիքը:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, եթե կիրառելի համարի, պետք է միջոցներ ձեռնարկի ապահովելու այն, որ անօրինական բռնագրավման կամ այլ անօրինական միջամտության ակտերի ենթարկված օդանավը, որը գտնվում է իր երկրի տարածքում, գետնի վրա, պահվի գետնի վրա այնքան ժամանակ, քանի դեռ նրա մեկնումը չի պարտադրվում նրա անձնակազմի և ուղևորների կյանքի պաշտպանության խիստ անհրաժեշտությամբ:

5. Պայմանավորվող կողմերը իրենց փոխհարաբերություններում գործում են համաձայն Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության (ԻԿԱՕ) կանոնադրության և Քաղաքացական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության Կոնվենցիայի հավելվածով նախատեսված ավիացիոն անվտանգության դրույթների, այն չափով, որքանով այդ անվտանգության դրույթները ընդունելի են Պայմանավորվող կողմերի համար: Նրանք պետք է պահանջեն, որ իրենց գրանցումով օդանավը շահագործողները կամ օդանավի այն շահագործողները, որոնց աշխատանքի հիմնական վայրը կամ բնակության մշտական վայրը իրենց տարածքում է, կամ օդանավակայանի շահագործողներն իրենց տարածքում գործեն համաձայն նշված ավիացիոն անվտանգության դրույթների:

6. Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը համաձայնում է այն բանի հետ, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը կարող է օդանավերի նման շահագործողներից պահանջել՝ պահպանել սույն հոդվածի 5-րդ պարբերությունում հիշատակված դրույթները, որոնք նախատեսվում են այդ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտքի, ելքի և մնալու համար: Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրն իր տարածքում պետք է ապահովի այն միջոցառումների արդյունավետ կիրառությունը, որոնք ապահովում են օդանավերի պաշտպանությունը, իրականացնում են ուղևորների, անձնակազմի, ուղեբեռների, բեռների էկրաններով տեսազննությունը, ինչպես նաև ուղեբեռների, բեռների և օդանավային պաշարների անվտանգության հետ կապված ստուգումը վայրէջքից առաջ ու բեռնավորման ընթացքում: Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը դիտարկում է մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից ստացված ցանկացած հարցում՝ որոշակի սպառնալիքի կանխման համար անվտանգության խելամիտ հատուկ միջոցառումներ իրականացնելու համար:

7. Այն դեպքում, եթե Պայմանավորվող կողմը սույն հոդվածում սահմանված անվտանգության դրույթներից հրաժարվում է, ապա մյուս

Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են այդ Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններից պահանջել անհապաղ խորհրդակցություններ: Նման պահանջի անսաթվից հետո մեկ ամսվա ընթացքում սպառիչ համաձայնության ձեռքբերման ձախողումը պետք է բավարար հիմք հանդիսանա այդ Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործողական լիազորագրի դադարեցման, անվավեր հայտարարման, սահմանափակման կամ պայմանների հարկադրման համար: Չնախատեսված լուրջ հանգամանքների դեպքում Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը կարող է դիմել ժամանակավոր միջոցառումների` մինչև ամիսը լրանալը:

Հոդված 14

Ներգաղթ և ճամփորդական փաստաթղթերի ստուգում

1. Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրի պահանջի դեպքում մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է թույլ տա ավիաընկերություններին, որոնք երկու երկրներում էլ գործադրում են օդային փոխադրումային իրավունքները, միջոցառումներ ձեռնարկել ապահովելու, որ փոխադրվում են միմիայն երկիր մուտք գործելու և երկրի միջով տարանցիկության համար պահանջվող բոլոր անհրաժեշտ ճամփորդական փաստաթղթեր ունեցող ուղևորները:

2. Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը պետք է քննության նպատակով ընդունի անընդունելի հայտարարված` օդանավից իջեցման կետից հետ վերադարձված անձին, եթե այդ անձը նախկինում, օդանավ բարձրացվելուց առաջ, մնացել է իր տարածքում, բացառությամբ ուղղակի տարանցիկության դեպքի: Պայմանավորվող կողմը չպետք է հետ վերադարձնի անձին այն երկիր, որտեղ նա նախկինում հայտարարվել է անընդունելի:

3. Սույն դրույթը չի ենթադրում խոչընդոտում հասարակական իշխանություններին` հարցաքննելու հետ վերադարձված անընդունելի անձին` որոշելու համար նրա հնարավոր ընդունելիությունը պետությունում կամ պայմանավորվածություն կայացնելու նրա` այն երկիր փոխադրման, հեռացման կամ արտաքսման վերաբերյալ, որի քաղաքացին է նա, կամ այն երկիր փոխադրման, հեռացման կամ արտաքսման վերաբերյալ, որտեղ նա այլ կերպ ընդունելի է: Այն դեպքում, եթե անձը հայտարարվել է անընդունելի, կորցրել կամ ոչնչացրել է իր ճամփորդական փաստաթղթերը, Պայմանավորվող կողմը փոխարենը պետք է ընդունի մի փաստաթուղթ, որը վկայում է օդանավ բարձրացման և ժամանման հանգամանքները` տրված այն Պայմանավորվող կողմի հասարակական իշխանությունների կողմից, որտեղ անձը հայտարարվել է անընդունելի:

Հոդված 15 Տեսակետների փոխանակում

Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև անհրաժեշտության դեպքում պետք է կայանա տեսակետների փոխանակում՝ սույն Համաձայնագրի կիրարկմանը վերաբերող բոլոր խնդիրների կապակցությամբ սերտ համագործակցության և համաձայնության ձեռքբերման նպատակով:

Հոդված 16 Խորհրդակցություններ

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է հրավիրել խորհրդակցություններ՝ սույն Համաձայնագրում և «Երթուղիների չվացուցակում» լրացումների և փոփոխությունների ընդունման հետ կապված խնդիրների քննարկման կամ մեկնաբանությանը վերաբերող հարցերի առնչությամբ: Նույնը վերաբերում է սույն Համաձայնագրի կիրարկմանը վերաբերող քննարկումներին, եթե Պայմանավորվող կողմերից ցանկացածը համարում է, որ սույն Համաձայնագրի 15-րդ հոդվածի շրջանակներում տեսակետների փոխանակումը ոչ մի սպառիչ արդյունքների չի հանգեցրել: Նման խորհրդակցությունները պետք է սկսեն մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից նման պահանջը ստանալուց հետո երկու ամսվա ընթացքում:

Հոդված 17 Տարածայնությունների կարգավորում

1. Սույն Համաձայնագրի կիրարկման կամ մեկնաբանման վերաբերյալ ծագած ցանկացած տարածայնություն, որը չի կարող լուծվել սույն Համաձայնագրի 16-րդ հոդվածին համաձայն, Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրի պահանջով պետք է ներկայացվի արբիտրաժային դատարան:

2. Նման արբիտրաժային դատարանը պետք է հատուկ կերպով կազմվի հետևյալ կերպ. յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է նշանակի մեկական անդամ, իսկ այդ երկու անդամները պետք է համաձայնություն կայացնեն Պայմանավորվող կողմերի կառավարությունների կողմից երրորդ պետության քաղաքացու՝ որպես դատարանի նախագահի նշանակման հետ: Այդ անդամները պետք է նշանակվեն երկու ամսվա ընթացքում՝ իսկ նախագահը՝ երեք ամսվա ընթացքում, այն ամսաթվից սկսած, երբ Պայմանավորվող կողմերից որևէ

մեկը մյուս Պայմանավորվող կողմին տեղեկացրել է իր տարածայնությունը արբիտրաժային դատարան ներկայացնելու մտադրության մասին:

3. Այն դեպքում, եթե 2-րդ պարբերությունում սահմանված ժամանակահատվածները չեն պահպանվել, Պայմանավորվող կողմերից յորաքանչյուրը կարող է, որևէ համապատասխան համաձայնության բացակայության դեպքում, անհրաժեշտ նշանակումների կատարման համար հրավիրել Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության նախագահին: Այն դեպքում, եթե նախագահը Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի քաղաքացին է, կամ ինչ-որ բան խոչընդոտում է նրան այդ ֆունկցիան իրականացնել, անհրաժեշտ նշանակումները կատարվում են փոխնախագահի կողմից:

4. Արբիտրաժային դատարանը պետք է վճիռ կայացնի ձայների մեծամասնությամբ: Այդ վճիռները պարտադիր են Պայմանավորվող կողմերի համար: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է կրի ինչպես իր սեփական անդամի, այնպես էլ արբիտրաժային դատավարություններում նրա ներկայության ծախսերը: Նախագահի և մնացած բոլոր այլ ծախսերը հավասարապես բաշխվում են Պայմանավորվող կողմերի միջև: Մնացյալ հարցերում արբիտրաժային դատարանը պետք է սահմանի իր սեփական ընթացակարգը:

Հոդված 18

Բազմակողմ համաձայնագրեր և կոնվենցիաներ

Այն դեպքում, եթե ուժի մեջ է մտնում Պայմանավորվող կողմի կողմից ընդունված որևէ բազմակողմ տրանսպորտային համաձայնագիր կամ կոնվենցիա, որը վերաբերում է սույն Համաձայնագրում արժարժված խնդիրներին, ապա նման համաձայնագրի կամ կոնվենցիայի դրույթները պետք է գերակայեն: Ցանկացած քննարկում այն մասին, թե ինչ չափով է սույն Համաձայնագիրը դադարեցվում, անվավեր հայտարարվում, լրացվում կամ փոփոխվում բազմակողմ համաձայնագրի կամ կոնվենցիայի դրույթների կողմից, պետք է անցկացվի համաձայն սույն Համաձայնագրի 16-րդ հոդվածի:

Հոդված 19

Գրանցում Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունում (ԻԿԱՕ)

Սույն Համաձայնագիրը և նրան վերաբերող ցանկացած լրացումները և 2-րդ հոդվածով նախատեսված ցանկացած Հայտագրի փոխանակումը Պայմանավորվող կողմի կողմից պետք է տեղեկացվեն Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությանը՝

գրանցման համար:

Հոդված 20 Փոփոխություններ

Պայմանավորվող կողմերը, ըստ փոխադարձ համաձայնության, կարող են կատարել սույն Համաձայնագրում փոփոխություններ, և որոնք պետք է օրինականացվեն առանձին Արձանագրությամբ: Այդ Արձանագրությունը կազմում է սույն Համաձայնագրի անբաժան մասը և պետք է ուժի մեջ մտնի համաձայն սույն Համաձայնագրի 21-րդ հոդվածի 1-ին կետի դրույթների:

Հոդված 21 Ուժի մեջ մտնելը, գործողության ժամկետը

1. Սույն Համաձայնագիրը ուժի մեջ է մտնում մեկ ամիս հետո՝ սկսած այն օրվանից, երբ Պայմանավորվող կողմերը միմյանց ծանուցում են, որ սույն Համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելու հետ կապված բոլոր սահմանադրական պահանջները կատարված են:

2. Սույն Համաձայնագիրը կնքվում է անորոշ ժամկետով:

Հոդված 22 Դադարեցում

Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը կարող է ցանկացած ժամանակ մյուս Պայմանավորվող կողմին ծանուցել սույն Համաձայնագիրը դադարեցնելու իր որոշման մասին: Այդ ծանուցումը պետք է միաժամանակ ուղարկվի Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպություն: Այս դեպքում սույն Համաձայնագիրը պետք է դադարեցվի մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից նշված ծանուցումը ստանալու օրվանից 12 ամիս հետո, եթե այդ ժամկետը լրանալուց առաջ համաձայնությամբ դադարեցման վերաբերյալ ծանուցումը հետ չի վերցվում: Մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից ծանուցումը ստանալու վերաբերյալ հաստատման բացակայության դեպքում ծանուցումը համարվում է ստացված Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից ստանալու օրվանից 14 օր հետո:

Կատարված է Տալլին քաղաքում 2000 թվականի մարտի 17-ին, երկու բնօրինակով, յուրաքանչյուրը՝ հայերեն, էստոներեն և անգլերեն, ընդ որում երեք տեքստերն էլ համազոր են:

Տեքստերի մեկնաբանություններում առաջացած

տարածայնությունների դեպքում գերակայելի է համարվում անգլերեն տեքստը:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ

Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Էստոնիայի
Հանրապետության կառավարության միջև «Օդային տրանսպորտի
մասին» Համաձայնագրի

ԵՐԹՈՒՂԻՆԵՐԻ ԶՎԱՑՈՒՑԱԿ

1. Երթուղիները, որոնցով երկու ուղղությամբ շահագործումներ են իրականացվելու Հայաստանի Հանրապետության նշանակած ավիաընկերության/ների կողմից.

Մեկնման վայրեր	Միջանկյալ վայրեր	Վայրեր Էստոնիայում	Սահմաններից դուրս գտնվող վայրեր
վայրեր Հայաստանում	վայրեր երրորդ երկրներում՝ ընտրված Հայաստանի կողմից	Տալլին և/ կամ այլ վայրեր Էստոնիայում՝ ընտրված Հայաստանի կողմից	վայրեր երրորդ երկրներում՝ ընտրված Հայաստանի կողմից

Սահմանված երթուղիներում ցանկացած վայր կամ մի քանի վայրեր կարող են բաց թողնվել բոլոր չվերթերի կամ դրանցից մի քանիսի համար՝ ըստ նշանակած ավիաընկերության/ների ընտրության, պայմանով, որ հաղորդակցությունները սկսվում են կամ վերջանում Հայաստանում:

2. Երթուղիները, որոնցով երկու ուղղությամբ շահագործումներ են իրականացվելու Էստոնիայի Հանրապետության նշանակած ավիաընկերության/ների կողմից.

Մեկնման վայրեր	Միջանկյալ վայրեր	Վայրեր Հայաստանում	Սահմաններից դուրս վայրեր
վայրեր Էստոնիայում	վայրեր երրորդ երկրներում՝ ընտրված Էստոնիայի կողմից	Երևան և/կամ այլ վայր Հայաստանում՝ ընտրված Էստոնիայի կողմից	վայրեր երրորդ երկրներում՝ ընտրված Էստոնիայի կողմից

Սահմանված երթուղիներում ցանկացած վայր կամ մի քանի վայրեր կարող են բաց թողնվել բոլոր չվերթերի կամ դրանցից մի քանիսի համար՝ ըստ նշանակած ավիաընկերության/ների ընտրության՝ պայմանով, որ հաղորդակցությունները սկսվում են կամ վերջանում էստոնիայում:

3. Դեպի սահմաններից դուրս գտնվող ցանկացած վայրեր կամ այդ վայրերից եկող երթևեկության նկատմամբ երթևեկության 5-րդ ազատության իրավունքը կարող է օգտագործվել միայն այն դեպքում, երբ այդ կապակցությամբ կայացվել է համաձայնություն Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև:

Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտել 2001 թվականի հոկտեմբերի 9-ից: