

## ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

### ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ՍԼՈՎԱԿԻԱՅԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋԵՎ ՕԴԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ

Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը և Սլովակիայի Հանրապետության կառավարությունը, (այսուհետ՝ «Պայմանավորվող Կողմեր»),

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

ցանկանալով նպաստել միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի առաջընթացին,

ցանկանալով կնքել Համաձայնագիր իրենց համապատասխան տարածքների միջև ու դրանցից դուրս կանոնավոր օդային հաղորդակցությունների հաստատման հիմնական նպատակով,

հաշվի առնելով «Հայաստանի Հանրապետության և Եվրոպական Համայնքի միջև օդային հաղորդակցությունների որոշակի ասպեկտների մասին» 2008 թվականի դեկտեմբերի 9-ին Բրյուսելում ստորագրված համաձայնագիրը,

պայմանավորվում են հետևյալի մասին.

#### Հոդված 1 Մահմանումներ

1. Սույն Համաձայնագրի նպատակների համար, եթե ենթատեքստից այլ բան չի հետևում,

ա) «Կոնվենցիա» նշանակում է «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» Կոնվենցիան, որը ստորագրման համար բացվել է Չիկագոյում 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին, և ներառում է ցանկացած հավելված, որն ընդունվել է այդ Կոնվենցիայի 90-րդ հոդվածի համաձայն և հավելվածների կամ Կոնվենցիայի 90-րդ և 94-րդ հոդվածների համաձայն ցանկացած փոփոխություն, այնքանով որքանով այդ հավելվածներն ու փոփոխություններն ընդունվել են երկու Պայմանավորվող Կողմերի կողմից,

բ) «ավիացիոն իշխանություններ» նշանակում է՝ Սլովակիայի Հանրապետության դեպքում՝ Սլովակիայի Հանրապետության տրանսպորտի,

փոստի և հեռահաղորդակցությունների նախարարության քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչությունը, և Հայաստանի Հանրապետության դեպքում՝ Հայաստանի Հանրապետության կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչությունը, կամ երկու դեպքում էլ ցանկացած այլ անձ կամ մարմին, որը լիազորված է իրականացնելու այդ ավիացիոն իշխանությունների կողմից ներկայումս կատարվող գործառնությունները,

գ) «նշանակված ավիաընկերություն» նշանակում է ավիաընկերություն, որը նշանակվել և լիազորվել է սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի համաձայն,

դ) «տարածք», «օդային հաղորդակցություն», «միջազգային օդային հաղորդակցություն», «ավիաընկերություն» և «կանգառ ոչ առևտրային նպատակներով» ունեն Կոնվենցիայի 2-րդ և 96-րդ հոդվածներով դրանց ամրագրված իմաստները,

ե) «տարողություն» համաձայնեցված հաղորդակցությունների առնչությամբ նշանակում է այդ հաղորդակցություններում օգտագործվող օդանավի տարողությունը՝ բազմապատկած այդ օդանավով տրված ժամանակահատվածում երթուղու կամ դրա մի հատվածի վրա շահագործվող հաճախականությամբ,

զ) «համաձայնեցված հաղորդակցություններ» նշանակում է սույն Համաձայնագրի Հավելվածում սահմանված երթուղիներով միջազգային կանոնավոր օդային հաղորդակցություններ՝ ուղևորներ, բեռ, և փոստ առանձին կամ համակցված փոխադրելու համար,

է) «սահմանված երթուղի» նշանակում է սույն Համաձայնագրի Հավելվածի Երթուղիների ցանկում սահմանված երթուղին,

ը) «Հավելված» նշանակում է սույն Համաձայնագրի Հավելվածը կամ ինչպես այն փոփոխվել է սույն Համաձայնագրի 21-րդ հոդվածի դրույթներին համապատասխան: Հավելվածը կազմում է սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը և բոլոր հղումները սույն Համաձայնագրին պետք է ներառեն հղումներ Հավելվածին՝ բացառությամբ որտեղ հստակորեն այլ կերպ համաձայնեցված,

թ) «սակագին» նշանակում է ուղևորների և ուղեբեռի փոխադրման համար վճարվելիք գներ և պայմաններ, որոնց ներքո այդ գները կիրառվում են՝ ներառյալ փոխադրողի կողմից մատուցված այլ ծառայությունների դիմաց գները և պայմանները՝ կապված օդային փոխադրման հետ, և ներառյալ գործակալներին առաջարկված փոխհատուցումները և պայմանները, սակայն բացառությամբ փոստի փոխադրման համար փոխհատուցումը և պայմանները:

ժ) «սպասարկման գանձումներ» նշանակում է ավիաընկերություններից՝ իրավասու իշխանությունների կողմից գանձվող կամ դրանց կողմից թույլատրված վարձավճարները օդանավակայանի գույքի կամ միջոցների, կամ աերոնավիգացիոն սարքավորումների կամ ավիացիոն անվտանգության սարքավորումների կամ ծառայությունների տրամադրման համար ներառյալ

հարակից ծառայությունները և միջոցները օդանավերի, դրանց անձնակազմերի, ուղևորների և բեռների համար:

2. Սույն Համաձայնագրում Սլովակիայի Հանրապետության ավիաընկերությունների վկայակոչումը պետք է հասկացվի որպես Սլովակիայի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերություններին վկայակոչում:

## **Հոդված 2 Իրավունքների տրամադրում**

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ մյուս Պայմանավորվող Կողմին տրամադրում է սույն Համաձայնագրով սահմանված իրավունքները՝ սահմանված երթուղիներով միջազգային կանոնավոր օդային հաղորդակցությունների շահագործման նպատակով:

2. Սույն Համաձայնագրի դրույթների համաձայն յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությունները պետք է օգտվեն հետևյալ իրավունքներից՝

ա) մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքի վրայով առանց վայրէջքի թռիչքներ իրականացնելու իրավունք,

բ) մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում ոչ առևտրային նպատակներով վայրէջքներ կատարելու իրավունք և

գ) նշված տարածքում սույն Համաձայնագրին որպես Հավելված կցված Երթուղիների ցանկում սահմանված կետերում վայրէջքներ կատարելու իրավունք՝ միջազգային փոխադրումներում ուղևորներ, բեռ և փոստ առանձին կամ համակցված ձևով օդանավ վերցնելու և օդանավից իջեցնելու նպատակով:

3. Սույն հոդվածի 1-րդ կետում ոչինչ չպետք է դիտարկվի որպես մեկ Պայմանավորվող Կողմի ավիաընկերությանը իրավունքի տրամադրում մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում փոխհատուցման կամ վարձակալման դիմաց ուղևորներ, ուղեբեռ, բեռ և փոստ այդ օդանավ վերցնելու Պայմանավորվող Կողմի տարածքի մեկ այլ կետ փոխադրելու համար նախատեսված (կաբոտաժ):

4. Երթևեկության 5-րդ ազատության իրավունքը պետք է տրամադրվի միայն Պայմանավորվող Կողմերի Ավիացիոն Իշխանությունների միջև հատուկ պայմանավորվածության հիման վրա:

5. Սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի համաձայն նշանակված ավիաընկերություններից տարբերվող ավիաընկերությունները, նույնպես պետք է օգտվեն սույն հոդվածի 2-րդ կետի «ա» և «բ» ենթակետերով սահմանված իրավունքներից:

### Հոդված 3

#### Ավիաընկերությունների նշանակում և շահագործման լիազորում

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է իրավունք ունենա, մյուս Պայմանավորվող Կողմին դիվանագիտական ուղիների միջոցով, նշանակելու մեկ կամ մի քանի ավիաընկերություններ՝ սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման նպատակով և այդպիսի նշանակումները դադարեցնելու կամ փոփոխելու իրավունք:

2. Նման նշանակման և նշանակված ավիաընկերության կողմից հայտերը ստանալուն պես, մյուս Պայմանավորվող Կողմը պետք է նվազագույն ընթացակարգային հետաձգմամբ տրամադրի համապատասխան շահագործման լիազորություններ և թույլտվություններ՝ պայմանով, որ.

ա) Սլովակիայի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում՝

i) այն հիմնադրված է Սլովակիայի Հանրապետության տարածքում Եվրոպական Միության գործունեության մասին Համաձայնագրի համապատասխան և ունի Եվրոպական Միության օրենսդրությանը համապատասխանող Շահագործման վավեր Լիցենզիա, և

ii) օդանավ Շահագործողի սերտիֆիկատի տրման համար պատասխանատու Եվրոպական Միության անդամ պետության կողմից իրականացվում և պահպանվում է այդ ավիաընկերության արդյունավետ կարգավորիչ հսկողությունը և նշանակման մեջ հստակորեն նշված է համապատասխան ավիացիոն իշխանությունը:

iii) ավիաընկերության նկատմամբ սեփականության իրավունքն իրականացվում է անմիջականորեն կամ վերահսկիչ փաթեթի միջոցով և փաստացի վերահսկվում է Եվրոպական Միության անդամ պետությունների և (կամ) Եվրոպական Միության անդամ պետությունների քաղաքացիների և (կամ) Հավելվածում թվարկված այլ պետությունների և (կամ) նման այլ պետությունների քաղաքացիների կողմից:

բ) Հայաստանի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում.

i) այն հիմնադրված է Հայաստանի Հանրապետության տարածքում և իր գործունեության հիմնական վայրը և մշտական բնակության վայրը գտնվում է Հայաստանի Հանրապետության տարածքում, և

ii) ավիաընկերությունը գտնվում է արդյունավետ կարգավորիչ հսկողության տակ Հայաստանի Հանրապետության կիրառելի օրենքների և կարգերի համաձայն,

iii) ավիափոխադրողի նկատմամբ սեփականության իրավունքն իրականացվում է անմիջականորեն կամ վերահսկիչ փաթեթի միջոցով և

փաստացի վերահսկվում է Հայաստանի Հանրապետության և (կամ) Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիների կողմից:

գ) նշանակված ավիաընկերությունը համապատասխանում է 8-րդ հոդվածում («Թռիչքային անվտանգություն և կառավարողական տեսչական ստուգում») և 9-րդ հոդվածում («Ավիացիոն անվտանգություն») սահմանված դրույթներին և

դ) նշանակված ավիաընկերությունն որակավորված է բավարարող այլ պայմաններին՝ սահմանված համաձայն նշանակումը ստացող Պայմանավորվող Կողմի օրենքների և կանոնակարգերի, որոնք սովորաբար կիրառվում են Կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխան միջազգային օդային հաղորդակցությունների իրականացման նկատմամբ:

#### **Հոդված 4**

#### **Շահագործման լիազորությունների չեղյալ հայտարարում կամ կասեցում**

1. Յանկացած Պայմանավորվող Կողմ իրավունք ունի չեղյալ հայտարարելու, կասեցնելու կամ սահմանափակելու մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության համապատասխան լիազորությունը, երբ,

ա) Սլովակիայի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում.

i) այն հիմնադրված չէ Սլովակիայի Հանրապետության տարածքում Եվրոպական Միության գործունեության մասին համաձայնագրի համապատասխան և չունի Եվրոպական Միության օրենքներին համապատասխանող Շահագործման վավեր Լիցենզիա, կամ

ii) օդանավ Շահագործողի Սերտիֆիկատի տրման համար պատասխանատու Եվրոպական Միության Անդամ Պետության կողմից չի իրականացվում և պահպանվում այդ ավիաընկերության արդյունավետ կարգավորիչ հսկողություն, կամ նշանակման մեջ համապատասխան ավիացիոն իշխանությունը հստակորեն նշված չէ, կամ

iii) ավիափոխադրողի նկատմամբ սեփականության իրավունքը չի իրականացվում անմիջականորեն կամ վերահսկիչ փաթեթի միջոցով և փաստացի չի վերահսկվում Եվրոպական Միության անդամ պետությունների և (կամ) Եվրոպական Միության անդամ պետությունների քաղաքացիների և (կամ) Հավելվածում թվարկված այլ պետությունների և (կամ) նման այլ պետությունների քաղաքացիների կողմից:

Սույն կետի համաձայն իր իրավունքն իրականացնելիս Հայաստանի Հանրապետությունը չպետք է խտրականություն դնի Եվրոպական Միության ավիափոխադրողների միջև՝ ազգային պատկանելիության հիմքի վրա:

բ) Հայաստանի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում.

i) այն հիմնադրված չէ Հայաստանի Հանրապետության տարածքում և իր գործունեության հիմնական վայրը և մշտական բնակության վայրը չեն գտնվում Հայաստանի Հանրապետության տարածքում, կամ

ii) ավիաընկերության արդյունավետ կարգավորիչ հսկողությունը չի իրականացվում համաձայն Հայաստանի Հանրապետության գործող օրենքների և կարգերի, կամ

iii) ավիափոխադրողի նկատմամբ սեփականության իրավունքը չի իրականացվում անմիջականորեն կամ վերահսկիչ փաթեթի միջոցով և փաստացի չի վերահսկվում Հայաստանի Հանրապետության և (կամ) Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիների կողմից:

գ) նշանակված ավիաընկերությունը չի համապատասխանում 8-րդ հոդվածում («Թռիչքային անվտանգություն և կառամատուցային տեսչական ստուգում») և 9-րդ հոդվածում («Ավիացիոն անվտանգություն») սահմանված դրույթներին, կամ

դ) նշանակված ավիաընկերությունն որակավորված չէ բավարարելու այլ պայմաններին, որոնք սահմանված են համաձայն նշանակումը ստացող Պայմանավորվող Կողմի օրենքների և կանոնակարգերի, որոնք սովորաբար կիրառվում են Կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխան միջազգային օդային փոխադրումների իրականացման նկատմամբ:

2. Սույն հոդվածը չի սահմանափակում Պայմանավորվող Կողմերից ցանկացածի իրավունքները կասեցնելու, չեղյալ հայտարարելու, սահմանափակելու կամ մյուս Պայմանավորվող Կողմի կողմից նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործման լիազորության կամ տեխնիկական թույլտվության նկատմամբ պայմաններ կիրառելու՝ 8-րդ հոդվածի («Թռիչքային անվտանգություն») և 9-րդ հոդվածի («Ավիացիոն անվտանգություն») դրույթների համաձայն:

## **Հոդված 5** **Օրենքների և կարգերի կիրառում**

1. Մեկ Պայմանավորվող Կողմի օրենքները և կանոնակարգերը, որոնք վերաբերում են միջազգային օդային հաղորդակցություններում ներգրավված օդանավի՝ իր տարածք մուտք գործելուն, մնալուն կամ տարածքից մեկնելուն կամ այդ տարածքում գտնվելիս նման օդանավի շահագործմանը և նավիգացիային, պետք է կիրառվեն մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության օդանավի նկատմամբ և պետք է պահպանվեն նման օդանավի կողմից տարածք մտնելիս, տարածքից մեկնելիս և տարածքում գտնվելիս:

2. Մեկ Պայմանավորվող Կողմի օրենքները և կանոնակարգերը, որոնք վերաբերում են օդանավով ուղևորների, անձնակազմի, ուղեբեռի, բեռի և փոստի իր տարածք մուտք գործելուն, մնալուն, տարանցման կամ տարածքից

մեկնելուն՝ ներառյալ կանոնակարգերը՝ կապված մուտք գործելու, մաքսագերծման, ներգաղթի և արտագաղթի, անձնագրերի, մաքսատան, արժութային և սանիտարային միջոցառումների հետ, պետք է պահպանվեն մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիաընկերության կողմից առաջին Պայմանավորվող Կողմի տարածք մուտք գործելիս, մեկնելիս և տարածքում գտնվելու ընթացքում:

3. Պայմանավորվող Կողմերից ոչ մեկը չպետք է նախընտրություն տա իր սեփական ավիաընկերությանը կամ ցանկացած այլ ավիաընկերությանը նմանատիպ միջազգային օդային հաղորդակցությունների մեջ ներգրավված մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության նկատմամբ՝ սույն հոդվածով նախատեսված դրույթների կիրառման առումով:

4. Պայմանավորվող Կողմերից ցանկացածի խնդրանքի դեպքում մյուս Պայմանավորվող Կողմը պետք է թույլատրի ավիաընկերություններին, որոնք երկրու երկրներում օգտվում են օդային երթևեկության իրավունքներից, միջոցառումներ ձեռնարկել հավաստիացնելու համար, որ փոխադրվում են միայն այն ուղևորները, որոնք ունեն պահանջող Պետություն մուտք գործելու կամ տարանցման համար պահանջվող ուղևորային փաստաթղթեր: Այն դեպքում, երբ ուղևորը չի կարողանում համապատասխանել մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածք մուտքի օրենքներին և կանոնակարգերին, ավիաընկերությունը պարտավոր է նրան հետ փոխադրել տվյալ ավիաընկերության ծախսերի հաշվին:

5. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է իջեցման իր կետից վերադարձված անձի գնում թույլատրի, երբ հայտնաբերվել է, որ նա անթույլատրելի է, եթե այդ անձը նախկինում մնացել է իր տարածքում նախքան օդանավ նստելը, սակայն ոչ ուղիղ տարանցմամբ:

## **Հոդված 6 Ուղիղ տարանցում**

Մի Պայմանավորվող Կողմի տարածքով տարանցող ուղևորները, ուղեբեռը, բեռը և փոստը, որոնք չեն լքում օդանավակայանում այդ նպատակով հատկացված տարածքը, պետք է ենթարկվեն ոչ ավելի, քան պարզեցված մաքսային և ներգաղթային հսկողության: Տարանցիկ բեռներն ու ուղեբեռները պետք է ազատվեն մաքսատուրքից և այլ գանձումներից:

## **Հոդված 7 Վկայականների և լիցենզիաների ճանաչում**

1. Թռիչքային պիտանիության վկայականները, իրավասության վկայականներն ու լիցենզիաները տրված կամ ճանաչված համաձայն մի Պայմանավորվող Կողմի կանոնների և ընթացակարգերի, որոնք ժամկետանց չեն, պետք է վավեր ճանաչվեն մյուս Պայմանավորվող Կողմի կողմից համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման նպատակով՝ պայմանով, որ պահանջները, որոնց ներքո տրվել կամ ճանաչվել են նման վկայականներն ու լիցենզիաները հավասար են կամ գերազանցում են Կոնվենցիայով սահմանված նվազագույն չափանիշները:

2. Այնուամենայնիվ, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ իրավունք է վերապահում մերժելու մյուս Պայմանավորվող Կողմի կամ այլ պետության կողմից իր սեփական հայրենակիցներին տրված կամ վավեր ճանաչված իրավասության վկայականների ու լիցենզիաների վավեր ճանաչումը՝ իր սեփական տարածքի վրայով թռիչքների կամ ժամանման նպատակով:

## **Հոդված 8**

### **Թռիչքների անվտանգություն և կառամատուցային տեսչական ստուգում**

1. Երկու Պայմանավորվող Կողմերը ցանկացած ժամանակ կարող են խնդրել թռիչքների անվտանգության չափանիշների վերաբերյալ խորհրդակցություններ մյուս Պայմանավորվող Կողմի կողմից ընդունված թռիչքային անձնակազմին, օդանավին կամ դրա շահագործմանը վերաբերող ցանկացած ոլորտի շուրջ: Նման խորհրդակցությունները պետք է տեղի ունենան այդ հայտի օրվանից երեսուն (30) օրվա ընթացքում:

2. Եթե նման խորհրդակցություններից հետո, մի Պայմանավորվող Կողմը գտնում է, որ մյուս Պայմանավորվող Կողմը արդյունավետորեն չի պահպանում և կիրառում թռիչքների անվտանգության չափանիշները որևէ նման ոլորտում, որոնք առնվազն հավասար են այդ պահին Կոնվենցիայի համաձայն հաստատված նվազագույն չափանիշներին, առաջին Պայմանավորվող Կողմը պետք է տեղեկացնի մյուս Պայմանավորվող Կողմին նման հայտնաբերված թերությունների և տվյալ նվազագույն չափանիշներին համապատասխանեցնելու անհրաժեշտ քայլերի մասին և որ մյուս Պայմանավորվող Կողմը պետք է ձեռնարկի համապատասխան շտկիչ գործողություններ: Մյուս Պայմանավորվող Կողմի կողմից 15 (տասնհինգ) օրվա ընթացքում կամ այնպիսի ավելի երկար ժամանակահատվածում, որ կարող է պայմանավորվել, համապատասխան գործողություն ձեռնարկելու ձախողումը, պետք է հիմք հանդիսանա սույն Համաձայնագրի հոդված 4-ի (Շահագործման լիազորությունների չեղյալ հայտարարում կամ կասեցում) կիրառման համար:

3. Չնայած Կոնվենցիայի 33-րդ Հոդվածում նշված պարտավորությունների՝ համաձայնեցված է, որ մի Պայմանավորվող Կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից դեպի մյուս Պայմանավորվող Կողմի պետության տարածք կամ պետության տարածքից հաղորդակցությունների վրա շահագործվող ցանկացած օդանավ մյուս Պայմանավորվող Կողմի պետության տարածքում գտնվելիս, կարող է դառնալ զննության առարկա մյուս Պայմանավորվող Կողմի լիազորված ներկայացուցիչների կողմից՝ օդավանում և օդանավի շրջակայքում ստուգելու միաժամանակ օդանավի և օդանավի փաստաթղթերի վավերությունը, և օդանավի և դրա անձնակազմի և օդանավի և դրա սարքավորումների ակնհայտ վիճակը (սույն հոդվածում կոչվող «կառամատուցային տեսչական ստուգում») պայմանով, որ այն չի հանգեցնի անհարկի ուշացմանը:

4. Եթե կառամատուցային տեսչական նման ստուգումը կամ մի շարք կառամատուցային տեսչական ստուգումները հանգեցնում են.



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

բ) լուրջ մտահոգություններ, որ բացակայում են այդ պահին Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված թռիչքային անվտանգության չափանիշների արդյունավետ պահպանումը և կառավարումը

ստուգումն իրականացնող Պայմանավորվող Կողմը պետք է, Կոնվենցիայի 33-րդ Հոդվածի նպատակներով, ազատ լինի եզրակացնելու, որ այն պահանջները, որոնց ներքո տրվել կամ վավեր են ճանաչվել սերտիֆիկատները կամ լիցենզիաները այդ օդանավի առնչությամբ, կամ այդ օդանավի շահագործողի անձնակազմի առնչությամբ տրվել կամ վավեր են, չեն համապատասխանում այդ պահին Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշներին:

5. Այն դեպքում, երբ մի Պայմանավորվող Կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների ներկայացուցչի կողմից մերժվել է վերոհիշյալ կետ 3-ի համաձայն շահագործվող օդանավի կառամատուցային տեսչական ստուգումը, մյուս Պայմանավորվող Կողմը ազատ է ենթադրելու, որ ծագում են վերոհիշյալ կետ 4-ում հիշատակված տիպի լուրջ անհանգստություններ, և կատարելու այդ կետում հիշատակված եզրակացությունները:

6. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործողական լիազորությունը կասեցնելու կամ փոփոխելու իրավունք է վերապահում անմիջապես այն դեպքում, երբ առաջին Պայմանավորվող Կողմն եզրակացնում է, լինի դա կառամատուցային տեսչական ստուգման, կառամատուցային տեսչական ստուգումների շարք, կառամատուցային տեսչական ստուգման մուտքի մերժման, խորհրդակցության կամ այլ ձևի արդյունքում, որ անհապաղ գործողությունը կարևոր է ավիաընկերության շահագործման թռիչքային անվտանգության համար:

7. Երբ Սլովակիայի Հանրապետության ավիացիոն իշխանությունները նշանակել են ավիաընկերություն, որի կարգավորիչ հսկողությունն իրականացվում և պահպանվում է Եվրոպական Միության Անդամ պետության կողմից, սույն հոդվածով Հայաստանի Հանրապետության ավիացիոն իշխանությունների իրավունքները պետք է հավասարապես կիրառվեն այդ Եվրոպական Միության Անդամ պետության թռիչքային անվտանգության չափանիշների ընդունման, կիրառման և պահպանման առումով, և այդ ավիաընկերության շահագործման լիազորության առումով սույն հոդվածի 4-րդ և 7-րդ հոդվածների նպատակների համար:

8. Պայմանավորվող Կողմի ցանկացած գործողություն՝ վերոհիշյալ 2-րդ և 6-րդ կետերի համաձայն, պետք է դադարեցվի, երբ այդ գործողության ձեռնարկման հիմքը դադարում է գոյություն ունենալուց:

## **Հոդված 9**

### **Ավիացիոն անվտանգություն**

1. Միջազգային իրավունքից բխող իրենց իրավունքներին ու պարտավորություններին համապատասխան, Պայմանավորվող Կողմերը հաստատում են, որ անօրինական միջամտություններից քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունը պաշտպանելու՝ միմյանց նկատմամբ իրենց պարտավորությունը կազմում է սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը:

2. Առանց միջազգային իրավունքի գերակայության առթիվ իրենց ստանձնած իրավունքների ու պարտավորությունների սահմանափակման՝ Պայմանավորվող Կողմերը պետք է, մասնավորապես, գործեն համաձայն՝ 1963 թվականի սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված «Օդանավում կատարված հանցագործությունների և որոշ այլ գործողությունների մասին» Կոնվենցիայի, 1970 թվականի դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված «Օդանավերի անօրինական զավթման դեմ պայքարի մասին» Կոնվենցիայի, 1971 թվականի սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական գործողությունների դեմ պայքարի մասին» Կոնվենցիայի և «Միջազգային օդանավակայաններում բռնության անօրինական ձեռնարկումների դեմ պայքարելու մասին» 1988 թվականի փետրվարի 24-ին Մոնրեալում ստորագրված Արձանագրության և 1991 թվականի մարտի 1-ին Մոնրեալում ստորագրված «Պայթուցիկ նյութերի հայտնաբերման նպատակով նշագրման մասին» Կոնվենցիան և ավիացիոն անվտանգությանը վերաբերող ցանկացած համաձայնագիր, որը պարտադիր է երկու Պայմանավորվող Կողմերի համար:

3. Պայմանավորվող Կողմերը, դիմելու դեպքում, պետք է միմյանց տրամադրեն ողջ անհրաժեշտ աջակցությունը՝ կանխելու օդանավերի ապօրինի գրավման գործողությունները և օդանավերի, դրանց ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների և օդագնացային միջոցների անվտանգության դեմ ուղղված այլ անօրինական գործողությունները, ինչպես նաև քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ցանկացած այլ սպառնալիք:

4. Պայմանավորվող Կողմերը պետք է իրենց փոխադարձ հարաբերություններում գործեն Միջազգային Քաղաքացիական Ավիացիայի Կազմակերպության կողմից հաստատված և Կոնվենցիայի Հավելվածներ հանդիսացող ավիացիոն անվտանգության չափանիշներին համապատասխան և, որքանով, որ այդ անվտանգության դրույթները կիրառելի են Պայմանավորվող Կողմերի նկատմամբ. և պետք է պահանջեն, որ իրենց գրանցման օդանավերի շահագործողները կամ օդանավ շահագործողները, որոնց գործունեության հիմնական վայրը կամ մշտապես գտնվելու վայրը Պայմանավորվող Կողմերի տարածքում է, և իրենց պետության տարածքում օդանավակայանների շահագործողները գործեն ավիացիոն անվտանգության այդ դրույթներին համապատասխան:

5. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ համաձայն է, որ օդանավերի շահագործողներից կարող է պահանջվել պահպանել կետ 4-ում նշված մյուս Պայմանավորվող Կողմի կողմից պահանջվող ավիացիոն անվտանգության

դրույթների ապահովումը, այդ մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածք մուտք գործելու, մեկնելու ընթացքում: Հայաստանի Հանրապետության տարածքից մեկնելու կամ տարածքում գտնվելու ընթացքում օդանավերի շահագործողներից կարող է պահանջվել պահպանել ավիացիոն անվտանգության դրույթները Հայաստանի Հանրապետություն գործող օրենքներին համապատասխան ապահովումը: Մլրվակիայի Հանրապետության տարածքից մեկնելու կամ տարածքում գտնվելու ընթացքում օդանավերի շահագործողներից կարող է պահանջվել պահպանել ավիացիոն անվտանգության դրույթները Եվրոպական Միության գործող օրենքներին համապատասխան ապահովումը,

6. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է ապահովի, որպեսզի արդյունավետ միջոցներ կիրառվեն իր տարածքում օդանավը պաշտպանելու և իրականացվեն ուղևորների, անձնակազմի, ձեռքի իրերի, ուղեբեռի, բեռի և օդանավի պաշարների նկատմամբ ստուգումներ՝ նախքան օդանավ նստելը, նստելու կամ օդանավից դուրս գալու ընթացքում: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է նաև բարյացակամ դիտարկման արժանացնի մասնավոր սպառնալիքի դիմակայմանն ուղղված անվտանգության հատուկ խելամիտ միջոցներ ձեռնարկելու մյուս Պայմանավորվող Կողմի յուրաքանչյուր խնդրանք:

7. Երբ տեղի է ունենում միջադեպ կամ քաղաքացիական օդանավի ապօրինի գրավման միջադեպի սպառնալիք, կամ այլ անօրինական գործողություններ, ուղղված այդպիսի օդանավի, նրա ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների կամ օդագնացային միջոցների անվտանգության դեմ, Պայմանավորվող Կողմերը պետք է աջակցեն միմյանց, դյուրացնելով կապի միջոցները և այլ համապատասխան չափանիշները, որոնք նախատեսված են որքան հնարավոր է արագ՝ կյանքի համար նվազագույն ռիսկով, վերացնելու նման միջադեպը կամ սպառնալիքը:

8. Երբ Պայմանավորվող Կողմը բանական հիմքեր ունի հավատալու, որ մյուս Պայմանավորվող Կողմը շեղվել է սույն հոդվածի ավիացիոն անվտանգության դրույթներից, այդ Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են պահանջել անհապաղ խորհրդակցություններ մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությունների հետ:

9. Նման խորհրդակցությունների պահանջի ներկայացման օրվանից մեկ ամսվա ընթացքում անհրաժեշտ փոխհամաձայնության ձեռքբերման ձախողումը կարող է հիմք հանդիսանալ առաջին Պայմանավորվող Կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործման թույլտվության մերժման, չեղյալ համարելու, սահմանափակման կամ դրա հետ կապված պայմանների առաջադրման համար: Եթե անհրաժեշտ է թելադրված արտակարգ իրավիճակով, Պայմանավորվող Կողմերից յուրաքանչյուրը կարող է ձեռնարկել միջանկյալ գործողություններ նախքան այդ ամսվա լրանալը:

## **Հոդված 10**

### **Օդանավակայանների և ավիացիոն միջոցների օգտագործման վճարներ**

1. Մի Պայմանավորվող կողմի տարածքում գտնվող օդանավակայանների և այլ ավիացիոն սարքավորումների օգտագործման համար մյուս Պայմանավորվող

կողմի նշանակված յուրաքանչյուր ավիաընկերությունից գանձվող վարձավճարները չպետք է լինեն ավելի բարձր, քան նմանատիպ միջազգային հաղորդակցություններում ներգրավված իր ազգային օդանավից գանձվող վարձավճարները:

2. Իրենց հսկողության տակ գտնվող օդանավակայանների, օդային երթևեկության ծառայությունների և հարակից սարքավորումների օգտագործման ժամանակ, Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկը չպետք է նախընտրություն տա իր սեփական կամ որևէ այլ ավիաընկերությանը՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված համանման միջազգային օդային հաղորդակցություններում ներգրավված ավիաընկերության նկատմամբ:

## **Հոդված 11**

### **Մաքսատուրքերից, հարկերից և այլ վճարներից ազատում**

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ փոխադարձության հիման վրա իր տարածքում գործող կանոնակարգերի առավելագույն հնարավոր չափով պետք է ազատի մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին ներմուծման սահմանափակումներից, մաքսատուրքերից, ավելացված արժեքի հարկերից, ակցիազային հարկերից, տեսչական վճարներից և այլ ազգային պարտադիր տուրքերից և վճարներից՝ օդանավի, վառելիքի, քսայուղերի, սպառվող տեխնիկական միջոցների, պահեստամասերի, ներառյալ՝ շարժիչների, օդանավի սվորական սարքավորումների, օդանավի պաշարների (ներառյալ սնունդը, խմիչքները և հեղուկները, ծխախոտը և այլ ապրանքները՝ նախատեսված թռիչքի ընթացքում սահմանափակ քանակությամբ ուղևորներին վաճառելու կամ ուղևորների կողմից սպառելու համար) և այլ առարկաների առնչությամբ՝ նախատեսված օգտագործման կամ օգտագործվող միմիայն այդ ավիաընկերության օդանավի շահագործման կամ սպասարկման կապակցությամբ, ինչպես նաև տպագրված տոմսերի բլանկները, ավիաբեռնագրերը, ավիաընկերության տարբերանշանը կրող տպագրված ցանկացած նյութ և այդ ավիաընկերության կողմից անվճար բաժանվող սվորական գովազդային նյութերը:

2. Սույն հոդվածով տրամադրվող ազատումները պետք է կիրառվեն սույն հոդվածի 1-ին կետում թվարկված ապրանքների նկատմամբ.

ա) ներմուծված մեկ Պայմանավորվող Կողմի տարածք մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից կամ նրա անունից,

բ) պահված մեկ Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության օդանավում մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածք ժամանելիս կամ այդ տարածքից մեկնելը, կամ

գ) մեկ Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության օդանավ վերցված մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում և նախատեսված՝ համաձայնեցված հաղորդակցություններում դրանց օգտագործման մտադրությամբ.

անկախ այն բանից, թե այդ առարկաները ամբողջովին կամ մասամբ օգտագործվել կամ սպառվել են ազատումը տրամադրած Պայմանավորվող Կողմի տարածքում՝ պայմանով, որ նման առարկաները չեն օտարվում նշված Պայմանավորվող Կողմի տարածքում:

Վերոհիշյալ ա), բ), գ) ենթակետերում հիշատակված պաշարները կարող են պահանջվել պահելու մաքսային իշխանությունների վերահսկողության կամ հսկողության տակ:

3. Օդանավի հիմնական սարքավորումները, ինչպես նաև ցանկացած Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության օդանավում սովորաբար պահվող նյութերը և պաշարները, մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում կարող են բեռնաթափվել միայն այդ տարածքի մաքսային իշխանությունների հաստատմամբ: Նման դեպքում, դրանք կարող են դրվել նշված իշխանությունների վերահսկողության ներքո այնքան ժամանակ, մինչև դրանք կվերաարտահանվեն կամ այլ կերպ կտնօրհնվեն մաքսային կանոններին համաձայն:

4. Սույն Համաձայնագրի մեջ ոչինչ չի կարող Սլովակիայի Հանրապետությանը կանխարգելել ոչ խտրական հիմքով կիրարկել հարկեր, տուրքեր, գանձումներ, վճարներ կամ վարձավճարներ իր տարածքում այն վառելիքի մատակարարման վրա, որը նախատեսված է Հայաստանի Հանրապետության նշանակված ավիաընկերության այն օդանավերի շահագործման համար, որոնք հաղորդակցություններ են իրականացնում Սլովակիայի Հանրապետության որևէ կետի կամ Սլովակիայի Հանրապետության կամ Եվրոպական Միության մեկ այլ Անդամ Պետության կետի միջև:

## **Հոդված 12** **Միջոցների փոխանցում**

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությանը պետք է իրավունք տրամադրի ըստ պահանջի փոխարկելու և իր երկիր փոխանցելու տեղական ծախսերի նկատմամբ գումարների ավելցուկները: Փոխարկումն ու փոխանցումը պետք է թույլատրվի առանց սահմանափակումների, խտրականության կամ հարկման օտարերկրյա փոխանակման փոխարժեքով ընթացիկ վճարումների համար, որոնք գերակշռում են փոխանցման համար հայտի ներկայացման ժամանակ, և չպետք է ենթակա լինեն որևէ գանձումների՝ բացառությամբ բանկերի կողմից այդպիսի գործառնության համար գանձվող սովորական վճարների:

2. Եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև վճարումները կարգավորվում են հատուկ համաձայնագրով, ապա պետք է կիրառվի այդ հատուկ համաձայնագիրը:

### **Հոդված 13 Տարողություն**

1. Նշանակված ավիաընկերությունների կողմից համաձայնեցված հաղորդակցություններում տրամադրվելիք տարողությունը պետք է հաստատվի երկու Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունների կողմից երկու Պայմանավորվող Կողմերի կողմից նշանակված ավիաընկերությունների համար արդարացի և հավասար հնարավորության սկզբունքի հիման վրա:

2. Պայմանավորվող Կողմերի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից տրամադրվող համաձայնեցված հաղորդակցությունները՝ պետք է սերտորեն կապված լինեն սահմանված երթուղիներով փոխադրման նկատմամբ հասարակության պահանջներին, որպես իրենց առաջնային նպատակ պետք է ունենան բեռնվածության ընդունելի գործակցով այնպիսի տարողության ապահովումը, որը բավական է կատարելու ներկայիս և ակնկալվող պահանջները դեպի համապատասխան Պայմանավորվող Կողմի տարածք կամ այդ տարածքից ուղևորների և/կամ բեռի՝ ներառյալ, փոստի փոխադրման պահանջները:

### **Հոդված 14 Սակագներ**

1. Սույն համաձայնագրի համաձայն միջազգային օդային տրանսպորտում կիրառվող սակագները կարող են պահանջվել Պայմանավորվող Կողմերից ցանկացածի ավիացիոն իշխանությունների կողմից գրանցման համար:

2. Առանց սահմանափակելու յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմում ընդհանուր մրցակցության կիրառումը և սպառողական օրենքը՝ Պայմանավորվող Կողմերի միջամտությունը կարող է ձեռնարկվել.

ա) կանխելու չհիմնավորված խտրական սակագները կամ գործելակերպերը,

բ) պաշտպանելու սպառողներին սակագներից, որոնք չհիմնավորված բարձր են կամ չհիմնավորված սահմանափակիչ բնույթ ունեն կամ գերակայող դիրքի չարաշահման, կամ ավիափոխադրողների միջև փոխհամաձայնեցումների գործելակերպերի պատճառով, և

գ) պաշտպանելու ավիաընկերություններին սակագներից, որոնք արհեստականորեն ցածր են կառավարության ուղղակի կամ անուղղակի նպաստի կամ օժանդակության պատճառով:

### **Հոդված 15 Չվացուցակների հաստատում**

1. Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությունները պետք է մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը ներկայացնեն իրենց երթևեկության ծրագրերը՝ հաղորդակցությունների շահագործումը սկսելուց առնվազն երեսուն (30) օր առաջ: Ծրագիրը,

մասնավորապես, պետք է ներառի չվացուցակները, հաղորդակցությունների հաճախականությունը և շահագործման մեջ օգտագործվելիք օդանավերի տիպերը:

2. Օդային երթևեկության հաստատված ծրագրում ավելի ուշ կատարվող ցանկացած փոփոխություն պետք է նույնպես ներկայացվի հաստատման:

## **Հոդված 16** **Կոմերցիոն գործունեություններ**

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ փոխադարձության հիմունքով մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ցանկացած ավիաընկերությանը տրամադրում է իրավունք իր տարածքում պահելու այնպիսի գրասենյակներ և վարչական, կոմերցիոն և տեխնիկական անձնակազմ, որը պահանջվում է նշանակված ավիաընկերության համար:

2. Կետ 1-ում նշված գրասենյակների հիմնադրման և անձնակազմի նշանակումը ենթակա է առնչվող Պայմանավորվող Կողմի օրենքներին և կանոնակարգերին, ինչպիսիք են՝ առնչվող Պայմանավորվող Կողմի տարածքում օտարերկրացիների ընդունմանը և նրանց բնակությանը վերաբերող օրենքներն ու կանոնակարգերը:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությանը իրավունք է տալիս մյուս իրենց սեփական փոխադրումային փաստաթղթերով Պայմանավորվող Կողմի տարածքում ուղղակիորեն իրենց վաճառքի գրասենյակներում և իր գործակալների միջոցով՝ իրականացնել օդային փոխադրումների վաճառք ցանկացած սպառողին այն արժույթով, որը թույլատրվում է տվյալ Պայմանավորվող Կողմի ազգային օրենսդրությամբ:

4. Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն փոխադարձության հիմունքով իրավունք ունի մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում իրականացնել վերգետնյա իր սեփական սպասարկումը (ինքնասպասարկումը) կամ իր հայեցողությամբ ընտրելու մրցակցող գործակալների միջև, որոնք տրամադրում են ամբողջական կամ մասնակի վերգետնյա սպասարկման ծառայություններ: Վերգետնյա սպասարկման գործունեությունները պետք է իրականացվեն մյուս Պայմանավորվող Կողմի օրենքների և կանոնակարգերի համաձայն՝ ներառյալ, Սլովակիայի Հանրապետության դեպքում՝ Եվրոպական Միության օրենսդրությունը: Երբ նման օրենքները և կանոնակարգերը սահմանափակում կամ խոչընդոտում են ինքնասպասարկումը և երբ գոյություն չունի արդյունավետ մրցակցություն վերգետնյա սպասարկման ծառայություններ մատուցող գործակալների միջև, յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերությանը պետք է ցուցաբերվի ոչ խտրական մոտեցում ինքնասպասարկում և վերգետնյա սպասարկման ծառայություններ մատուցող գործակալի կամ գործակալների հասանելիության առնչությամբ:

## **Հոդված 17**

### **Շահագործման տեղեկատվության և վիճակագրության տրամադրում**

Պայմանավորվող Կողմերից ցանկացածի ավիացիոն իշխանությունները մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանություններին՝ վերջիններիս խնդրանքով, պետք է տրամադրեն յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերության վերաբերյալ պարբերական կամ այլ վիճակագրական տեղեկատվություն, որը կարող է հիմնավորված կերպ պահանջվել սահմանված երթուղիներով առաջին Պայմանավորվող Կողմի ցանկացած նշանակված ավիաընկերության կողմից տրամադրվող տարողության վերանայման նպատակով: Նման տվյալները պետք է ներառեն ամբողջական տեղեկատվություն՝ պահանջվող որոշելու փոխադրումների քանակը և նման փոխադրման սկզբնակետերը և նպատակակետերը:

## **Հոդված 18**

### **Խորհրդակցություններ**

1. Սերտ համագործակցության ոգով երկու Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունները ժամանակ առ ժամանակ պետք է հաղորդակցություն ունենան, որը կարող է լինել քննարկման կամ գրագրության միջոցով՝ հավաստիացնելու սերտ համագործակցությունը սույն Համաձայնագրի և նրա Հավելվածների իրականացման վրա ազդող բոլոր հարցերում:

2. Ցանկացած Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ խնդրել խորհրդակցություններ՝ սույն Համաձայնագրի մեկնաբանման, կիրառման, իրականացման կամ փոփոխման, կամ սույն համաձայնագրի համապատասխանության վերաբերյալ: Նման խորհրդակցությունը պետք է սկսվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից գրավոր խնդրանքի ստանալու ամսաթից վաթսույն (60) օրվա ընթացքում, եթե Պայմանավորվող կողմերը այլ կերպ չեն համաձայնվել:

## **Հոդված 19**

### **Վեճերի լուծման կարգը**

1. Սույն Համաձայնագրի մեկնաբանմանը կամ կիրառմանը վերաբերող ցանկացած տարաձայնություն պետք է կարգավորվի Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև անմիջական բանակցությունների միջոցով: Եթե ավիացիոն իշխանությունները չեն կարողանում համաձայնության գալ, տարաձայնությունը պետք է կարգավորվի դիվանագիտական ուղիներով:

2. Եթե տարաձայնությունը հնարավոր չէ կարգավորել վերը նշված 1-ին կետի համաձայն, Պայմանավորվող Կողմերից ցանկացածի խնդրանքով այն որոշման կայացման համար պետք է ներկայացվի երեք դատավորներից բաղկացած արբիտրաժին դատարան :

3. Տվյալ դեպքում արբիտրաժին դատարան պետք է կազմվի հետևյալ կերպ.



ա) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է նշանակի մեկ անդամ,

բ) Երրորդ դատավորը, որը պետք է լինի երրորդ երկրի քաղաքացի և որը պետք է ղեկավարի արբիտրաժին դատարանը որպես նախագահ, պետք է, պետք է նշանակվի երկու Պայմանավորվող Կողմերի համաձայնությամբ,

գ) Նման անդամները պետք է նշանակվեն երկու (2) ամսվա և նման նախագահը՝ երեք (3) ամսվա ընթացքում՝ այն օրվանից, երբ Պայմանավորվող Կողմերից ցանկացածը դիվանագիտական հայտագրով տեղեկացրել է իր մտադրության մասին արբիտրաժին դատարանին անհամաձայնությունը ներկայացնելու վերաբերյալ:

4. Եթե վերը նշված 3-րդ կետում սահմանված ժամկետները չեն պահպանվել, ցանկացած Պայմանավորվող Կողմ, ցանկացած այլ համապատասխան պայմանավորվածության բացակայության դեպքում, կարող է հրավիրել Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության (ԻԿԱՕ) Խորհրդի Նախագահին՝ անհրաժեշտ նշանակումներ կատարելու համար: Եթե Նախագահը հանդիսանում է Պայմանավորվող Կողմերից որևէ մեկի քաղաքացի կամ եթե նա գրկված է նման գործառույթն իրականացնելուց, իրեն փոխարինող փոխնախագահը պետք է կատարի անհրաժեշտ նշանակումները:

5. Արբիտրաժին դատարանը պետք է իր որոշումները կայացնի ձայների մեծամասնությամբ: Նման որոշումները պետք է լինեն պարտադիր Պայմանավորվող Կողմերի համար:

6. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է կատարի արբիտրաժին դատավարություններում իր անդամի, ինչպես նաև իր ներկայացուցչության ծախսերը. նախագահի և ցանկացած այլ ծախսերը հավասարապես բաշխվում են Պայմանավորվող Կողմերի միջև: Բոլոր այլ դեպքերում արբիտրաժին դատարանը պետք է ինքը սահմանի իր սեփական ընթացակարգը:

## **Հոդված 20** **Գրանցում ԻԿԱՕ-ում**

Սույն Համաձայնագիրը և սույն Համաձայնագրի 21-րդ հոդվածի համաձայն դրա ցանկացած փոփոխությունը կարող է գրանցվի Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունում (ԻԿԱՕ) Պայմանավորվող Կողմերից ցանկացածի կողմից:

## **Հոդված 21** **Փոփոխություններ**

1. Պայմանավորվող կողմերի փոխադարձ համաձայնությամբ սույն Համաձայնագրում կարող են կատարվել փոփոխություններ: Նման փոփոխությունները կատարվում են գրավոր և ուժի մեջ են մտնում դրանց ուժի մեջ մտնելու համար անհրաժեշտ ներպետական պահանջների կատարման մասին Պայմանավորվող կողմերի՝ դիվանագիտական ուղիներով միմյանց ծանուցելու օրվանից 30 օր հետո:

2. Սույն Համաձայնագրի Հավելվածի փոփոխությունները կարող են համաձայնեցվել գրավոր՝ ուղղակիորեն Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև:

## **Հոդված 22** **Ուժի մեջ մտնելու կարգը**

Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտնում դրա ուժի մեջ մտնելու համար Պայմանավորվող Կողմերի կողմից իրենց համապատասխան ներպետական ընթացակարգերի ավարտումը հաստատող դիվանագիտական ուղիներով վերջին ծանուցման ստացման օրվանից երեսուն (30) օր հետո:

## **Հոդված 23** **Դադարեցում**

1. Սույն Համաձայնագրի գործողության ժամկետը անսահմանափակ ժամանակահատվածի համար է:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է դիվանագիտական ուղիներով գրավոր ծանուցել տալ մյուս Պայմանավորվող Կողմին սույն Համաձայնագիրը դադարեցնելու իր որոշման մասին: Եթե տրվել է նման ծանուցում, սույն Համաձայնագիրը պետք է դադարեցվի մյուս Պայմանավորվող Կողմի կողմից ծանուցումը ստանալու ամսաթվից տասներկու (12) ամիս անց, քանի դեռ քննարկվող ծանուցումը հետ չի կանչվել Պայմանավորվող Կողմերի համաձայնությամբ մինչև այդ ժամկետի ավարտը:

Ի ՀԱՎԱՍՏՈՒԽՆ ՈՐԻ, ներքոստորագրյալները, լինելով պատշաճ ձևով լիազորված իրենց համապատասխան կառավարությունների կողմից, ստորագրեցին սույն Համաձայնագիրը:

Կատարված է Երևանում, 2010թ. մարտի 18-ին երկու բնօրինակով, յուրաքանչյուրը՝ հայերեն, սլովակերեն և անգլերեն, ընդ որում բոլոր տեքստերն էլ հավասարազոր են: Մեկնաբանման ժամանակ տարաձայնություններ առաջանալու դեպքում գերակայում է անգլերեն տեքստը:

## ՀԱՎԵԼՎԱԾ

Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Սլովակիայի Հանրապետության կառավարության միջև օդային հաղորդակցությունների մասին համաձայնագրի

### Ա. Երթուղիների ցանկ

#### Բաժին 1

Սլովակիայի Հանրապետության ավիացիոն իշխանությունների կողմից նշանակված ավիաընկերություններին իրավունք է տրվում շահագործել օդային հաղորդակցություններ հետևյալ սահմանված երթուղիներով.

Կետեր Սլովակիայում	Կետեր Հայաստանում	Միջանկյալ կետեր	Կետեր տարածքից դուրս
<b>Բրատիսլավա, Կոշիցե</b>	<b>Երևան</b>		

#### Բաժին 2

Հայաստանի Հանրապետության ավիացիոն իշխանությունների կողմից նշանակված ավիաընկերություններին իրավունք է տրվում շահագործել օդային հաղորդակցություններ հետևյալ սահմանված երթուղիներով.

Կետեր Հայաստանում	Կետեր Սլովակիայում	Միջանկյալ կետեր	Կետեր տարածքից դուրս
<b>Երևան</b>	<b>Բրատիսլավա, Կոշիցե</b>		

#### Դիտողություն՝

Տարածքից դուրս կետերը և միջանկյալ կետերը պետք է սահմանվեն երկու Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև համաձայնությամբ:

#### **Բ. Սույն Համաձայնագրի Հոդված 3-ի (2) ա) iii) և Հոդված 4-ի (1) a) iii) կետերում վկայակոչվող այլ պետությունների ցանկը**

- 1) Իսլանդիայի Հանրապետություն (Եվրոպական տնտեսական գոտու մասին համաձայնագրի ներքո),
- 2) Լիխտենշտեյնի Թագավորություն (Եվրոպական տնտեսական գոտու մասին համաձայնագրի ներքո),
- 3) Նորվեգիայի Թագավորություն (Եվրոպական տնտեսական գոտու մասին համաձայնագրի ներքո),
- 4) Շվեյցարիայի Համադաշնություն (Եվրոպական Համայնքի և Շվեյցարիայի Համադաշնության միջև «Օդային տրանսպորտի մասին» համաձայնագրի ներքո):

**Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտել 2011թ. դեկտեմբերի 3-ին**