

ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ  
ԵՎ  
ՔՈՒՎԵՅԹԻ ՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ  
ՄԻԶԵՎ

ՕԴԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ

ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ  
ԵՎ  
ՔՈՒՎԵՅԹԻ ՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ  
ՄԻԶԵՎ  
ՕԴԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ

Հայաստանի Հանրապետության Կառավարությունը և Քուլտեյթի Պետության Կառավարությունը, այսուհետ՝ Պայմանավորվող կողմեր,

ցանկանալով խթանել Հայաստանի Հանրապետության Կառավարության և Քուլտեյթի Պետության Կառավարության միջև օդային հաղորդակցությունների զարգացումը և հնարավոր առավելագույն միջոցներով նպաստել այս բնագավառում միջազգային համագործակցությանը,

ցանկանալով կիրառել Չիկագոյում 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին ստորագրման համար բացված «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» կոնվենցիայի և «Միջազգային օդային տարանցիկ հաղորդակցությունների մասին» համաձայնագրի սկզբունքները և դրույթները այս հաղորդակցությունների նկատմամբ,

համաձայնեցին հետևյալի մասին.

## Հոդված 1 ՍԱՀՄԱՆՈՒՄՆԵՐԸ

Սույն Համաձայնագրի նպատակներով, եթե տեքստով այլ բան չի պահանջվում՝

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

բ) «Համաձայնագիր» նշանակում է՝ սույն Համաձայնագիրը, դրան կից Հավելվածը և Համաձայնագրում կամ Հավելվածում կատարված բոլոր փոփոխությունները.

գ) «ավիացիոն իշխանություններ» նշանակում է՝ Հայաստանի Հանրապետության համար՝ Հայաստանի Հանրապետության Կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչություն, իսկ Քուլտեյթի Պետության համար՝ քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչություն, կամ երկու դեպքում էլ՝ ցանկացած այլ անձ կամ գործակալություն, որը լիազորված է իրականացնելու նշված ավիացիոն իշխանությունների կողմից ներկայումս իրականացվող գործառույթները.

դ) «նշանակված ավիաընկերություն» նշանակում է՝ ցանկացած ավիաընկերություն, որ Պայմանավորվող կողմերից մեկը, սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի համաձայն նշանակել է՝ գրավոր ծանուցելով մյուս Պայմանավորվող կողմին որպես սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածին համապատասխան սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման համար հանդիսացող ավիաընկերությունը.

ե) «տարածք», «օդային հաղորդակցություն», «միջազգային օդային հաղորդակցություն», «կանգառ ոչ առևտրային նպատակներով» և «ավիաընկերություն» պետք է սույն Համաձայնագրի նպատակով ունենան այն նշանակությունը, որը սահմանված է Կոնվենցիայի 2-րդ և 96-րդ հոդվածներում,

զ) «տարողություն» նշանակում է.

1) օդանավի առնչությամբ՝ երթուղու վրա կամ դրա մի հատվածում այդ օդանավի առկա օգտակար բեռնվածություն,

2) սահմանված օդային հաղորդակցության առնչությամբ՝ այդ հաղորդակցություններում օգտագործվող օդանավի տարողություն՝ բազմապատկած տրված ժամանակահատվածում երթուղու վրա կամ դրա մի հատվածում նման օդանավի կողմից շահագործվող հաճախականությամբ.

է) «սակագին» նշանակում է՝ ուղևորների, ուղեբեռի և բեռի փոխադրման համար վճարվող գներ և պայմաններ, որոնց համաձայն այդ գները կիրառվում են, ներառյալ գործակալության կամ այլ լրացուցիչ ծառայությունների համար վճարվող գները և պայմանները, սակայն բացառելով փոստի փոխադրման համար վճարները և պայմանները.

ը) «չվացուցակ» նշանակում է՝ երթուղիների ցանկ, որը ներկայացված է սույն Համաձայնագրին կից կամ որը փոփոխված է սույն Համաձայնագրի 16-րդ հոդվածի 3-րդ պարբերության դրույթների համաձայն: Չվացուցակը կազմում է սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը, և բոլոր հղումները Համաձայնագրին պետք է ներառեն հղումները չվացուցակին՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ սույն Համաձայնագրով այլ բան է սահմանված.

թ) «օգտագործողի վճարներ» նշանակում է՝ ավիաընկերություններից գանձվող վճարներ օդանավակայանների, աերոնավիգացիոն կամ ավիացիոն անվտանգության գույքի կամ սարքերի տրամադրման համար:

## Հոդված 2

### ԻՐԱՎՈՒՆՔՆԵՐԻ ԵՎ ԱՐՏՈՆՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՏՐԱՄԱԴՐՈՒՄԸ

1) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմին տրամադրում է սույն Համաձայնագրով սահմանված իրավունքները՝ նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից երթուղիների ցանկի համապատասխան մասում սահմանված երթուղիներով միջազգային օդային հաղորդակցությունների հաստատման և շահագործման նպատակով (այսուհետ, համապատասխանաբար, «ՀԱՄԱՁԱՅՆԵՑՎԱԾ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ» և «ՍԱՀՄԱՆՎԱԾ ԵՐԹՈՒԴԻՆԵՐ»):

2) Սույն Համաձայնագրի դրույթների պահպանմամբ՝ Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրի նշանակված ավիաընկերությունը կամ ավիաընկերությունները սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունները շահագործելիս օգտվում են հետևյալ արտոնություններից.

ա) անվայրէջք թռիչք կատարել մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքի վրայով,

բ) նշված տարածքում կանգառներ կատարել ոչ առևտրային նպատակներով,

գ) նշված տարածքում կանգառներ կատարել՝ չվացուցակում նշված երթուղու կետում կամ կետերում միջազգային երթևեկության ընթացքում ուղևորներ, բեռ և փոստ օդանավ վերցնելու և իջեցնելու նպատակով:

3) Ոչինչ սույն հոդվածի 1-ին պարբերությունում չի ենթադրում արտոնության տրամադրում Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում օդանավ վերցնել ուղևորներ, բեռ և փոստ, վարձատրմամբ կամ պարգևատրմամբ փոխադրման նպատակով և նպատակաուղղված դեպի այդ Պայմանավորվող կողմի տարածքի մեկ այլ կետ:

### Հոդված 3

#### ՆՇԱՆԱԿՈՒՄԸ ԵՎ ԹՈՒՅԼՏՎՈՒԹՅԱՆ ՏՐԱՍԱԴՐՈՒՄԸ

1) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի նշանակելու ավիաընկերություն կամ ավիաընկերություններ՝ դիվանագիտական ուղիներով գրավոր հայտնելով մյուս Պայմանավորվող կողմին սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցություններ շահագործելու նպատակով:

2) Սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունները կարող են սկսվել ցանկացած ժամանակ՝ պայմանով, որ.

ա) Պայմանավորվող կողմը, որին տրամադրվել են սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածով սահմանված արտոնությունները, գրավոր նշանակել է ավիաընկերություն կամ ավիաընկերություններ, և

բ) այդ արտոնությունները տրամադրող Պայմանավորվող կողմը թույլատրել է նշանակված ավիաընկերությանը սկսել օդային հաղորդակցություններ:

3) Այդ իրավունքները տրամադրող Պայմանավորվող կողմը պետք է, սույն հոդվածի 4-րդ և 5-րդ պարբերությունների դրույթների պահպանմամբ, առանց անհիմն ձգձգման, նշված թույլտվությունը տրամադրի օդային հաղորդակցությունների շահագործման համար՝ պայմանով, որ համաձայնեցված հաղորդակցությունների սակագները սահմանվել են սույն Համաձայնագրի 1-րդ հոդվածի դրույթների համաձայն:

4) Պայմանավորվող կողմերից մեկը կարող է մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունից կամ ավիաընկերություններից պահանջել ապացույցներ, որ վերջիններս ի վիճակի են կատարելու այն օրենքներով և կանոնակարգերով նախատեսված պայմանները, որոնք նշված Պայմանավորվող կողմի կողմից կիրառվում են միջազգային օդային հաղորդակցությունների շահագործման նկատմամբ՝ համաձայն Կոնվենցիայի դրույթների:

5) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի կասեցնելու ավիաընկերության՝ սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածով սահմանված արտոնությունները, եթե պահանջի դեպքում ավիաընկերությունը ապացույցներ չունենա այն բանի, որ այդ ավիաընկերության նկատմամբ գույքային սեփականության նշանակալի մասը և արդյունավետ վերահսկողությունը պատկանում են այդ ավիաընկերությանը նշանակած Պայմանավորվող կողմին կամ նրա քաղաքացիներին, կամ ընկերություններին:

#### **Հոդված 4**

### **ՉԵՂՅԱԼ ՀԱՅՏԱՐԱՐԵԼԸ, ՍԱՀՄԱՆԱՓՈՒԿԵԼԸ ԵՎ ՊԱՅՄԱՆՆԵՐ ՍԱՀՄԱՆԵԼԸ**

1) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի կասեցնելու մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածով սահմանված արտոնություններից օգտվելը կամ սահմանելու այնպիսի պայմաններ, որոնք ինքն անհրաժեշտ կհամարի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից այդ արտոնություններից օգտվելու համար, եթե նշված ավիաընկերությունը կամ ավիաընկերությունները չեն կատարում այդ արտոնությունները տրամադրող Պայմանավորվող կողմի օրենքները և կանոնակարգերը կամ այլ կերպ չեն կարողանում գործել սույն Համաձայնագրի դրույթների համաձայն. եթե անհապաղ կասեցումը կամ պայմանների սահմանումը չեն համարվում անհրաժեշտ՝ կանխելու համար վերը նշված օրենքների և կանոնակարգերի հետագա խախտումը, կամ դրանք բխում են ավիացիոն անվտանգության շահերից, նման իրավունքը պետք է կիրառվի միայն մյուս Պայմանավորվող կողմի հետ խորհրդակցելուց հետո՝ սույն Համաձայնագրի 16-րդ հոդվածի դրույթներին համապատասխան:

2) Պայմանավորվող կողմերից մեկի կողմից սույն հոդվածի ներքո սահմանված գործողությունների կատարումը չպետք է վնաս հասցնի երկու Պայմանավորվող կողմերի մյուս իրավունքներին:

#### **Հոդված 5**

### **ՕՂԱՆԱՎԱԿԱՅԱՆՆԵՐԻ ԵՎ ԱՎԻԱՑԻՈՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ՕԳՏԱԳՈՐԾՄԱՆ ՎՃԱՐՆԵՐԸ**

Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը կարող է սահմանել և (կամ) թույլատրել սահմանել արդար և խելամիտ վճարներ այն օդանավակայանների կամ այլ հարմարությունների օգտագործման համար, որոնք գտնվում են իր վերահսկողության ներքո:

Պայմանավորվող կողմերից մեկի տարածքում գտնվող օդանավակայանների և այլ ավիացիոն միջոցների օգտագործման համար մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների օդանավի համար սահմանված վճարները չպետք է ավելի բարձր լինեն նույնպիսի միջազգային հաղորդակցություններում ներգրավված իր ազգային ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների համար սահմանված վճարներից:

## Հոդված 6 ՄԱՔՍԱՅԻՆ ՏՈՒՐՔԵՐԻՑ ԵՎ ԱՅԼ ՎՃԱՐՆԵՐԻՑ ԱԶԱՏՈՒՄ

1) Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների օդանավը, որը շահագործվում է միջազգային օդային հաղորդակցություններում, ինչպես նաև դրա հիմնական սարքավորումները, պահեստամասերը, վառելիքի և քսայուղերի պաշարները, օդանավում առկա պաշարները (ներառյալ մթերքը, ըմպելիքները և ծխախոտը), որոնք նախատեսված են թռիչքի ընթացքում սպառման համար, պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում ազատվեն բոլոր տեսակի մաքսատուրքերից, տեսչական վճարներից կամ այլ տուրքերից ու հարկերից՝ պայմանով, որ նման սարքավորումները և պաշարները մնան օդանավում մինչև դրանց վերարտահանումը:

2) Վառելիքի, քսայուղերի պաշարները, օդանավի մասերը, հիմնական սարքավորումները և օդանավի պահեստամասերը, որոնք ներմուծվել են Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրի տարածք կամ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության, կամ ավիաընկերությունների անունից, կամ վերցվել են այդ նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից շահագործվող օդանավ և նախատեսված են օգտագործման համար բացառապես օդային հաղորդակցությունների շահագործման ժամանակ, պետք է ազատվեն բոլոր տեսակի ազգային տուրքերից և գանձումներից, ներառյալ մաքսատուրքերը և տեսչական վճարները, որոնք սահմանվում են առաջին Պայմանավորվող կողմի տարածքում, նույնիսկ այն դեպքերում, երբ նման պաշարները պետք է օգտագործվեն Պայմանավորվող կողմի տարածքից դուրս՝ ճանապարհորդության տարբեր հատվածներում, որտեղ դրանք վերցվել են օդանավ: Վերը նշված նյութերը հնարավոր է պահանջվեն, որպեսզի պահվեն մաքսային հսկողության և վերահսկողության ներքո:

3) Օդանավային հիմնական սարքավորումները, օդանավի պահեստամասերը, պաշարները, ինչպես նաև վառելիքի և քսայուղերի պաշարները, որոնք պահվում են ցանկացած Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության օդանավում, կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում բեռնաթափվել միայն տվյալ տարածքի պետության մաքսային իշխանությունների հաստատմամբ, որոնք կարող են պահանջել, որ այդ նյութերը տեղադրվեն իրենց հսկողության ներքո այնքան ժամանակ, մինչև դրանք կվերարտահանվեն կամ այլ կերպ կօտարվեն՝ մաքսային կանոնակարգերի համաձայն:

4) Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շարժական սեփականությունը, ինչպիսիք են՝ գրասենյակային սարքավորումներն ու գրեմական պիտույքները, ճամփորդական փաստաթղթերը, ներառյալ ավիաընկերության տոմսերը, ավիաբեռնագրերը, ինչպես նաև զովազդային նյութերը և տարածման համար նախատեսված առարկաները, որոնք ներմուծվել են մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք, պետք է ազատվեն բոլոր տեսակի մաքսատուրքերից, տեսչական վճարներից և այլ տուրքերից կամ հարկերից:

## **Հոդված 7 ՖԻՆԱՆՍԱԿԱՆ ՊԱՅՄԱՆՆԵՐԸ**

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պարտավորվում է թույլատրել մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին պաշտոնական փոխարժեքով ազատ փոխանցել իր տարածքում ստացված եկամուտների ավելցուկները՝ կապված Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից ուղևորների, ուղեբեռի, փոստի և բեռի փոխադրման հետ: Ցանկացած ժամանակ, երբ Պայմանավորվող կողմերի միջև վճարային համակարգը կկարգավորվի հատուկ համաձայնագրով, կգործի այդ համաձայնագիրը:

## **Հոդված 8 ՏԵՆՆԻԿԱԿԱՆ ԵՎ ԱՌԵՎՏՐԱՅԻՆ ՆԵՐԿԱՅԱՑՈՒՑՉՈՒԹՅՈՒՆ**

1) Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիաընկերությունը կամ ավիաընկերությունները պետք է իրավունք ունենան մյուս Կողմի տարածքում հիմնելու իրենց սեփական ներկայացուցչությունը:

2) Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակված ավիաընկերությունը կամ ավիաընկերությունները պետք է ունենան իրավունքներ, մյուս Պայմանավորվող կողմի օրենքների և կանոնակարգերի համաձայն, մուտքի, գտնվելու և աշխատանքի հետ կապված, ինչպես նաև իրավունք՝ մյուս Կողմի պետության տարածք ներմուծել և պահել վաճառքի կառավարման, տեխնիկական, գործունեության կազմակերպման և այլ անհրաժեշտ մասնագիտական անձնակազմ՝ օդային հաղորդակցություններ ապահովելու նպատակով:

3) Գլխավոր գործակալի կամ վաճառքի գծով գլխավոր գործակալի նշանակման դեպքում այդ գործակալը պետք է նշանակվի յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի՝ համապատասխան կիրառելի օրենքների և կանոնակարգերի համաձայն:

4) Համապատասխան տարածքում կիրառվող օրենքների և կանոնակարգերի պահպանմամբ՝ Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում ուղղակիորեն կամ իրենց գործակալների միջոցով իրավունք ունեն զբաղվելու օդային փոխադրումների վաճառքով, և ցանկացած անձ պետք է ազատ լինի գնելու նման փոխադրումները:

## **Հոդված 9 ՄՈՒՏՔԻ ԵՎ ՄԱՔՍԱԶԵՐԾՄԱՆ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳԵՐԸ**

1) Պայմանավորվող կողմերից մեկի գործող օրենքները, կանոններն ու կանոնակարգերը (ինչպես, օրինակ, երկիր մուտք գործելու, մաքսազերծման, ներգաղթի, անձնագրերի, մաքսային և կարանտինային միջոցառումների հետ կապված կարգավորող կանոնակարգերը), որոնք վերաբերում են ուղևորների, անձնակազմի, ուղեբեռի, բեռի և փոստի՝ իր տարածք ժամանելուն կամ տարածքից մեկնելուն, պետք է առաջին

Պայմանավորվող կողմի տարածքում գտնվելու ընթացքում կիրառվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության օդանավերով փոխադրվող ուղևորների, անձնակազմի, ուղեբեռի, բեռի և փոստի նկատմամբ:

2) Պայմանավորվող կողմերից մեկի տարածք մուտք գործելիս, տարածքում գտնվելիս կամ տարածքից մեկնելիս միջազգային օդազնացության մեջ ընդգրկված օդանավի կամ նման օդանավի շահագործմանը կամ օդազնացությանը վերաբերող՝ այդ Պայմանավորվող կողմի օրենքները և կանոնակարգերը պետք է կիրառվեն երկու Պայմանավորվող կողմերի օդանավերի նկատմամբ՝ առանց ազգային պատկանելության տարբերակման, և պետք է պահպանվեն նման օդանավի՝ Պայմանավորվող կողմերից մեկի տարածք մուտք գործելիս, տարածքում գտնվելիս կամ տարածքից մեկնելիս:

3) Պայմանավորվող կողմերից մեկի տարածքով տարանցվող ուղևորները, ուղեբեռը և փոստը պետք է ենթարկվեն մաքսային և (կամ) ներգաղթի պարզեցված ստուգման: Տարանցիկ բեռն ու ուղեբեռը պետք է ազատվեն մաքսատուրքերից, տեսչական ստուգումներից և այլ ազգային տուրքերից կամ զանձումներից, եթե դա ուղիղ տարանցում է:

## **Հոդված 10** **ՏԱՐՈՂՈՒԹՅԱՆԸ ՎԵՐԱԲԵՐՈՂ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐԸ**

1) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների համար պետք է լինեն արդարացի և հավասար հնարավորություններ՝ իրենց համապատասխան տարածքների միջև սահմանված ցանկացած երթուղու վրա սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի համաձայն համաձայնեցված հաղորդակցությունները շահագործելու համար:

2) Սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի համաձայն սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունները շահագործելիս յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունը կամ ավիաընկերությունները պետք է հաշվի առնեն մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահերը, որպեսզի անհարկի չներգործեն վերջիններիս կողմից միևնույն երթուղում կամ դրա մի հատվածում տրամադրվող հաղորդակցությունների վրա:

3) Նշանակված ավիաընկերությունների կողմից տրամադրվող համաձայնեցված հաղորդակցությունները պետք է որպես իրենց առաջնային նպատակ պահպանեն, այնպիսի տարողության ապահովումը՝ բեռնվածության խելամիտ գործակցով, որը համարժեք է՝ ավիաընկերությանը նշանակած Պայմանավորվող կողմի տարածքից եկող կամ այդ տարածք մեկնող ուղևորների, փոստի և բեռի փոխադրման նկատմամբ՝ ներկայիս և բանականորեն ակնկալվելիք պահանջները բավարարելու համար: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների՝ Պայմանավորվող կողմերից ցանկացածի տարածքի կետում դեպի երրորդ երկրներ կամ երրորդ երկրներից փոխադրման համար



նախատեսված միջազգային փոխադրումների նպատակով օդանավ վերցնելու կամ իջեցնելու իրավունքը պետք է ամրագրված լինի այնպիսի սկզբունքներով, որ այդպիսի փոխադրումը կրի լրացուցիչ բնույթ, և տարողությունն առնչվի.

ա) ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին նշանակած Պայմանավորվող կողմի տարածքի և սահմանված երթուղիներով կետերի միջև փոխադրման նկատմամբ պահանջարկներին,

բ) այն շրջանի երթևեկության պահանջներին, որի միջով անցնում է ավիաընկերությունը, շրջանը կազմող պետությունների ավիաընկերությունների կողմից շահագործվող այլ օդային հաղորդակցությունները հաշվի առնելուց հետո, և

գ) միջանցիկ չվագծային շահագործումների պահանջներին:

4) Տրամադրվելիք տարողությունը, ներառյալ հաճախականությունը և այն օդանավի տեսակը, որը համաձայնեցված հաղորդակցություններում պետք է օգտագործվի Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից, պետք է համաձայնեցվի ավիացիոն իշխանությունների կողմից:

## **Հոդված 11 ՉՎԱՑՈՒՑԱԿՆԵՐԻ ՀԱՍՏԱՏՈՒՄ**

1) Նշանակված ավիաընկերությունները պետք է ոչ ուշ, քան երեսուն օր առաջ նախքան սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածին համապատասխան սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցություններ սկսելը, մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին հաղորդեն հաղորդակցության տեսակը, օգտագործվող օդանավերի տիպերը և թռիչքների չվացուցակները: Այս դրույթը պետք է նույն ձևով կիրառվի ավելի ուշ կատարվելիք փոփոխությունների նկատմամբ, ինչպես նաև յուրաքանչյուր «Ամառ» և «Զմեռ» չվացուցակից առաջ:

2) Ավիացիոն իշխանությունները, ստանալով այդ թռիչքների չվացուցակները, սովորաբար պետք է հաստատեն չվացուցակները կամ առաջարկեն այնտեղ կատարել փոփոխություններ: Ամեն դեպքում նշանակված ավիաընկերությունները չպետք է սկսեն իրենց հաղորդակցությունները, քանի դեռ չվացուցակները չեն հաստատվել համապատասխան ավիացիոն իշխանությունների կողմից: Այս դրույթը պետք է կիրառվի նաև հետագա փոփոխությունների ժամանակ:

## **Հոդված 12 ՏԵՂԵԿԱՏՎՈՒԹՅՈՒՆԸ ԵՎ ՎԻՃԱԿԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆԸ**

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի խնդրանքի դեպքում տրամադրեն այնպիսի պարբերական կամ համանման այլ վիճակագրական տվյալներ,

որոնք կարող են արդարացիորեն պահանջվել առաջին Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից՝ Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի համաձայն սահմանված երթուղիներով տրամադրվող տարողության վերանայման նպատակով: Այդպիսի տվյալները պետք է ընդգրկեն ամբողջ տեղեկատվությունը, որը պահանջվում է ուղևորահոսքերի ծավալը որոշելու համար:

### **Հոդված 13 ՍԱԿԱԳՆԵՐԻ ՀԱՍՏԱՏՈՒՄԸ**

1) Նշանակված ավիաընկերությունների կողմից Պայմանավորվող կողմերի տարածք/տարածքից/տարածքով միջազգային օդային հաղորդակցությունների նկատմամբ կիրառվող սակագները պետք է սահմանվեն նշանակված ավիաընկերությունների կողմից, ողջամիտ մակարդակներով՝ պատշաճ ուշադրություն դարձնելով բոլոր համապատասխան գործոններին, այդ թվում՝ շահագործման արժեքին, հիմնավորված շահույթին և սահմանված երթուղու վրա այլ ավիաընկերությունների կողմից կիրառվող սակագներին:

2) Սույն հոդվածի 1-ին պարբերության համաձայն սահմանված սակագները պետք է Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից գրանցվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններում առաջարկված սակագների կիրառումից առնվազն 30 օր առաջ: Այս ժամանակահատվածը կարող է նվազեցվել հատուկ դեպքերում՝ համապատասխան ավիացիոն իշխանությունների հետ համաձայնեցմամբ:

3) Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրն իրավունք ունի միջամտելու հետևյալ դեպքերում.

ա) անհիմն խտրական գները կամ գործելակերպը կանխելու նպատակով,

բ) գերիշխող դիրքի չարաշահմամբ պայմանավորված՝ չհիմնավորված բարձր կամ սահմանափակող գներից սպառողներին պաշտպանելու նպատակով,

գ) արհեստականորեն ցածր գներից ավիաընկերություններին պաշտպանելու նպատակով:

4) Չնայած վերը նշվածին՝ Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունները պետք է հարցման դեպքում մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին այդ իշխանությունների կողմից նշվող եղանակով և ձևաչափով տրամադրեն տեղեկատվություն, որը վերաբերում է սակագների ձևավորմանը:

### **Հոդված 14 ԹՈՒՉՔԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆԸ**

1) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է պահանջել խորհրդակցություններ թռիչքային անվտանգության

չափանիշների վերաբերյալ, որոնք ընդունվել են մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից՝ թռիչքային անձնակազմերին, օդանավերին և դրանց շահագործմանն առնչվող ոլորտներում: Նման խորհրդակցությունները պետք է տեղի ունենան այդ պահանջը ներկայացնելու օրվանից 30 օրվա ընթացքում:

2) Եթե նման խորհրդակցություններից հետո Պայմանավորվող կողմերից մեկը գտնում է, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը արդյունավետորեն չի պահպանում և կատարում թռիչքային 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 հայտնաբերումների մասին, և մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է ձեռնարկի համապատասխան ուղղիչ գործողություն: Մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից 15 օրվա ընթացքում կամ այնպիսի ավելի երկար ժամանակահատվածում, որի շուրջ կարելի է համաձայնություն ձեռք բերել, համապատասխան գործողություն չձեռնարկելը կարող է հիմք հանդիսանալ սույն Համաձայնագրի 4-րդ հոդվածի կիրառման համար:

3) Չնայած Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածում նշված պարտավորություններին՝ համաձայնություն է ձեռք բերվում, որ Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից շահագործվող ցանկացած օդանավ, դեպի մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք կամ տարածքից հաղորդակցությունների ընթացքում, մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում գտնվելիս կարող է ենթարկվել ստուգման մյուս Պայմանավորվող կողմի լիազորված ներկայացուցիչների կողմից՝ օդանավի ներսում և օդանավի շրջակայքում, ստուգելու օդանավի և դրա անձնակազմի փաստաթղթերի վավերությունը և օդանավի ու դրա սարքավորումների տեսանելի վիճակը (սույն հոդվածում՝ կառամատուցային ստուգում)՝ պայմանով, որ այս ամենը չի հանգեցնի անհիմն ձգձգման:

4) Եթե որևէ նման կառամատուցային ստուգում կամ կառամատուցային ստուգումների շարք առաջացնում է.

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

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

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 կամ անձնակազմի առնչությամբ, հավասար չեն կամ չեն գերազանցում այդ պահին Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշները:

5) Այն դեպքում, երբ Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների ներկայացուցչի կողմից մերժվում է վերը նշված 3-րդ պարբերության համաձայն շահագործվող օդանավի կառամատուցային ստուգումը, մյուս Պայմանավորվող կողմն ազատ է ենթադրելու, որ առաջանում են 4-րդ պարբերությունում նշված լուրջ մտահոգություններ, և կարող է անել այդ պարբերությունում նշված եզրակացությունները:

6) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրեն իրավունք է վերապահում կասեցնելու կամ փոփոխելու մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործման թույլտվությունն այն դեպքում, երբ առաջին Պայմանավորվող կողմը եզրակացնում է, լինի դա կառամատուցային ստուգման, կառամատուցային ստուգումների շարքի, կառամատուցային տեսչական ստուգման մուտքի մերժման, խորհրդակցության կամ այլ տեսակի գործողության արդյունքում, որ անհրաժեշտ են անհապաղ գործողություններ ավիաընկերության շահագործման անվտանգության համար:

7) Պայմանավորվող կողմերից մեկի ցանկացած գործողություն, վերը նշված 2-րդ և 6-րդ պարբերությունների համաձայն, պետք է դադարեցվի, երբ այդ գործողության ծեռնարկման հիմքը դադարում է գոյություն ունենալուց:

8) Թռիչքային պիտանության վկայականները, օդանավ շահագործողի սերտիֆիկատներն ու լիցենզիաները, որոնք տրվել կամ վավեր են ճանաչվել Պայմանավորվող կողմերից մեկի կողմից և դեռևս ուժի մեջ են, պետք է վավեր ճանաչվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից՝ համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման նպատակով՝ պայմանով, որ այն պահանջները, որոնց ներքո տրվել կամ վավեր են ճանաչվել նման սերտիֆիկատները կամ լիցենզիաները, հավասար լինեն Կոնվենցիայով սահմանված նվազագույն չափանիշներին կամ գերազանցեն դրանք: Այնուամենայնիվ, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրեն իրավունք է վերապահում մերժելու, իր պետության տարածքի վրայով թռիչքների համար, մյուս Պայմանավորվող կողմի կամ որևէ այլ պետության կողմից իր քաղաքացիներին տրված կամ նրանց համար վավեր ճանաչված՝ օդանավ շահագործողի սերտիֆիկատներն ու լիցենզիաները:

9) Եթե Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիացիոն իշխանությունների կողմից ցանկացած անձին, կամ նշանակված ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին, կամ սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցություններում շահագործվող օդանավի համար տրված՝ սույն հոդվածի 8-րդ պարբերությունում վկայակոչվող լիցենզիաների կամ սերտիֆիկատների արտոնությունները կամ պայմանը, տարբերվում են Կոնվենցիայով սահմանված չափանիշներից, և այդ տարբերությունը գրանցվել է Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունում, ապա մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են պահանջել խորհրդակցություններ այդ Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հետ՝ սույն Համաձայնագրի 16-րդ հոդվածի համաձայն, նպատակ ունենալով հավաստիանալու, որ տվյալ հարցը գործնականում ընդունելի է: Գոհացուցիչ համաձայնություն ձեռք չբերելը հիմք է սույն Համաձայնագրի 4-րդ հոդվածի կիրառման համար:

## Հողված 15 ԱՎԻԱՑԻՈՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆԸ

1) Միջազգային իրավունքից բխող իրենց իրավունքներին ու պարտավորություններին համապատասխան՝ Պայմանավորվող կողմերը վերահաստատում են, որ քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունն ապօրինի միջամտություններից պաշտպանելու՝ միմյանց նկատմամբ իրենց պարտավորությունը կազմում է սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը: Չսահմանափակելով միջազգային իրավունքի ներքո իրենց ստանձնած իրավունքների ու պարտավորությունների ընդհանուր բնույթը՝ Պայմանավորվող կողմերը, մասնավորապես, գործում են «Օդանավերում կատարվող հանցագործությունների և մի շարք այլ ակտերի մասին» 1963 թվականի սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված կոնվենցիայի, «Օդանավերի անօրինական զավթումների դեմ պայքարի մասին» 1970 թվականի դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված կոնվենցիայի, «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ապօրինի գործողությունների դեմ պայքարի մասին» 1971 թվականի սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված կոնվենցիայի և 1988 թվականի փետրվարի 24-ին Մոնրեալում ստորագրված «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիան սպասարկող օդանավակայաններում անօրինական գործողությունները ճնշելու վերաբերյալ» դրա լրացուցիչ արձանագրության և ավիացիոն անվտանգությանը վերաբերող այլ կոնվենցիաների դրույթներին համապատասխան, որոնց երկու կողմերը կողմ կդառնան:

2) Պայմանավորվող կողմերը խնդրանքի դեպքում պետք է միմյանց տրամադրեն անհրաժեշտ ողջ օժանդակությունը՝ կանխելու համար քաղաքացիական օդանավերի անօրինական զավթման գործողությունները և նման օդանավերի, դրանց ուղևորների և անձնակազմերի, օդանավակայանների և օդազնացային միջոցների անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական այլ գործողությունները, ինչպես նաև քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ցանկացած այլ սպառնալիք:

3) Պայմանավորվող կողմերը պետք է իրենց փոխադարձ հարաբերություններում գործեն ավիացիոն անվտանգության չափանիշներին և, այնքանով, որքանով դրանք կիրառվում են նրանց կողմից, Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից հաստատված և որպես սույն կոնվենցիայի հավելվածներ սահմանված առաջարկվող գործելակերպին համապատասխան: Պայմանավորվող կողմերը պետք է պահանջեն, որ իրենց գրանցամատյաններում ընդգրկված օդանավերը շահագործողները կամ այն օդանավերը շահագործողները, որոնց գործունեության հիմնական վայրը կամ գտնվելու վայրը իրենց տարածքում է, և իրենց տարածքում տեղակայված օդանավակայանները շահագործողները գործեն ավիացիոն անվտանգության նման դրույթներին համապատասխան: Սույն պարբերությունում ավիացիոն անվտանգության Չափանիշներ արտահայտությանն արված հղումները ներառում են ցանկացած փոփոխություն, որի մասին ծանուցել է համապատասխան Պայմանավորվող կողմը:

4) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է ապահովի, որ բավարար միջոցներ արդյունավետորեն կիրառվեն իր տարածքում

պաշտպանելու օդանավը, ստուգելու ուղևորներին և նրանց ձեռնածանրոցները, անցկացնելու անձնակազմի, ուղեբեռների (ներառյալ ձեռքի ուղեբեռը), բեռների և օդանավի պաշարների համապատասխան զննումներ նախքան օդանավ մտնելը և օդանավ մտնելիս կամ դուրս գալիս, և ապահովի, որ այդ միջոցառումները համապատասխանեցվեն՝ սպառնալիքները նվազեցնելու նպատակով: Պայմանավորվող յուրաքանչյուր կողմ համաձայնում է, որ իր նշանակված ավիաընկերությունից կամ ավիաընկերություններից կարող են պահանջվել, որ վերջիններս պահպանեն սույն հոդվածի 3-րդ պարբերությունում հիշատակված ավիացիոն անվտանգության դրույթները, որ կպահանջվի մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից այդ Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտք գործելու, տարածքից մեկնելու և տարածքում գտնվելու ժամանակ: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է բարյացակամ քննության արժանացնի կոնկրետ սպառնալիքի առնչությամբ անվտանգության հատուկ միջոցներ ձեռնարկելու՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի ցանկացած խնդրանք:

5) Երբ միջադեպ է տեղի ունենում, կամ քաղաքացիական օդանավի անօրինական զավթման միջադեպի սպառնալիք է առկա կամ այլ անօրինական գործողություններ՝ ուղղված նման օդանավի, դրա ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների կամ օդագնացային միջոցների անվտանգության դեմ, Պայմանավորվող կողմերը պետք է միմյանց աջակցեն՝ դյուրացնելով հաղորդակցությունն ու մյուս համապատասխան միջոցները, որոնք նախատեսված են արագորեն և ապահով կերպով, առանց կյանքի վտանգման ռիսկի, նման միջադեպը կամ դրա սպառնալիքը կասեցնելու համար:

## **Հոդված 16** **ԽՈՐՀՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ ԵՎ ՓՈՓՈԽՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ**

1) Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև տեսակետների փոխանակումը պետք է կատարվի՝ ելնելով անհրաժեշտությունից՝ ապահովելու համար առավել սերտ համագործակցություն և համաձայնություն սույն Համաձայնագրի կիրառման վրա ազդող բոլոր հարցերում:

2) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ խնդրել խորհրդակցություն մյուս Պայմանավորվող կողմի հետ՝ սույն Համաձայնագրում կամ Չվացուցակում փոփոխություն կատարելու նպատակով: Նման խորհրդակցությունները պետք է սկսվեն խնդրանքի ստացման օրվանից հետո 60 օրվա ընթացքում: Սույն Համաձայնագրի ցանկացած համաձայնեցված փոփոխություն, որը հանդիսանում է նման խորհրդակցությունների արդյունք, հաստատվում է Պայմանավորվող կողմերի կողմից, համաձայն իրենց սահմանադրական ընթացակարգերի, և ուժի մեջ է մտնում նման հաստատումը հավաստող դիվանագիտական հայտագրերի փոխանակման օրվանից:

3) Եթե փոփոխությունը վերաբերում է միայն Հավելվածին, խորհրդակցությունները պետք է անցկացվեն երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև: Եթե այս իշխանությունները համաձայնություն են ձեռք բերում նոր կամ վերանայված Հավելվածի շուրջ,

համաձայնեցված փոփոխություններն ուժի մեջ են մտնում դիվանագիտական հայտագրերի փոխանակմամբ հաստատումից հետո:

## **Հոդված 17 ՎԵՃԵՐԻ ԿԱՐԳԱՎՈՐՈՒՄԸ**

1) Սույն Համաձայնագրի մեկնաբանումից կամ կիրառումից ծագող վեճի դեպքում Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները պետք է առաջին հերթին փորձեն այն կարգավորել բանակցությունների միջոցով:

2) Եթե Պայմանավորվող կողմերը չեն կարողանում հասնել վեճի լուծման բանակցությունների միջոցով 60 օրվա ընթացքում, նրանք այն ներկայացնում են որևէ անձի կամ մարմնի կամ, ցանկացած Պայմանավորվող կողմի խնդրանքով, արբիտրաժային տրիբունալ: Արբիտրաժային տրիբունալը ձևավորվում է հետևյալ կերպով.

ա) յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ նշանակում է մեկ արբիտր. եթե Պայմանավորվող կողմերից մեկը չի կարողանում նշանակել արբիտր 60 օրվա ընթացքում, ապա նման արբիտրը նշանակվում է Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության խորհրդի նախագահի կողմից՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի խնդրանքով.

բ) Երրորդ արբիտրը, ով պետք է լինի երրորդ երկրի քաղաքացի և նախագահի արբիտրաժային տրիբունալը, պետք է նշանակվի կամ՝

1. Պայմանավորվող կողմերի համաձայնությամբ, կամ
2. Եթե 60 օրվա ընթացքում Պայմանավորվող կողմերը չեն կարողանում գալ համաձայնության՝ Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության խորհրդի նախագահի կողմից՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի խնդրանքով:

3) Արբիտրաժային տրիբունալն իր որոշումները կայացնում է ձայների մեծամասնությամբ: Նման որոշումները պարտադիր են Պայմանավորվող կողմերի համար: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ արբիտրաժային տրիբունալում կրում է իր անդամի, ինչպես նաև իր ներկայացուցչության ծախսերը: Նախագահի և այլ ծախսերը պետք է հավասար բաժանվեն Պայմանավորվող կողմերի միջև: Մյուս բոլոր դեպքերում արբիտրաժային տրիբունալն ինքն է որոշում իր աշխատակարգը:

## **Հոդված 18 ԴԱԴԱՐԵՑՈՒՄԸ**

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ դիվանագիտական ուղիներով գրավոր ծանուցել մյուս Պայմանավորվող կողմին սույն Համաձայնագրի գործողությունը դադարեցնելու իր որոշման մասին: Նման ծանուցումը միաժամանակ ուղարկվում է Քաղաքացիական

ավիացիայի միջազգային կազմակերպության գլխավոր քարտուղարին: Նման ծանուցման դեպքում սույն Համաձայնագրի գործողությունը դադարեցվում է մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից ծանուցման ստացման օրվանից տասներկու ամիս անց, եթե մինչև այդ ժամանակահատվածի ավարտը Համաձայնագրի գործողության դադարեցման մասին ծանուցումը հետ չի վերցվել Պայմանավորվող կողմերի միջև համաձայնությամբ: Մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից ծանուցման ստացման հավաստման բացակայության դեպքում ծանուցումը համարվում է ստացված Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության գլխավոր քարտուղարի կողմից դրա պատճենն ստանալուց տասնչորս օր հետո:

### **Հոդված 19 ՀԱՄԱՊԱՏԱՍԽԱՆՈՒԹՅՈՒՆԸ ԲԱԶՄԱԿՈՂՄ ԿՈՆՎԵՆՑԻԱՆԵՐԻՆ**

Պայմանավորվող կողմերի կողմից ընդունված՝ օդային տրանսպորտի բազմակողմ որևէ կոնվենցիա ուժի մեջ մտնելու դեպքում գերակայում են այդ կոնվենցիայի դրույթները: Ցանկացած քննարկում՝ որոշելու համար, թե ինչ ծավալով է սույն Համաձայնագրի գործողությունը դադարեցվում, փոխարինվում, փոփոխվում կամ լրացվում բազմակողմ կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխան, կատարվում է սույն Համաձայնագրի 16-րդ հոդվածի 2-րդ պարբերության համաձայն:

### **Հոդված 20 ԳՐԱՆՑՈՒՄԸ**

Սույն Համաձայնագիրը գրանցվում է Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունում:

### **Հոդված 21 ՎԵՐՆԱԳՐԵՐԸ**

Սույն Համաձայնագրում վերնագրերը ներկայացված են յուրաքանչյուր հոդվածի գլխամասում՝ հղում կատարելու և հարմարության նպատակով, և ոչ մի ձևով չեն որոշում, սահմանափակում կամ նկարագրում սույն Համաձայնագրի գործողության ոլորտը կամ նպատակը:

### **Հոդված 22 ՈՒԺԻ ՄԵՁ ՄՏՆԵԼԸ**

Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտնում յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի կողմից ներքին իրավական պահանջները կատարվելուց հետո, որով Կողմերը դիվանագիտական հայտագրերի



փոխանակման միջոցով ծանուցում են միմյանց այդ պահանջները կատարելու մասին:

Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտնում վերջին ծանուցումն ստանալու օրվան հաջորդող ամսվա առաջին օրը:

**Ի ՀԱՍՏԱՏՈՒՄՆ ՎԵՐՈՆՇՅԱԼԻ՝** ներքոստորագրյալները, պատշաճ կերպով լիազորված լինելով իրենց համապատասխան Կառավարությունների կողմից, ստորագրեցին սույն Համաձայնագիրը:

Կատարված է Երևան քաղաքում 2011 թվականի հոկտեմբերի 5-ին, երկու բնօրինակով, արաբերեն, անգլերեն և հայերեն, ընդ որում՝ բոլոր տեքստերն էլ հավասարազոր են: Սույն Համաձայնագրի կամ դրա հավելվածի մեկնաբանման շուրջ որևէ տարաձայնության դեպքում գերակայում է անգլերեն տեքստը:

**Քուվեյթի Պետության  
Կառավարության կողմից՝**

**Հայաստանի Հանրապետության  
Կառավարության կողմից՝**

**Հավելված**  
**Հայաստանի Հանրապետության Կառավարության և Քուլտյթի Պետության**  
**Կառավարության միջև**  
**օդային հաղորդակցությունների մասին համաձայնագրի**

**Կետ 1**

**Երթուղիների ցանկ**

**ԲԱԺԻՆ 1**

Քուլտյթի Պետությունում նշանակված ավիաընկերությունների կողմից շահագործվելիք երթուղիներ՝ երկու ուղղություններով.

Կետերի սկիզբը	Միջանկյալ կետեր	Նպատակակետ կետեր	Կետեր տարածքից դուրս
Կետեր Քուլտյթի Պետությունում	Ցանկացած կետ	Կետեր Հայաստանի Հանրապետությունում	Ցանկացած կետ

**ԲԱԺԻՆ II**

Հայաստանի Հանրապետության նշանակված ավիաընկերությունների կողմից շահագործվելիք երթուղիներ՝ երկու ուղղություններով.

Կետերի սկիզբը	Միջանկյալ կետեր	Նպատակակետ կետեր	Կետեր տարածքից դուրս
Կետեր Հայաստանի Հանրապետությունում	Ցանկացած կետ	Կետեր Քուլտյթի Պետությունում	Ցանկացած կետ

**Ծանոթագրություններ**

i) Նշանակված ավիաընկերությունները կարող են ցանկացած կամ բոլոր չվերթերի ժամանակ բաց թողնել միջանկյալ կետերը կամ տարածքից դուրս կետերը՝ պայմանով, որ այս երթուղիներում համաձայնեցված հաղորդակցությունները սկսվեն կամ ավարտվեն ավիաընկերությանը նշանակած Պայմանավորվող կողմի տարածքում գտնվող կետում:

ii) Երթևեկության հինգերորդ ազատության իրավունքները կարող են օգտագործվել միջանկյալ կետերի կամ տարածքներից դուրս կետերի և մյուս Կողմի պետության տարածքի միջև, երբ նշանակված ավիաընկերությունների կողմից համապատասխան ավիացիոն իշխանություններին ներկայացված են բիզնես ծրագրեր և տրամադրված է համապատասխան թույլտվություն:

## **Կետ 2**

### **Կողերի համատեղ օգտագործմամբ շահագործում**

1. Սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցություններ շահագործելիս կամ իրականացնելիս Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակված ավիաընկերությունը կարող է մտնել շուկայական համագործակցային համաձայնությունների մեջ, ինչպիսիք են կողերի համատեղ օգտագործումը՝

- ցանկացած կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ և

- երրորդ կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ՝

պայմանով, որ նման համաձայնություններում բոլոր ավիաընկերությունները՝

- ունենան համապատասխան թույլտվություն համապատասխան երթուղիները և հատվածները շահագործելու համար,

- բավարարեն նման համաձայնությունների նկատմամբ սովորաբար կիրառվող պահանջները, և

- ցանկացած վաճառված տոմսի առնչությամբ ավիաընկերությունը վաճառքի կետում գնորդին հստակ տեղեկացնի, թե որ ավիաընկերությունն է իրականում շահագործելու հաղորդակցության յուրաքանչյուր հատված, և որ ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ է գնորդը մտնում պայմանագրային հարաբերության մեջ:

Երկրներից ցանկացածի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից կողերի համատեղ օգտագործման ցանկացած հաճախականություն կհաշվարկվի որպես մեկ (1) հաճախականություն, մինչդեռ մարկետինգային փոխադրողի կողերի համատեղ օգտագործմամբ հաղորդակցությունները չեն հաշվարկվելու որպես հաճախականություն:

2. Կողերի համատեղ օգտագործման բոլոր համաձայնությունները պետք է ունենան համապատասխան թույլտվություն և բավարարեն նման համաձայնությունների նկատմամբ սովորաբար կիրառվող պահանջները: