

**ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ**  
**ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ**  
**ԵՎ ԱՄԵՐԻԿԱՅԻ ՄԻԱՑՅԱԼ ՆԱՀԱՆԳՆԵՐԻ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋԵՎ**  
**ՕԳԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՄԱՍԻՆ**

Հայաստանի Հանրապետության Կառավարությունը և Ամերիկայի Միացյալ Նահանգների Կառավարությունը, այսուհետ՝ «Կողմեր»,

նպատակ ունենալով խթանել միջազգային ավիացիայի համակարգը՝ հիմնվելով շուկայում ավիաընկերությունների միջև մրցակցության վրա՝ Կառավարության կողմից նվազագույն միջամտության և կարգավորման պայմաններում,

նպատակ ունենալով նպաստել միջազգային օդային տրանսպորտի հնարավորությունների ընդարձակմանը,

կամենալով հնարավոր դարձնել ավիաընկերությունների համար ճամփորդող և փոխադրումներ իրականացնող հասարակությանը ամենացածր գներով ծառայությունների բազմազան ընտրանու առաջարկումը, որոնք խտրական չեն և չեն հանդիսանա գերակայող դիրքի շահագործում, և ցանկանալով խրախուսել անհատական ավիաընկերություններին մշակելու և կիրառելու նորարարական/իննովացիոն և մրցունակ գներ,

նպատակ ունենալով ապահովել միջազգային օդային տրանսպորտի ապահովության ու անվտանգության բարձրագույն աստիճանը և վերահաստատելու իրենց լուրջ մտահոգությունը օդանավի անվտանգության դեմ գործողությունների և վտանգների վերաբերյալ, որոնք վտանգի տակ են դնում անհատների կամ գույքի ապահովությունը՝ աննպաստ ազդելով օդային փոխադրումների իրականացմանը և խարխլում են հասարակության վստահությունը քաղաքացիական ավիացիայի թռիչքային անվտանգության նկատմամբ, և

լինելով 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին Չիկագոյում ստորագրման համար բացված Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի վերաբերյալ Կոնվենցիայի կողմեր

համաձայնեցին հետևյալի մասին՝

**Հոդված 1**  
**Սահմանումներ**

Մույն Համաձայնագրի շրջանակում, քանի դեռ այլ կերպ չի նախատեսվում՝

1. «Ավիացիոն իշխանություններ» հասկացությունը նշանակում է, Ամերիկայի Միացյալ Նահանգների դեպքում՝ ԱՄՆ Տրանսպորտի Դեպարտամենտ կամ նրա իրավահաջորդ, և Հայաստանի Հանրապետության դեպքում՝ Հայաստանի Հանրապետության Կառավարությանն առընթեր Քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչություն, և ցանկացած անձ կամ գործակալություն՝ լիազորված

իրականացնելու համապատասխան վերոհիշյալ մարմնի վրա դրված գործառույթները.

2. «Համաձայնագիր» հասկացությունը նշանակում սույն Համաձայնագիրը, դրա Հավելվածները և դրանց վերաբերող ցանկացած Լրացումները.

3. «Օդային փոխադրում» հասկացությունը նշանակում է օդանավով ուղևորների, ուղեբեռի, բեռի և փոստի հանրային փոխադրում, առանձին կամ համակցված, վճարմամբ կամ վարձակալմամբ.

4. «Կոնվենցիա» հասկացությունը նշանակում է Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի վերաբերյալ կոնվենցիա՝ բացված ստորագրման համար 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին Չիկագոյում, և ներառում է՝

ա) Կոնվենցիայի 94(ա) Հոդվածով ուժի մեջ մտած և Կողմերի կողմից վավերացված ցանկացած Լրացում և

բ) Կոնվենցիայի Հոդված 90-ով ընդունված ցանկացած Հավելված կամ դրա Լրացում, այնքանով, որ այդպիսի Հավելվածը կամ լրացումը որոշակի տրված պահին ուժի մեջ է երկու Կողմերի համար.

5. «Նշանակված ավիաընկերություն» հասկացությունը նշանակում է ավիաընկերություն, որը նշանակված կամ լիազորված է սույն Համաձայնագրի Հոդվածի 3-ի համաձայն.

6. «Ամբողջ արժեք» հասկացությունը նշանակում է ծառայության տրամադրման արժեքը գումարած վարչական ծախսերի համար հիմնավորված վճար.

7. «Միջազգային օդային փոխադրում» հասկացությունը նշանակում է օդային փոխադրում, որի ժամանակ հատվում է մեկից ավելի երկրների օդային տարածքները.

8. «Գին» հասկացությունը նշանակում է օդային փոխադրումներում ուղևորների /և նրանց ուղեբեռի/ և /կամ բեռի /բացառությամբ փոստի/ փոխադրման համար ցանկացած սակագին, դրույքաչափ կամ վճար, որը գանձվում է ավիաընկերության կողմից, ներառյալ՝ իրենց գործակալներին, և այդպիսի սակագնի, դրույքաչափի կամ վճարի առկայության կարգավորման պայմանները.

9. «Ոչ կոմերցիոն նպատակներով կանգառ» հասկացությունը նշանակում է օդային փոխադրումներում վայրէջք ուղևորների նստեցումից կամ իջեցումից, իրենց ուղեբեռի, բեռի և/կամ փոստի բեռնումից կամ բեռնաթափումից զատ ցանկացած այլ նպատակով.

10. «Տարածք» հասկացությունը նշանակում է Կողմի ինքնիշխանության, իրավագործության, պաշտպանության կամ մանդատի ներքո գտնվող ցամաքային տարածքները և դրանց հարակից տարածքային ջրերը և

11. «Սպառողի վճար» հասկացությունը նշանակում է վճար, որը գանձվում է ավիաընկերություններից օդանավակայանի, աերոնավիգացիայի, կամ ավիացիոն անվտանգության սարքավորումների նախապատրաստման/մատակարարման կամ մատուցված ծառայությունների դիմաց՝ ներառյալ հարակից/առնչվող ծառայություններն ու հարմարանքները:

## **Հոդված 2** **Իրավունքների տրամադրում**

1. Յուրաքանչյուր Կողմ մյուս Կողմին տրամադրում է ավիաընկերությունների կողմից միջազգային օդային փոխադրումների իրականացման համար հետևյալ իրավունքները.

ա) առանց վայրէջք կատարելու իրավունքի իր տարածքի վրայով թռչելու իրավունք,

բ) իր տարածքում ոչ կոմերցիոն նպատակներով կանգառներ կատարելու իրավունք, և

գ) սույն Համաձայնագրով մատնանշված այլ իրավունքներ:

2. Այս Հոդվածում ոչինչ չպետք է դիտարկվի որպես իրավունքի տրամադրում մի Կողմի ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին մյուս Կողմի տարածքում ուղևորների նստեցման, իրենց ուղեբեռների, բեռի կամ փոստի փոխհատուցմամբ փոխադրման համար, որոնք որպես նպատակակետ ունեն այդ մյուս Կողմի տարածքում այլ կետ:

## **Հոդված 3** **Նշանակում և իրավունքների տրամադրում**

1. Կողմերից յուրաքանչյուրը պետք է իրավունք ունենա սույն Համաձայնագրին համապատասխան միջազգային օդային փոխադրումներ իրականացնելու համար նշանակել այնպիսի թվով ավիաընկերություններ, ինչպիսին ցանկանա, և կասեցնի կամ փոփոխի այդպիսի նշանակումները: Այդպիսի նշանակումները պետք է փոխանցվեն մյուս Կողմին գրավոր դիվանագիտական ուղիներով, և պետք է մատնանշեն՝ արդյոք ավիաընկերությունը լիազորված է Հավելված 1-ում կամ Հավելված 2-ում կամ երկուսում էլ նշված օդային փոխադրումների իրականացման համար:

2. Նման նշանակման և նշանակված ավիաընկերությունից հայտ ստանալուն պես, տեխնիկական թույլտվությունների և շահագործման լիազորությունների համար նախատեսված ձևով և մեթոդով մյուս Կողմը պետք է տրամադրի համապատասխան լիազորություններ և թույլտվություններ ընթացակարգային նվազագույն հետաձգումներով, պայմանով, որ՝

ա) այդ ավիաընկերության զգալի սեփականությունը և արդյունավետ վերահսկողությունը պատկանում են այդ ավիաընկերությունը նշանակող Կողմին, այդ Կողմի հպատակ անձանց, կամ երկուսին միաժամանակ.

բ) նշանակված ավիաընկերությունը որակավորված է բավարարելու հայտը կամ հայտերը դիտարկող Կողմի սովորաբար կիրառվող միջազգային օդային փոխադրումների իրականացման օրենքների և կանոնակարգերի համաձայն, և

գ) ավիաընկերությանը նշանակող Կողմը պահպանում և կիրառում է Հոդված 6-ում (Թռիչքային ապահովություն) և Հոդված 7-ում (Ավիացիոն անվտանգություն) նշված չափանիշները:

## **Հոդված 4** **Տրամադրված իրավունքներից զրկում**

1. Կողմերից յուրաքանչյուրը կարող է գրկել, կասեցնել կամ սահմանափակել մյուս Կողմի կողմից նշանակված ավիաընկերության շահագործման լիազորությունները կամ տեխնիկական թույլտվությունները, որտեղ`

ա) այդ ավիաընկերության զգալի սեփականության և արդյունավետ վերահսկողության զգալի մասը չի պատկանում մյուս Կողմին, այդ Կողմի հպատակ անձանց կամ երկուսին միաժամանակ.

բ) այդ ավիաընկերությունը չի պահպանել սույն Համաձայնագրի Հոդված 5-ում (Օրենքների կիրառում) նշված օրենքներն ու կանոնակարգերը կամ

գ) մյուս Կողմը չի պահպանում և կիրառում Հոդված 6-ում /Ապահովություն/ նշված չափանիշները:

2. Քանի դեռ հրատապ գործողությունը չի դարձել անհրաժեշտություն, սույն Հոդվածի 1բ) և 1գ) կետերում նշված անհամապատասխանությունների հետագա կանխարգելման համար, սույն Հոդվածով սահմանված իրավունքները պետք է կիրառվեն միայն մյուս Կողմի հետ խորհրդակցելուց հետո:

3. Այս Հոդվածը չի սահմանափակում Կողմերից և ոչ մեկի մյուս Կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործման իրավունքների, լիազորությունների կամ տեխնիկական թույլտվությունների կասեցման, գրկման, սահմանափակման կամ պայմաններ կիրառելու իրավունքները` Հոդված 7-ի համաձայն /Ավիացիոն անվտանգություն/:

#### **Հոդված 5** **Օրենքների կիրառումը**

1. Մի Կողմի տարածք մուտք գործելիս, դրա սահմանների ներսում գտնվելիս կամ դրանից մեկնելիս այդ երկրի` շահագործմանը և նավիզացիային վերաբերող օրենքներն ու կանոնակարգերը պետք է համաձայնեցվեն մյուս Կողմի ավիաընկերությունների հետ:

2. Մի Կողմի ավիաընկերությունները մյուս Կողմի տարածք մուտք գործելուց, դրա սահմանների ներսում գտնվելուց կամ դրանից մեկնելուց` այդ կողմի երկրի տարածք մուտքի կամ ելքի, ուղևորներին, անձնակազմին կամ օդանավի վրա բեռին վերաբերող օրենքներն ու կանոնակարգերը (ներառյալ կանոնակարգերը, որոնք վերաբերում են մուտքին, մաքսագերծմանը, ավիացիոն անվտանգությանը, իմիգրացիային, անձնագրերին, մաքսատուրքերին և կարանտինին կամ, փոստի դեպքում փոստային կանոնակարգերը) պետք է համաձայնեցվեն կամ ելնեն մյուս Կողմի ավիաընկերության նման ուղևորներին, անձնակազմին կամ բեռին ներկայացվող պահանջներից:

#### **Հոդված 6** **Ապահովություն**

1. Կողմերից յուրաքանչյուրը սույն Համաձայնագրով նախատեսված օդային փոխադրումների իրականացման նպատակով պետք է վավեր ճանաչի մյուս Կողմի կողմից տրված, վավերացված և դեռ ուժի մեջ գտնվող թռիչքային պիտանիության սերտիֆիկատները, որակավորման սերտիֆիկատները և վկայականները, վկայելով, որ նման սերտիֆիկատներին ու վկայականներին ներկայացվող

պահանջներն առնվազն հավասարազոր են նվազագույն չափանիշներին, որոնք կհաստատվեն համաձայն Կոնվենցիայի:

2. Կողմերից յուրաքանչյուրը կարող է պահանջել խորհրդատվություն մյուս Կողմի կողմից թռիչքային անվտանգության պահպանվող չափանիշների վերաբերյալ, որոնք վերաբերում են աերոնավիգացիայի սարքերին, թռիչքային անձնակազմին, օդանավին և նշանակված ավիաընկերությունների շահագործմանը: Եթե նման խորհրդատվությունից հետո մի Կողմը գտնում է, որ այս ոլորտում մյուս Կողմը չի արդյունավետ ձևով չի պահպանում և կառավարում ապահովության չափանիշներն ու պահանջներն այս ոլորտներում, որոնք առնվազն հավասար են Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշներին, ապա մյուս Կողմը պետք է ծանուցվի այդպիսի թերությունների և քայլերի վերաբերյալ, որոնք դիտարկվում են իբրև անհրաժեշտ այս նվազագույն չափանիշներին համապատասխանելու համար, և մյուս Կողմը պետք է ձեռնարկի համապատասխան ճշգրտիչ գործողություններ: Կողմերից յուրաքանչյուրին իրավունք է վերապահվում կասեցնել, զրկել կամ սահմանափակել մյուս Կողմի կողմից նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործման իրավունքները/լիազորությունները կամ տեխնիկական թույլտվությունները այն պարագայում, եթե մյուս Կողմը հիմնավորված ժամանակահատվածում չի ձեռնարկում այդպիսի համապատասխան ճշգրտիչ գործողություն:

### Հոդված 7

#### **Ավիացիոն անվտանգություն**

1. Միջազգային իրավունքով սահմանված իրենց իրավունքներին և պարտավորություններին համապատասխան՝ Կողմերը վերահաստատում են, որ քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունը ապօրինի միջամտման գործողություններից պաշտպանելու միմյանց առջև իրենց պարտավորությունը կազմում է սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը: Առանց սահմանափակելու միջազգային իրավունքով սահմանված իրենց իրավունքների և պարտավորությունների համընդհանուր բնույթը Կողմերը պետք է մասնավորապես գործեն 1963 թ. սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված՝ «Օդանավերում կատարվող հանցագործությունների և մի շարք այլ գործողությունների մասին» կոնվենցիայի, 1970 թ. դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված՝ «Օդանավերի անօրինական զավթումների դեմ պայքարի մասին» կոնվենցիայի, 1971 թ. սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված՝ «Զաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ապօրինի գործողությունների դեմ պայքարի մասին» կոնվենցիայի, «Միջազգային օդանավակայաններում բռնության անօրինական գործողությունների դեմ պայքարելու մասին» 1988 թ. փետրվարի 24-ին Մոնրեալում կատարված արձանագրության դրույթների համաձայն:

2. Կողմերը, ըստ պահանջի, պետք է միմյանց տրամադրեն անհրաժեշտ ամբողջ աջակցությունը կանխարգելելու քաղաքացիական օդանավի անօրինական բռնագրավման գործողությունները և այդ օդանավի թռիչքային անվտանգության դեմ ուղղված ապօրինի այլ գործողությունները, որ վտանգում են իրենց ուղևորներին և թռիչքային անձնակազմին, օդանավերը և աերոնավիգացիայի միջոցները, և կանխելու քաղաքացիական աերոնավիգացիայի անվտանգությանը սպառնացող ցանկացած այլ վտանգ:

3. Կողմերն իրենց փոխհարաբերություններում պետք է գործեն ավիացիոն անվտանգության չափանիշների համաձայն և Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության գործելակերպերին և իբրև Կոնվենցիայի Հավելվածներ նշանակված առաջարկություններին համապատասխան. իրենք պետք է պահանջեն, որպեսզի իրենց կողմից գրանցված օդանավի շահագործողները, շահագործողները, ովքեր իրենց հիմնական գործունեության վայրը կամ մշտական բնակությունը հաստատել են իրենց տարածքում, իրենց տարածքի օդանավակայանների շահագործողները գործեն ավիացիոն անվտանգության այդպիսի պայմաններին համապատասխան:

4. Յուրաքանչյուր Կողմ համաձայն է պահպանել անվտանգության պայմանները, որոնք պահանջվում են մյուս Կողմի կողմից այդ Կողմի տարածք մուտքի, ելքի և այդ Կողմի տարածքում գտնվելու ընթացքում՝ համապատասխան միջոցառումներ ձեռնարկել օդանավի պաշտպանության և ուղևորների, անձնակազմի և նրանց ուղեբեռի ու ձեռքի իրերի ստուգման, ինչպես նաև բեռի ու օդանավի պաշարների տեսչության համար՝ նախքան նախքան նստեցումն ու բեռնումը, կամ դրանց ընթացքում: Յուրաքանչյուր Կողմ նաև պետք է դրականորեն դիտարկի մյուս Կողմի կողմից հատուկ անվտանգության միջոցառումների ցանկացած պահանջ՝ ի պատասխան որոշակի սպառնալիքի:

5. Երբ առկա է միջադեպ կամ օդանավի ապօրինի զավթման միջադեպի վտանգ կամ ուղևորների, անձնակազմի, օդանավի, օդանավակայանների կամ անբռնավիզացիոն սարքերի դեմ ուղղված ապօրինի այլ գործողություններ, Կողմերը պետք է աջակցեն միմյանց՝ հեշտացնելով հաղորդակցմանը և այլ համապատասխան միջոցառումները՝ ուղղված այդպիսի միջադեպի կամ դրա վտանգի՝ արագորեն և անվտանգ կերպով դադարեցմանը:

6. Երբ Կողմն ունի պատճառաբանված հիմքեր հավատալու, որ մյուս Կողմը չի կատարել/ոտնահարել է սույն Հոդվածի ավիացիոն անվտանգության պայմանները, այդ Կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են անմիջապես պահանջել խորհրդատվություն մյուս Կողմի ավիացիոն իշխանությունների հետ: Այդպիսի պահանջ ներկայացնելու օրվանից 15 օրվա ընթացքում բավարար համաձայնություն չստանալու փաստը պետք է հիմքեր ստեղծի մերժելու, զրկելու, սահմանափակելու կամ պայմաններ կիրառելու այդ Կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների օդանավի շահագործման իրավունքների և տեխնիկական թույլտվությունների նկատմամբ: Ճգնաժամային իրավիճակի առաջացման դեպքում համապատասխան Կողմը կարող է ժամանակավոր գործողություն ձեռնարկել մինչև 15 օրվա լրանալը:

### **Հոդված 8**

#### **Կոմերցիոն հնարավորություններ**

1. Կողմերից յուրաքանչյուրի ավիաընկերությունները պետք է իրավունք ունենան օդային փոխադրումների խթանման և համար մյուս Կողմի տարածքում հիմնադրել գրասենյակներ:

2. Յուրաքանչյուր Կողմի նշանակված ավիաընկերությունները պետք իրավունք ունենան մյուս Կողմի՝ մուտք գործելուն, բնակության հաստատելուն և աշխատելուն վերաբերող օրենքներին և կանոնակարգերին համապատասխան բերել և պահպանել մյուս Կողմի տարածքում կառավարչական, վաճառքի, տեխնիկական, գործառնական և այլ մասնագետներով համալրված աշխատակազմ, որը պահանջվում է օդային փոխադրումների ապահովման համար:

3. Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն մյուս Կողմի տարածքում պետք է իրավունք ունենա իրականացնելու իր սեփական վերգետնյա սպասարկումը «/ինքնասպասարկում»/, կամ իր հայեցողությամբ ընտրելու այդպիսի ծառայությունների գծով մրցակցող գործակալներից ամբողջական կամ մասնակի սպասարկման համար: Այդ իրավունքները պետք է ենթակա լինեն միայն ֆիզիկական սահմանափակումներին՝ բխող օդանավակայանի անվտանգության նկատառումներից: Այն պարագայում, երբ նկատառումները խոչընդոտում են ինքնասպասարկմանը, վերգետնյա ծառայությունները պետք է մատչելի լինեն բոլոր ավիաընկերություններին հավասար պայմաններով, վճարները պետք է հիմնված լինեն տրամադրվող ծառայությունների արժեքների վրա, և նման ծառայությունները պետք է համեմատելի լինեն նման ծառայությունների տեսակին և որակին այնպես, ինչպես եթե հնարավոր լիներ ինքնասպասարկումը:

4. Կողմերից յուրաքանչյուրի ցանկացած ավիաընկերություն մյուս Կողմի տարածքում կարող է ուղղակիորեն ներգրավվել օդային փոխադրումների վաճառքի կազմակերպման մեջ, և ավիաընկերության հայեցողությամբ, իր գործակալների միջոցով՝ բացառությամբ դեպքերի, որոնք առանձնակիորեն սահմանված են երկրի չարտերային կանոնակարգերով (այն երկրի, որտեղից սկսվում է չարտերային փոխադրումը), որոնք վերաբերում են ուղևորների միջոցների պաշտպանությանը և փոխադրումից հրաժարվելու ու դրամական միջոցների վերադարձման պայմաններին: Յուրաքանչյուր ավիաընկերություն պետք է իրավունք ունենա վաճառելու այդպիսի փոխադրումները և ցանկացած անձ պետք է ազատ լինի այդպիսի փոխադրում գնելու հարցում այդ երկրի արժույթով կամ ազատ փոխարկելի արտարժույթով:

5. Յուրաքանչյուր ավիաընկերություն պետք է իրավունք ունենա, ըստ պահանջի փոխարկելու և իր երկիր փոխանցելու տեղական եկամուտները, որոնք գերազանցում են տեղային վճարումների գումարները: Փոխարկումն ու փոխանցումը պետք է թույլատրվի արագ կերպով առանց արգելքների կամ հարկման՝ կիրառելով փոխանցման համար փոխադրողի նախնական հայտի օրվա ընթացիկ գործառնությունների ու փոխանցումների համար սահմանված փոխարժեքը:

6. Յուրաքանչյուր Կողմի ավիաընկերություններին պետք է թույլատրվի մյուս Կողմի տարածքում տեղական ազգային արժույթով վճարել տեղական ծախսերի, ներառյալ վառելիքի գնման համար: Իրենց հայեցողությամբ, յուրաքանչյուր Կողմի ավիաընկերությունները կարող են այդպիսի ծախսերի դիմաց մյուս Կողմի տարածքում վճարել ազատ փոխարկելի արժույթով՝ տեղական արտարժույթի կանոնակարգերի համաձայն:

7. Համաձայնեցված երթուղիներով լիազորված ծառայությունների շահագործման կամ կասեցման համար, մի Կողմի ցանկացած նշանակված

ավիաընկերությունը կարող է համագործակցության մարքեթինգային պայմանավորվածություններ ձեռք բերել, ինչպիսիք են՝ նստատեղերի փաթեթի, կողերի համատեղ շահագործման կամ վարձակալության/լիզինգի համաձայնագրեր՝

ա) Կողմերից յուրաքանչյուրի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ,

բ) երրորդ երկրի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ, և

գ) ցանկացած երկրի՝ ցամաքային փոխադրման ծառայությունների մատակարարի հետ,

պայմանով, որ այդպիսի պայմանավորվածությունների բոլոր մասնակիցներն (i) ունեն համապատասխան իրավասություն և (ii) բավարարում են նման պայմանավորվածությունների նկատմամբ սովորաբար կիրառվող պահանջներին:

8. Չնայած սույն Համաձայնագրի ցանկացած այլ պայմանի, ավիաընկերություններին և երկու Կողմերի՝ բեռների փոխադրման անուղղակի մատակարարներին պետք է թույլատրվի, առանց սահմանափակման, շահագործել միջազգային օդային փոխադրման հետ կապված փոխադրման ցանկացած մակերևույթ բեռի համար մյուս Կողմերի տարածքների ցանկացած կետեր կամ կետերից, կամ երրորդ երկրներում, ներառյալ՝ մաքսային ընթացակարգերով փոխադրում դեպի բոլոր օդանավակայաններ և բոլոր օդանավակայաններից, և ներառյալ, որտեղ կիրառելի է, գրավադրված բեռը տեղափոխելու իրավունք՝ ըստ կիրառվող օրենքների և կանոնակարգերի: Ցամաքով կամ օդով տեղափոխվող այդպիսի բեռը պետք է մուտքի հնարավորություն ունենա օդանավակայանային մաքսագերծմանը և մաքսային հարմարանքներին/սարքերին: Ավիաընկերությունները կարող են ընտրություն կատարել իրականացնելու իրենց սեփական վերգետնյա /ցամաքային փոխադրումը կամ դա ապահովել ցամաքային այլ փոխադրողների հետ համաձայնագրերի միջոցով, ներառյալ՝ վերգետնյա փոխադրում, իրականացվող այլ ավիաընկերությունների և բեռի տեղափոխման անուղղակի մատակարարները կողմից: Բեռի նման խառը բնույթի ծառայությունները կարող են առաջարկվել միանվագ հիմունքով՝ օդային և ցամաքային փոխադրման դիմաց միավորված գնի միջոցով, պայմանով, որ առաքողները չեն շփոթեցվել նման փոխադրման վերաբերյալ փաստերի առնչությամբ:

## **Հոդված 9**

### **Մաքսատուրքեր և մաքսային վճարներ**

1. Մի Կողմի տարածք ժամանելուն պես մյուս Կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից միջազգային օդային փոխադրում իրականացնող օդանավերը, իրենց ստանդարտ սարքավորումները, վերգետնյա սարքավորումները, վառելիքը, քայուղերը, սպառվող տեխնիկական նյութերը, պահեստամասերը /ներառյալ շարժիչները/, օդանավի պաշարները /ներառյալ, բայց չսահմանափակվելով այնպիսի ապրանքներով, ինչպիսիք են՝ սննդամթերքը, ոչ ոգելից խմիչքները և հեղուկները, ծխախոտը և այլ ապրանքները, որոնք նախատեսված էին թռիչքի ընթացքում ուղևորներին սահմանափակ քանակությամբ վաճառելու կամ նրանց կողմից սպառելու համար/, և այլ ապրանքներ՝ նախատեսված միմիայն միջազգային օդային փոխադրման մեջ ներգրավված օդանավի շահագործման կամ դրա ընթացքում սպառման համար,



պետք է փոխադարձության սկզբունքով ազատվեն ներմուծման բոլոր տեսակի արտահանման սահմանափակումներից, գույքահարկերից և կապիտալահարկերից, մաքսատուրքերից, ակցիզային հարկերից և նմանատիպ վարձերից և վճարներից, որոնք ա/ հարկվում են ազգային իշխանությունների կողմից, և բ/ հիմնված չեն մատուցվող ծառայությունների արժեքի վրա, պայմանով, որ այդպիսի սարքավորումները և նյութերը մնում են օդանավի վրա:

2. Փոխադարձության հիմքով, բացի մատուցված ծառայության արժեքի վրա հիմնված գանձումներից, նախատեսվում է նաև սույն Հոդվածի 1-ին կետում նշված տուրքերից, վարձերից և վճարներից ազատում հետևյալ ապրանքների համար.

ա) օդանավի բորտային պաշարները՝ ներմուծված Կողմի պետության տարածք կամ Կողմերից մեկի տարածքում ստացված և օդանավի բորտ վերցված հիմնավորված քանակով մյուս Կողմի ավիաընկերության մեկնող օդանավի բորտում կիրառելու համար, որն իրականացնում է միջազգային օդային փոխադրում, նույնիսկ եթե օգտագործման համար նախատեսված այդպիսի պաշարները միայն չվերթի այն հատվածի համար են, որն իրականացվել է դրանք օդանավ բեռնող Կողմի տարածքի վրայով:

բ) վերգետնյա սարքավորումները և պահեստամասերը /ներառյալ՝ շարժիչները/ ներմուծված մի Կողմի տարածք մյուս Կողմի՝ միջազգային օդային փոխադրումների իրականացման համար շահագործվող օդանավերի սպասարկման, տեխնիկական սպասարկման կամ վերանորոգման նպատակներով.

գ) վառելիքը, քսայուղերը և սպառվող տեխնիկական պաշարները ներմուծվող կամ միջազգային օդային փոխադրումներում ներգրավված Կողմի տարածքում օգտագործման համար, նույնիսկ, երբ այդ պաշարները օգտագործվելու են Կողմի այն տարածքի վրայով անցնելիս, որտեղ դրանք օդանավ են վերցվել, և

դ) վաճառքի խթանման և գովազդային նյութեր՝ ներմուծված մի երկրի տարածք կամ Պայմանավորվող Կողմերից մեկի տարածքում ստացված և օդանավ վերցված, հիմնավորված քանակությամբ, Պայմանավորվող մյուս Կողմի միջազգային օդային փոխադրումներում ներառված ավիաընկերության մեկնող օդանավի վրա օգտագործման համար, նույնիսկ եթե մեկնող օդանավի վրա օգտագործման համար են նախատեսված չվերթի միայն այն հատվածի վրա, որն իրականացվում է Կողմի տարածքի վրայով, որտեղ դրանք օդանավ են բեռնվել:

3. Սույն Հոդվածի 1 և 2 կետերում նշված սարքավորումները և պաշարները ըստ պահանջի կարող են համապատասխան իշխանությունների հսկողության կամ վերահսկողության տակ դրվել:

4. Սույն Հոդվածով նախատեսված արտոնությունները պետք է նաև տրամադրվեն այն դեպքերում, երբ մի Կողմի նշանակված ավիաընկերությունները պայմանագրեր են կնքել այլ ավիաընկերությունների հետ, որը նմանապես օգտվում է մյուս կողմի այդպիսի արտոնություններից մյուս Կողմի տարածք սույն Հոդվածի 1-ին և 2-րդ կետերով մատնանշված նյութերի փոխառության կամ տեղափոխման նպատակներով:

**Հոդված 10**  
**Սպառողի վճարներ**

1. Սպառողների վճարները, որոնք կարող են սահմանվել մյուս Կողմի ավիաընկերությունների նկատմամբ յուրաքանչյուր Կողմի գանձող իրավասու

իշխանությունների կամ մարմինների կողմից, պետք է լինեն արդարացի, հիմնավորված, պատճառաբանված, և ոչ անարդարացիորեն խտրական և հավասարաչափ կերպով բաշխված սպառողների կատեգորիաների միջև: Յանկացած դեպքում, նմանատիպ ցանկացած սպառողի վճար պետք է հարկվի մյուս Կողմի ավիարճակերություններից այնպիսի պայմաններով, որոնք ոչ պակաս բարենպաստ են, քան ցանկացած այլ ավիարճակերության համար գանձման պահին գործող մատչելի առավել բարենպաստ պայմանները:

2. Սպառողների վճարները, որոնք գանձվում են մյուս Կողմի ավիարճակերություններից, կարող են արտացոլել, բայց չպետք է գերազանցեն օդանավակայանում կամ օդանավակայանային համակարգում գանձող իրավասու իշխանությունների կամ մարմինների կողմից համապատասխան օդանավակայանի, օդանավակայանի միջավայրի, անբնավիզացիոն և ավիացիոն անվտանգության սարքավորումների և ծառայությունների ընդհանուր ծախսերը: Այդպիսի վճարները կարող են ներառել հիմնավորված եկամտաբերությունը ամորտիզացիայից հետո: Ծառայությունները և միջոցները, որոնց դիմաց գանձվում են վճարումները, պետք է մատուցվեն արդյունավետության և եկամտաբերության հիմքի վրա:

3. Յուրաքանչյուր Կողմ պետք է աջակցի իր տարածքում գանձումների գծով իրավասու իշխանությունների կամ մարմինների և ծառայությունները և միջոցները օգտագործող ավիարճակերությունների միջև քննարկումների անցկացմանը, ինչպես նաև գանձումների գծով իրավասու իշխանությունների կամ մարմինների և ավիարճակերությունների միջև այնպիսի տեղեկատվության փոխանակման աջակցմանը, որը կարող է անհրաժեշտ լինել վճարների հիմնավորվածության վերլուծության համար՝ սույն Հոդվածի 1 և 2 կետերի համաձայն: Յուրաքանչյուր Կողմ պետք է աջակցի, որպեսզի վճարների գծով իրավասու գանձող մարմինները սպառողներին վճարների փոփոխությունների ցանկացած առաջարկի մասին ծանուցեն հիմնավորված ժամկետներում՝ սպառողներին հնարավորություն տալով կարծիք արտահայտելու նախքան այդպիսի փոփոխության իրականացումը:

4. Հոդված 14-ի համաձայն վեճերի լուծման ընթացքում Կողմերից ցանկացածը համարվում է սույն Հոդվածի դրույթների խախտող, եթե ա/ այն մյուս Կողմի բողոքի ներկայացումից հետո հիմնավորված ժամանակահատվածում չի իրականացրել վճարների և գործելակերպի /որոնք բողոքի առարկա են/ հետազոտություն, կամ բ/ եթե նման հետազոտության անցկացումից հետո չի ձեռնարկել իր բոլոր հնարավոր քայլերը, որպեսզի ուղղի սույն Հոդվածի դրույթներին հակասող ցանկացած վճարները կամ գործելակերպը:

### **Հոդված 11** **Արդար մրցակցություն**

1. Յուրաքանչյուր Կողմ պետք է երկու Կողմերի նշանակված ավիարճակերություններին տրամադրի մրցակցելու արդար և հավասար հնարավորություն՝ սույն Համաձայնագրով կարգավորվող միջազգային օդային փոխադրումների իրականացման համար:

2. Յուրաքանչյուր Կողմ պետք է թույլատրի յուրաքանչյուր նշանակված ավիարճակերությանը որոշելու իր կողմից առաջարկվող միջազգային օդային փոխադրումների հաճախականությունը և տարողությունը՝ հիմք ընդունելով շուկայական կառուցվածքի կոմերցիոն նկատառումները: Այս իրավունքին

համապատասխան՝ Կողմերից և ոչ մեկը չպետք է միակողմանիորեն սահմանափակի մյուս Կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից իրականացվող փոխադրումների ծավալները, հաճախականությունը կամ ծառայության կանոնավորությունը, կամ օդանավի տեսակը կամ տեսակները՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ կարող է պահանջվել մաքսային, տեխնիկական, շահագործման կամ շրջակա միջավայրի պատճառներով՝ ըստ Կոնվենցիայի Հոդված 15-ի ընդհանուր պայմանների:

3. Ելնելով սույն Համաձայնագրի նպատակներից, Կողմերից և ոչ մեկը չպետք է հարկադրի մյուս Կողմի նշանակված ավիաընկերությանը՝ տարողականության, հաճախականության կամ փոխադրումների վերաբերյալ առաջին մերժման իրավունք, բեռնվածության որոշակի մակարդակի պահպանում, առարկությունների բացակայության վճար և ցանկացած այլ պահանջ:

4. Կողմերից ոչ մեկը չպետք է պահանջի հաստատման համար մյուս Կողմի ավիաընկերություններից չարտերային փոխադրումների չվացուցակների, ծրագրերի կամ շահագործման պլանների գրանցում՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ նման պահանջները առաջ են քաշվում ոչ խտրական հիմքի վրա սույն Հոդվածի 2-րդ կետով նախատեսված ընդհանուր պայմանների ապահովման նպատակներով, կամ սույն Համաձայնագրի հավելվածում նշվող կոնկրետ դրույթների համաձայն: Եթե Կողմը պահանջում է գրանցումներ տեղեկատվական նպատակների համար, ապա այն պետք է նվազագույնի հասցնի վարչարարական բեռը գրանցման հետ կապված պահանջների և ընթացակարգերի մասով օդային տրանսպորտի միջնորդների և մյուս Կողմի նշանակված ավիաընկերությունների նկատմամբ:

## **Հոդված 12** **Գնագոյացում**

1. Յուրաքանչյուր Կողմ պետք է թույլատրի, որպեսզի օդային փոխադրումների գները սահմանվեն յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերության կողմից՝ ելնելով շուկայի տնտեսական կառուցվածքից: Կողմերի միջամտությունը պետք է սահմանափակվի հետևյալով.

ա) չհիմնավորված խտրական գների կամ գործելակերպի կանխարգելմամբ.

բ) սպառողների պաշտպանությամբ չհիմնավորված բարձր գների կամ սահմանափակ մատչելի գների՝ ազգային դիրքի գերակայության պատճառով.

գ) կառավարության ուղղակի կամ անուղղակի փոխառությունների կամ աջակցության հաշվին արհեստականորեն իջեցված գներից ավիաընկերությունների պաշտպանությամբ:

2. Կողմերի տարածքների միջև միջազգային օդային փոխադրումների գները չպետք է պահանջվեն գրանցման համար: Չնայած նշվածին, Կողմերի նշանակված ավիաընկերությունները պետք է շարունակեն, ըստ պահանջի, ապահովել նախկին, գործող և առաջարկվող գների վերաբերյալ ուղղակի տեղեկատվության հասանելիությունը Կողմերի ավիացիոն իշխանությունների համար՝ վերջիններիս համար ընդունելի ձևով և ձևաչափով:

3. Կողմերից և ոչ մեկը չպետք է ձեռնարկի Կողմերից որևէ մեկի ավիաընկերության կողմից առաջարկված կամ գանձվող գնի կիրառումը կանխարգելող միակողմանի գործողություն. (i) Կողմերից որևէ մեկի ավիաընկերության կողմից Կողմերի տարածքների միջև օդային փոխադրումների իրականացման համար. կամ (ii) Կողմերից մեկի ավիաընկերության կողմից մյուս Կողմի և ցանկացած այլ երկրի տարածքների միջև փոխադրումների համար՝ ներառյալ փոխադրումների երկու ձևերը՝ ինտերլայն կամ ինտրալայն փոխադրումները: Եթե Կողմերից մեկը հիմքեր ունի ենթադրելու, որ նման գինը անհամատեղելի է սույն Հոդվածի 1-ին կետում նշված դրույթների հետ, ապա այն կարող է խորհրդակցությունների անցկացում պահանջել և հնարավորինս արագ տեղեկացնել մյուս Կողմին նման խորհրդակցության պատճառների մասին: Նման խորհրդակցությունները պետք է անցկացվեն ոչ ուշ, քան պահանջի ստացման օրվանից 30 օրը լրանալը, և Կողմերը պետք է համագործակցեն հարցի հիմնավորված լուծման համար անհրաժեշտ տեղեկատվության տրամադրման հարցում: Եթե Կողմերը համաձայնության են գալիս ծանուցման առարկա դարձած գնի շուրջ, ապա յուրաքանչյուր Կողմ պետք է գործադրի իր բոլոր ջանքերը այդ համաձայնությունը ուժի մեջ դնելու համար: Առանց այդպիսի փոխադարձ համաձայնության գինը ուժի մեջ է մտնելու կամ կշարունակի ուժի մեջ մնալ:

### **Հոդված 13**

#### **Խորհրդակցություններ**

Յուրաքանչյուր Կողմ ցանկացած պահին կարող է պահանջել խորհրդակցություններ սույն Համաձայնագրի կատարման վերաբերյալ: Այդպիսի խորհրդակցությունները կանցկացվեն ոչ ուշ, քան մյուս Կողմի պահանջի ստացման օրվանից 60 օր լրանալը, քանի դեռ այլ կերպ չի համաձայնեցվել:

### **Հոդված 14**

#### **Վեճերի լուծման կարգը**

1. Սույն Համաձայնագրի շրջանակում ծագած ցանկացած վեճ, բացառությամբ նրանց, որոնք կարող են ծագել Հոդված 12-ի 3-րդ կետով /Գնագոյացում/, որը չի լուծվում պաշտոնական խորհրդակցությունների առաջին փուլում, Կողմերի համաձայնությամբ կարող է փոխանցվել որոշման կայացման համար որևէ անձի կամ մարմնի: Եթե Կողմերը չեն համաձայնվում, վեճը Կողմերից որևէ մեկի պահանջով պետք է ներկայացվի իրավարար դատարան՝ ներքոհիշյալ ընթացակարգերի համաձայն:

2. Իրավարար դատարանը պետք է կազմված լինի 3 միջնորդ դատավորներից և գործի հետևյալ կարգով.

ա) Իրավարար միջնորդման պահանջի ստացման օրվանից 30 օրվա ընթացքում յուրաքանչյուր Կողմ պետք է նշանակի մեկական միջնորդ դատավոր: Այս երկու միջնորդների նշանակումից հետո 60 օրվա ընթացքում նրանց համաձայնությամբ պետք է նշանակվի երրորդ միջնորդ, որը կգործի որպես իրավարար դատարանի նախագահը.

բ) Եթե կողմերից որևէ մեկը չի նշանակում միջնորդ, կամ եթե երրորդ միջնորդը չի նշանակվում սույն կետի ա/ ենթակետի համաձայն, ապա Կողմերից

ցանկացածը կարող է դիմել Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության /ԻԿԱՕ/ Խորհրդի Նախագահին անհրաժեշտ միջնորդի կամ միջնորդների նշանակման համար 30 օրվա ընթացքում: Եթե Խորհրդի Նախագահը Կողմերից մեկի հետ նույն ազգության է, ապա Նախագահի առաջին տեղակալը, որը չի որակագրվի նշված հիմքով, պետք է նշանակում կատարի:

3. Քանի դեռ այլ կերպ չի համաձայնեցվել, իրավարար դատարանը պետք է որոշի իր իրավասությունների սահմանները սույն Համաձայնագրի համապատասխան և պետք է ստեղծի իր սեփական ընթացակարգային կանոնները: Դատարանը, ձևավորվելուն պես, կարող է խորհուրդ տալ ժամանակավոր աջակցության միջոցառում մինչև իր վերջնական որոշման կայացնելը: Դատարանի հրահանգով կամ Կողմերից որևէ մեկի պահանջով իրավարարման ենթակա հիմնախնդիրների պարզաբանման և յուրահատուկ ընթացակարգերի որոշման համար պետք է կազմակերպվի Կոնֆերանս Դատարանի վերջնական ձևավորումից հետո ոչ ուշ, քան 15 օր հետո:

4. Քանի դեռ այլ կերպ չի համաձայնեցվել կամ այդպես է հրահանգվել Դատարանի կողմից, յուրաքանչյուր Կողմ պետք է ներկայացնի Հուշագիր՝ Դատարանի ամբողջական ձևավորումից 45 օրվա ընթացքում: Պատասխանները պետք է ուժի մեջ մտնեն 60 օր հետո: Դատարանը պետք է լսումներ կազմակերպի Կողմերից որևէ մեկի պահանջով կամ իր սեփական նախաձեռնությամբ՝ պատասխաններն ուժի մեջ մտնելուց 15 օրվա ընթացքում:

5. Դատարանը պետք է փորձի գրավոր որոշում կայացնել լսումների ավարտից 30 օրվա ընթացքում, կամ, եթե չեն կազմակերպվել լսումներ, երկու պատասխանների ներկայացնելու օրվանից հետո: Դատարանի մեծամասնության որոշումը պետք է գերակայի:

6. Կողմերը կարող են որոշման վերաբերյալ մեկնաբանության պահանջ ներկայացնել այդ որոշման կայացումից հետո 15 օրվա ընթացքում և ցանկացած պարզաբանում պետք է տրամադրվի այդպիսի պահանջից 15 օրվա ընթացքում:

7. Յուրաքանչյուր Կողմ, իր ազգային օրենսդրությանը համապատասխանության աստիճանից ելնելով, պետք է լիարժեք գործողության մեջ դնի ցանկացած որոշում կամ Միջնորդ դատարանի կայացված որոշումը:

8. Միջնորդ դատարանի ծախսերը, ներառյալ միջնորդ դատավարների վճարներն ու ծախսերը, պետք է հավասարաչափ բաշխվեն Կողմերի միջև: Սույն հոդվածի 2բ/ ենթակետում նշված ընթացակարգերի առնչությամբ ԻԿԱՕ-ի Խորհրդի Նախագահի կողմից կատարված ծախսերը պետք է դիտարկվեն որպես իրավարար ծախսերի մաս:

### **Հոդված 15** **Դադարեցում**

Կողմերից յուրաքանչյուրը կարող է ցանկացած ժամանակ մյուս Կողմերին ներկայացնել գրավոր ծանուցում սույն Համաձայնագրի դադարեցման վերաբերյալ իր որոշման մասին: Այդպիսի ծանուցումը պետք է միևնույն ժամանակ ուղարկվի Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպություն: Սույն Համաձայնագիրը անհապաղ պետք է դադարի՝ մյուս Կողմի ծանուցման

ստացման ամսաթվի նախորդող կեսգիշերին /մյուս Կողմի՝ ծանուցման ստացման վայրում/, քանի դեռ ծանուցումը դուրս չի գրվել Կողմերի համաձայնությամբ նախքան այս ժամանակահատվածի ավարտը:

**Հոդված 16**  
**Գրանցումը ԻԿԱՕ- ում**

Այս Համաձայնագիրը և դրա վերաբերյալ բոլոր լրացումները պետք է գրանցվեն Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից:

**Հոդված 17**  
**Փոփոխություն**

Կողմերի համաձայնությամբ սույն Համաձայնագրում կարող են կատարվել փոփոխություններ՝ որոնք կձևակերպվեն Արձանագրությամբ:

**Հոդված 18**  
**Ուժի մեջ մտնելու կարգը**

Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ կմտնի դրա ուժի մեջ մտնելու համար անհրաժեշտ՝ Կողմերի ազգային օրենսդրությամբ նախատեսված ընթացակարգերի կատարման մասին դիվանագիտական ուղիներով վերջին ծանուցումը ստանալու օրվանից:

Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ մտնելուն պես ուժը կորցրած կհամարվի Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության մասին Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Ամերիկայի Միացյալ Նահանգների կառավարության միջև 2007 թվականի հոկտեմբերի 23-ին Վաշինգտոնում ստորագրված Համաձայնագիրը:

Ի հաստատումն որի՝ ներքոստորագրյալները, հանդես գալով որպես համապատասխան Կառավարության լիազոր ներկայացուցիչ, ստորագրում են սույն Համաձայնագիրը:

Սույն Համաձայնագիրը կազմված է 2008թ. նոյեմբերի 21-ին երկու հավասարազոր բնօրինակից՝ հայերեն և անգլերեն լեզուներով:

**ՀԱՎԵԼՎԱԾ 1**  
**Կանոնավոր օդային փոխադրումներ**

**Բաժին 1**  
**Երթուղիներ**

Սույն Հավելվածով յուրաքանչյուր Կողմի նշանակված ավիաընկերությունները պետք է, իրենց նշանակման պայմաններին համաձայն, իրավունք ունենան իրականացնել կետերի միջև կանոնավոր միջազգային օդային փոխադրումներ հետևյալ երթուղիներով.

Ա. Հայաստանի Հանրապետության Կառավարության կողմից նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների համար երթուղիներ`

1. Հայաստանի Հանրապետությունից դուրս ընկնող կետերից Հայաստանի Հանրապետությունով և միջանկյալ կետերով դեպի Միացյալ Նահանգների կետ կամ կետեր և դրանից դուրս:

2. Չուտ բեռնափոխադրումային ծառայության կամ ծառայությունների համար Միացյալ Նահանգների և ցանկացած կետի կամ կետերի միջև:

Բ. Միացյալ Նահանգների Կառավարության կողմից նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների համար երթուղիներ`

1. Միացյալ Նահանգներից դուրս ընկնող կետերից Միացյալ Նահանգներով և միջանկյալ կետերով դեպի Հայաստանի Հանրապետության նշանակված նպատակակետը կամ նպատակակետերը երկրի ներսում և դրանից դուրս:

2. Չուտ բեռնափոխադրումային ծառայության կամ ծառայությունների համար Հայաստանի Հանրապետության և ցանկացած կետի կամ կետերի միջև:

**Բաժին 2**  
**Շահագործման ճկունություն**

Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն կարող է որևէ կամ բոլոր չվերթների վրա` ըստ իր ընտրության`

1. շահագործել միակողմանի կամ երկկողմանի չվերթներ.

2. մեկ օդանավով չվերթներ շահագործելիս միավորել չվերթների տարբեր համարները.

3. շահագործել չվերթներ դեպի Կողմերի տարածքներից դուրս, միջանկյալ, ինչպես նաև սահմաններից դուրս և Կողմերի տարածքներում գտնվող կետերով ցանկացած համադրությամբ և հերթականությամբ երթուղիներով:

4. ցանկացած կետում կամ կետերում բաց թողնել կանգառներ:

5. երթուղիների ցանկացած կետում իր մեկ օդանավի ուղևորներին տեղափոխել իր մեկ այլ օդանավ, և

6. սպասարկել կետեր իր տարածքի ցանկացած կետից դուրս օդանավի կամ չվերթների փոխարինմամբ կամ առանց դրա, և կարող է հանրությանը առաջարկել և գովազդել այդպիսի ծառայությունները՝ որպես անկանգառ չվերթներ. առանց նպատակակետերի կամ աշխարհագրական սահմանափակումների և առանց սույն Համաձայնագրով այլ դեպքերում թույլատրելի փոխադրումների իրականացման որևէ իրավունքի դադարեցման՝ պայմանով, որ, բացառությամբ բեռնափոխադրումների, ծառայությունը սպասարկում է ավիաընկերությանը նշանակած Կողմի տարածքի մի կետը:

### **Բաժին 3**

#### **Այլ օդանավի վրա տեղափոխում**

Վերոհիշյալ երթուղիների որևէ հատվածում կամ հատվածներում ցանկացած նշանակված ավիաընկերություն կարող է իրականացնել միջազգային օդային փոխադրումներ՝ առանց երթուղու ցանկացած կետում շահագործվող օդանավի տիպի և քանակի փոփոխության սահմանափակման, պայմանով, որ բացառությամբ բոլոր բեռնափոխադրումները, մեկնման ժամանակ այդ կետից դեպի սահմաններից դուրս փոխադրումը հանդիսանում է ավիաընկերությանը նշանակած Կողմի տարածքից փոխադրման շարունակություն, իսկ դեպի ներս ժամանման ժամանակ, ավիաընկերությանը նշանակած Կողմի տարածք փոխադրումը հանդիսանում է այդ կետից հետո սահմաններից դուրս փոխադրման շարունակությունը:



**ՀԱՎԵԼՎԱԾ 2**  
**Չարտերային օդային փոխադրումներ**

**Բաժին 1**

Ա. Յուրաքանչյուր Կողմի նշանակված ավիաընկերությունները, ըստ սույն Հավելվածի, համաձայն իրենց նշանակման պայմանների, իրավունք ունեն իրականացնելու ուղևորների /և նրանց ուղեբեռի/ և/կամ բեռի /ներառյալ, բայց առանց սահմանափակման, բեռնափոխադրման, մասնատված և համակցված /ուղևոր/բեռ/չարտերային փոխադրումներ/ միջազգային չարտերային փոխադրումներ.

1. Ավիաընկերությանը նշանակված Կողմի տարածքում կետի կամ կետերի և մյուս Կողմի տարածքում կետի կամ կետերի միջև.

2. Ավիաընկերությանը նշանակված Կողմի տարածքում ցանկացած կետի կամ կետերի և երրորդ երկրի կամ երկրների ցանկացած կետի կամ կետերի միջև, պայմանով, որ բացառությամբ չարտերային բեռնափոխադրումները, նման փոխադրումը՝օդանավը փոխելով կամ առանց փոխելու, կազմում է շարունակական շահագործման մի մասը, , որը ներառում է իր երկիր ծառայությունների իրականացում՝ իր երկրի և մյուս Կողմի տարածքի միջև տեղական փոխադրումների նպատակով:

Բ. Սույն Հավելվածով նախատեսված ծառայությունների իրականացման ժամանակ սույն Հավելվածով Կողմերից յուրաքանչյուրի նշանակված ավիաընկերությունները պետք է նաև իրավունք ունենան՝

1. Կանգառներ իրականացնել Կողմերից յուրաքանչյուրի տարածքում կամ դրանից դուրս ցանկացած կետերում.

2. փոխադրելու տարանցիկ ուղևորներին մյուս Կողմի տարածքով.

3. Մի Կողմի տարածքում սկսվող միևնույն օդանավի երթևեկությունը միավորելմյուս Կողմի տարածքում սկսված երթևեկության և երրորդ երկրների տարածքում սկսված երթևեկությունների հետ:

4. իրականացնելու միջազգային օդային փոխադրում առանց որևէ սահմանափակման, որը կվերաբերի երթուղու ցանկացած կետում շահագործվող օդանավի տեսակի կամ քանակի փոփոխությանը, պայմանով, որ բացառությամբ չարտերային բեռնափոխադրումների մեկնման ժամանակ այդ կետից դեպի սահմաններից դուրս փոխադրումը հանդիսանում է ավիաընկերությանը նշանակված Կողմի տարածքից փոխադրման շարունակություն, իսկ դեպի դուրս ժամանման ժամանակ ավիաընկերությանը նշանակված Կողմի տարածք փոխադրումը հանդիսանում է այդ կետի սահմաններից դուրս փոխադրման շարունակությունը:

Գ. Յուրաքանչյուր Կողմ պետք է դրական մոտեցում ցուցաբերի բարեհաճության և փոխադարձության հիմունքներով մյուս Կողմի ավիաընկերությունների՝ սույն Հավելվածով չնշվող օդային փոխադրումների իրականացման համար հայտերի ուսումնասիրություններին:

**Բաժին 2**

Ա. Կողմերից ցանկացածի որևէ նշանակված ավիաընկերությունը, որն իրականացնում է միջազգային օդային չարտերային փոխադրում՝ սկսվող Կողմերից որևէ մեկի տարածքում սկսվող՝ մեկ ուղղությամբ կամ երկկողմանի հիմունքներով, պետք է ընտրություն ունենա համապատասխանելու իր կամ մյուս Կողմի չարտերային օրենքներին, կանոնակարգերին և կանոններին, կամ մյուս Կողմի օրենքներին, կանոնակարգերին և կանոններին: Եթե Կողմն իր մեկ կամ

մեկից ավելի ավիարճկերությունների նկատմամբ կիրառում է տարբեր կանոններ, կանոնակարգեր, ժամկետներ, պայմաններ կամ սահմանափակումներ, կամ տարբեր երկրների ավիարճկերությունների նկատմամբ, յուրաքանչյուր նշանակված ավիարճկերությունը պետք է ենթակա լինի նվազագույն խիստ սահմանափակումների նման չափորոշիչին:

Բ. Այնուամենայնիվ, վերոհիշյալ կետում նշվածից ոչինչ չպետք է սահմանափակի որևէ Կողմի իրավունքները, պահանջելու սույն Հոդվածով նշանակված որևէ Կողմի ավիարճկերություններին հավատարիմ մնալ պահպանելու ուղևորների միջոցների պաշտպանությանը, և ուղևորների փոխադրումից հրաժարվելու ու դրամական միջոցների վերադարձման իրավունքների պահանջները:

### **Բաժին 3**

Բացառությամբ նախորդ պարբերությունում հիշատակվող սպառողի պաշտպանության կանոնների, Կողմերից ոչ մեկը չպետք է սույն Հավելվածով մյուս Կողմի նշանակված ավիարճկերությունից այդ մյուս Կողմի կամ երրորդ երկրի տարածքից մեկ ուղղությամբ կամ երկկողմանի փոխադրումները իրականացնելու առնչությամբ փաստաթղթերի ներկայացման պահանջ ներկայացնի ավելին, քան համապատասխանության դեկլարացիան/հայտագիրը, համաձայն սույն Հավելվածի 2-րդ Բաժնում նշված կիրառելի օրենքների, կանոնակարգերի և կանոններին, կամ հրաժարում նման օրենքներից, կանոնակարգերից կամ կանոններից, համաձայնեցված հավակնորդ ավիացիոն իշխանությունների հետ:

***Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտել 2009թ. հունիսի 16-ին:***