

Հ Ա Մ Ա Ձ Ա Յ Ն Ա Պ Ի Ր

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ԼԱՏՎԻԱՅԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋԵՎ ՕՂԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ

Հայաստանի Հանրապետության Կառավարությունը և Լատվիայի Հանրապետության Կառավարությունը, այսուհետ՝ Պայմանավորվող կողմեր,

լինելով «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» կոնվենցիայի մասնակից կողմեր, որը ստորագրման համար բացվել է Չիկագոյում 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին,

ցանկանալով, նշված Կոնվենցիայի համաձայն և որպես դրա լրացում, կնքել Համաձայնագիր՝ փոխադարձության սկզբունքի հիման վրա իրենց պետությունների տարածքների միջև ու դրանցից դուրս կանոնավոր օդային հաղորդակցություններ շահագործելու նպատակով,

համաձայնեցին հետևյալի մասին.

Հոդված 1. Սահմանումներ

1. Սույն Համաձայնագրի նպատակներով, եթե համատեքստով այլ բան չի պահանջվում.

ա) «Կոնվենցիա» տերմինը նշանակում է՝ «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» Կոնվենցիա, որը ստորագրման համար բացվել է Չիկագոյում 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին, և ներառում է ցանկացած հավելված, որն ընդունվել է այդ Կոնվենցիայի 90-րդ հոդվածի համաձայն, և Կոնվենցիայի 90-րդ և 94-րդ հոդվածների համաձայն՝ հավելվածներում ու Կոնվենցիայում կատարված ցանկացած փոփոխություն՝ այնքանով, որքանով այդ հավելվածներն ու փոփոխությունները գործողության մեջ են դրվել կամ վավերացվել են կու Պայմանավորվող կողմերի կողմից.

բ) «ավիացիոն իշխանություններ» տերմինը նշանակում է՝ Լատվիայի Հանրապետության համար՝ տրանսպորտի նախարարություն, Հայաստանի Հանրապետության համար՝ Հայաստանի Հանրապետության Կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչություն, կամ, երկու դեպքում էլ,

ցանկացած այլ անձ կամ մարմին, որը լիազորված է կատարելու նշված ավիացիոն իշխանությունների կողմից ներկայումս իրականացվող գործառնությունները.

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

դ) «տարածք» տերմինը Պայմանավորվող կողմերի դեպքում ունի այն իմաստը, որը նրան տրված է Կոնվենցիայի 2-րդ հոդվածում.

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

զ) «սակագին» տերմինը նշանակում է՝ վճարներ, որոնք պետք է գանձվեն ուղևորների, ուղեբեռի կամ բեռների (բացառությամբ փոստի) փոխադրման համար, այդ թվում՝ ցանկացած էական լրացուցիչ օգուտ, որը պետք է ձևավորվի կամ հասանելի լինի այդպիսի փոխադրումներից, ինչպես նաև՝ այն վճարները, որոնք պետք է գոյանան մարդկանց փոխադրման համար վաճառվող տոմսերից կամ բեռների փոխադրման համապատասխան գործարքներից: Այն նաև ներառում է այն պայմանները, որոնք կարգավորում են փոխադրման գնի կիրառելիությունը կամ հավելավճարի կատարումը.

է) «հավելված» տերմինը նշանակում է՝ սույն Համաձայնագրի հավելված կամ, սույն Համաձայնագրի 20-րդ հոդվածի դրույթներին համապատասխան, դրանում կատարված փոփոխություն: Հավելվածը կազմում է սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը, և բոլոր հղումները սույն Համաձայնագրին պետք է մեկնաբանվեն որպես հղումներ հավելվածին, եթե այլ հստակ համաձայնություն ձեռք չի բերվել:

2. Սույն Համաձայնագրում Լատվիայի Հանրապետության քաղաքացիներին կատարված հղումները պետք է մեկնաբանվեն որպես Եվրոպական համայնքի անդամ պետությունների քաղաքացիներին կատարված հղումներ: Սույն Համաձայնագրում Լատվիայի Հանրապետության ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին կատարված հղումները պետք է մեկնաբանվեն որպես Լատվիայի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին կատարված հղումներ:

Հոդված 2. Փոխադրման իրավունքների տրամադրումը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմին միջազգային օդային հաղորդակցությունների առնչությամբ տրամադրում է հետևյալ իրավունքները.

ա) իր պետության տարածքի վրայով առանց վայրէջքի թռչելու իրավունք.

բ) ոչ առևտրային նպատակներով իր պետության տարածքում վայրէջքներ կատարելու իրավունք:

2. Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը մյուս Պայմանավորվող կողմին տրամադրում է սույն Համաձայնագրում սահմանված իրավունքները սույն Համաձայնագրի հավելվածում սահմանված երթուղիներով միջազգային օդային հաղորդակցություններ շահագործելու նպատակով: Նման հաղորդակցությունները և երթուղիները այսուհետ կոչվում են, համապատասխանաբար, «համաձայնեցված հաղորդակցություններ» և «սահմանված երթուղիներ»: Սահմանված երթուղով համաձայնեցված հաղորդակցություն շահագործելիս յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունը կամ ավիաընկերություններն օգտվում են, ի լրումն սույն հոդվածի 1-ին պարբերության մեջ սահմանված իրավունքների, մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում՝ սույն Համաձայնագրի հավելվածում այդ երթուղու համար սահմանված վայրերում վայրէջք կատարելու իրավունքից՝ առևտրային նպատակներով ուղևորներ, ուղեբեռ, բեռ և փոստ օդանավ վերցնելու և իջեցնելու նպատակով՝ առանձին-առանձին կամ միասին:

3. Սույն հոդվածի 2-րդ պարբերության մեջ ոչինչ չպետք է դիտվի որպես իրավունքի տրամադրում Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակած ավիաընկերությանը՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում վարձատրության կամ վարձակալության հիմունքներով օդանավ վերցնելու ուղևորներ, բեռ և փոստ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքի մեկ այլ կետ փոխադրելու համար (կաբոտաժ):

4. Եթե զինված հակամարտության, քաղաքական հուզումների կամ զարգացումների կամ առանձնահատուկ և ոչ սովորական հանգամանքների պատճառով Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակած ավիաընկերությունը չի կարող շահագործել հաղորդակցություն իր սովորական երթուղով, մյուս Պայմանավորվող կողմը գործադրում է իր բոլոր ջանքերը աջակցելու համար այդ հաղորդակցության շարունակական շահագործմանը՝ երթուղիների համապատասխան ժամանակավոր վերադասավորմամբ:

Հոդված 3. Սերտիֆիկատների և լիցենզիաների ձևաչափը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի տված կամ վավեր ձևաչափ թռիչքային պիտանության սերտիֆիկատները իրենց վավերության ժամանակահատվածում վավեր են ձևաչափում մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից՝ պայմանով, որ այն պահանջները, որոնց համաձայն տրամադրվել կամ վավեր են ձևաչափել սերտիֆիկատները կամ լիցենզիաները, առնվազն հավասար են այն չափանիշներին, որոնք կարող են սահմանվել Կոնվենցիայով, կամ՝ ավելի խիստ են:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրեն իրավունք է վերապահում իր տարածքի վրայով թռիչքներ կատարելու համար հրաժարվել ճանաչել մյուս Պայմանավորվող կողմի կամ ցանկացած այլ պետության կողմից իր քաղաքացիներին տրված կամ վավեր ճանաչված որակավորման սերտիֆիկատները և լիցենզիաները:

Հոդված 4. Ավիաընկերությունների նշանակումը և շահագործման թույլտվությունը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի նշանակելու ավիաընկերություն (ավիաընկերություններ) նախատեսված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցություններ շահագործելու նպատակով՝ այդ մասին գրավոր ծանուցելով մյուս Պայմանավորվող կողմին:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի հետ վերցնելու կամ փոփոխելու նման նշանակումները՝ այդ մասին գրավոր ծանուցելով մյուս Պայմանավորվող կողմին:

3. Նման նշանակման մասին տեղեկություն ստանալուն պես մյուս Պայմանավորվող կողմը նվազագույն ընթացակարգային հետաձգումներով տրամադրում է համապատասխան շահագործման լիազորությունները և թույլտվությունները՝ պայմանով, որ.

ա) Լատվիայի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում՝

i) այն հիմնադրված է Լատվիայի Հանրապետության տարածքում «Եվրոպական համայնքի հիմնադրման մասին» պայմանագրին համապատասխան և ունի Եվրոպական համայնքի իրավունքին համապատասխանող շահագործման վավեր լիցենզիա, և

ii) օդանավ շահագործողի սերտիֆիկատ տալու համար պատասխանատու Եվրոպական համայնքի անդամ պետության կողմից իրականացվում և պահպանվում է այդ ավիաընկերության արդյունավետ կարգավորիչ վերահսկողությունը, իսկ ավիաընկերության նշանակման մեջ հստակ նշվում է համապատասխան ավիացիոն իշխանությունը:

բ) Հայաստանի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում՝

i) այն հիմնադրված է Հայաստանի Հանրապետության տարածքում և լիցենզավորված է Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությանը համապատասխան.

ii) օդանավ շահագործողի սերտիֆիկատ տալու համար պատասխանատու Հայաստանի Հանրապետության կողմից իրականացվում և ապահովվում է այդ ավիաընկերության արդյունավետ կարգավորիչ վերահսկողությունը, իսկ ավիաընկերության նշանակման մեջ հստակ նշվում է համապատասխան ավիացիոն իշխանությունը:

գ) Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիացիոն իշխանությունները կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունից պահանջել ապացույցներ, որ վերջինս ունի անհրաժեշտ որակավորում՝ այդպիսի իշխանությունների կողմից միջազգային օդային հաղորդակցությունների շահագործման նկատմամբ սովորաբար և ողջամիտ կերպով կիրառվող օրենքներով և կանոնակարգերով սահմանված պայմանները կատարելու համար՝ Կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխան:

4. Նման ձևով նշանակված և լիազորված ավիաընկերությունը կարող է ցանկացած ժամանակ սկսել շահագործել օդային հաղորդակցությունները՝ պայմանով, որ ավիաընկերությունը համապատասխանում է սույն Համաձայնագրի՝ կիրառվող բոլոր՝ ներառյալ սակագներին վերաբերող դրույթներին:

Հոդված 5. Օդային ուղու շահագործման թույլտվությունը մերժելը, չեղյալ ճանաչելը կամ կասեցնելը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի չեղյալ ճանաչելու, կասեցնելու կամ սահմանափակելու մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության՝ օդային ուղու շահագործման թույլտվությունը կամ տեխնիկական թույլտվությունները, եթե.

ա) Լատվիայի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում՝

i) այն հիմնադրված չէ Լատվիայի Հանրապետության տարածքում «Եվրոպական համայնքի հիմնադրման մասին» պայմանագրին համապատասխան և չունի Եվրոպական համայնքի իրավունքին համապատասխանող՝ շահագործման վավեր լիցենզիա, կամ

ii) օդանավ շահագործողի սերտիֆիկատ տալու համար պատասխանատու Եվրոպական համայնքի անդամ պետության կողմից չի իրականացվում և պահպանվում այդ ավիաընկերության արդյունավետ կարգավորիչ վերահսկողությունը, կամ ավիաընկերության նշանակման մեջ հստակ նշված չէ համապատասխան ավիացիոն իշխանությունը.

բ) Հայաստանի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում՝

i) այն հիմնադրված չէ Հայաստանի Հանրապետության տարածքում կամ լիցենզավորված չէ Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությանը համապատասխան, կամ

ii) օդանավ շահագործողի սերտիֆիկատ տալու համար պատասխանատու Հայաստանի Հանրապետության կողմից չի իրականացվում և ապահովվում այդ ավիաընկերության արդյունավետ կարգավորիչ վերահսկողությունը, կամ ավիաընկերության նշանակման մեջ հստակ նշված չէ համապատասխան ավիացիոն իշխանությունը.

գ) եթե տվյալ ավիաընկերությունը չի պահպանում այդ իրավունքները տրամադրած Պայմանավորվող կողմի օրենքներն ու կանոնակարգերը, կամ

դ) ցանկացած դեպքում, եթե ավիաընկերությունը համաձայնեցված հաղորդակցությունները չի իրականացնում սույն Համաձայնագրում նշված պայմանների համաձայն.

ե) այն դեպքում, երբ մյուս Պայմանավորվող կողմը չի պահպանում կամ կիրառում սույն Համաձայնագրի 14-րդ և 15-րդ հոդվածներին համապատասխան ավիացիոն և թռիչքների անվտանգության չափանիշները:

2. Եթե անհապաղ չեղյալ ճանաչելը, կասեցնելը կամ սույն հոդվածի 1-ին պարբերության մեջ նշված պայմանները սահմանելը էական չեն օրենքների և (կամ) կանոնակարգերի հետագա խախտումները կանխելու համար, ապա նման իրավունքը պետք է իրականացվի միայն մյուս Պայմանավորվող կողմի հետ խորհրդակցություններ անցկացնելուց հետո: Նման խորհրդակցությունները տեղի են ունենում համապատասխան Պայմանավորվող կողմի դիմումն ստանալուց հետո՝ երեսուն (30) օրվա ընթացքում:

Հոդված 6. Վճարների մասով խտրականության բացառումը

1. Ցանկացած Պայմանավորվող կողմի տարածքում մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ցանկացած ավիաընկերության օդանավի համար օդանավակայանների և այլ ավիացիոն միջոցների օգտագործման դիմաց գանձվող վճարները չպետք է լինեն ավելի բարձր, քան նմանատիպ միջազգային օդային հաղորդակցություններ շահագործող ազգային ավիաընկերությունից գանձվող վճարներն են:

2. Օդանավակայանների կամ ավիացիոն ցանկացած այլ սպասարկման ու միջոցի օգտագործման համար գանձվող վճարները կամ միջազգային օդային հաղորդակցությունների շահագործման հետ կապված նմանատիպ բոլոր վճարները կամ սակագները որոշվում են՝ ելնելով կատարված ծախսերից. կարող է պահանջվել ներկայացնել համապատասխան ապացույցներ: Նույնը կիրառվում է ուղևորների, ուղեբեռի ու բեռի վերգետնյա սպասարկման վճարների և օդանավակայաններում միայն մեկ վերգետնյա սպասարկում իրականացնողի կողմից օդանավի վերգետնյա սպասարկման համար:

3. Վճարներն ու սակագները արտահայտվում ու վճարվում են ազգային արժույթով:

Հոդված 7. Մաքսատուրքերից և այլ տուրքերից ազատումը

1. Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերության օդանավերը, որոնք շահագործվում են միջազգային օդային հաղորդակցություններում, ինչպես նաև դրանց սովորական սարքավորումները, պահեստամասերը, վառելիքի ու քսայուղերի պաշարները, օդանավում գտնվող պաշարները (ներառյալ սննդամթերքը, ընպելիքները և ծխախոտը) մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք ժամանելիս ազատվում են բոլոր մաքսատուրքերից, տեսչական և նմանատիպ այլ վճարներից՝ պայմանով, որ այդպիսի սարքավորումները, պահեստամասերը և պաշարները մնալու են օդանավում այնքան ժամանակ, քանի դեռ դրանք չեն վերարտահանվել կամ օգտագործվել կամ սպառվել տվյալ տարածքում նման օդանավերի թռիչքի ընթացքում:

2. Ազատումներ են նախատեսվում նաև, բացառությամբ ծառայությունների տրամադրման համար գանձվող վճարների, սույն հոդվածի 1-ին պարբերության մեջ նշված հետևյալ բոլոր տուրքերից, գանձումներից և վճարներից.

ա) Պայմանավորվող կողմերից մեկի տարածքում ողջամիտ քանակով օդանավ վերցված օդանավի պաշարները՝ նախատեսված մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության օդանավի միջազգային հաղորդակցությունների շահագործման ընթացքում օգտագործման համար.

բ) պահեստամասերը, ներառյալ շարժիչները, ներմուծված Պայմանավորվող կողմերից մեկի տարածք և նախատեսված միջազգային հաղորդակցություններ շահագործող մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության օդանավի տեխնիկական սպասարկման կամ վերանորոգման համար.

գ) վառելիքը, քսայուղերը և սպառման համար նախատեսված այլ տեխնիկական միջոցները, որոնք ներմուծվել են Պայմանավորվող կողմերից մեկի տարածք կամ մատակարարվել են այդ կողմի տարածքում մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության օդանավի միջազգային հաղորդակցություններում օգտագործելու համար՝ նույնիսկ այն դեպքում, երբ այդ միջոցները պետք է օգտագործվեն թռիչքի այն հատվածում, որն իրականացվում է մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում, որտեղ դրանք օդանավ են վերցվել:

3. Կարող է պահանջվել, որ սույն հոդվածի 2-րդ պարբերության մեջ նշված նյութերը պահվեն մաքսային վերահսկողության կամ հսկողության տակ:

4. Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակած ավիաընկերության օդանավում օդանավի հաշվեցուցակային սարքավորումները, ինչպես նաև օդանավում սովորաբար պահվող նյութերը, պաշարներն ու պահեստամասերը կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում բեռնաթափվել միայն այդ Պայմանավորվող կողմի տարածքի մաքսային իշխանությունների համաձայնությամբ: Նման դեպքում դրանք հանձնվում են նշված

իշխանությունների հսկողությանն այնքան ժամանակ, մինչև վերարտահանվեն կամ այլ կերպով տնօրինվեն՝ մաքսային կանոնակարգերին համապատասխան:

5. Անհրաժեշտ փաստաթղթերը, ինչպիսիք են չվացուցակները, ավիատոմսերը և բեռնագրերը՝ նախատեսված Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակած ավիաընկերության օգտագործման համար և ներմուծված մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք, վերջինիս տարածքում ազատվում են մաքսատուրքերից և հարկերից:

6. Պայմանավորվող կողմերից մեկի տարածքի վրայով ուղիղ օդային տարանցիկ ճանապարհով փոխադրվող ուղեբեռը և բեռը ազատվում են մաքսատուրքերից, վճարներից կամ նմանատիպ այլ գանձումներից՝ բացառությամբ ժամանման կամ մեկնման ժամանակ ծառայությունների տրամադրման համար գանձվող վճարների:

7. Սույն Համաձայնագրում ոչինչ չի կարող խոչընդոտել Լատվիայի Հանրապետությանը, փոխադարձության սկզբունքով, ոչ խտրական հիմունքով սահմանելու հարկեր, տուրքեր, վճարներ կամ գանձումներ իր տարածքում այն վառելիքի մատակարարման համար, որը նախատեսված է Հայաստանի Հանրապետության նշանակած ավիաընկերության այն օդանավերի շահագործման համար, որոնք հաղորդակցություններ են իրականացնում Լատվիայի Հանրապետության տարածքում որևէ կետի և Լատվիայի Հանրապետության կամ Եվրոպական համայնքի մեկ այլ անդամ պետության տարածքում մյուս կետի միջև:

Հոդված 8. Տարողությանը վերաբերող դրույթները

1. Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերություններն օգտվում են սույն Համաձայնագրի հավելվածում սահմանված ցանկացած երթուղում համաձայնեցված հաղորդակցությունները շահագործելու՝ արդար և հավասար հնարավորություններից:

2. Համաձայնեցված հաղորդակցությունները շահագործելիս յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունները հաշվի են առնում մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունների շահերը, որպեսզի անհարկի վնաս չպատճառեն վերջիններիս կողմից միևնույն երթուղում կամ դրա մի մասում տրամադրվող հաղորդակցություններին:

3. Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների կողմից տրամադրվող համաձայնեցված հաղորդակցությունների առաջնային նպատակն է բեռնվածության համար ընդունելի գործակցով այնպիսի տարողության տեղափոխումը, որը համապատասխանում է ավիաընկերությունը նշանակած Պայմանավորվող

կողմի պետության՝ մյուս Պայմանավորվող կողմից պետության տարածքի միջև ուղևորների և բեռների, ներառյալ փոստը, փոխադրման նկատմամբ տվյալ պահին գործող և հետագայում կիրառվելիք պահանջներին:

4. Ուղևորների, բեռի և փոստի փոխադրումը, որոնք օդանավ են վերցվել կամ իջեցվել, ավիաընկերությունը նշանակած պետությունից բացի, այլ պետության տարածքներում սահմանվելիք երթուղիների վրա գտնվող կետերում, համաձայնեցվում է Պայմանավորվող պետությունների կողմից:

5. Նախատեսվելիք տարողությունը, այդ թվում՝ հաղորդակցությունների հաճախականությունը և օդանավի տեսակը, որը համաձայնեցված երթուղիներում պետք է օգտագործվի Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների կողմից, համաձայնեցվում են ավիացիոն իշխանությունների կողմից:

6. Պայմանավորվող կողմերի կողմից համաձայնություն ձեռք չբերվելու դեպքում վերը նշված 5-րդ պարբերության մեջ նշված հարցերը կարգավորվում են սույն Համաձայնագրի 17-րդ և 18-րդ հոդվածների դրույթներին համապատասխան: Մինչև այդպիսի համաձայնություն ձեռք բերելը նշանակված ավիաընկերություններն անփոփոխ են մնում:

Հոդված 9. Չվերթերի ծրագրերի հաստատումը

1. Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակած ավիաընկերությունը (կամ ավիաընկերությունները) հաղորդակցությունների շահագործումից առնվազն երեսուն (30) օր առաջ մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանն է (են) ներկայացնում իր կամ իրենց չվերթերի ծրագրերը (ամառային և ձմեռային չվերթերի ժամանակահատվածի համար): Ծրագիրը մասնավորապես ներառում է չվացուցակները, հաղորդակցությունների հաճախականությունը և շահագործվող օդանավերի տեսակները: Ավիացիոն իշխանություններն այդպիսի չվերթերի ծրագրի վերաբերյալ իրենց որոշումը կայացնում են համապատասխան ավիաընկերության կողմից ծրագիրը հաստատման համար ներկայացվելու ամսաթվից հետո քսան (20) օրվա ընթացքում:

2. Չվերթի ծրագրերի յուրաքանչյուր փոփոխության, ինչպես նաև լրացուցիչ չվերթեր շահագործելու թույլտվությունների համար հայտերը Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակած ավիաընկերությունը (կամ ավիաընկերությունները) ներկայացնում է (են) մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը: Փոփոխությունների կամ լրացուցիչ չվերթերի համար այդպիսի հայտերն անհապաղ քննարկվում են ավիացիոն իշխանությունների կողմից:

Հոդված 10. Տեղեկատվությունը և վիճակագրությունը

Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիացիոն իշխանությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին, վերջիններիս խնդրանքով, տրամադրում են համաձայնեցված հաղորդակցություններում առաջին Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների՝ դեպի մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք և այդ տարածքից փոխադրումների վերաբերյալ այնպիսի տեղեկատվություն, որը կարող է սովորաբար նախապատրաստվել և ներկայացվել իրենց ազգային ավիացիոն իշխանություններին: Փոխադրումներին առնչվող ցանկացած լրացուցիչ տվյալ, որը ցանկանում է ստանալ Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիացիոն իշխանությունը, վերջինիս խնդրանքի դեպքում ենթակա է քննարկման և համաձայնեցման Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների կողմից:

Հոդված 11. Սակագները

1. Նշանակված ավիաընկերության կողմից նշված երթուղիներում ուղևորների համար կիրառվող սակագները, համաձայն սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի 2-րդ պարբերության, ենթակա են հաստատման այն Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների կողմից, որի տարածքում գտնվում է ուղևորության մեկնակետը (համաձայն տրանսպորտային փաստաթղթերում առկա տեղեկատվության):

2. Նշանակված ավիաընկերություններն իրենց սակագներում հաշվի են առնում շահագործման արժեքը, ողջամիտ եկամուտը, մրցակցության ու շուկայի գերակա պայմանները, ինչպես նաև փոխադրամիջոցներից օգտվողների շահերը: Իրավասու ավիացիոն իշխանությունները կարող են մերժել սակագնի հաստատումը, եթե այն չի համապատասխանում այդ չափորոշիչներին:

3. Նշանակված ավիաընկերությունը սակագները ներկայացնում է ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը դրանց կիրառման համար նախատեսված ամսաթվից առնվազն երեսուն (30) օր առաջ:

4. Եթե Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիացիոն իշխանությունները համաձայն չեն իրենց հաստատմանը ներկայացված սակագնին, նրանք համապատասխան ավիաընկերությանն այդ մասին տեղեկացնում են սակագինը ներկայացնելու ամսաթվից հետո քսան (20) օրվա ընթացքում: Այդ դեպքում այն չի կիրառվում: Մինչև այդ պահը կիրառվող սակագինը, որը փոխարինվելու էր նոր սակագնով, շարունակում է կիրառվել:

5. Անկախ սույն հոդվածի դրույթներից՝ Հայաստանի Հանրապետության ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից ամբողջությամբ Եվրոպական համայնքի տարածքում իրականացվող փոխադրումների համար սակագները կարգավորվում են Եվրոպական համայնքի իրավունքով:

Հոդված 12. Արդար մրցակցությունը

1. Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերություններն օգտվում են սույն Համաձայնագրով կարգավորվող միջազգային օդային փոխադրումներին մասնակցելու արդար և հավասար հնարավորություններից:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ անհրաժեշտության դեպքում իր իրավասության սահմաններում ձեռնարկում է հնարավոր բոլոր գործողությունները՝ վերացնելու համար խտրականության բոլոր դրսևորումները կամ անարդար մրցակցային գործելակերպը, որոնք բացասաբար են ազդում մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությունների մրցակցային դիրքի վրա:

Հոդված 13. Առևտրային գործունեությունը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերություն (կամ ավիաընկերություններ) իրավունք ունի (ունեն), մյուս Պայմանավորվող կողմի օրենքների և կանոնակարգերի համաձայն, մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում պահելու այնպիսի գրասենյակներ և վարչական, առևտրային ու տեխնիկական անձնակազմ, որոնք կարող են անհրաժեշտ լինել համապատասխան նշանակված ավիաընկերության համար:

2. 1-ին պարբերության մեջ նշված գրասենյակների ստեղծման և անձնակազմի աշխատանքային գործունեության հետ կապված հարցերը կարգավորվում են համապատասխան Պայմանավորվող կողմի տարածքում գործող օրենքներով և կանոնակարգերով, ինչպիսիք են, օրինակ, համապատասխան Պայմանավորվող կողմի տարածքում օտարերկրացիների մուտքին և բնակությանը վերաբերող օրենքներն ու կանոնակարգերը: Վերը նշված 1-ին պարբերության համաձայն՝ գրասենյակներում աշխատող անձնակազմը դիմելու դեպքում ստանում է աշխատանքի թույլտվություն՝ անկախ աշխատանքի շուկայի վիճակից և զարգացումներից:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերություններն իրավունք ունեն մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում ուղղակիորեն կամ գործակալի միջոցով ազգային արժույթով իրականացնելու օդային փոխադրումների ծառայությունների վաճառք իրենց սեփական տրանսպորտային փաստաթղթերով: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ գերծ է մնում մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների օդային փոխադրումների ծառայությունների վաճառքի և ցանկացած անձի՝ այդպիսի օդային փոխադրման ծառայությունն ազատորեն գնելու իրավունքը սահմանափակելուց:

Հոդված 14. Ավիացիոն անվտանգությունը

1. Միջազգային իրավունքով ստանձնած իրենց իրավունքներին ու պարտավորություններին համապատասխան՝ Պայմանավորվող կողմերը վերահաստատում են, որ քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունն անօրինական միջամտության ակտերից պաշտպանելու՝ միմյանց նկատմամբ ստանձնած իրենց պարտավորությունը կազմում է սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը: Առանց սահմանափակելու միջազգային իրավունքի համաձայն իրենց ստանձնած իրավունքների ու պարտավորությունների համընդհանուր բնույթը՝ Պայմանավորվող կողմերը մասնավորապես գործում են 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 1988 թվականի փետրվարի 24-ին Մոնրեալում ստորագրված՝ «Միջազգային օդանավակայաններում բռնության անօրինական գործողությունների դեմ պայքարի մասին» արձանագրության, ինչպես նաև ավիացիոն անվտանգությանը վերաբերող ցանկացած այլ համաձայնագրի դրույթների համաձայն, որին հնարավոր է, որ երկու Պայմանավորվող կողմերը միանան:

2. Պայմանավորվող կողմերը խնդրանքի դեպքում միմյանց տրամադրում են անհրաժեշտ ողջ աջակցությունը՝ կանխելու համար օդանավերի ապօրինի զավթման գործողությունները և օդանավերի, դրանց ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների և աերոնավիգացիոն միջոցների անվտանգության դեմ ուղղված այլ անօրինական գործողությունները, ինչպես նաև քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ցանկացած այլ սպառնալիք:

3. Պայմանավորվող կողմերն իրենց երկկողմ հարաբերություններում գործում են Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից հաստատված և Կոնվենցիայի հավելվածներ հանդիսացող՝ ավիացիոն անվտանգության և տեխնիկական պահանջների դրույթներին համապատասխան՝ այնքանով, որքանով դրանք կիրառելի են Պայմանավորվող կողմերի նկատմամբ. նրանք պահանջում են, որ իրենց գրանցամատյանում ընդգրկված օդանավ շահագործողները կամ այն օդանավ շահագործողները, որոնց գործունեության հիմնական վայրը կամ գտնվելու վայրը իրենց պետության տարածքում է, գործեն ավիացիոն անվտանգության այդպիսի դրույթներին համապատասխան:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ համաձայնում է այն հանգամանքին, որ կարող է պահանջվել, որ օդանավ շահագործողները պահպանեն 3-րդ պարբերության մեջ նշված՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից պահանջվող ավիացիոն անվտանգության դրույթներն ու պահանջները, որոնք վերաբերում են այդ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտք գործելուն, տարածքից մեկնելուն կամ տարածքում գտնվելուն: Կիրառվող օրենսդրության համաձայն՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ապահովում է, որ արդյունավետ կերպով կիրառվեն համարժեք միջոցներ իր տարածքում օդանավը պաշտպանելու համար, և իրականացվեն ուղևորների, անձնակազմի, ձեռքի իրերի, ուղեբեռի, բեռի և օդանավի պաշարների ստուգումներ նախքան օդանավ վերցնելը և վերցնելու կամ բեռնելու ընթացքում: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ դրականորեն է դիտարկում որոշակի սպառնալիքի դիմակայմանն ուղղված անվտանգության հատուկ պատշաճ միջոցներ ձեռնարկելու՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի յուրաքանչյուր խնդրանք:

5. Երբ տեղի է ունենում միջադեպ կամ քաղաքացիական օդանավի ապօրինի զավթման միջադեպի սպառնալիք կամ այլ անօրինական գործողություններ՝ ուղղված այդպիսի օդանավի, նրա ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների կամ անօդանավի գացիոն միջոցների անվտանգության դեմ, Պայմանավորվող կողմերը օժանդակում են միմյանց՝ աջակցելով հաղորդակցմանը և այլ անհրաժեշտ միջոցներին, որոնք նախատեսված են հնարավորինս արագ և անվտանգ վերացնելու համար նման միջադեպը կամ դրա սպառնալիքը:

6. Եթե Պայմանավորվող կողմերից մեկը շեղում է կատարում սույն հոդվածի ավիացիոն անվտանգության դրույթներից, ապա մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են պահանջել անհապաղ խորհրդակցությունների անցկացում առաջին Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հետ: Այդպիսի խորհրդակցությունների պահանջ ներկայացնելու օրվանից հետո՝ մեկ ամսվա ընթացքում, անհրաժեշտ համաձայնություն ձեռք բերելու ձախողումը կարող է հիմք հանդիսանալ առաջին Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների՝ օդային ուղիների շահագործման թույլտվությունը հետ

վերցնելու, չեղյալ ճանաչելու, սահմանափակելու կամ դրա (դրանց) նկատմամբ պայմաններ սահմանելու համար: Արտակարգ իրավիճակի դեպքում Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը կարող է, նախքան նշված մեկ ամսվա լրանալը, ձեռնարկել ժամանակավոր գործողություններ:

Հոդված 15. Ավիացիոն անվտանգությունը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է դիմել մյուս Պայմանավորվող կողմի ընդունած՝ թռիչքների անվտանգության չափանիշների վերաբերյալ (օդանավի անձնակազմի, օդանավերի կամ դրանց շահագործմանն առնչվող հարցերում) խորհրդակցություններ անցկացնելու խնդրանքով: Այդպիսի խորհրդակցությունները պետք է տեղի ունենան դիմելուց հետո երեսուն (30) օրվա ընթացքում:

2. Եթե նման խորհրդակցություններից հետո Պայմանավորվող կողմերից մեկը գտնում է, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը արդյունավետ կերպով չի պահպանում և կիրառում թռիչքների անվտանգության չափանիշները այդպիսի որևէ ոլորտում, որոնք առնվազն հավասար են այդ պահին Կոնվենցիայի համաձայն հաստատված նվազագույն չափանիշներին, առաջին Պայմանավորվող կողմը ծանուցում է մյուս Պայմանավորվող կողմին այդպիսի դեպքերի, ինչպես նաև տվյալ նվազագույն չափանիշներին համապատասխանելու համար անհրաժեշտ քայլերի մասին, իսկ մյուս Պայմանավորվող կողմը ձեռնարկում է դրանք ուղղելու համար անհրաժեշտ գործողություններ: Մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից 15 (տասնհինգ) օրվա ընթացքում կամ այնպիսի ավելի երկար ժամանակահատվածում, որի շուրջ հնարավոր է համաձայնություն ձեռք բերել, համապատասխան գործողություն ձեռնարկելու ձախողումը սույն Համաձայնագրի 5-րդ հոդվածը կիրառելու հիմք է հանդիսանում:

3. Չնայած Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածում նշված պարտավորություններին՝ համաձայնություն է ձեռք բերվում, որ Պայմանավորվող կողմերից մեկի՝ դեպի մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք կամ պետության տարածքից դուրս հաղորդակցություն իրականացնող ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից, իսկ վարձակալության պայմանագրի դեպքում՝ անունից շահագործվող ցանկացած օդանավ, կարող է մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում գտնվելիս ստուգման ենթարկվել մյուս Պայմանավորվող կողմի լիազորված ներկայացուցիչների կողմից. օդանավում և նրա շրջակայքում վերջիններս ստուգում են միաժամանակ օդանավի, նրա անձնակազմի փաստաթղթերի վավերականությունը և օդանավի ու նրա սարքավորումների արտաքին վիճակը (սույն հոդվածում՝ կառամատուցային ստուգում)՝ պայմանով, որ այն չհանգեցնի չվերթի անհարկի ուշացման:

4. Եթե կառամատուցային նման ստուգումը կամ կառամատուցային մի շարք ստուգումներ հանգեցնում են.

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

բ) լուրջ մտահոգությունների, որ բացակայում է այդ պահին Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված թռիչքային անվտանգության չափանիշների արդյունավետ պահպանումը,

ստուգումն իրականացնող Պայմանավորվող կողմը Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածի նպատակներով ազատ է եզրակացնելու, որ այն պահանջները, որոնց համաձայն տրվել կամ վավեր են ճանաչվել սերտիֆիկատները կամ լիցենզիաները այդ օդանավի կամ այդ օդանավի անձնակազմի առնչությամբ, կամ այն պահանջները, որոնց համաձայն շահագործվում է օդանավը, հավասար չեն կամ չեն համապատասխանում Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշներին:

5. Այն դեպքում, երբ Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիաընկերության կողմից կամ անունից շահագործվող օդանավի՝ վերը նշված 3-րդ պարբերության համաձայն կառամատուցային ստուգումն այդ օդանավի կամ օդանավերի ներկայացուցչի կողմից մերժվում է, մյուս Պայմանավորվող կողմը ազատ է ենթադրելու, որ առաջ են գալիս 4-րդ պարբերության մեջ նշված լուրջ անհանգստություններ, և անում է այդ պարբերության մեջ նշված եզրակացությունները:

6. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրեն իրավունք է վերապահում կասեցնելու մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործման թույլտվությունը անմիջապես, երբ առաջին Պայմանավորվող կողմը եզրակացնում է, լինի դա կառամատուցային ստուգման, կառամատուցային ստուգումների շարքի, կառամատուցային ստուգման մերժման, խորհրդակցության կամ այլ բանի արդյունքում, որ պետք է անհապաղ քայլեր ձեռնարկվեն ավիաընկերության շահագործման անվտանգության համար:

7. Սույն հոդվածի 2-րդ և 6-րդ պարբերությունների համաձայն Պայմանավորվող կողմերից մեկի կողմից ձեռնարկված ցանկացած գործողություն դադարեցվում է՝ համապատասխան գործողություն ձեռնարկելու համար հիմք հանդիսացած հանգամանքը վերանալու դեպքում:

Հոդված 16. Օրենքների և կանոնակարգերի կիրառումը

1. Պայմանավորվող կողմերից մեկի պետության օրենքները և կանոնակարգերը, որոնք վերաբերում են միջազգային օդային հաղորդակցություններ իրականացնող օդանավերի՝ այդ պետության տարածք մուտք գործելուն կամ պետության տարածքից մեկնելուն կամ նշված պետության տարածքում այդպիսի օդանավի

շահագործմանը և նավիգացիային, կիրառվում են նաև մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների նկատմամբ:

2. Պայմանավորվող կողմերից մեկի պետության օրենքները և կանոնակարգերը, որոնք կարգավորում են ուղևորների, անձնակազմի, բեռների կամ փոստի՝ այդ պետության տարածք փոխադրելու կամ պետության տարածքից տեղափոխելու հետ կապված հարցերը, ինչպես, օրինակ, երկիր մուտք գործելու, այնտեղից մեկնելու, արտագաղթի, ներգաղթի, մաքսային, արժութային, առողջապահական և կարանտինային միջոցառումների հետ կապված ընթացակարգերը, կիրառվում են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների օդանավով փոխադրվող ուղևորների, անձնակազմի, բեռների և փոստի նկատմամբ՝ նշված Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում գտնվելու ընթացքում:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքով ուղիղ օդային տարանցիկ ճանապարհով փոխադրվող ուղևորները, ուղեբեռը և բեռը, որոնք մնում են այդ նպատակի համար նախատեսված օդանավակայանի տարածքում, բացառությամբ բռնության գործողությունների, օդահեռության, ինչպես նաև թմրանյութերի անօրինական փոխադրման դեմ ուղղված անվտանգության միջոցների կիրառման դեպքերի, ենթակա են միայն պարզեցված ստուգման:

4. Այն դեպքում, երբ փոխադրվող ուղևորը չի պահպանում մյուս Պայմանավորվող կողմի երկրի տարածք մուտք գործելու վերաբերյալ օրենքները և կանոնակարգերը, ավիաընկերությունը պարտավոր է նրան հետ փոխադրել տվյալ ավիաընկերության միջոցներով:

Հոդված 17. Խորհրդակցությունները

Սերտ համագործակցության ոգով՝ Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները ժամանակ առ ժամանակ անցկացնում են խորհրդակցություններ՝ ապահովելով սույն Համաձայնագրի և դրա հավելվածի դրույթների կիրարկումը և բավարար համապատասխանությունն այդ դրույթներին:

Հոդված 18. Վեձերի կարգավորումը

1. Սույն Համաձայնագրի մեկնաբանման կամ կիրառման վերաբերյալ ցանկացած վեձ Պայմանավորվող կողմերը ձգտում են առաջին հերթին կարգավորել բանակցությունների միջոցով:

2. Եթե Պայմանավորվող կողմերը չեն կարողանում վեճը կարգավորել բանակցությունների միջոցով, նրանք կարող են համաձայնել վեճը ներկայացնել, որ որևէ անձ կամ մարմին որոշում կայացնի դրա վերաբերյալ. սակայն եթե այդ հարցի շուրջ նրանք համաձայնություն ձեռք չեն բերում, ցանկացած Պայմանավորվող կողմի առաջարկով վեճը կարող է ներկայացվել երեք արբիտրներից բաղկացած տրիբունալ՝ որոշում կայացնելու համար, որոնցից մեկական արբիտր նշանակում է յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, իսկ երրորդը նշանակվում է նման ձևով նշանակված երկու արբիտրների կողմից: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իր արբիտրին նշանակում է վաթսուն (60) օրվա ընթացքում՝ սկսած այն օրվանից, երբ Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը դիվանագիտական ուղիներով մյուսի կողմից ծանուցում է ստանում վեճն այդպիսի տրիբունալում կարգավորելու խնդրանքով, իսկ երրորդ դատավորը նշանակվում է հետագա վաթսուն (60) օրվա ընթացքում:

Եթե Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը չի կարողանում նշանակել արբիտր սահմանված ժամկետում, ապա Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության խորհրդի նախագահը անհրաժեշտության դեպքում կարող է, Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի խնդրանքով, նշանակել արբիտր կամ արբիտրներ: Բոլոր դեպքերում երրորդ արբիտրը պետք է լինի երրորդ պետության քաղաքացի և գործի որպես արբիտրաժային տրիբունալի նախագահ: Արբիտրաժային տրիբունալն իր որոշումներն ընդունում է ձայների մեծամասնությամբ: Մնացած բոլոր դեպքերում արբիտրաժային տրիբունալն ինքն է սահմանում իր աշխատակարգը:

3. Պայմանավորվող կողմերը պարտավորվում են կատարել սույն հոդվածի 2-րդ պարբերությամբ սահմանված ցանկացած որոշում:

4. Եթե Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը չի կատարում սույն հոդվածի 2-րդ պարբերությամբ սահմանված որևէ որոշում, մյուս Պայմանավորվող կողմը կարող է սահմանափակել, կասեցնել կամ հետ վերցնել ցանկացած իրավունք կամ արտոնություն, որն ինքը սույն Համաձայնագրի ուժով տրամադրել է որոշումը չկատարող Պայմանավորվող կողմին:

5. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կատարում է իր արբիտրի հետ կապված ծախսերը և նրա համար անհրաժեշտ փոխհատուցումը. երրորդ արբիտրի վճարը և նրա հետ կապված ծախսերը, ինչպես նաև արբիտրաժի աշխատանքների հետ կապված ծախսերը հավասարապես բաշխվում են Պայմանավորվող կողմերի միջև:

Հոդված 19. Փոփոխությունները

1. Եթե Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը ցանկանում է փոփոխություն կատարել սույն Համաձայնագրի, ներառյալ հավելվածը, որևէ դրույթում, դա պետք է կատարվի խորհրդակցությունից հետո՝ համաձայն սույն Համաձայնագրի 17-րդ հոդվածի:

2. Պայմանավորվող կողմերի փոխադարձ համաձայնությամբ սույն Համաձայնագրում կարող են կատարվել փոփոխություններ և լրացումներ: Նման փոփոխությունը և լրացումը կատարվում են առանձին արձանագրությամբ, որը կազմում է սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը և ուժի մեջ է մտնում սույն Համաձայնագրի 22-րդ հոդվածի դրույթներին համապատասխան:

3. Եթե փոփոխությունը վերաբերում է միայն սույն Համաձայնագրի հավելվածին, ապա այն կարող է ուղղակիորեն համաձայնեցվել Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև և գործողության մեջ է դրվում նշված ավիացիոն իշխանությունների կողմից համաձայնեցված ամսաթվից:

Հոդված 20. Գրանցումը

Սույն Համաձայնագիրը և դրանում կատարված ցանկացած փոփոխություն գրանցվում են Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունում:

Հոդված 21. Դադարեցումը

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ գրավոր ծանուցել մյուս Պայմանավորվող կողմին սույն Համաձայնագիրը դադարեցնելու իր որոշման մասին: Նման ծանուցումը միաժամանակ ուղարկվում է Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպություն: Սույն Համաձայնագիրը դադարեցվում է կեսգիշերին (ծանուցումը ստացող Պայմանավորվող կողմի տեղական ժամանակով) ծանուցումը մյուս Պայմանավորվող կողմի ստանալու ամսաթվից տասներկու (12) ամիս անց, եթե մինչև այդ ժամանակահատվածի ավարտը ծանուցումը համաձայնությամբ հետ չի վերցվում: Մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից ծանուցման ստացման փաստի հավաստման բացակայության դեպքում ծանուցումը համարվում է ստացված այն Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության ստանալուց տասնչորս (14) օր հետո:

Հոդված 22. Ուժի մեջ մտնելը

Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտնում երկու Պայմանավորվող կողմերի՝ դիվանագիտական ուղիներով սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ մտնելու համար անհրաժեշտ իրենց համապատասխան ներպետական ընթացակարգերի կատարման մասին վերջին ծանուցումն ստանալու օրվանից:

Կատարված է Երևան քաղաքում 2009 թվականի դեկտեմբերի 10-ին, երկու բնօրինակով, հայերեն, լատիշերեն և անգլերեն: Բոլոր տեքստերը հավասարազոր են: Տարաձայնության դեպքում գերակայում է անգլերեն տեքստը:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ

Հայաստանի Հանրապետության Կառավարության և Լատվիայի Հանրապետության Կառավարության միջև օդային հաղորդակցությունների մասին համաձայնագրի

ԵՐԹՈՒՂԻՆԵՐԻ ՑԱՆԿ

1. Ց Ա Ն Կ 1

Լատվիայի Հանրապետության նշանակած ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից շահագործվելիք երթուղիներ.

Կետեր Լատվիայում	Միջանկյալ կետեր	Կետեր Հայաստանում	Կետեր տարածքից դուրս
ցանկացած կետ	կորոշվեն հետագայում	ցանկացած կետ	կորոշվեն հետագայում

2. Ց Ա Ն Կ 2

Հայաստանի Հանրապետության նշանակած ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից շահագործվելիք երթուղիներ.

Կետեր Հայաստանում	Միջանկյալ կետեր	Կետեր Լատվիայում	Կետեր տարածքից դուրս
ցանկացած կետ	կորոշվեն հետազայում	ցանկացած կետ	կորոշվեն հետազայում

3. Երթևեկության հինգերորդ ազատության ոչ մի իրավունք չի իրականացվում միջանկյալ կետերի կամ տարածքներից դուրս կետերի և մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքի միջև, եթե այդ առնչությամբ երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև համաձայնություն ձեռք չի բերվել:

Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտել 2010թ. դեկտեմբերի 1-ին