

ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ՎՐԱՍՏԱՆԻ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋԵՎ

ՕԴԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ

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

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

ցանկանալով կնքել Համաձայնագիր, հիշատակված Կոնվենցիայի դրույթների համաձայն իրենց պետությունների տարածքների միջև օդային հաղորդակցությունների շահագործման նպատակով,

պայմանավորվում են հետևյալի մասին.

ՀՈԴՎԱԾ 1 **Սահմանումներ**

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

- ա) «Չիկագոյի Կոնվենցիա» տերմինը նշանակում է «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» Կոնվենցիան, որը ստորագրման համար բացվել է Չիկագոյում 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին, և ներառում է տվյալ Կոնվենցիայի. (i) ցանկացած փոփոխություն, որը ուժի մեջ է մտել 94(a) հոդվածի համաձայն և վավերացվել է երկու Պայմանավորվող Կողմերի կողմից, և (ii) ցանկացած հավելված կամ դրա ցանկացած փոփոխություն, որոնք ընդունվել են Կոնվենցիայի 90-րդ հոդվածի համաձայն, այնքանով, որքանով այդ փոփոխությունը կամ հավելվածը ուժի մեջ են երկու Պայմանավորվող Կողմերի համար,
- բ) «ավիացիոն իշխանություններ» տերմինը նշանակում է Վրաստանի պարագայում՝ Վրաստանի Տնտեսական Զարգացման Նախարարությունը և Վրաստանի տրանսպորտի կարգավորման ազգային հանձնաժողովը, և Հայաստանի Հանրապետության պարագայում՝ Հայաստանի Հանրապետության Կառավարությանն Առընթեր Քաղաքացիական Ավիացիայի Գլխավոր Վարչությունը, կամ երկու դեպքում էլ՝ ցանկացած անձ կամ մարմին, որը կարող է լիազորվել իրականացնելու վերոհիշյալ իշխանությունների կողմից իրականացվող գործառնություններ,
- գ) «նշանակված ավիաընկերություն» տերմինը նշանակում է ավիաընկերություն, որը նշանակվել և լիազորվել է սույն Համաձայնագրի 4-րդ հոդվածի համաձայն,
- դ) «տարածք» տերմինը Պետության առնչությամբ ունի այն իմաստը, որը դրան ամրագրված է Չիկագոյի Կոնվենցիայի 2-րդ հոդվածում,
- ե) «օդային հաղորդակցություն», «միջազգային օդային հաղորդակցություն», «ավիաընկերություն» և «կանգառ ոչ առևտրային նպատակներով» տերմինները

ունեն այն իմաստները, որը դրանց համապատասխանաբար ամրագրված է Չիկագոյի Կոնվենցիայի 96-րդ հոդվածում,

- զ) «սույն Համաձայնագիր» տերմինը ներառում է նշված Համաձայնագիրը, դրան կից Հավելվածը և սույն Համաձայնագրի և կից հավելվածի ցանկացած փոփոխություններ, որոնք կազմում են սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը,
- է) «սպասարկման գանձումներ» տերմինը նշանակում է ավիաընկերություններից՝ իրավասու իշխանությունների կողմից գանձվող կամ դրանց կողմից թույլատրված վարձավճարները օդանավակայանի գույքի կամ միջոցների, կամ աերոնավիգացիոն միջոցների տրամադրման համար, ներառյալ հարակից ծառայությունները և միջոցները օդանավերի, դրանց անձնակազմերի, ուղևորների և բեռների համար:
- ը) «հինգերորդ ազատության իրավունք» տերմինը նշանակում է իրավունք, որը մի Պայմանավորվող Կողմի նշանակած ավիաընկերությանը տրամադրվել է մյուս Պայմանավորվող Կողմի կողմից՝ օդանավ վերցնելու ուղևորներ, բեռ, ուղեբեռ և փոստ մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում երրորդ երկրի տարածք փոխադրման նպատակով:

ՀՈԴՎԱԾ 2

Չիկագոյի Կոնվենցիայի կիրառելիությունը

Սույն Համաձայնագրի դրույթները համապատասխանում են Չիկագոյի Կոնվենցիայի դրույթներին այնքանով, որքանով այդ դրույթները կիրառելի են միջազգային օդային հաղորդակցությունների նկատմամբ:

ՀՈԴՎԱԾ 3

Իրավունքների տրամադրում

1. Պայմանավորվող Կողմերից յուրաքանչյուրը մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիաընկերությանը (ավիաընկերություններին) տրամադրում է հետևյալ իրավունքները, իր միջազգային օդային հաղորդակցությունների առնչությամբ՝
 - ա) առանց վայրէջքի իր պետության տարածքի վրայով թռչելու իրավունք,
 - բ) ոչ առևտրային նպատակներով իր պետության տարածքում վայրէջքներ կատարելու իրավունք:
2. Պայմանավորվող Կողմերից յուրաքանչյուրը մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակած ավիաընկերությանը (ավիաընկերություններին) տրամադրում է սույն Համաձայնագրում սահմանված իրավունքները, սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը կազմող Երթուղիների ցուցակի համապատասխան մասում սահմանված երթուղիներով միջազգային օդային հաղորդակցությունների շահագործման նպատակով: Նման հաղորդակցությունները և երթուղիները այսուհետև կոչվում են համապատասխանաբար «համաձայնեցված հաղորդակցություններ» և «սահմանված երթուղիներ»: Սահմանված երթուղիով համաձայնեցված հաղորդակցության շահագործման ժամանակ, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի նշանակած ավիաընկերությունները՝ ի լրումն սույն հոդվածի 1-ին կետում սահմանված իրավունքների, օգտվում են մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքի՝ սույն Համաձայնագրի Երթուղիների ցուցակում այդ երթուղու համար սահմանված վայրերում վայրէջք կատարելու

իրավունքից՝ ուղևորներ, և բեռներ (ներառյալ փոստ) օդանավ վերցնելու և իջեցնելու նպատակով:

3. Սույն հոդվածի 2-րդ կետը չի ենթադրում Պայմանավորվող Կողմի նշանակած ավիաընկերությունների կողմից հինգերորդ ազատության իրավունքի կիրառում, առանց առնչվող Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունների համաձայնության, կամ մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում վարձակալման կամ վարձատրության հիմունքներով օդանավ վերցնելու ուղևորներ, բեռներ, ներառյալ փոստ՝ մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքի մեկ այլ կետ փոխադրման համար:
4. Եթե զինված հակամարտության, քաղաքական անհանգստությունների կամ զարգացումների կամ անհատապաշտպանության (ֆորս-մաժոր) հանգամանքների պատճառով, մեկ Պայմանավորվող Կողմի նշանակած ավիաընկերությունը անկարող է շահագործել հաղորդակցություն իր սովորական երթուղով, ապա մյուս Պայմանավորվող Կողմը պետք է գործադրի իր բոլոր հնարավոր ջանքերը դյուրացնելու այդ հաղորդակցության շարունակական շահագործումը՝ երթուղիների համապատասխան ժամանակավոր վերադասավորմամբ:

ՀՈԴՎԱԾ 4

Ավիաընկերության նշանակում և լիազորում

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ իրավունք ունի նշանակելու մեկ կամ ավելի ավիաընկերություններ, սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման նպատակով և ետ վերցնել կամ փոփոխել նման նշանակումները՝ դրա մասին անհապաղ գրավոր հայտնելով մյուս Պայմանավորվող Կողմին:
2. Նման նշանակման մասին տեղեկատվություն ստացած մյուս Պայմանավորվող Կողմը պետք է, սույն հոդվածի 3-րդ և 4-րդ կետերի դրույթների համաձայն, նշանակված ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին անհապաղ տրամադրի համապատասխան շահագործման լիազորություններ:
3. Մի Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակած ավիաընկերությունից պահանջել բավարարելու իրենց, որ վերջինս որակավորված է կատարելու գործող օրենսդրությամբ սահմանված պայմանները, որ այդ իշխանությունների կողմից սովորաբար և բանականորեն կիրառվում են միջազգային օդային հաղորդակցությունների շահագործման նկատմամբ՝ Չիկագոյի Կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխան:
4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ իրավունք ունի մերժելու սույն հոդվածի 2-րդ կետում նշված շահագործման լիազորությունների տրամադրումը, կամ պնդելու այնպիսի պայմաններ, որ այն անհրաժեշտ կհամարի նշանակած ավիաընկերության կողմից սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի 2-րդ կետով նշված իրավունքների իրականացման համար, ամեն դեպքում, երբ նշված Պայմանավորվող Կողմը բավարարված չէ, որ այդ ավիաընկերության սեփականության իրավունքի գերակայելի մասը և փաստիցի հսկողությունը պատկանում է այդ ավիաընկերությունը նշանակած Պայմանավորվող Կողմին կամ նրա քաղաքացիներին:

5. Նման ձևով նշանակված և թույլտվություն ստացած ավիաընկերությունը կարող է ցանկացած ժամանակ սկսել շահագործել օդային հաղորդակցությունները, պայմանով որ չվերթերի չվացուցակը հաստատվել է սույն Համաձայնագրի 6-րդ հոդվածի դրույթներին համաձայն:

ՀՈԴՎԱԾ 5

Շահագործման լիազորությունների չեղյալ հայտարարում կամ կասեցում

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ իրավունք ունի չեղյալ հայտարարել շահագործման լիազորությունը կամ կասեցնել մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի 2-րդ կետով նշված իրավունքների իրականացումը, կամ առաջադրել այնպիսի պայմաններ, որ այն անհրաժեշտ կհամարի այդ իրավունքների իրականացման համար.
 - ա) ամեն դեպքում, երբ այն բավարարված չէ, որ այդ ավիաընկերության սեփականության իրավունքի գերակայելի մասը և փաստցի հսկողությունը պատկանում է այդ ավիաընկերությանը նշանակած մյուս Պայմանավորվող Կողմին կամ նման Պայմանավորվող Կողմի քաղաքացիներին, կամ
 - բ) այն դեպքում, երբ այդ ավիաընկերությունը չի պահպանում այդ իրավունքները տրամադրած Պայմանավորվող Կողմի օրենսդրությունը, կամ
 - գ) եթե ավիաընկերությունը չի կատարում սույն Համաձայնագրով նշված պայմանները:
2. Եթե անհապաղ չեղյալ հայտարարումը, կասեցումը կամ սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված պայմանների հարկադրումը էական չէ օրենքների և կանոնակարգերի հետագա խախտումները կանխելու համար, ապա նման իրավունքը պետք է իրականացվի միայն մյուս Պայմանավորվող Կողմի հետ խորհրդակցություններից հետո: Նման խորհրդակցությունները պետք է տեղի ունենան Շահագրգիռ Պայմանավորվող Կողմի խնդրանքի ստացումից երեսուն (30) օրվա ընթացքում, եթե երկու Պայմանավորվող Կողմերը այլ կերպ չեն պայմանավորվել:

ՀՈԴՎԱԾ 6

Համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործումը կառավարող սկզբունքներ

1. Պայմանավորվող Կողմերի նշանակած ավիաընկերություններին յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է թույլատրի արդարացիորեն իրականացնելու մրցակցություն, սույն Համաձայնագրով նախատեսված միջազգային օդային հաղորդակցությունների շահագործման համար:
2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է թույլատրի երկու Պայմանավորվող Կողմերի նշանակած ավիաընկերություններին անկախաբար սահմանելու հաղորդակցությունների ծավալը և հաճախականությունը, որ նրանք առաջարկում են սպառողներին՝ կապված օդային փոխադրումների շուկայի խելամտորեն հնարավոր և առկա պահանջների հետ և որոնք տրամադրվում են Համաձայնագրի Հավելվածով սահմանված երթուղիների վրա: Պայմանավորվող Կողմերից ոչ մեկը միակողմանիորեն չի սահմանում երթևեկության ծավալը, հաճախականությունը կամ կանոնավորությունը կամ մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակած ավիափոխադրողի օդանավի տիպերը, որոնք շահագործվում են մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակած ավիաընկերությունների կողմից,

բացառությամբ այն դեպքերի, երբ առկա են բացառություններ՝ համաձայն տեխնիկական, շահագործողական, մաքսային, շրջակա միջավայրի պահպանման ոլորտները կարգավորող օրենսդրության: Օդային հաղորդակցությունների շահագործումը ամեն դեպքում պետք է իրականացվի Չիկագոյի Կոնվենցիայի 15-րդ Հոդվածի դրույթների համաձայն:

3. Պայմանավորվող Կողմի նշանակած ավիաընկերությունները ներկայացնում են մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանություններին չվացուցակը հաստատման համար, դրանց շահագործման ենթադրվող ամսաթվից 30 օր առաջ: Առանձին դեպքերում, նշված ժամանակահատվածը կարող է կրճատվել՝ ավիացիոն իշխանությունների միջև համաձայնության հիման վրա:
4. Յուրաքանչյուր ժամանակահատվածի համար սահմանված չվացուցակները (ապրիլ-հոկտեմբեր, նոյեմբեր-մարտ) ուժի մեջ են մնում հաջորդ համապատասխան ժամանակահատվածների համար, մինչև նոր չվացուցակների հաստատումը՝ սույն Հոդվածի դրույթների համաձայն:
5. Չվացուցակը, հնարավորինս պետք է հաշվի առնի համաձայնեցված հաղորդակցություններով տրամադրվող հաղորդակցությունները հավասարապես շաբաթվա աշխատանքային օրերի ընթացքում, ենթադրելով խելամիտ պահանջարկ: Այն նախօրոք համաձայնեցվում է առնչվող օդանավակայանների և նավիզացիոն մարմինների հետ:

ՀՈԴՎԱԾ 7 Սակագներ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է թույլ տա, որպեսզի օդային փոխադրումների համար կիրառվող սակագները հրապարակվեն յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերության կողմից՝ ելնելով շուկայում տիրող կոմերցիոն դիտարկումներից: Պայմանավորվող Կողմերի միջամտությունը պետք է իրականացվի հետևյալ սահմաններում՝
 - ա) ոչ խելամիտ խտրական սակագների կամ կիրառման կանխման նպատակով,
 - բ) սպառողների պաշտպանությունը ոչ խելամիտ բարձր կամ սահմանափակող սակագներից՝ ելնելով գերիշխող դիրքի չարաշահումից, և
 - գ) ավիաընկերությունների պաշտպանությունը սակագներից, որոնք արհեստականորեն ցածր են՝ ելնելով կառավարության ուղղակի կամ անուղղակի ներդրումներից և օժանդակություններից:
2. Պայմանավորվող Կողմերի տարածքների միջև միջազգային օդային փոխադրումների համար նշանակված ավիաընկերությունների կողմից կիրառվող սակագները հաստատման ենթակա չեն: Չնայած վերոհիշյալի, Պայմանավորվող Կողմերի նշանակած ավիաընկերությունները պահանջի դեպքում Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանություններին պետք է շարունակեն տրամադրել անմիջական հնարավորություն նախկինում կիրառված, առկա և առաջարկվող սակագների վերաբերյալ տեղեկատվություն:
3. Պայմանավորվող Կողմերից ոչ մեկը չպետք է իրականցնի միակողմանի գործողություն՝ կանխելու սակագների սահմանումը և շարունակականությունը, որոնք նախատեսված են գանձվելու կամ գանձվում են.

- (i) յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի ավիաընկերության կողմից Պայմանավորվող Կողմերի տարածքների միջև միջազգային օդային փոխադրումների համար, կամ
- (ii) Պայմանավորվող Կողմերից մեկի ավիաընկերության կողմից միջազգային օդային փոխադրումների համար մյուս Պայմանավորվող Կողմի և ցանկացած այլ երկրի տարածքների միջև՝ երկու դեպքում էլ ներառելով փոխադրումները ինտերլայն հիմունքներով:

Եթե Պայմանավորվող Կողմերից որևէ մեկը կարծում է, որ ցանկացած այնպիսի սակագին, որը հակասում է սույն հոդվածի առաջին պարբերության դրույթներին, ապա նա պետք է պահանջի անցկացնել խորհրդակցություններ և տեղեկացնի մյուս Պայմանավորվող Կողմին դժգոհության պատճառները, որքան հնարավոր է շուտ: Նման խորհրդակցությունները պետք է տեղի ունենան հայտը ստանալուց ոչ ուշ քան 30 օր հետո, և Պայմանավորվող Կողմերը պետք է համագործակցեն՝ երաշխավորելուց անհրաժեշտ տեղեկատվություն խնդրի խելամիտ լուծման համար: Եթե Պայմանավորվող Կողմերը գալիս են համաձայնության սակագնի շուրջ, որի վերաբերյալ տրվել էր դժգոհության ծանուցում, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է գործադրի իր բոլոր ջանքերը այդ համաձայնագիրը գործողության մեջ դնելու համար: Առանց փոխադարձ համաձայնագրի սակագինը ուժի մեջ կմտնի կամ համաձայնագրի գործող սակագինը կմնա ուժի մեջ:

ՀՈԴՎԱԾ 8 **Մաքսատուրքեր**

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի նշանակած ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների օդանավերը, որոնք շահագործվում են միջազգային օդային հաղորդակցություններում, պետք է ազատվեն բոլոր մաքսատուրքերից, ազգային ակցիզային հարկերից և նմանատիպ ազգային տուրքերից, ինչպես նաև՝
 - ա) հետևյալ առարկաները, որոնք մի Պայմանավորվող Կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից ներմուծվել են մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածք.
 - i. տեխնիկական սպասարկման, վերանորոգման և սպասարկման սարքավորումները և բաղկացուցիչ մասերը,
 - ii. ուղևորների սպասարկման սարքավորումները և բաղկացուցիչ մասերը,
 - iii. բեռի բարձման սարքավորումները և բաղկացուցիչ մասերը,
 - iv. ավիացիոն անվտանգության սարքավորումները, ներառյալ բաղկացուցիչ մասերը անվտանգության սարքավորումները համալրելու համար,
 - v. հրահանգավորման նյութերը և ուսուցողական ձեռնարկները,
 - vi. համակարգչային սարքավորումները և բաղկացուցիչ մասերը,
 - vii. ավիաընկերության և շահագործողների փաստաթղթերը, և
 - բ) հետևյալ առարկաները, որոնք մի Պայմանավորվող Կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից ներմուծվել են մյուս Պայմանավորվող Կողմի

տարածք կամ որոնք մատակարարվել են մի Պայմանավորվող Կողմի նշանակած ավիաընկերությանը մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում.

- i. օդանավի պաշարները (ներառյալ սակայն ոչ միայն այնպիսի առարկաներ, ինչպիսիք են սննդամթերքը, խմիչքը և ծխախոտը) պայմանով, որ վերը նշված պաշարները մնում են օդանավում մինչև Պայմանավորվող Կողմի տարածքը լքելը,
- ii. վառելիքը, քսայուղերը և սպառողական տեխնիկական նյութերը,
- iii. պահեստամասերը, ներառյալ շարժիչները,

պայմանով, որ յուրաքանչյուր դեպքում դրանք նախատեսված են օդանավում կամ միջազգային օդանավակայանի սահմաններում օգտագործման համար, առնչվող նշանակված ավիաընկերության կողմից միջազգային օդային հաղորդակցությունների հաստատման կամ տեխնիկական սպասարկման կապակցությամբ:

2. Մաքսատուրքերից, ազգային ակցիզային հարկերից և նմանատիպ ազգային տուրքերից ազատումը չպետք է տարածվի Պայմանավորվող Կողմի նշանակած ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) կողմից մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում իրականացված ծառայությունների հետ կապված ծախսերի ծածկման վրա:
3. Սույն հոդվածի 1-ին կետում հիշատակված սարքավորումները և պաշարները կարող են պահանջվել պահելու համապատասխան իշխանությունների վերահսկման կամ հսկողության տակ:
4. Սույն հոդվածով նախատեսված ազատումները պետք է գործեն նաև այնպիսի դեպքերում, երբ Պայմանավորվող Կողմերից մեկի ավիաընկերությունը կամ ավիաընկերությունները պայմանավորվածություն են ձեռք բերել մեկ այլ ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ, մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում՝ սույն հոդվածի 1-ի կետում սահմանված առարկաների վարձակալման կամ փոխանցման վերաբերյալ, պայմանով, որ նման այլ ավիաընկերությունը կամ ավիաընկերությունները մյուս Պայմանավորվող Կողմի կողմից նմանապես օգտվում են մաքսատուրքերից ազատվելու իրավունքից:

ՀՈԴՎԱԾ 9

Ավիացիոն անվտանգություն

1. Քաղաքացիական օդանավերի, դրանց ուղևորների և անձնակազմի անվտանգության ապահովումը՝ լինելով միջազգային հաղորդակցությունների շահագործման հիմնարար նախապայման, Պայմանավորվող Կողմերը վերահաստատում են, որ անօրինական միջամտության գործողություններից քաղաքացիական ավիացիան պաշտպանելու՝ միմյանց նկատմամբ իրենց պարտավորությունները (և հատկապես իրենց պարտավորությունները համաձայն՝ «Չիկագոյի կոնվենցիայի», 1963 թվականի սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված «Օդանավերի մեջ կատարվող հանցագործությունների և որոշակի այլ գործողությունների մասին» կոնվենցիայի, 1970 թվականի դեկտեմբերի 16-ին Հասագայում ստորագրված «Օդանավերի ապօրինի բռնագրավման դեմ պայքարի մասին» կոնվենցիայի, 1971 թվականի սեպտեմբերի 23-ին ստորագրված «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ապօրինի գործողությունների դեմ պայքարի մասին» կոնվենցիայի) կազմում են սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը:

2. Պայմանավորվող Կողմերը, դիմելու դեպքում, պետք է միմյանց տրամադրեն ողջ անհրաժեշտ աջակցություն, կանխելու օդանավերի ապօրինի գրավման գործողությունները և օդանավերի, դրանց ուղևորների, անձնակազմերի, օդանավակայանների և օդագնացային միջոցների անվտանգության դեմ ուղղված այլ անօրինական գործողությունները, ինչպես նաև քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ցանկացած այլ սպառնալիք:
3. Պայմանավորվող Կողմերը պետք է իրենց փոխադարձ հարաբերություններում գործեն Միջազգային Քաղաքացիական Ավիացիայի Կազմակերպության կողմից հաստատված և Չիկագոյի Կոնվենցիայի Հավելվածներ հանդիսացող ավիացիոն անվտանգության չափանիշներին և, որքանով որ դրանք կիրառելի են նրանց նկատմամբ, առաջարկվող գործելաձևերին համապատասխան. և պետք է պահանջեն, որ իրենց գրանցման օդանավերի շահագործողները, որոնց գործունեության հիմնական վայրը կամ մշտապես գտնվելու վայրը իրենց տարածքում է, և իրենց տարածքում օդանավակայանների շահագործողները գործեն ավիացիոն անվտանգության այդ դրույթներին համապատասխան: Սույն կետում ավիացիոն անվտանգության չափանիշներին առնչվող հղումը ներառում է Պայմանավորվող Կողմի կողմից ծանուցած ցանկացած տարբերություն: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ մյուսին պետք է նախօրոք տրամադրի իր կողմից ցանկացած տարբերության մտադրության վերաբերյալ տեղեկատվություն:
4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է սպահովի, որպեսզի արդյունավետ միջոցներ կիրառվեն իր տարածքում օդանավերը պաշտպանելու, ուղևորներին և նրանց հետ վերցվող ձեռքի իրերը զննելու նպատակով, և իրականացվեն անձնակազմերի, բեռների (ներառյալ ուղեբեռների) և օդանավի պաշարների նկատմամբ համապատասխան ստուգումներ՝ նախքան օդանավ նստելը, նստելու կամ բեռնելու ընթացքում և որ այդ միջոցները կարգավորված են սպառնալիքի մեծացմանը դիմակայելու: Պայմանավորվող յուրաքանչյուր Կողմ համաձայնվում է, որ իր նշանակված օդանավերի շահագործողները պետք է պահանջվի պահպանել 3-րդ կետում նշված մյուս Պայմանավորվող Կողմի կողմից պահանջվող ավիացիոն անվտանգության դրույթների սպահովումը, այդ մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածք մուտք գործելու, մեկնելու կամ տարածքում գտնվելու ընթացքում: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է նաև բարյացակամ դիտարկման արժանացնի մասնավոր սպառնալիքի դիմակայմանն ուղղված անվտանգության հատուկ բանական միջոցներ ձեռնարկելու մյուս Պայմանավորվող Կողմի յուրաքանչյուր խնդրանք:
5. Երբ տեղի է ունենում միջադեպ կամ քաղաքացիական օդանավի ապօրինի գրավման միջադեպի սպառնալիք, կամ այլ անօրինական գործողություններ, ուղղված այդպիսի օդանավի, նրա ուղևորների, 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:

ՀՈԴՎԱԾ 10

Թռիչքային անվտանգություն

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է դիմել թռիչքային անվտանգության չափանիշների վերաբերյալ խորհրդակցությունների հարցով, կապված մյուս Պայմանավորվող Կողմի կողմից թռիչքային

անձնակազմերի, օդանավերի, կամ նրանց շահագործմանը առնչվող ոլորտների հետ: Նման խորհրդակցությունները պետք է տեղի ունենան տվյալ 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 թռիչքային անվտանգության չափանիշները որևէ նման ոլորտում, որոնք առնվազն հավասար են այդ պահին Չիկագոյի Կոնվենցիայի համաձայն հաստատված նվազագույն չափանիշներին, առաջին Պայմանավորվող Կողմը պետք է տեղեկացնի մյուս Պայմանավորվող Կողմին նման հայտնաբերումների մասին, և տվյալ միևնույններին համապատասխանեցնելու անհրաժեշտ քայլերը և որ մյուս Պայմանավորվող Կողմը պետք է ձեռնարկի համապատասխան գործողություններ դրանք ուղղելու համար: Մյուս Պայմանավորվող Կողմի կողմից 15(տասնհինգ) օրվա ընթացքում համապատասխան գործողություն ձեռնարկելու ձախողումը կամ այնպիսի ավելի երկար ժամանակահատվածում, որ կարող է պայմանավորվել, պետք է հիմք հանդիսանա սույն Համաձայնագրի 4-րդ Հոդվածի կիրառման համար (չեղյալ հայտարարում, կասեցում և շահագործման լիազորությունների փոփոխություն):
3. Չնայած Չիկագոյի Կոնվենցիայի 33-րդ Հոդվածում նշված պարտավորությունների, Պայմանավորվող Կողմերը համաձայնվում են, որ մեկ Պայմանավորվող Կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից շահագործվող ցանկացած օդանավ դեպի մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածք կամ տարածքից հաղորդակցությունների վրա կարող է մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում գտնվելիս, դառնալ քննության առարկա մյուս Պայմանավորվող Կողմի լիազորված ներկայացուցիչների կողմից՝ օդավանդում և օդանավի շրջակայքում, ստուգելու օդանավի և դրա անձնակազմի փաստաթղթերի վավերությունը, և օդանավի և դրա սարքավորումների ակնհայտ վիճակը (սույն Հոդվածում կոչվող «կառավարողացային ստուգում») պայմանով, որի կատարումը չի հանգեցնի չվերթի անհարկի հետաձգման:
4. Եթե սույն հոդվածի 3-րդ կետով նախատեսված ստուգումը կամ ստուգումները առաջացնում են.
 - ա) լուրջ անհանգստություններ, որ օդանավը կամ օդանավի շահագործումը չի համապատասխանում այդ պահին Չիկագոյի Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշներին, կամ
 - բ) լուրջ անհանգստություններ, որ բացակայում են այդ պահին Չիկագոյի Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված թռիչքային անվտանգության չափանիշների արդյունավետ պահպանումը և վարչարարությունը, ստուգումը իրականացնող Պայմանավորվող Կողմը պետք է, Չիկագոյի Կոնվենցիայի 33-րդ Հոդվածի նպատակներով, ազատ լինի եզրակացնելու, որ այն պահանջները, որոնց ներքո տրվել կամ վավեր են ճանաչվել հավաստագրերը կամ վկայականները այդ օդանավի առնչությամբ, կամ այդ օդանավի շահագործողի կամ անձնակազմի առնչությամբ, չեն համապատասխանում այդ պահին Չիկագոյի Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշներին:
5. Այն դեպքում, երբ մի Պայմանավորվող Կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների ներկայացուցչի կողմից մերժվել է վերոհիշյալ 3 կետի համաձայն օդանավի կառավարողացային ստուգումը, մյուս Պայմանավորվող Կողմը ազատ է ենթադրելու, որ ծագում են վերոհիշյալ 4 կետում հիշատակված

տիպի լուրջ անհանգստություններ, և կատարելու այդ կետում հիշատակված եզրահանգումները:

6. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ իրավունք է վերապահում անմիջապես ժամանակավորապես դադարեցնելու կամ փոփոխելու մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործողական լիազորությունը՝ այն դեպքում, երբ առաջին Պայմանավորվող Կողմը եզրակացնում է, լինի դա կառավարող մարման, կառավարող մարման ստուգման, կառավարող մարման մուտքի մերժման, խորհրդակցության կամ այլ ձևի արդյունքում, որ անհապաղ գործողությունը կարևոր է ավիաընկերության շահագործման թռիչքային անվտանգության համար:
7. Սույն հոդվածի 2-րդ և 6-րդ կետերով նախատեսված ցանկացած գործողություն նախաձեռնած Պայմանավորվող Կողմը պետք է անհապաղ դադարեցնի դրանք՝ համապատասխան գործողության կատարման հիմք հանդիսացած հանգամանքի վերանալու դեպքում:

ՀՈՂՎԱԾ 11

Վիճակագրության տրամադրում

Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությունները մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանություններին՝ վերջիններիս խնդրանքով, պետք է տրամադրեն այնպիսի պարբերական կամ այլ վիճակագրական տվյալներ, որը կարող է բանականորեն պահանջվել, սույն Հոդվածում առաջինը հիշատակված Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից համաձայնեցված հաղորդակցություններում տրամադրվող տարողությունների վերանայման նպատակով: Նման տվյալները պետք է պարունակեն ամբողջական տեղեկատվություն, որ պահանջվում է, որոշելու համար համաձայնեցված հաղորդակցություններում այդ ավիաընկերությունների կողմից փոխադրվող երթևեկության ծավալները և նման երթևեկության ելակետերը և նպատակակետերը:

ՀՈՂՎԱԾ 12

Եկամուտների փոխանցում

Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն իրավունք ունի՝ անհրաժեշտության դեպքում, փոխարկել և փոխանցել իր երկիր մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում ստացած եկամուտները՝ մասհանած տեղում կատարված ծախսումները: Փոխարկումը և փոխանցումը պետք է թույլատրվի առանց սահմանափակումների ընթացիկ գործարքների նկատմամբ կիրառելի փոխանակման կուրսով, որը ուժի մեջ է այն պահին, երբ նման եկամուտները ներկայացվում են փոխարկման և փոխանցման, և չպետք է ենթարկվի որևէ գանձումների, բացառությամբ այն հավելավճարների, որոնք սովորաբար կատարվում են բանկերի կողմից նման փոխարկումների և փոխանցումների համար:

ՀՈՂՎԱԾ 13

Ավիաընկերության ներկայացուցչություն և վաճառք

1. Մի Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությունը կամ ավիաընկերությունները իրավունք ունեն, համաձայն մյուս Պայմանավորվող Կողմի գործող օրենսդրության՝ կապված մուտքի, բնակության և աշխատանքի հետ, մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածք բերել և պահել կառավարչական, տեխնիկական շահագործողական և այլ մասնագիտացված աշխատակազմ, որ պահանջվում է օդային հաղորդակցությունների տրամադրման համար:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերություն(ներ)ը իրավունք ունեն մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում ուղղակիորեն, կամ նշանակված ավիաընկերության կողմից նշանակված գործակալությունների միջոցով ընդգրկվել օդային փոխադրումների վաճառքում: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերություն իրավունք ունի վաճառելու, և ցանկացած անձ ազատ է գնելու նման փոխադրումը տեղական արժույթով:

ՀՈՒՎԱԾ 14

Սպասարկման գանձումներ

1. Պայմանավորվող Կողմերից ոչ մեկը չպետք է հարկադրի կամ թույլատրի հարկադրելու մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության նկատմամբ սպասարկման գանձումներ, որոնք ավելի բարձր են, քան իր սեփական ավիաընկերությունների նկատմամբ սահմանված գանձումները, որոնք շահագործում են նմանատիպ միջազգային օդային հաղորդակցություններ:
2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է խրախուսի խորհրդակցությունների անցկացումը սպասարկման գանձումների վերաբերյալ իր իրավասու գանձման իշխանությունների և այդ գանձման իշխանությունների կողմից տրամադրվող ծառայություններն ու միջոցները օգտագործող ավիաընկերությունների միջև, որտեղ գործնական է՝ այդ ավիաընկերությունները ներկայացնող կազմակերպությունների միջոցով: Այդ օգտագործողներին պետք է տրվի բանական ծանուցում նման գանձումների փոփոխության որևէ առաջարկների մասին՝ հնարավորություն տալու նրանց արտահայտելու իրենց տեսակետերը նախքան փոփոխությունների կատարումը: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է ևս խրախուսի իր իրավասու գանձման իշխանություններին և նման օգտագործողներին՝ փոխանակելու համապատասխան տեղեկատվություն սպասարկման գանձումների վերաբերյալ:

ՀՈՒՎԱԾ 15

Խորհրդակցություններ

Պայմանավորվող Կողմերից յուրաքանչյուրը ցանկացած ժամանակ կարող է պահանջել խորհրդակցություններ սույն Համաձայնագրի իրականացման, մեկնաբանման, կիրառության կամ փոփոխման կամ սույն Համաձայնագրին համապատասխանելու վերաբերյալ: Նման խորհրդակցությունները, որոնք կարող են տեղի ունենալ Ավիացիոն իշխանությունների միջև, պետք է սկսվեն մյուս Պայմանավորվող Կողմի կողմից այդ մասին գրավոր ծանուցում ստանալուց հետո 60 օրվա ընթացքում, կամ Պայմանավորվող Կողմերի միջև պայմանավորվածության համաձայն:

ՀՈՒՎԱԾ 16

Տարածայնությունների կարգավորում

1. Սույն Համաձայնագրի կամ դրա Հավելվածի մեկնաբանման կամ կիրառման վերաբերյալ ցանկացած տարածայնություն պետք է կարգավորվեն Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև ուղղակի բանակցությունների միջոցով: Նման բանակցությունները պետք է սկսվեն գործնականում որքան հնարավոր է շուտ, սակայն ամեն դեպքում նման բանակցությունների անցկացման մասին խնդրանքի ստացման ամսաթվից ոչ ուշ,

քան վաթսուն (60) օր հետո, եթե այլ բան համաձայնեցված չէ ավիացիոն իշխանությունների միջև:

2. Եթե ավիացիոն իշխանությունները չեն կարողանում համաձայնության գալ, տարաձայնությունը պետք է կարգավորվի Պայմանավորվող Կողմերի միջև դիվանագիտական ուղիներով:
3. Եթե Պայմանավորվող Կողմերը չեն կարողանում կարգավորման հասնել բանակցությունների միջոցով, նրանք կարող են համաձայնել ներկայացնելու տարաձայնությունը որոշում կայացնելու համար որևէ անձի կամ մարմնի, կամ, ցանկացած Պայմանավորվող Կողմի խնդրանքով, տարաձայնությունը կարող է ներկայացվել որոշման կայացման համար երեք դատավորներից բաղկացած միջնորդ դատարան, որոնցից մեկական դատավոր նշանակում է յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմը, և երրորդը նշանակվում է նման ձևով նշանակված երկու դատավորների կողմից: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է նշանակի իր դատավորին վաթսուն (60) օրվա ընթացքում, սկսած այն օրվանից, երբ Պայմանավորվող Կողմերից որևէ մեկը դիվանագիտական ուղիներով ծանուցում է ստանում մյուսի կողմից տարաձայնությունը նման դատարանում կարգավորելու խնդրանքով, իսկ երրորդ դատավորը պետք է նշանակվի հետագա վաթսուն (60) օրվա ընթացքում: Եթե Պայմանավորվող Կողմերից որևէ մեկը չի կարողանում նշանակել դատավոր սահմանված ժամկետում, կամ եթե երրորդ դատավորը չի նշանակվում սահմանված ժամկետում, Միջազգային Քաղաքացիական Ավիացիայի Կազմակերպության Խորհրդի Նախագահը կարող է Պայմանավորվող Կողմերից որևէ մեկի խնդրանքով նշանակել դատավոր կամ դատավորներ, ինչպես որ դեպքը պահանջում է: Բոլոր դեպքերում, երրորդ դատավորը պետք է լինի երրորդ պետության հպատակ և պետք է գործի որպես միջնորդ դատարանի նախագահ:
4. Միջնորդ դատարանը իր որոշումները կայացնում է ձայների մեծամասնությամբ: Պայմանավորվող Կողմերը պարտավորվում են կատարելու միջնորդ դատարանի կայացրած ցանկացած որոշում:
5. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ կրում է իր անդամի, ինչպես նաև միջնորդ դատարանի նիստերում իր ներկայացման ծախսերը. նախագահի և այլ ծախսերը հավասարապես բաշխվում են Պայմանավորվող Կողմերի միջև: Բոլոր մնացած պարագաներում, միջնորդ դատարանը ինքն է սահմանում իր ընթացակարգը:
6. Եթե Պայմանավորվող Կողմերից որևէ մեկը չի կատարում սույն Հոդվածի 4-րդ կետի ներքո կայացրած որևէ որոշում, մյուս Պայմանավորվող Կողմը կարող է սահմանափակել, դադարեցնել կամ ետ վերցնել ցանկացած ցանկացած իրավունք կամ արտոնություններ, որ այն տրամադրել է, համաձայն սույն Համաձայնագրի, որոշումը չկատարող Պայմանավորվող Կողմին կամ նշանակված ավիաընկերությանը:

ՀՈՂՎԱԾ 17 **Փոփոխություն**

Պայմանավորվող Կողմերի համաձայնությամբ հնարավոր է սույն Համաձայնագրի ցանկացած փոփոխություններ ու լրացումներ կատարել՝ առանձին գրավոր արձանագրությունների միջոցով, որոնք ուժի մեջ կմտնեն սույն Համաձայնագրի Հոդված 18-ի 1-ին մասի համաձայն:

ՀՈԴՎԱԾ 18
Եզրափակիչ դրույթներ

1. Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտնում դրա համար անհրաժեշտ Պայմանավորվող Կողմերի երկրների ազգային օրենսդրությամբ նախատեսված ընթացակարգերն ավարտելու մասին դիվանագիտական ուղիներով երկրորդ ծանուցումն ստանալու օրվանից և գործում է անորոշ ժամկետով:
2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ ծանուցում ներկայացնել մյուս Պայմանավորվող Կողմին, սույն Համաձայնագիրը դադարեցնելու իր որոշման մասին: Նման ծանուցում պետք է միաժամանակ հաղորդվի Միջազգային Քաղաքացիական Ավիացիայի Կազմակերպությանը: Նման դեպքում, սույն Համաձայնագիրը պետք է դադարեցվի մյուս Պայմանավորվող Կողմի կողմից ծանուցման ստացման ամսաթվից տասներկու (12) ամիս անց, եթե ծանուցումը փոխադարձ համաձայնությամբ ետ չի վերցվել մինչև նշված ժամանակահատվածի լրանալը: Մյուս Պայմանավորվող Կողմի կողմից ծանուցման ստացման հավաստման բացակայության դեպքում, ծանուցումը համարվում է ստացված Միջազգային Քաղաքացիական Ավիացիայի Կազմակերպության կողմից ծանուցման ստացման օրվանից տասնչորս (14) օր հետո:
3. Սույն Համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելու օրվանից «Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Վրաստանի Հանրապետության կառավարության միջև օդային հաղորդակցությունների մասին» 1993 թվականի մայիսի 19-ի Համաձայնագրի գործողությունը դադարում է:

Կատարված է Թբիլիսիում, 20 հունիսի 2008թ., երկու բնօրինակից յուրաքանչյուրը՝ հայերեն, վրացերեն և անգլերեն լեզուներով: Սույն Համաձայնագրի դրույթների մեկնաբանման ընթացքում տարաձայնություն առաջանալու դեպքում նախապատվությունը կտրվի անգլերեն տեքստին:

Համաձայնագիրը ուժի մեջ է մտել 2008թ. հոկտեմբերի 6-ին:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ

Երթուղիների ցուցակ

Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Վրաստանի կառավարության միջև «Օդային հաղորդակցությունների մասին» Համաձայնագրի Հավելված, երկու երկրներին տարածքների միջև օդային հաղորդակցությունների երթուղիների վերաբերյալ, ըստ նախատեսված չվացուցակի:

1. Երթուղիներ, որոնցով շահագործվելու են օդային հաղորդակցություններ Հայաստանի Հանրապետության նշանակած ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) կողմից.

Մեկնման կետ՝ ցանկացած կետ Հայաստանի Հանրապետությունում

Սիջանկյալ կետեր՝

Ժամանման կետ՝ ցանկացած կետ Վրաստանում

Կետեր տարածքից դուրս՝

2. Երթուղիներ, որոնցով շահագործվելու են օդային հաղորդակցություններ Վրաստանի նշանակած ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) կողմից՝

Մեկնման կետ՝ ցանկացած կետ Վրաստանում

Սիջանկյալ կետեր՝

Ժամանման կետ՝ ցանկացած կետ Հայաստանի Հանրապետությունում

Կետեր տարածքից դուրս՝

3. Նշանակված ավիաընկերության ցանկությամբ որևէ կամ բոլոր միջանկյալ կամ տարածքից դուրս կետերը կարող են բաց թողնվել ցանկացած կամ բոլոր չվերթ(եր)ի համար, պայմանով, որ օդային հաղորդակցությունները սկսվում կամ ավարտվում են ավիաընկերությանը նշանակած Պայմանավորվող Կողմի տարածքում:

4. Երթևեկության հինգերորդ ազատության իրավունքի իրագործումը ենթակա է Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հատուկ համաձայնությանը: