



MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 6 lipca 2021 r.

Poz. 608

UMOWA

między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Armenii o cywilnej komunikacji lotniczej,

podpisana w Warszawie dnia 27 stycznia 1998 r.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Republiki Armenii, zwane dalej
"Umawiającymi się Stronami",

pragnąc rozwijać wzajemne stosunki w dziedzinie lotnictwa cywilnego

uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1

Dla celów niniejszej Umowy i jej Załącznika:

a/ wyrażenie "władza lotnicza" będzie oznaczać w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej - Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, a w przypadku Republiki Armenii - Generalny Departament Lotnictwa Cywilnego, albo w obydwu przypadkach osobę lub organ, uprawnione do pełnienia jakichkolwiek funkcji, za które odpowiedzialne są te władze;

b/ wyrażenie "wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze" będzie oznaczać przedsiębiorstwo lotnicze, które zostało wyznaczone do eksploatacji uzgodnionych linii na trasach określonych w Załączniku do niniejszej Umowy i które otrzymało zezwolenie eksploatacyjne, zgodnie z postanowieniami Artykułu 3 niniejszej Umowy.

Artykuł 2

Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa wyszczególnione w niniejszej Umowie w celu ustanowienia i eksploatacji rozkładowych międzynarodowych linii lotniczych na trasach wyszczególnionych w Załączniku do niniejszej Umowy. Linie te i trasy nazywane są dalej odpowiednio "uzgodnionymi liniami" i "określonymi trasami". Przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez każdą Umawiającą się Stronę będą korzystać przy eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie z następujących praw:

a/ przelotu nad terytorium drugiej Umawiającej się Strony bez lądowania;

b/ lądowania na wspomnianym terytorium w celach niehandlowych;

c/ zabierania i wyładowywania w ruchu międzynarodowym pasażerów, poczty i ładunków w punktach wyszczególnionych na określonych trasach, z zastrzeżeniem postanowień niniejszej Umowy i jej Załącznika.

Artykuł 3

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć przedsiębiorstwo lotnicze w celu eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach. Wyznaczenie to powinno być przekazane przez władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony.

2. Umawiająca się Strona, która otrzymała powiadomienie o wyznaczeniu, powinna, z zastrzeżeniem postanowień ustępów 3 i 4 niniejszego Artykułu, udzielić niezwłocznie przedsiębiorstwu lotniczemu wyznaczonemu przez drugą Umawiającą się Stronę odpowiedniego zezwolenia eksploatacyjnego.

3. Władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą zażądać od wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony udowodnienia im, że jest ono w stanie spełnić wymagania przewidziane w ustawach i przepisach normalnie stosowanych przez wymienione władze przy eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych, zgodnie z postanowieniami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku.

4. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo odmowy przyznania zezwolenia eksploatacyjnego, o którym mowa w ustępie 2 niniejszego Artykułu lub nałożenia takich warunków, jakie może ona uznać za konieczne przy korzystaniu przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze z praw wyszczególnionych w Artykule 2 niniejszej Umowy, jeżeli ta Umawiająca się Strona nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należy do Umawiającej się Strony, wyznaczającej to przedsiębiorstwo lotnicze, albo do osób, posiadających jej przynależność państwową.

5. Po otrzymaniu zezwolenia eksploatacyjnego, zgodnie z ustępem 2 niniejszego Artykułu, wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze może w każdym czasie rozpocząć eksploatację każdej uzgodnionej linii pod warunkiem, że taryfa, ustalona zgodnie z postanowieniami Artykułu 10 niniejszej Umowy, jest w mocy w odniesieniu do tej linii.

Artykuł 4

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo cofnąć zezwolenie eksploatacyjne lub zawiesić korzystanie z praw przez przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez drugą Umawiającą się Stronę lub nałożyć takie warunki korzystania z tych praw, jakie uzna za niezbędne:

a/ w każdym przypadku, gdy nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należy do Umawiającej się Strony wyznaczającej to przedsiębiorstwo lotnicze, albo do osób posiadających przynależność państwową tej Umawiającej się Strony, albo

b/ w przypadku nieprzestrzegania przez przedsiębiorstwo lotnicze ustaw i przepisów Umawiającej się Strony, przyznającej te prawa, albo

c/ w przypadku, gdy przedsiębiorstwo lotnicze nie będzie eksploatować uzgodnionych linii zgodnie z warunkami ustalonymi w niniejszej Umowie i jej Załączniku.

2. Prawo to będzie mogło być wykonane dopiero po przeprowadzeniu konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną, chyba, że natychmiastowe cofnięcie, zawieszenie zezwolenia lub nałożenie warunków przewidzianych w ustępie 1 niniejszego Artykułu będzie niezbędne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw lub przepisów.

Artykuł 5

1. Przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez Umawiające się Strony w celu eksploatacji uzgodnionych linii lotniczych będą oferować zdolność przewozową odpowiadającą bieżącemu i rozsądnie przewidzianemu zapotrzebowaniu na przewóz międzynarodowy na tych liniach.

2. W przypadku, gdy wymagają tego przepisy wewnętrzne jednej Umawiającej się Strony, porozumienia, które mogą być zawarte między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi w przedmiocie eksploatacji

uzgodnionych linii będą podlegały zatwierdzeniu władz lotniczych tej Umawiającej się Strony.

Artykuł 6

1. Statki powietrzne, używane w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, zapasy materiałów pędnych i smarów oraz ich zapasy pokładowe /w tym artykuły żywnościowe, napoje i tytoń/, będą przy wwozie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony zwolnione od opłat celnych, opłat manipulacyjnych oraz innych opłat i podatków, pod warunkiem, że statki powietrzne opuszczą terytorium tej Umawiającej się Strony, a wymienione wyposażenie i zapasy będą pozostawać na pokładzie statków powietrznych do czasu ich odlotu.

2. Będą również zwolnione od tych samych opłat i podatków, z wyjątkiem opłat związanych ze świadczonymi usługami:

a/ zapasy pokładowe wzięte na pokład na terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony zgodnie z ograniczeniami ustalonymi przez kompetentne organy tej Umawiającej się Strony i przeznaczone do zużycia na pokładzie wylatujących statków powietrznych, używanych w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;

b/ części zapasowe i normalne wyposażenie, wwieszone na terytorium jednej z Umawiających się Stron, przeznaczone do eksploatacji lub naprawy statków powietrznych, używanych w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;

c/ materiały pędne i smary przeznaczone do zaopatrzenia statków powietrznych, używanych w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, nawet jeżeli materiały te będą zużyte na odcinku lotu wykonywanego nad terytorium Umawiającej się Strony, na którym zostały one załadowane na pokład;

d/ materiały reklamowe, nie mające wartości handlowej, używane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

3. Jeżeli ustawy lub przepisy wewnętrzne którejkolwiek Umawiającej się Strony tego wymagają, materiały wymienione w ustępach 1 i 2 niniejszego Artykułu będą znajdować się pod nadzorem celnym tej Umawiającej się Strony.

Artykuł 7

Normalne wyposażenie pokładowe, jak również materiały i zapasy znajdujące się na pokładzie statków powietrznych, używanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, będą mogły być wyładowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą organów celnych tego terytorium. W takim przypadku będą one mogły być poddane nadzorowi tych organów aż do czasu, gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie za zgodą tych samych organów.

Artykuł 8

Pasażerowie, bagaż i ładunki znajdujące się w tranzycie bezpośrednim przez terytorium jednej Umawiającej się Strony i nie opuszczające terenu portu lotniczego przeznaczonego dla tego celu poddani będą jedynie uproszczonej kontroli. Bagaż i ładunki w tranzycie bezpośrednim będą zwolnione od opłat celnych i innych podobnych opłat.

Artykuł 9

1. Ustawy i przepisy każdej Umawiającej się Strony, regulujące na jej terytorium przybycie, pobyt i opuszczenie jej terytorium przez statki powietrzne, używane w żegludze międzynarodowej oraz eksploatację i żeglugę takich statków powietrznych w czasie, gdy znajdują się w granicach jej terytorium, będą stosowane również do statków powietrznych przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę.

2. Ustawy i przepisy każdej Umawiającej się Strony, regulujące przybycie, pobyt i opuszczenie jej terytorium przez pasażerów, załogi, pocztę i ładunki, przewożone na pokładzie statków powietrznych, a w szczególności te, które dotyczą paszportów, kontroli celnej i sanitarnej, będą miały zastosowanie do pasażerów, załóg, poczty i ładunków przewożonych na pokładzie statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 10

1. Taryfy, które mają być stosowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony do przewozu na terytorium lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony, będą ustalone w rozsądnej wysokości, z należyтым uwzględnieniem wszystkich wiążących się z tym czynników, łącznie z kosztem eksploatacji, rozsądnym zyskiem oraz taryfami innych przedsiębiorstw lotniczych.

2. Taryfy, o których mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu, będą w miarę możliwości uzgadniane przez zainteresowane wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron, przy konsultacji z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi, eksploatującymi całość lub część trasy. Porozumienie takie, w miarę możliwości, będzie osiągane przy zastosowaniu procedury ustanawiania taryf ustalonej przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego.

3. Ustalone w ten sposób taryfy będą przedkładane władzom lotniczym Umawiających się Stron do zatwierdzenia co najmniej na czterdzieści pięć dni przed datą proponowaną do wejścia ich w życie. W przypadkach specjalnych termin ten będzie mógł być skrócony, pod warunkiem uzyskania zgody wymienionych władz.

4. Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze nie mogą osiągnąć porozumienia co do którejkolwiek z tych taryf lub z jakiegokolwiek powodu, taryfa nie może być ustalona zgodnie z postanowieniami ustępu 2 niniejszego Artykułu, albo jeżeli w ciągu pierwszych trzydziestu dni wymienionego w ustępie 3 niniejszego Artykułu okresu czterdziestu pięciu dni, władze lotnicze jednej z Umawiających się Stron powiadomią władze lotnicze drugiej Umawiającej się Strony o braku zgody co do którejkolwiek

taryfy, ustalonej zgodnie z postanowieniami ustępu 2 niniejszego Artykułu, władze lotnicze obu Umawiających się Stron powinny starać się ustalić taryfę w drodze wzajemnego porozumienia.

5. Żadna taryfa nie wejdzie w życie, o ile nie zostanie zatwierdzona przez władze lotnicze Umawiających się Stron.

6. Taryfy ustalone zgodnie z postanowieniami niniejszego Artykułu zachowują ważność do czasu ustalenia nowych taryf, zgodnie z postanowieniami niniejszego Artykułu.

Artykuł 11

1. Rozliczenia i płatności między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi dokonywane będą z zachowaniem postanowień układu płatniczego, obowiązującego między obu krajami i przy zachowaniu aktualnych przepisów dewizowych stosowanych na ich terytoriach.

2. W przypadku braku odpowiednich postanowień układu płatniczego, wyżej wymienione rozliczenia i płatności będą dokonywane w walucie wymiennej zgodnie z obowiązującymi przepisami dewizowymi.

Artykuł 12

1. Każda Umawiająca się Strona zwalnia przychody uzyskane z eksploatacji statków powietrznych w ruchu międzynarodowym przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony od wszelkich podatków, podatków od zysków, jak również od innych opłat.

2. Każda Umawiająca się Strona będzie podejmować działania, dla niepobierania podatków od wynagrodzeń pracowników drugiej Umawiającej się Strony delegowanych ze swojego państwa do pracy w przedstawicielstwach, o których mowa w Artykule 13 niniejszej Umowy.

Artykuł 13

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze będą miały prawo do utworzenia na terytorium drugiej Umawiającej się Strony swojego przedstawicielstwa z pracownikami niezbędnymi do eksploatacji uzgodnionych linii lotniczych.

2. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze każdej Umawiającej się Strony będzie miało prawo dokonywania sprzedaży swoich usług transportowych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, bezpośrednio lub poprzez agentów. Umawiające się Strony nie będą ograniczać prawa wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego każdej Umawiającej się Strony do sprzedaży, a każdej osobie do kupowania takich usług, pod warunkiem stosowania zasady wzajemności.

3. Wymienione działania będą prowadzone zgodnie z ustawami i przepisami drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 14

Władze lotnicze Umawiających się Stron w duchu ścisłej współpracy, od czasu do czasu, będą konsultować się wzajemnie w celu zapewnienia przestrzegania i należytego stosowania postanowień niniejszej Umowy i jej Załącznika.

Artykuł 15

1. Jeżeli powstanie jakikolwiek spór między Umawiającymi się Stronami, co do interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy, Umawiające się Strony będą dążyły przede wszystkim do rozstrzygnięcia go w drodze negocjacji.

2. Jeżeli Umawiające się Strony nie osiągną rozstrzygnięcia w drodze negocjacji, mogą one uzgodnić przekazanie sporu do rozstrzygnięcia jakiejś osobie lub organowi albo na żądanie którejkolwiek Umawiającej się Strony, spór może być przedstawiony do rozstrzygnięcia

trybunałowi złożonemu z trzech arbitrów, z których po jednym wyznaczy każda Umawiająca się Strona, trzeciego zaś wyznaczą dwaj w ten sposób wyznaczeni. Każda z Umawiających się Stron powinna wyznaczyć arbitra w okresie sześćdziesięciu dni od daty otrzymania przez którąkolwiek Umawiającą się Stronę od drugiej Strony powiadomienia w drodze dyplomatycznej o żądaniu rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu, trzeci zaś arbiter powinien być wyznaczony w terminie następnym sześćdziesięciu dni. Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron nie wyznaczy arbitra w oznaczonym okresie albo jeżeli trzeci arbiter nie zostanie wyznaczony w oznaczonym okresie, każda Umawiająca się Strona może się zwrócić do Przewodniczącego Rady Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, zależnie od potrzeby. W takim przypadku trzecim arbitrem będzie obywatel Państwa trzeciego, który będzie działać jako przewodniczący trybunału arbitrażowego.

3. Umawiające się Strony zastosują się do każdej decyzji wydanej zgodnie z ustępem 2 niniejszego Artykułu.

Artykuł 16

1. Umawiające się Strony potwierdzają swoje prawa i zobowiązania wynikające z prawa międzynarodowego, w tym Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku, Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio dnia 14 września 1963 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu dnia 23 września 1971 roku oraz Protokołu o zwalczaniu bezprawnych aktów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne, podpisanego w Montrealu dnia 24 lutego 1988 r.

2. Na żądanie, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w zapobieganiu czynom bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi i innym bezprawnym czynom skierowanym przeciwko bezpieczeństwu pasażerów, załóg,

statków powietrznych, portów lotniczych i urządzeń nawigacji lotniczej oraz każdemu innemu zagrożeniu bezpieczeństwa lotniczego.

3. We wzajemnych stosunkach Umawiające się Strony będą postępować zgodnie z przepisami bezpieczeństwa lotniczego ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego i oznaczonymi jako Załączniki do Konwencji w zakresie, w jakim takie przepisy bezpieczeństwa mają zastosowanie do Umawiających się Stron; będą one wymagały, aby użytkownicy statków powietrznych ich rejestracji lub użytkownicy statków powietrznych, którzy mają swoje główne miejsce działalności lub miejsce stałego zamieszkania na ich terytorium, a także użytkownicy portów lotniczych na ich terytorium działali zgodnie z takimi przepisami o bezpieczeństwie lotniczym.

4. Każda Umawiająca się Strona zgadza się, aby od jej przedsiębiorstwa lotniczego można było żądać przestrzegania przepisów bezpieczeństwa lotniczego, o których mowa w ustępie 3, wymaganych przez drugą Umawiającą się Stronę przy przybyciu, opuszczeniu lub pobycie na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony. Każda Umawiająca się Strona zapewni stosowanie odpowiednich środków na jej terytorium dla ochrony statków powietrznych, kontroli pasażerów i ich bagażu podręcznego oraz przeprowadzenia odpowiedniej kontroli załóg, ładunków i zapasów pokładowych przed i w czasie załadowywania. Każda Umawiająca się Strona będzie również pozytywnie rozpatrywała każdą prośbę drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie uzasadnionych, specjalnych środków bezpieczeństwa w razie szczególnego zagrożenia.

5. W przypadku zaistnienia aktu lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi albo innych bezprawnych aktów przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych lub urządzeń nawigacji lotniczej, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem pomocy przez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki, mające na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takiego zdarzenia lub groźby jego zaistnienia.

Artykuł 17

1. Każda Umawiająca się Strona może w każdym czasie zaproponować drugiej Umawiającej się Stronie zmianę, której wprowadzenie do niniejszej Umowy uważa za pożądane. Konsultacje między Umawiającymi się Stronami na temat zaproponowanych zmian powinny rozpocząć się w ciągu sześćdziesięciu dni od daty skierowania żądania przez jedną Umawiającą się Stronę.

2. Jeżeli jedna Umawiająca się Strona uważa za pożądane wprowadzenie zmiany do Załącznika do niniejszej Umowy, władze lotnicze obu Umawiających się Stron mogą porozumieć się w celu wprowadzenia takiej zmiany.

3. Wszelkie zmiany niniejszej Umowy lub jej Załącznika, dokonane zgodnie z postanowieniami ustępów 1 lub 2 niniejszego Artykułu, wejdą w życie po ich potwierdzeniu w drodze wymiany not pomiędzy Umawiającymi się Stronami.

Artykuł 18

Umowa niniejsza zawarta jest na czas nieokreślony.

Którakolwiek Umawiająca się Strona może w każdym czasie wypowiedzieć Umowę w drodze notyfikacji. W takim przypadku niniejsza Umowa utraci moc po upływie dwunastu miesięcy od dnia otrzymania notyfikacji przez drugą Umawiającą się Stronę.

Artykuł 19

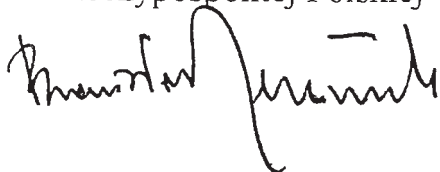
Umowa niniejsza będzie zarejestrowana w Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 20

Umowa niniejsza wejdzie w życie w dniu, kiedy Umawiające się Strony wzajemnie notyfikują w drodze dyplomatycznej o wypełnieniu formalności zgodnie z ich ustawodawstwem.

Sporządzono w Warszawie dnia~~27~~.... stycznia 1998 roku, w dwóch egzemplarzach, w językach polskim, armeńskim i angielskim, przy czym wszystkie teksty są jednakowo autentyczne. W razie rozbieżności przy ich interpretacji, tekst w języku angielskim uważany będzie za rozstrzygający.

Z upoważnienia Rządu
Rzeczypospolitej Polskiej



Z upoważnienia Rządu
Republiki Armenii



ZAŁĄCZNIK**WYKAZ TRAS**

1. Wyznaczonym przedsiębiorstwem lotniczym Rzeczypospolitej Polskiej są Polskie Linie Lotnicze LOT S.A., a wyznaczonym przedsiębiorstwem lotniczym Republiki Armenii są Armeńskie Linie Lotnicze.

2. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze Rzeczypospolitej Polskiej może eksploatować linie lotnicze na trasach:

Punkty początkowe	Punkty pośrednie	Punkty w Armenii	Punkty położone dalej
Warszawa	jeden punkt	Erewań	jeden punkt

3. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze Republiki Armenii może eksploatować linie lotnicze na trasach:

Punkty początkowe	Punkty pośrednie	Punkty w Polsce	Punkty położone dalej
Erewań	jeden punkt	Warszawa	jeden punkt

4. Punkty pośrednie i punkty położone dalej będą uzgadniane między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi i będą przedmiotem zatwierdzenia przez władze lotnicze Umawiających się Stron.

Հ Ա Մ Ա Ձ Ա Յ Ն Ա Գ Ի Ր

ԼԵՀԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ
ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋԵՎ ՔԱՂԱՔԱՑԻԱԿԱՆ ԱՎԻԱՑԻԱՅԻ
ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՄԱՍԻՆ

Լեհաստանի Հանրապետության կառավարությունը եւ Հայաստանի
Հանրապետության կառավարությունը, որոնք այսուհետեւ կանվանվեն
,,Պայմանավորվող Կողմեր,, ,

ցանկանալով խրախուսել փոխհարաբերությունները քաղաքացիական
ավիացիայի բնագավառում

համաձայնեցին հետեւյալի մասին.

ՀՈԴՎԱԾ 1

Սույն Համաձայնագրի եւ նրա Հավելվածի նպատակների համար.

ա/ «ավիացիոն իշխանություն» տերմինը նշանակում է Հայաստանի
Հանրապետության դեպքում Քաղաքացիական Ավիացիայի Գլխավոր
Վարչություն եւ Լեհաստանի Հանրապետության դեպքում՝ Տրանսպորտի եւ
ծովային տնտեսության նախարարություն կամ երկու կողմից էլ ցանկացած
անձ կամ մարմին, որը լիազորված է իրականացնել նշված
իշխանությունների պարտականությունների մեջ մտնող ցանկացած
գործառնություններ.

բ/ «նշանակված ավիաընկերություն» տերմինը նշանակում է այն
ավիաընկերությունը, որը նախատեսված է սույն Համաձայնագրի
Հավելվածում նշված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակ-
ցություններ կատարելու համար եւ որը ձեռք է բերել շահագործման
լիազորություններ, սույն Համաձայնագրի 3-րդ Հոդվածի դրույթների
համաձայն:

Հ Ո Ղ Վ Ա Ծ 2

Պայմանավորվող Կողմերից յուրաքանչյուրը մյուս Պայմանավորվող
Կողմին վերապահում է իրավունքներ, որոնք նախատեսված են սույն
Համաձայնագրով՝ նրա Հավելվածում նշված երթուղիներով կանոնավոր

միջազգային հաղորդակցության հաստատման և իրականացման նպատակով: Այսպիսի հաղորդակցությունները եւ երթուղիները այսուհետեւ համապատասխանաբար կանվանվեն «համաձայնեցված հաղորդակցություններ» եւ «սահմանված երթուղիներ»: Պայմանավորվող Կողմերից յուրաքանչյուրի նշանակված ավիաընկերությունը սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցություն կատարելիս պետք է օգտվի հետեւյալ իրավունքներից՝

ա/ թռիչք կատարել առանց վայրէջքի մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքով;

բ/ կանգ առնել նշված տարածքում ոչ առևտրական նպատակներով;

գ/ սահմանված երթուղիներով նախատեսված կանգառներում վերցնել կամ իջեցնել ուղևորներ, փոստ եւ բեռ, սույն Համաձայնագրի եւ նրա Հավելվածի համաձայն:

Հ Ո Ղ Վ Ա Ծ 3

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ իրավունք կունենա նշանակել ավիաընկերություն՝ սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցություններ իրականացնելու նպատակով: Մի Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությունը պետք է տեղեկացնի մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությանը այդ նշանակման մասին:

2. Մի Պայմանավորվող Կողմը, ստանալով նշանակման մասին ծանուցումը, սույն Հոդվածի 3-րդ եւ 4-րդ կետերի դրույթների համաձայն, պետք է անհապաղ համապատասխան շահագործման լիազորություններ տա մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությանը:

3. Մի Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են պահանջել, որ մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությունը կատարի նշանակված միջազգային օդային հաղորդակցությունների համար նախատեսված օրենքները եւ կանոնները, համաձայն Միջազգային Քաղաքացիական Ավիացիայի Կոնվենցիայի դրույթների, որը բացվել է ստորագրման համար 1944 թ. դեկտեմբերի 7-ին Չիկագոյում:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ սույն Հոդվածի 2-րդ կետի համաձայն պետք է իրավունք ունենա մերժել կատարման լիազորությունները կամ հարկադրել այնպիսի պայմաններ, որոնք կարող են անհրաժեշտ թվալ նշանակված ավիաընկերության կողմից սույն Համաձայնագրի 2-րդ Հոդվածում սահմանված իրավունքները իրականացնելու համար, եթե նշված Պայմանավորվող Կողմը համոզված չէ, որ այդ ավիաընկերության նկատմամբ փաստացի սեփականության իրավունքը կամ արդյունավետ հսկողությունը պատկանում է այն Պայմանավորվող Կողմին, որը նշանակել է այդ ավիաընկերությունը կամ նրա քաղաքացիներին:

5. Երբ նշանակված ավիաընկերությունը լիազորված է սույն Հոդվածի 2-րդ կետի համաձայն, ապա սույն Համաձայնագրի 10-րդ Հոդվածի դրույթների համաձայն, այն ուժի մեջ է այդ հաղորդակցության համար:

Հ Ո Ղ Վ Ա Ծ 4

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է իրավունք ունենա հետաձգել շահագործման լիազորությունները կամ դադարեցնել մյուս Պայմանավորվող Կողմից նշանակված ավիաընկերության իրավունքները, կամ հարկադրել այնպիսի պայմաններ, որոնք անհրաժեշտ կլինեն այդ իրավունքները իրականացնելու համար՝

ա / ցանկացած դեպքում, երբ նշված Պայմանավորվող Կողմը համոզված չէ, որ այդ ավիաընկերության նկատմամբ փաստացի սեփականության իրավունքը կամ արդյունավետ հսկողությունը պատկանում է այն Պայմանավորվող Կողմին, որը նշանակել է այդ ավիաընկերությունը կամ նրա քաղաքացիներին, կամ

բ/ այն դեպքում, երբ այդ ավիաընկերությունը չի ենթարկվում այս իրավունքները տրամադրած Պայմանավորվող Կողմի օրենքներին և կանոններին, կամ

գ/ այն դեպքում, երբ ավիաընկերությունը չի կարողանում գործել սույն Համաձայնագրի եւ նրա Հավելվածի պահանջներին համապատասխան:

2. Սույն Հոդվածի առաջին կետում նշված պայմանների անհապաղ հետաձգումը, դադարեցումը կամ հարկադրումը էական է, որպեսզի կանխվեն նրանքների կամ կանոնների հետագա խախտումները եւ այսպիսի իրավունքը պետք է իրագործվի միայն մյուս Պայմանավորվող Կողմի հետ խորհրդակցելուց հետո:

Հ Ո Դ Վ Ա Ծ 5

1. Համաձայնեցված երթուղիների շահագործման համար Պայմանավորվող Կողմերի նշանակված ավիաընկերությունները պետք է ապահովեն այնպիսի տարողություն, որը կբավարարի այս հաղորդակցությունների ժամանակ միջազգային փոխադրումների ընթացիկ պահանջներին:

2. Եթե Պայմանավորվող Կողմի օրենքների համաձայն դարձյալ պահանջվում են համաձայնագրեր, որոնք կարող են կնքվել նշանակված ավիաընկերությունների միջեւ, համաձայնեցված հաղորդակցություններ իրականացնելու նպատակով, ապա դրանք պետք է համաձայնեցվեն նշված Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությունների հետ:

Հ Ո Դ Վ Ա Ծ 6

1. Մի Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության միջազգային օդային հաղորդակցություններ կատարող օդանավը, ինչպես նաեւ նրա սարքավորումը, օդանավում եղած վառելանյութը, քսայուղը, մթերքների պաշարները ներառյալ սննդամթերք, ըմպելիքներ, ծխախոտ մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածք ժամանելիս պետք է ազատվի մաքսատուրքերից, տեսչական ստուգման վարձից եւ այլ գանձումներից ու հարկերից, հաշվի առնելով, որ ետ վերադառնալիս, այդ սարքավորումը,

մթերքները եւ պաշարները մնում են օդանավում այնքան ժամանակ մինչեւ դրանք հետարտահանվեն:

2. Դրանք պետք է ազատվեն նույնատիպ տուրքերից, գանձումներից ու հարկերից՝ բացառությամբ կատարված ծառայությունների ծախսերից, որոնք են՝

ա/ մի Պայմանավորվող Կողմի տարածքում օդանավ վերցված պաշարները, այդ Պայմանավորվող Կողմի իրավասու իշխանությունների նշված սահմանափակումներով, որոնք նախատեսված են մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության միջազգային հաղորդակցություն կատարող օդանավում օգտագործելու համար;

բ / Պայմանավորվող Կողմերից մեկի տարածք մտած պահեստամասերը եւ սարքավորումը, որոնք նախատեսված են մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության միջազգային հաղորդակցություն կատարող օդանավի տեխնիկական սպասարկման կամ վերանորոգման համար;

գ / վառելանյութը եւ քսայուղերը, որոնք նախատեսված են մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության միջազգային հաղորդակցություն կատարող օդանավի համար, նույնիսկ եթե այդ պաշարները պետք է օգտագործվեն այն Պայմանավորվող Կողմի տարածքով թռիչքի մի մասի համար, որտեղ դրանք օդանավ են վերցվել;

դ / գովազդային նյութերը, որոնք չունեն առևտրական արժեք և օգտագործվում են նշանակված ավիաընկերության կողմից մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում:

3. Եթե մի Պայմանավորվող Կողմի օրենքները կամ կանոնները պահանջում են, ապա սույն Հոդվածի 1-ին եւ 2-րդ կետերում նշված նյութերը պետք է ենթարկվեն այդ Պայմանավորվող Կողմի մաքսատան ստուգմանը:

Հ Ո Դ Վ Ա Ծ 7

Մի Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության օդանավում գտնվող սարքավորումները, ինչպես նաեւ նյութերը եւ պաշարները կարող են բեռնաթափվել մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում միայն այդ տարածքի մաքսային իշխանությունների համաձայնության դեպքում: Այս դեպքում դրանք կարող են գտնվել նշված իշխանությունների հսկողության

տակ այնքան ժամանակ, մինչև նորից արտահանվեն կամ նույն իշխանությունների համաձայնությամբ այլ կերպ տնօրինվեն:

Հ Ո Ղ Վ Ա Ծ 8

Ուղեւորները, ուղեբեռը եւ բեռը մի Պայմանավորվող Կողմի տարածքով ուղիղ տարանցման եւ օդանավակայանի տարածքը չլքելու դեպքում, պետք է ենթարկվեն միայն պարզեցված ստուգման: Ուղեբեռը եւ բեռը ուղիղ տարանցման դեպքում պետք է ազատվեն մաքսատուրքերից եւ նմանատիպ այլ հարկերից:

Հ Ո Ղ Վ Ա Ծ 9

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի այն օրենքները եւ կանոնները, որոնք թույլատրում են միջազգային հաղորդակցություններ կատարող օդանավին իր երկրում մնալ և այնտեղից մեկնել կամ իր տարածքում հաղորդակցություններ կատարել, պետք է կիրառվեն նաեւ մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության օդանավի նկատմամբ:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի օրենքները եւ կանոնները, որոնք թույլատրում են օդանավում գտնվող ուղեւորների, անձնակազմի, փոստի եւ բեռի գտնվելը իր տարածքում կամ այնտեղից մեկնելը եւ մասնավորապես անձնագրերի ստուգումը, մաքսային եւ սանիտարական ստուգումները, պետք է կիրառվեն նաև մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության օդանավում գտնվող ուղեւորների, անձնակազմի, փոստի եւ բեռի նկատմամբ:

Հ Ո Ղ Վ Ա Ծ 10

1. Մի Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից սահմանված սակագները, մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածք կամ այնտեղից փոխադրման համար, պետք է հաստատվեն չափավոր սահմաններում, հաշվի առնելով բոլոր համապատասխան գործոնները,

ներառնելով շահագործման արժեքը, եկամուտի ընդունելի չափը եւ այլ ավիաընկերությունների սակագները:

2. Սույն Հոդվածի 1-ին կետում նշված սակագները, հնարավորության դեպքում, պետք է համաձայնեցնել երկու Պայմանավորվող Կողմերի նշանակված ավիաընկերությունների հետ, խորհրդակցելով այլ ավիաընկերությունների հետ, որոնք մասամբ կամ ամբողջությամբ շահագործում են այդ երթուղին: Այս համաձայնությունը, որտեղ որ հնարավոր է, պետք է իրագործվի միջազգային Օդային Տրանսպորտի Ասոցիացիայի կողմից հաստատված կայուն սակագներ սահմանող մեխանիզմով:

3. Համաձայնեցված սակագները գործարկման համար նախատեսված օրվանից 45 օր առաջ պետք է ներկայացվեն Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունների համաձայնեցմանը: Հատուկ դեպքերում, նշված իշխանությունների համաձայնության դեպքում, ժամանակի այս սահմանափակումը կարելի է կրճատել:

4. Եթե նշանակված ավիաընկերությունները չկարողանան համաձայնության գալ ներկայացված սակագներից որեւէ մեկի կապակցությամբ կամ որևէ պատճառով չկարողանան սահմանել սակագին, սույն Հոդվածի 2-րդ կետի պահանջներին համաձայն, կամ եթե սույն Հոդվածի 3-րդ կետում նշված 45 օրվա ժամկետի առաջին 30 օրվա ընթացքում մի Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությունը մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությանը տեղեկացնի իր անհամաձայնությունը ներկայացված բոլոր սակագների նկատմամբ, որոնք համապատասխանում են սույն Հոդվածի 2-րդ կետի պայմաններին, ապա երկու Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունները պետք է փորձեն սահմանել մի նոր սակագին՝ համաձայնեցնելով այն միմյանց հետ:

5. Ոչ մի սակագին ուժի մեջ չի մտնի, եթե Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունները չհաստատեն այն:

6. Սույն Հոդվածի պայմաններին համապատասխանող սակագները ուժի մեջ կմնան այնքան ժամանակ, մինչեւ նոր սակագներ հաստատվեն, սույն Հոդվածի դրույթներին համապատասխան :

Հ Ո Ղ Վ Ա Ծ 11

1. Նշանակված ավիաընկերությունների միջև հաշիվներն ու վճարումները պետք է կատարվեն երկու երկրների միջև գործող վճարումների մասին համաձայնագրի եւ այդ երկրներում գործող արտարժույթի փոխանակման կարգին համապատասխան:

2. Վճարումների մասին համաձայնագրի բացակայության դեպքում, վերը նշված հաշիվները եւ վճարումները պետք է կատարվեն փոխարկելի տարադրամով, տվյալ երկրում գործող տարադրամի փոխանակման կարգի համաձայն:

Հ Ո Ղ Վ Ա Ծ 12

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ ազատում է մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությանը հաղորդակցություններում կատարած միջազգային չվերթներից առաջացած եկամուտների ցանկացած հարկերից, գանձումներից, ինչպես նաեւ ֆինանսական այլ գանձումներից:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պարտավորվում է չգանձել հարկեր մյուս Պայմանավորվող Կողմի այն ծառայողների աշխատավարձից, որոնք պետք է աշխատեն սույն Համաձայնագրի 13-րդ Հոդվածում նշված ներկայացուցչություններում:

Հ Ո Ղ Վ Ա Ծ 13

1. Նշանակված ավիաընկերությունները պետք է իրավունք ունենան մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում ունենալ իրենց ներկայացուցչությունները անհրաժեշտ աշխատակազմով՝ համաձայնեցված օդային հաղորդակցություններ իրականացնելու համար:

2. Մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությունը պետք է իրավունք ունենա անմիջականորեն կամ գործակալների միջոցով զբաղվել

ավիափոխադրումների վաճառքով: Պայմանավորվող Կողմերը չպետք է սահմանափակեն յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության իրավունքը փոխադարձաբար վաճառել կամ ցանկացած անձնավորության կողմից գնել այդպիսի փոխադրումներ:

3. Վերը նշված գործունեությունը պետք է իրականացվի մյուս Պայմանավորվող Կողմի օրենքներին և կանոններին համապատասխան:

Հ Ո Դ Վ Ա Ծ 14

Սերտ համագործակցության ոգով, Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունները պետք է ժամանակ առ ժամանակ խորհրդակցեն միմյանց հետ, նպատակ ունենալով ապահովել սույն Համաձայնագրի եւ Հավելվածի դրուժների իրագործումը:

Հ Ո Դ Վ Ա Ծ 15

1. Եթե Պայմանավորվող Կողմերի միջեւ որեւէ վեճ է ծագում սույն Համաձայնագրի մեկնաբանման կամ կիրառման առնչությամբ, ապա Պայմանավորվող Կողմերը առաջին հերթին պետք է փորձեն լուծել այն բանակցությունների միջոցով:

2. Եթե Պայմանավորվող Կողմերը համաձայնության չեն գալիս բանակցությունների միջոցով, ապա նրանք կարող են վեճի լուծումը հանձնել որեւէ մարմնին կամ անձին, կամ Պայմանավորվող Կողմերից մեկի պահանջով կարող է ստեղծվել երեք դատավորներից կազմված դատարան, որոնցից երկուսին նշանակում է Պայմանավորվող Կողմերից յուրաքանչյուրը, իսկ երրորդին նշանակում են ընտրված երկուսը:

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ դիվանագիտական ճանապարհով ստանալով մյուս Պայմանավորվող Կողմի դատավորություն պահանջող ծանուցագիրը, 60 օրվա ընթացքում պետք է նշանակի դատավոր, իսկ երրորդ դատավորը պետք է նշանակվի հետագա 60 օրվա ընթացքում: Եթե

Պայմանավորվող Կողմերից յուրաքանչյուրը չկարողանա նշված ժամկետում առաջարկել դատավորի թեկնածություն, կամ եթե այս ժամկետում չի նշանակվում երրորդ դատավոր, ապա Պայմանավորվող Կողմերից մեկի խնդրանքով Միջազգային Քաղաքացիական Ավիացիայի Կազմակերպության Խորհրդի նախագահը կնշանակի դատավոր կամ դատավորներ, ինչպես որ պահանջվում է: Այդ դեպքում, երրորդ դատավորը պետք է լինի երրորդ պետության քաղաքացի և պետք է գործի որպես դատական մարմնի նախագահ:

3. Պայմանավորվող Կողմերը պարտավորվում են կատարել սույն Հոդվածի 2-րդ կետում նշված ցանկացած որոշում:

Հ Ո Ղ Վ Ա Ծ 16

1. Պայմանավորվող Կողմերը իրենց իրավունքները եւ պարտավորությունները վերահաստատում են միջազգային օրենքով, ներառյալ Միջազգային Քաղաքացիական Ավիացիայի Կոնվենցիան ստորագրված Չիկագոյում 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին, «Օդանավում հարձակումների եւ այլ գործողությունների մասին» կոնվենցիան ստորագրված Տոկիոյում 1963 թվականի սեպտեմբերի 14-ին, «Օդանավի անօրինական բռնագրավումը արգելելու մասին» կոնվենցիան ստորագրված Հաագայում 1970 թվականի դեկտեմբերի 16-ին, «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ գործողությունների արգելման մասին» կոնվենցիան ստորագրված Մոնրեալում 1971 թվականի սեպտեմբերի 23-ին եւ «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիային սպասարկող օդանավակայաններում բռնության անօրինական գործողությունների արգելման մասին» Արձանագրությունը ստորագրված Մոնրեալում 1988 թվականի փետրվարի 24-ին:

2. Պայմանավորվող Կողմերը խնդրանքի դեպքում պետք է փոխադարձ օգնություն ցուցաբերեն միմյանց՝ օդանավի անօրինական բռնագրավումը եւ ուղեւորների, անձնակազմի, օդանավի, օդանավակայանների եւ օդային հաղորդակցության սարքավորումների և ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված այլ անօրինական գործողություններն ու վտանգն կանխելու համար:

3. Պայմանավորվող Կողմերը իրենց փոխհարաբերություններում պետք է գործեն ավիացիայի անվտանգության պայմաններին համապատասխան,

որոնք հաստատված են Միջազգային Քաղաքացիական Ավիացիայի Կազմակերպության կողմից եւ սահմանված որպէս Կոնվենցիայի Հավելված այնպէս, որ այդ անվտանգության ստանդարտները կիրառելի լինեն Պայմանավորվող Կողմերի համար: Նրանք պետք է գրանցված օդանավի շահագործողներից, իրենց տարածքում հիմնական աշխատավայր կամ մշտական բնակավայր ունեցող շահագործողներից և օդանավակայանի աշխատողներից պահանջեն, որպէսզի նրանք գործեն ավիացիայի անվտանգության ստանդարտներին համապատասխան:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ համաձայն է, որ իր ավիաընկերությունը պահպանի մյուս Պայմանավորվող Կողմի պահանջով սույն Հոդվածի 3-րդ կետում նշված ավիացիոն անվտանգության ստանդարտները, այդ Պայմանավորվող Կողմի տարածք մուտք գործելու, այնտեղից մեկնելու կամ այնտեղ մնալու համար: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է երաշխավորի, որ իր տարածքում արդյունավետ միջոցառումներ են ձեռնարկվել՝ օդանավը, ուղեւորներին եւ նրանց ձեռքի բեռը պաշտպանելու համար եւ կատարի անձնակազմի, բեռի ու օդանավի պաշարների համապատասխան ստուգումներ մինչեւ օդանավ նստելը կամ բեռնելը, կամ այդ ընթացքում: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է նաեւ բարյացակամորեն ընդունի մյուս Պայմանավորվող Կողմի ցանկացած պահանջ, որպէսզի ձեռք առնվեն անվտանգության հատուկ միջոցառումներ վտանգը կանխելու համար:

5. Եթէ ծագի որեւէ միջադեպ կամ առկա է դրա նախադրյալը, օրինակ քաղաքացիական օդանավի անօրինական բռնագրավում կամ այլ անօրինական գործողություններ այդ օդանավի, նրա ուղեւորների եւ անձնակազմի, օդանավակայանի կամ օդագնացության սարքավորումների անվտանգության դեմ, ապա Պայմանավորվող Կողմերը պետք է օգնեն միմյանց հաղորդակցության ուղիների եւ համապատասխան այլ միջոցների օգնությամբ, որոնք նախատեսված են այդ միջադեպը կամ վտանգը արագ եւ հուսալի վերացնելու համար:

Հ Ո Ղ Վ Ա Ծ 17

1. Մի Պայմանավորվող Կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ առաջարկել մյուս Պայմանավորվող Կողմին որեւէ փոփոխություն, որը գտնոււմ է անհրաժեշտ սույն Համաձայնագրի համար: Այդ փոփոխությունների վերաբերյալ Պայմանավորվող Կողմերի միջեւ խորհրդակցությունները պետք է սկսվեն մի Պայմանավորվող Կողմի առաջադրած պահանջի ներկայացման օրվանից 60 օրվա ընթացքում:

2. Եթե մի Պայմանավորվող Կողմը անհրաժեշտ է համարում փոփոխություն կատարել սույն Համաձայնագրի Հավելվածում, ապա այն կարող է կատարվել երկու Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունների փոխադարձ համաձայնությամբ:

3. Սույն Հոդվածի 1-ին եւ 2-րդ կետերի համաձայն, սույն Համաձայնագրի կամ նրա Հավելվածի ցանկացած փոփոխություն ուժի մեջ կմտնի Պայմանավորվող Կողմերի միջեւ համապատասխան հայտագրերի փոխանակման պահից:

Հ Ո Ղ Վ Ա Ծ 18

Սույն Համաձայնագիրը կնքվում է անորոշ ժամկետով:

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ ծանուցման միջոցով չեղյալ հայտարարել սույն Համաձայնագիրը, որի գործողությունը կդադարի մյուս Պայմանավորվող Կողմի ծանուցումը ստանալու օրվանից 12 ամիս հետո:

Հ Ո Ղ Վ Ա Ծ 19

Սույն Համաձայնագիրը պետք է գրանցվի Միջազգային Քաղաքացիական Ավիացիայի Կազմակերպությունում:

Հ Ո Ղ Վ Ա Ծ 20

Սույն Համաձայնագիրը ուժի մեջ է մտնում Պայմանավորվող Կողմերի օրենսդրությամբ նախատեսված ընթացակարգերի կատարման մասին դիվանագիտական ուղիներով փոխադարձ ծանուցման պահից:

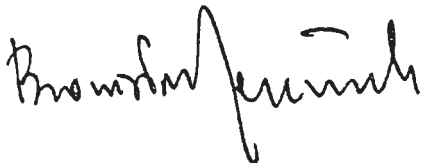
Կատարված է ք. Վարչավայում 1998 թ. հունվարի -ին երկու բնօրինակով, յուրաքանչյուրը հայերեն, լեհերեն և անգլերեն լեզուներով, ընդ որում բոլոր տեքստերն էլ հավասարազոր են: Մեկնաբանման ժամանակ որևէ տարաձայնություն առաջանալու դեպքում նախապատվությունը կտրվի անգլերեն լեզվով տեքստին :

ԼԵՀԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ

ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԿՈՂՄԻՑ

ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԿՈՂՄԻՑ



Հ Ա Վ Ե Լ Վ Ա Օ
Երթուղիների չվացուցակ

1. Լեհաստանի Հանրապետության նշանակված ավիաընկերությունը դա «LOT լեհական ավիաուղիներ ՍԱ-ն» է, Հայաստանի Հանրապետության նշանակված ավիաընկերությունը դա «Հայկական ավիաուղիներն» են:
2. Երթուղիներ, որոնցով Լեհաստանի Հանրապետության նշանակված ավիաընկերությունը պետք է կատարի օդային հաղորդակցություններ:

Մեկնման վայր	Միջանկյալ վայր	Վայր Հայաստանում	Նշված վայրերից դուրս
Վարշավա	մեկ վայր	Երևան	մեկ վայր

3. Երթուղիներ, որոնցով Հայաստանի Հանրապետության նշանակված ավիաընկերությունը պետք է կատարի օդային հաղորդակցություններ:

Մեկնման վայր	Միջանկյալ վայր	Վայր Լեհաստանում	Նշված վայրերից դուրս
Երեւան	մեկ վայր	Վարշավա	մեկ վայր

4. Միջանկյալ վայրերը եւ վայրերից դուրս կետերը կհամաձայնեցվեն նշանակված ավիաընկերությունների միջեւ եւ կգործեն Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունների թույլտվությամբ:

A G R E E M E N T

between

the Government of the Republic of Poland
and
the Government of the Republic of Armenia

concerning civil air transport

The Government of the Republic of Poland and the Government of the Republic of Armenia hereinafter called "the Contracting Parties",

desiring to promote the mutual relations in the area of civil aviation,

have agreed as follows:

Article 1

For the purposes of this Agreement and of the Annex thereto:

a/ the term "aeronautical authority" shall mean, in the case of the Republic of Poland - Ministry of Transport and Maritime Economy, and, in the case of the Republic of Armenia - General Department of Civil Aviation, or in both cases, any person or body authorized to perform any functions being the responsibility of the said authorities;

b/ the term "designated airline" shall mean an airline which has been designated for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement and which has obtained the operating authorization, in accordance with the provisions of Article 3 of this Agreement.

Article 2

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Annex thereto.

Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

a/ to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

b/ to make stops in the said territory for non-traffic purposes;

c/ to take on and to put down in international traffic passengers, mail and cargo at the specified points on the specified routes, subject to the provisions of this Agreement and the Annex thereto.

Article 3

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. This designation shall be notified by the aeronautical authorities of one Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

2. The Contracting Party having received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant the appropriate operating authorization to the airline designated by the other Contracting Party.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the designated airline of the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operations of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals.

5. When a designated airline has been so authorized under paragraph 2 of this Article, it accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement is in force in respect of that service.

Article 4

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights by an airline designated by the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

a/ in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party, or

b/ in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or

c/ in the case the airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement and the Annex thereto.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5

1. The airlines designated by the Contracting Parties for the purpose of operating the agreed services shall provide capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the international carriage on these services.

2. If the national regulations of a Contracting Party so require the agreements, which may be concluded between the designated airlines for the purpose of operating the agreed services, shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the said Contracting Party.

Article 6

1. Aircraft engaged in international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores (including food, beverages, tobacco) on board such aircraft shall be exempt from customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided those aircraft are re-exported and such equipment, supplies and stores remain on board those aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall also be exemption from the same duties, fees and taxes, with the exception of charges corresponding to the performed service:

a/ aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the competent authorities of the said Contracting Party and destined for use on board outbound aircraft operated on an international service by the designated airline of the other Contracting Party,

b/ spare parts and regular equipment entered into the territory of one of the Contracting Parties and destined for the maintenance or repair of aircraft engaged in international service by the designated airline of the other Contracting Party,

c/ fuel and lubricants destined to supply aircraft engaged in an international service by the designated airline of the other Contracting Party even when these supplies are to be used on the part of the flight performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board,

d/ advertising materials having no commercial value used by the designated airline in the territory of the other Contracting Party.

3. If national laws or regulations of either Contracting Party so require, materials referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be kept under customs control of the said Contracting Party.

Article 7

The regular airborne equipment, as well as materials and supplies retained on board of the aircraft operated by the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory.

In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of with the consent of the same authorities.

Article 8

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 9

1. The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to, remaining in and departure from its territory of aircraft engaged in international navigation and the operation and navigation of such aircraft while within the limits of its territory, shall also be applied to the aircraft of the designated airline by the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to, remaining in and departure from its territory of

passengers, crews, mail and cargo transported on board of aircraft and in particular these regarding passports, customs and sanitary control shall be applied to passengers, crews, mail and cargo taken on board of the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

Article 10

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including costs of operation, reasonable profit and the tariffs of the other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over whole or part of the route. Such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery established by the International Air Transport Association.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article or, if during the first thirty days of the forty-five days period referred to in paragraph 3 of this Article the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with provision of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

5. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have not approved it.

6. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 11

1. Accounts and payments between the designated airlines shall be settled in conformity with the provisions of the payment agreement being in force between both countries and in conformity with currency regulations being in force on their territories.

2. In the absence of the appropriate provisions of payment agreement, the above mentioned accounts and payments shall be settled in convertible currency in accordance with the currency regulations being in force.

Article 12

1. Each Contracting Party exempts receipts coming from the operation of aircraft in international traffic by the designated airline of the other Contracting Party from any taxes, charges from profits as well as from other financial charges.

2. Each Contracting Party undertakes not to collect taxes from salaries of employees of the other Contracting Party delegated from its country to work in the representations mentioned in Article 13 of this Agreement.

Article 13

1. The designated airlines shall have the right to maintain on the territory of the other Contracting Party their representations with the necessary personnel to operate the agreed air services.

2. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The Contracting Parties shall not restrict the right of the designated airline of each Contracting Party to sell, and of any person to purchase, such transportation, provided reciprocity is applied.

3. The above mentioned activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

Article 14

In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and the Annex thereto.

Article 15

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for the decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated.

Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

Article 16

1. The Contracting Parties reaffirm their rights and obligations under international law, including the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944, and including the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all possible assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crews, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security standards are applicable

to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security standards.

4. Each Contracting Party agrees that its airline may be required to observe the aviation security standards referred to in paragraph 3 required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crews, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crews, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 17

1. Either Contracting Party may in any time propose to the other Contracting Party any amendment which it considers desirable to bring to this Agreement. The consultation between the Contracting Parties concerning the proposed amendments shall begin within a period of sixty days from the date of the presentation of request for such consultation by one Contracting Party.

2. If one Contracting Party considers it desirable to amend the Annex to this Agreement, the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree upon any such amendment.

3. Any amendments to this Agreement or its Annex pursuant to paragraph 1 or 2 of this Article shall come into effect when confirmed by an exchange of notes between the Contracting Parties.

Article 18

This Agreement is concluded for indefinite time.

Either Contracting Party may at any time denounce it by notification. In such a case this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of notification by the other Contracting Party.

Article 19


This Agreement shall be registered with International Civil Aviation Organization.

Article 20

The present Agreement shall enter into force on the day when the Contracting Parties have reciprocally notified, through diplomatic channels, the compliance with the formalities required by their legislation.

Done at Warsaw on the.....²⁷.....of January 1998 in duplicate in the Polish, Armenian and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the
Republic of Poland



For the Government of
Republic of Armenia



A N N E X

ROUTE SCHEDULE

1. The designated airline of the Republic of Poland is the LOT Polish Airlines S.A. and the designated airline of the Republic of Armenia is Armenian Airlines.

2. Routes on which air services may be operated by the designated airline of the Republic of Poland:

Points of departure	Intermediate points	Points in the Armenia	Points beyond
Warsaw	One point	Erevan	One point

3. Routes on which air services may be operated by the designated airline of the Republic of Armenia:

Points of departure	Intermediate points	Points in Poland	Points beyond
Erevan	One point	Warsaw	One point

4. Intermediate points and points beyond will be agreed between the designated airlines and subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.