

## ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

### ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ՀՈՒՆԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋԵՎ ՕԴԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՍԱՄԻՆ

Հայաստանի Հանրապետության Կառավարությունը և Հունաստանի Հանրապետության Կառավարությունը (այսուհետ՝ «Պայմանավորվող կողմեր»), լինելով Չիկագոյում 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին ստորագրման համար բացված՝ «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» կոնվենցիայի կողմեր, ցանկանալով կնքել Համաձայնագիր՝ իրենց պետությունների համապատասխան տարածքների միջև և տարածքներից դուրս օդային կանոնավոր հաղորդակցություն հաստատելու նպատակով՝ համաձայն Չիկագոյի կոնվենցիայի, համաձայնեցին հետևյալի մասին.

#### ՀՈԴՎԱԾ 1 Սահմանումներ

Սույն Համաձայնագրի նպատակով, եթե համատեքստով այլ բան չի պահանջվում՝

ա) «Ավիացիոն իշխանություններ» հասկացությունը նշանակում է՝ Հունաստանի Հանրապետության դեպքում՝ Քաղաքացիական ավիացիայի իշխանության ղեկավար և ցանկացած անձ կամ մարմին, որը լիազորված է իրականացնելու տվյալ իշխանության կողմից իրականացվող գործառնությունները կամ նմանատիպ գործառնություններ, և Հայաստանի Հանրապետության դեպքում՝ Հայաստանի Հանրապետության կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության պետը և ցանկացած անձ կամ մարմին, որը նշված կազմակերպության կողմից լիազորված է իրականացնելու ցանկացած գործառնություն:

բ) «Կոնվենցիա» հասկացությունը նշանակում է «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» կոնվենցիան, որը ստորագրման համար բացվել է Չիկագոյում 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին և ներառում է՝

- i) դրանում կատարված ցանկացած փոփոխություն, որն ուժի մեջ է մտել դրա 94(ա) հոդվածի համաձայն և վավերացվել է երկու Պայմանավորվող կողմերի կողմից, և
- ii) ցանկացած հավելված կամ դրանում կատարված ցանկացած փոփոխություն, որն ընդունվել է այդ Կոնվենցիայի 90-րդ հոդվածի դրույթների համաձայն այնքանով, որքանով այդպիսի փոփոխությունը կամ հավելվածը յուրաքանչյուր տվյալ ժամանակահատվածում կիրառելի է այդ Պայմանավորվող կողմերի համար:

գ) «Համաձայնագիր» հասկացությունը նշանակում է սույն Համաձայնագիրը, դրան կից հավելվածը և ցանկացած արձանագրություն կամ համանման փաստաթուղթ, որով փոփոխություններ են կատարվում սույն Համաձայնագրում կամ հավելվածում:

դ) «Նշանակված ավիաընկերություն» հասկացությունը նշանակում է

ավիաընկերություն, որը նշանակվել և թույլտվություն է ստացել սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի դրույթների համաձայն:

ե) «Համաձայնեցված հաղորդակցություններ» հասկացությունը նշանակում է օդային կանոնավոր հաղորդակցություններ սույն Համաձայնագրի հավելվածում նշված երթուղիներով ուղևորների, բեռների և փոստի փոխադրումների համար՝ առանձին կամ համակցված:

զ) «Տարողություն» հասկացությունը օդանավի առնչությամբ նշանակում է՝ տվյալ երթուղու կամ երթուղու հատվածում առկա օդանավի օգտակար բեռնվածությունը, և «տարողություն» հասկացությունը «համաձայնեցված հաղորդակցության» առնչությամբ նշանակում է՝ այդ հաղորդակցությունում օգտագործվող օդանավի տարողությունը՝ բազմապատկած տվյալ ժամանակահատվածում երթուղու կամ երթուղու հատվածում այդ օդանավով շահագործվող հաճախականությամբ:

է) «Տարածք» հասկացությունը պետության առնչությամբ ունի Կոնվենցիայի 2-րդ հոդվածի նշանակությունը:

ը) «Օդային հաղորդակցություն», «միջազգային օդային հաղորդակցություն», «ավիաընկերություն» և «կանգառ ոչ առևտրային նպատակներով» հասկացությունները ունեն այն իմաստները, որոնք համապատասխանաբար դրանց տրված են Կոնվենցիայի 96-րդ հոդվածում:

թ) «Սակագին» հասկացությունը նշանակում է ուղևորների, ուղեբեռի և բեռի փոխադրման համար վճարման ենթակա գինը և այն պայմանները, որոնց ներքո կիրառվում են այդ գները, ներառյալ՝ գործակալության և այլ օժանդակ ծառայությունների համար գները և պայմանները, որոնք իրականացվում են փոխադրողի կողմից օդային փոխադրումների հետ կապված՝ բացառությամբ փոստի փոխադրման վարձավճարների և պայմանների:

ժ) «Շահագործման վճարներ» հասկացությունը նշանակում է օդանավակայանային, աերոնավիգացիոն կամ ավիացիոն անվտանգության սարքավորման և միջոցների տրամադրման համար ավիաընկերություններից գանձվող վճար:

Սույն Համաձայնագրի հոդվածներին տրված վերնագրերը ոչ մի ձևով չեն սահմանափակում կամ ընդարձակում սույն Համաձայնագրի դրույթներից որևէ մեկի իմաստը:

## ՀՈՂՎԱԾ 2

### Իրավունքների տրամադրումը

1. Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից միջազգային օդային կանոնավոր հաղորդակցություններ իրականացնելու համար մյուս Պայմանավորվող կողմին տրամադրում է սույն Համաձայնագրում նշված հետևյալ իրավունքները՝

ա) առանց վայրէջքի թռչել մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքի վրայով.

բ) նշված պետության տարածքում ոչ առևտրային նպատակներով կատարել կանգառներ, և

գ) կատարել կանգառներ նշված պետության տարածքում սույն Համաձայնագրին կից հավելվածի Երթուղիների ցանկում սահմանված երթուղու (երթուղիների) կետերում՝ միջազգային փոխադրումներում ուղևորներ, բեռ և փոստ՝ առանձին կամ համակցված, օդանավ վերցնելու և իջեցնելու նպատակով:

2. 1-ին կետի դրույթներում ոչինչ չպետք է դիտվի որպես իրավունքի

տրամադրում Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիաընկերությանը՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում վարձատրության կամ վարձակալության հիմունքներով օդանավ վերցնելու ուղևորներ, բեռ կամ փոստ՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում մեկ այլ կետ տեղափոխելու համար:

### **ՀՈԳՎԱԾ 3** **Նշանակումը և թույլտվությունները**

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների իրականացման նպատակով իրավունք ունի նշանակելու, դիվանագիտական ուղիներով տեղեկացնելով մյուս Պայմանավորվող կողմին, մեկ կամ մի քանի ավիաընկերություններ և հետ վերցնել կամ փոփոխել նման նշանակումները:

2. Նման նշանակման մասին տեղեկություն ստանալուն պես՝ մյուս Պայմանավորվող կողմը, ընթացակարգային նվազագույն հետաձգումներով, պետք է տրամադրի համապատասխան թույլտվությունները՝ պայմանով, որ.

ա) Հունաստանի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում՝

i) այն հիմնադրված լինի Հունաստանի Հանրապետության տարածքում «Եվրոպական համայնքի հիմնադրման մասին» պայմանագրին համապատասխան և ունենա Եվրոպական համայնքի իրավունքին համապատասխանող շահագործման վավեր լիցենզիա, և

ii) օդանավ շահագործողի սերտիֆիկատի տրման համար պատասխանատու Եվրոպական համայնքի անդամ պետության կողմից իրականացվի և պահպանվի այդ ավիաընկերության արդյունավետ կարգավորիչ հսկողությունը և նշանակման մեջ հստակորեն նշված լինի համապատասխան ավիացիոն իշխանությունը:

բ) Հայաստանի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում՝

i) այն հիմնադրված լինի Հայաստանի Հանրապետության տարածքում և լիցենզավորված լինի Հայաստանի Հանրապետության կիրառվող իրավունքի համաձայն, և

ii) Հայաստանի Հանրապետությունն ունենա և պահպանի ավիաընկերության արդյունավետ կարգավորիչ հսկողությունը, և

գ) նշանակված ավիաընկերությունը բավարարի օրենքներով և կանոնակարգերով սահմանված պայմանները, որոնք սովորաբար կիրառվում են միջազգային օդային հաղորդակցությունները շահագործելու նկատմամբ նշանակումը ստացած Պայմանավորվող կողմի կողմից՝ Կոնվենցիայի դրույթների համաձայն:

3. Սույն հոդվածի 2-րդ կետով շահագործման թույլտվություն ստանալով՝ նշանակված ավիաընկերությունը ցանկացած ժամանակ կարող է սկսել շահագործել համաձայնեցված հաղորդակցությունները, որի համար այն նշանակվել էր՝ պայմանով, որ ավիաընկերությունը համապատասխանի սույն Համաձայնագրի կիրառելի դրույթներին:

## **ՀՈՒՎԱԾ 4**

### **Կասեցումը և չեղյալ հայտարարումը**

1. Պայմանավորվող կողմերից ցանկացածը կարող է չեղյալ հայտարարել, կասեցնել կամ սահմանափակել մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության շահագործման թույլտվությունը կամ տեխնիկական թույլտվություններն, եթե.

ա) Հունաստանի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում՝

i) այն հիմնադրված չէ Հունաստանի Հանրապետության տարածքում «Եվրոպական համայնքի հիմնադրման մասին» պայմանագրին համապատասխան և չունի Եվրոպական համայնքի իրավունքին համապատասխանող շահագործման վավեր լիցենզիա, կամ

ii) օդանավ շահագործողի սերտիֆիկատի տրման համար պատասխանատու Եվրոպական համայնքի անդամ պետության կողմից չի իրականացվում և չի պահպանվում այդ ավիաընկերության արդյունավետ կարգավորիչ հսկողությունը և նշանակման մեջ հստակորեն նշված չէ համապատասխան ավիացիոն իշխանությունը,

բ) Հայաստանի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում՝

i) այն հիմնադրված չէ Հայաստանի Հանրապետության տարածքում և լիցենզավորված չէ Հայաստանի Հանրապետության կիրառվող իրավունքին համապատասխան, կամ

ii) Հայաստանի Հանրապետությունը չի պահպանում ավիաընկերության արդյունավետ կարգավորիչ հսկողությունը, կամ

գ) մնան ավիաընկերությունը չի կարողանում ապացուցել, որ այն բավարարում է օրենքներով և կանոնակարգերով սահմանված պայմանները, որոնք սովորաբար և հիմնավորված կերպով կիրառվում են միջազգային օդային հաղորդակցությունները շահագործելու նկատմամբ նշանակումը ստացած Պայմանավորվող կողմի կողմից՝ Կոնվենցիայի դրույթների համաձայն:

դ) ավիաընկերությունը չի կարողանում համապատասխանել տվյալ իրավունքները տրամադրող Պայմանավորվող կողմի պետության օրենքներին և (կամ) կանոնակարգերին (իսկ Հունաստանի Հանրապետության դեպքում՝ ներառյալ Եվրոպական համայնքի իրավունքը), կամ

ե) ավիաընկերությունն այլ կերպ չի կարողանում շահագործել սույն Համաձայնագրում նկարագրված պայմանների համաձայն:

2. Եթե սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված անհապաղ կասեցումը կամ չեղյալ հայտարարումը կամ պայմանների պարտադրումն անհրաժեշտ չէ պետության օրենքների և (կամ) կանոնակարգերի, իսկ Հունաստանի Հանրապետության դեպքում՝ ներառյալ Եվրոպական համայնքի իրավունքի, հետագա խախտումը կանխելու համար, մնան իրավունքները պետք է օգտագործվեն միայն մյուս Պայմանավորվող կողմի հետ խորհրդակցելուց հետո սույն Համաձայնագրի 15-րդ հոդվածի համաձայն:

## **ՀՈՒՎԱԾ 5**

### **Օրենքների և կանոնակարգերի կիրառելիությունը**

1. Պայմանավորվող կողմերից մեկի պետության օրենքները, կանոնակարգերը և ընթացակարգերը, իսկ Հունաստանի Հանրապետության

դեպքում՝ ներառյալ Եվրոպական համայնքի իրավունքը, որոնք վերաբերում են միջազգային աերոնավիգացիայում ներգրավված օդանավի՝ պետության տարածք մուտք գործելուն, այնտեղ գտնվելուն կամ այնտեղից մեկնելուն կամ նման օդանավի շահագործմանը և նավիգացիային, պետք է պահպանվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից՝ կապված նշված պետության տարածք մուտք գործելու, այնտեղ գտնվելու և այնտեղից մեկնելու հետ:

2. Պայմանավորվող կողմերից մեկի պետության օրենքներն ու կանոնակարգերը, իսկ Հունաստանի Հանրապետության դեպքում՝ ներառյալ Եվրոպական համայնքի իրավունքը, կապված տարածք մուտք գործելու, մաքսագերծման, տվյալ տարածքում գտնվելու կամ տարանցման, ներգաղթի կամ արտագաղթի, անձնագրերի, մաքսատուրքերի և կարանտինի հետ, պետք է պահպանվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից՝ կապված նրա անձնակազմի, ուղևորների, բեռի և փոստի տարանցման, մուտքի թույլտվության հետ, տարածքում գտնվելու և տվյալ Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքից մեկնելու հետ:

3. Պայմանավորվող կողմերից մեկի պետության տարածքով ուղիղ տարանցմամբ փոխադրվելիս և օդանավակայանում այդ նպատակի համար նախատեսված տարածքը չլքելու դեպքում ուղևորները, ուղեբեռը և բեռը պետք է ենթարկվեն պարզեցված ստուգման: Ուղիղ տարանցման ժամանակ ուղեբեռը և բեռը պետք է ազատվեն մաքսատուրքերից և այլ նման հարկերից:

## **ՀՈԴՎԱԾ 6**

### **Սերտիֆիկատների և լիցենզիաների ճանաչումը**

1. Վավեր թռիչքային պիտանիության սերտիֆիկատները, օդանավ շահագործողի սերտիֆիկատները և լիցենզիաները, որոնք տրվել կամ վավերացվել են Պայմանավորվող կողմերից մեկի պետության օրենքների և կանոնակարգերի համաձայն, իսկ Հունաստանի Հանրապետության դեպքում՝ ներառյալ Եվրոպական համայնքի օրենքները և կանոնակարգերը, համաձայնեցված հաղորդակցությունները շահագործելու նպատակով, պետք է վավեր ճանաչվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից՝ պայմանով, որ ընդհանուր առմամբ այն պահանջները, որոնց համաձայն վերը նշված սերտիֆիկատները և լիցենզիաները տրվել կամ վավերացվել են, հավասար կամ բարձր լինեն Կոնվենցիայում սահմանված նվազագույն չափանիշներից: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրեն իրավունք է վերապահում մերժելու իր պետության տարածքով թռիչքներ կատարելու նպատակով մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից կամ այլ պետության կողմից իր քաղաքացիներին տրված կամ վավերացված՝ օդանավ շահագործողի սերտիֆիկատների և լիցենզիաների ճանաչումը:

2. Եթե վերոհիշյալ 1-ին կետում նշված սերտիֆիկատների կամ լիցենզիաների արտոնությունները կամ պայմանները, որոնք տրվել են Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիացիոն իշխանությունների կողմից որևէ անձի կամ նշանակված ավիաընկերության, կամ սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցություններ իրականացնող օդանավին, տարբերվում են Կոնվենցիայով հաստատված չափանիշներից, և այդ տարբերությունները գրանցված են Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից, ապա մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են, համաձայն սույն Համաձայնագրի 15-րդ հոդվածի

դրույթների, խորհրդակցություններ անցկացնելու խնդրանքով դիմել այդ Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին՝ որպեսզի համոզվեն, թե արդյոք խնդրո առարկա պրակտիկան ընդունելի է իրենց համար: Բավարարող համաձայնության ձեռք չբերելը կարող է հիմք հանդիսանալ սույն Համաձայնագրի 4-րդ հոդվածի դրույթների կիրառման համար:

## ՀՈՒՎԱԾ 7

### Թռիչքային անվտանգությանը վերաբերող դրույթներ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է թռիչքային անվտանգության այն չափանիշների վերաբերյալ խորհրդակցություններ անցկացնելու խնդրանք ներկայացնել, որոնք պահպանվում են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից՝ անձնակազմերի, օդանավերի, կամ դրանց շահագործմանը առնչվող ցանկացած ոլորտում: Նման խորհրդակցությունները պետք է տեղի ունենան այդ խնդրանքն ստանալու օրվանից հետո երեսուն (30) օրվա ընթացքում:

2. Եթե այդպիսի խորհրդակցություններից հետո, Պայմանավորվող կողմերից մեկը հայտնաբերում է, որ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունների նկատմամբ իրականում չի պահպանվում և կիրառվում թռիչքային անվտանգության չափանիշները 1-ին կետին վերաբերող ոլորտներում, որոնք առնվազն հավասար են այդ պահին Կոնվենցիայի համաձայն հաստատված նվազագույն չափանիշներին, առաջին Պայմանավորվող կողմը պետք է տեղեկացնի մյուս Պայմանավորվող կողմին նման հայտնաբերումների և քայլերի մասին, որոնք անհրաժեշտ են ԻԿԱՕ-ի չափանիշներին համապատասխանելու համար, իսկ մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է անհրաժեշտ քայլեր ձեռնարկի իրավիճակը շտկելու համար: Մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից 15 (տասնհինգ) օրվա ընթացքում կամ այնպիսի ավելի երկար ժամանակահատվածում, որ կարող է համաձայնեցվել, անհրաժեշտ քայլեր չձեռնարկելը հիմք է սույն Համաձայնագրի 4-րդ հոդվածի կիրառման համար:

3. Չնայած Չիկագոյի կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածում նշված պարտավորություններին՝ Պայմանավորվող կողմերը համաձայնում են, որ Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից կամ նրանց անունից շահագործվող ցանկացած օդանավ դեպի մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք կամ տարածքից հաղորդակցություններ իրականացնելիս, մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում գտնվելիս, կարող է ստուգման ենթարկվել մյուս Պայմանավորվող կողմի իշխանությունների լիազորած ներկայացուցիչների կողմից՝ օդանավում և օդանավի շրջակայքում, ստուգելու օդանավի և նրա անձնակազմի փաստաթղթերի վավերականությունը, և օդանավի և դրա սարքավորումների ակնհայտ վիճակը (սույն հոդվածում կոչվող «կառավարողական ստուգում»), պայմանով, որ այս ամենը չհանգեցնի անհարկի ձգձգման:

4. Այն դեպքում, երբ կառավարողական ստուգման կամ մի շարք կառավարողական ստուգումները հանգեցնում են լուրջ մտահոգության, որ (ա) օդանավը կամ օդանավի շահագործումը չի համապատասխանում այդ պահին Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշներին, կամ (բ) բացակայում են այդ պահին Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված թռիչքային անվտանգության չափանիշների արդյունավետ պահպանումը և կիրառումը,

ստուգում իրականացնող Պայմանավորվող կողմը պետք է, Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածի նպատակներով, ազատ լինի եզրակացնելու, որ այն պահանջները, որոնց ներքո տրվել կամ վավերացվել են սերտիֆիկատները կամ լիցենզիաները այդ օդանավի առնչությամբ կամ այդ օդանավի անձնակազմի առնչությամբ, կամ պահանջները, որոնց հիման վրա տվյալ օդանավը շահագործվում է, հավասար կամ բարձր չեն Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշներից:

5. Այն դեպքում, երբ վերը նշված 3-րդ կետի համաձայն Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից շահագործվող օդանավ կառամատուցային ստուգում իրականացնելու նպատակով մուտք գործելն արգելվում է տվյալ ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների ներկայացուցչի կողմից, մյուս Պայմանավորվող կողմն ազատ է ենթադրելու, որ ծագում են վերը նշված 4-րդ կետում հիշատակված լուրջ մտահոգությունները և կատարելու այդ կետում հիշատակված եզրահանգումները:

6. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրեն իրավունք է վերապահում անմիջապես կասեցնելու կամ փոփոխելու մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործման թույլտվությունը այն դեպքում, երբ առաջին Պայմանավորվող կողմը եզրակացնում է կառամատուցային ստուգման, կառամատուցային ստուգումների շարքի, կառամատուցային ստուգման մուտքի մերժման, խորհրդակցության կամ այլ ձևով, որ անհրաժեշտ են անհապաղ գործողություններ ավիաընկերության շահագործման թռիչքային անվտանգության համար:

7. Պայմանավորվող կողմի ցանկացած գործողություն՝ սույն հոդվածի 2-րդ և 6-րդ կետերի համաձայն, պետք է դադարեցվի, երբ այդ գործողության ձեռնարկման հիմքը դադարում է գոյություն ունենալուց:

## **ՀՈՂՎԱԾ 8**

### **Ավիացիոն անվտանգությունը**

1. Համաձայն միջազգային իրավունքով նախատեսվող իրենց իրավունքների և պարտավորությունների՝ Պայմանավորվող կողմերը վերահաստատում են, որ անօրինական գործողությունների դեմ քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունն ապահովելու նպատակով իրենց փոխադարձ պարտավորությունները կազմում են սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը: Առանց սահմանափակելու միջազգային իրավունքով նախատեսվող իրենց իրավունքների և պարտավորությունների ընդհանուր բնույթը՝ Պայմանավորվող կողմերը մասնավորապես պետք է գործեն համաձայն այն դրույթների, որոնք հաստատվել են 1963 թվականի սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված «Օդանավերում կատարվող հանցագործությունների և մի շարք այլ ակտերի մասին» կոնվենցիայով, 1970 թվականի դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված «Օդանավերի անօրինական զավթումների դեմ պայքարի մասին» կոնվենցիայով, 1971 թվականի սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ապօրինի գործողությունների դեմ պայքարի մասին» կոնվենցիայով, 1988 թվականի փետրվարի 24-ին Մոնրեալում ստորագրված «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիան սպասարկող օդանավակայաններում բռնության ապօրինի գործողությունների դեմ պայքարի մասին» արձանագրության և 1991 թվականի մարտի 1-ին Մոնրեալում ստորագրված «Պլաստիկ պայթուցիկ նյութերի հայտնաբերման նպատակով դրանց դրոշմադրման մասին» կոնվենցիայով և

նույն բնագավառի այլ միջազգային փաստաթղթերով, որոնք հետագայում կարող են վավերացվել Պայմանավորվող կողմերի կողմից:

2. Պայմանավորվող կողմերը հարցման դեպքում պետք է միմյանց ցուցաբերեն անհրաժեշտ օգնություն քաղաքացիական օդանավի անօրինական զավթման գործողությունները և նման օդանավի, դրա ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների և աերոնավիգացիայի միջոցների անվտանգության դեմ ուղղված այլ անօրինական գործողությունները և քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությանն դեմ ուղղված որևէ այլ սպառնալիքը կանխելու համար:

3. Պայմանավորվող կողմերը իրենց երկկողմ հարաբերություններում պետք է գործեն համաձայն Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից հաստատված և «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի» մասին կոնվենցիային կից հավելվածների՝ ավիացիոն անվտանգությանն առնչվող դրույթներին համապատասխան այնքանով, որքանով նման անվտանգության դրույթները կիրառելի են Պայմանավորվող կողմերի նկատմամբ, նրանք պետք է պահանջեն, որ իրենց գրանցամատյանում ընդգրկված օդանավ շահագործողները կամ այն օդանավ շահագործողները, որոնց գտնվելու վայրը կամ տնտեսական գործունեության իրականացման վայրը յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում է, կամ Հունաստանի Հանրապետության դեպքում՝ օդանավ շահագործողները, որոնք հիմնադրված են իր պետության տարածքում համաձայն «Եվրոպական համայնքի հիմնադրման մասին» պայմանագրի և ունեն շահագործման վավեր լիցենզիաներ՝ Եվրոպական համայնքի իրավունքին համապատասխան, և իրենց պետության տարածքում օդանավակայաններ շահագործողները գործում են նման ավիացիոն անվտանգության դրույթների համաձայն:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ համաձայնում է, որ իր օդանավ շահագործողները պետք է պահպանեն մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքից մեկնելու կամ այնտեղ գտնվելու ընթացքում ավիացիոն անվտանգության վերաբերյալ դրույթները այդ պետությունում գործող օրենքին, ներառյալ, Հունաստանի Հանրապետության դեպքում, Եվրոպական համայնքի իրավունքին համապատասխան: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է ապահովի, որպեսզի համարժեք միջոցներ ձեռնարկվեն իր պետության տարածքում՝ օդանավը պաշտպանելու և ուղևորների, նրանց ձեռքի իրերի զննելու և անձնակազմի, ուղեբեռի, բեռի և օդանավի պահուստային մասի համապատասխան ստուգումներ իրականացնելու նպատակով՝ մինչև օդանավ վերցնելը և դրա ընթացքում կամ իջեցնելու ժամանակ: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է դրական լուծում գտնի նաև բոլոր այն հարցումներին, որոնք ներկայացվել են մյուս Պայմանավորվող կողմից և վերաբերում են անվտանգության հիմնավորված միջոցների կիրառմանը՝ որոշակի սպառնալիք կանխելու համար:

5. Երբ տեղի է ունենում քաղաքացիական օդանավի անօրինական զավթմանն ուղղված միջադեպ կամ միջադեպի սպառնալիք կամ նման օդանավի, դրա ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանի կամ աերոնավիգացիոն միջոցների անվտանգության դեմ այլ անօրինական գործողություններ, Պայմանավորվող կողմերը պետք է աջակցեն միմյանց հաղորդակցությունները դյուրացնելու միջոցով և ձեռնարկեն այլ անհրաժեշտ միջոցներ՝ այդ միջադեպը կամ միջադեպի սպառնալիքն արագ ու անվտանգ կանխելու համար:



## **ՀՈԴՎԱԾ 9**

### **Առևտրային հնարավորությունները**

1. Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակված ավիաընկերությունը պետք է իրավունք ունենա մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում պահպանել իր սեփական ներկայացուցչությունը:

2. Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակված ավիաընկերությունը՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության օրենքների և կանոնակարգերի համաձայն (Հունաստանի Հանրապետության դեպքում՝ ներառյալ Եվրոպական համայնքի իրավունքը), որոնք վերաբերում են տարածք մուտք գործելուն, բնակությանը և զբաղվածությանը, կարող է մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք ներմուծել և պահպանել կառավարչական, վաճառքի, տեխնիկական, գործունեության կազմակերպման և այլ մասնագիտական աշխատակազմ՝ օդային հաղորդակցություններն ապահովելու համար:

3. Գլխավոր գործակալի կամ վաճառքի գլխավոր գործակալի նշանակման դեպքում, այդ գործակալը պետք է նշանակվի յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետության համապատասխան գործող օրենքների և կանոնակարգերի համաձայն, իսկ Հունաստանի Հանրապետության դեպքում՝ ներառյալ Եվրոպական համայնքի իրավունքի համաձայն:

4. Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն պետք է իրավունք ունենա մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում վաճառելու օդային փոխադրման ծառայություններ ուղղակիորեն կամ իր գործակալների միջոցով, և ցանկացած անձ պետք է հնարավորություն ունենա գնելու այդ ծառայությունները՝ համաձայն համապատասխան պետության գործող օրենքների և կանոնակարգերի, իսկ Հունաստանի Հանրապետության դեպքում՝ ներառյալ Եվրոպական համայնքի իրավունքի համաձայն:

5. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը տրամադրի իրավունք՝ համաձայն գործող արտարժույթին վերաբերող կանոնների, իր երկիր փոխանցել ծախսերը ծածկող գերազանցված հավելավճարները՝ կապված մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում օդային հաղորդակցություններում ուղևորների, բեռի և փոստի համաձայնեցված փոխադրումների հետ:

6. Եթե Պայմանավորվող կողմերից մեկը սահմանափակումներ է դնում մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների գործունեությունից ստացվող հավելավճարների փոխանցման վրա, մյուս Պայմանավորվող կողմը նույնպես կունենա մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության վրա նման սահմանափակումներ դնելու իրավունք:

## **ՀՈԴՎԱԾ 10**

### **Մաքսատուրքերից և մյուս զանձումներից ազատելը**

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ փոխադարձության սկզբունքով, իր պետության կիրառելի օրենքներին, իսկ Հունաստանի Հանրապետության դեպքում՝ ներառյալ Եվրոպական համայնքի իրավունքին համապատասխան, պետք է ազատի մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը ներմուծման սահմանափակումներից, մաքսատուրքերից, այլ հարկումներից, ստուգման վճարներից և այլ ազգային տուրքերից և վճարումներից՝ կապված օդանավերի, վառելիքի, քսայուղերի, կիրառվող տեխնիկական

ծառայությունների, պահեստամասերի, ներառյալ՝ շարժիչների, օդանավի հիմնական սարքավորման, օդանավի պաշարների և այլ գույքի հետ, որոնք նախատեսված են օգտագործման համար կամ բացառապես օգտագործվում են համաձայնեցված օդային հաղորդակցությունները շահագործող մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության օդանավի շահագործման համար, ինչպես նաև գրասենյակային սարքավորումների հետ՝ ներմուծված ցանկացած Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք նշանակված ավիաընկերության գրասենյակներում օգտագործման համար՝ միջազգային օդանավակայանների չափանիշներով, որոնցով շահագործվում են նշանակված ավիաընկերությունները, ավիատոմսերի փաթեթների, ավիաբեռնագրերի, ցանկացած տպագրված նյութի, որոնք իրենց վրա կրում են ընկերության տպագրված տարբերանշանը, և սովորական գովազդային նյութերի հետ, որոնք այդ նշանակված ավիաընկերությունը տրամադրում է անվճար:

2. Սույն հոդվածով տրված արտոնությունները կիրառվում են սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված առարկաների նկատմամբ, որոնք.

ա) Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք են ներմուծվել մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից կամ անունից,

բ) պահպանվել են Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակված ավիաընկերության օդանավում՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք ժամանման կամ պետության տարածքից մեկնելու ընթացքում,

գ) Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակված ավիաընկերության օդանավ են վերցվել մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում և նախատեսված են համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման ընթացքում օգտագործման համար:

Այդ արտոնությունները կիրառվում են անկախ արտոնությունը տված Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում այդ առարկաներն ամբողջովին կամ մասամբ օգտագործելուց կամ սպառելուց՝ պայմանով, որ դրանց սեփականության և (կամ) օգտագործման իրավունքը չփոխանցվի նշված Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում,

3. Օդանավի հիմնական սարքավորումները, ինչպես նաև ցանկացած Պայմանավորվող կողմի օդանավում սովորաբար պահվող նյութերը և պաշարները կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում բեռնաթափվել միայն տվյալ Պայմանավորվող կողմի մաքսային իշխանությունների համաձայնությամբ: Նման դեպքում, դրանք պետք է տեղադրվեն նշված իշխանությունների հսկողության ներքո այնքան ժամանակ, մինչև դրանք կրկին կարտահանվեն կամ այլ կերպ կտնօրինվեն՝ մաքսային կանոններին համաձայն:

4. Սույն Համաձայնագրում ոչինչ չի կարող արգելել Հունաստանի Հանրապետությանը, խտրականության բացառման սկզբունքի հիման վրա, սահմանելու հարկեր, գանձումներ, վարձավճարներ իր պետության տարածքում այն վառելիքի մատակարարման վրա, որը նախատեսված է մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության այն օդանավերի շահագործման համար, որոնք հաղորդակցություններ են իրականացնում Հունաստանի Հանրապետության որևէ կետի և Հունաստանի Հանրապետության կամ Եվրոպական համայնքի մեկ այլ անդամ պետության կետի միջև:

## **ՀՈԴՎԱԾ 11**

### **Շահագործման վճարները**

Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը կարող է գանձել կամ թույլատրել գանձել անհրաժեշտ և ողջամիտ վճարներ իր վերահսկողության տակ գտնվող օդանավակայանների կամ այլ սարքավորումների օգտագործման համար:

Այնուամենայնիվ, Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը համաձայնում է, որ նման վճարները չպետք է լինեն ավելի բարձր, քան նրանք, որոնք վճարվում են նմանատիպ միջազգային հաղորդակցություններում ներգրավված իրենց ազգային օդանավերի կողմից այդ օդանավակայանների և սարքավորումների օգտագործման համար:

## **ՀՈԴՎԱԾ 12**

### **Տարողությունների կարգավորումը և չվացուցակի հաստատումը**

1. Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերություններին պետք է տրամադրվեն հավասար և արդարացի վերաբերմունք, որպեսզի նրանք սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունները շահագործելիս կարողանան օգտվել հավասար հնարավորություններից:

2. Համաձայնեցված հաղորդակցություններ շահագործելիս, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունները պետք է հաշվի առնեն մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների շահերը, որպեսզի անհարկի չներգործեն վերջինիս կողմից միևնույն երթուղում կամ դրա մի մասում տրամադրվող հաղորդակցությունների վրա:

3. Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից տրամադրվող համաձայնեցված հաղորդակցությունները, որպես առաջնային նպատակ, պետք է ունենան բեռնվածության այնպիսի ողջամիտ տարողության տրամադրումը, որը բավական է բավարարելու ավիաընկերությանը նշանակված Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքի և մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքի միջև ուղևորների, բեռի և փոստի փոխադրումների ընթացիկ և խելամտորեն ենթադրվող փոխադրումների պահանջները:

4. Ավիաընկերություններին նշանակող պետություններից բացի այլ պետությունների տարածքներում ուղևորներ, բեռ և փոստ օդանավ վերցնելու կամ օդանավից իջեցվելու հետ կապված հարցերը պետք է համաձայնեցվեն երկու Պայմանավորվող կողմերի միջև:

5. Տրամադրվող տարողությունը, ներառյալ հաղորդակցությունների հաճախականությունը և օգտագործվող օդանավի տեսակը, որը համաձայնեցված հաղորդակցություններում շահագործվելու է Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից պետք է համաձայնեցվեն ավիացիոն իշխանությունների կողմից:

6. Եթե Պայմանավորվող կողմերը իրար հետ համաձայնության չեն գալիս սույն հոդվածի վերը նշված 5-րդ կետի դրույթների շուրջ, հարցը պետք է լուծվի սույն Համաձայնագրի 15-րդ հոդվածի դրույթների համաձայն: Քանի դեռ նման համաձայնությունը չի ստացվել, նշանակված ավիաընկերությունների կողմից առաջարկված տարողությունը պետք է մնա անփոփոխ:

7. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություն պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը ներկայացնի թռիչքների ժամանակացույցը ոչ

ուշ, քան սահմանված երթուղիներով թռիչքների կայացման օրվանից երեսուն (30) օր առաջ: Դա տարածվում է նաև հետագա փոփոխությունների վրա: Հատուկ դեպքերում ժամանակի սույն սահմանափակումը կարող է կրճատվել, որը նաև ենթակա է հաստատման նշված իշխանությունների կողմից:

### **ՀՈԴՎԱԾ 13**

#### **Օդային տրանսպորտի սակագները**

1. Պայմանավորվող կողմերի ավիաընկերությունների կողմից համաձայնեցված հաղորդակցությունների համար գանձվող սակագները պետք է սահմանվեն ողջամիտ մակարդակներով՝ հաշվի առնվելով բոլոր հարակից գործոնները, ներառյալ՝ շահագործման ծախսը, խելամիտ շահույթը, ծառայությունների բնույթը և, որտեղ դա հնարավոր է, նույն երթուղով կամ դրա մի մասով կանոնավոր փոխադրումներ իրականացնող այլ ավիաընկերությունների սակագները:

2. Նշանակված ավիաընկերությունների կողմից առաջարկվող սակագները պետք է կիրառման համար առաջարկվող ամսաթվից առնվազն վաթսուն (60) օր առաջ ներկայացվեն Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը: Այդ ժամկետը նշված իշխանությունների համաձայնությամբ կարող է կրճատվել:

3. Ոչ մի սակագին չի կարող ուժի մեջ մտնել, քանի դեռ այն երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները չեն հաստատել:

4. Երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները պետք է քննարկեն և ընդունեն որոշումներ անընդունելի սակագների վերաբերյալ, որոնք անհիմն խտրական են, անհարկի բարձր են կամ սահմանափակող են գերակա դիրքի չարաշահման պատճառով, կամ արհեստականորեն ցածր են ուղղակի կամ անուղղակի սուբսիդավորման կամ օժանդակության պատճառով, կամ հետևանք են գնագցման:

5. Սույն հոդվածի դրույթների համաձայն հաստատված սակագներն ուժի մեջ են մնում, քանի դեռ սույն հոդվածի դրույթների համաձայն նոր սակագներ չեն հաստատվել:

6. Անկախ սույն հոդվածի դրույթներից՝ Հայաստանի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության կողմից ամբողջ Եվրոպական համայնքի ներսում փոխադրումների համար գանձվող սակագները պետք է համապատասխանեն Եվրոպական համայնքի իրավունքին:

### **ՀՈԴՎԱԾ 14**

#### **Վիճակագրության տրամադրումը**

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին, վերջիններիս խնդրանքով, տրամադրեն այնպիսի տեղեկատվություն և վիճակագրություն, որոնք վերաբերում են առաջին Պայմանավորվող կողմի կողմից մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք կամ այդ պետության տարածքից համաձայնեցված հաղորդակցություններով փոխադրումներին, որը սովորաբար պատրաստվում է նշանակված ավիաընկերությունների կողմից և ներկայացվում իրենց ազգային ավիացիոն իշխանություններին: Փոխադրմանը վերաբերող ցանկացած լրացուցիչ վիճակագրական տվյալ, որը Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են խնդրել մյուս Պայմանավորվող

կողմի ավիացիոն իշխանություններից, երկու Պայմանավորվող կողմերը պետք է, խնդրանքի դեպքում, բանակցեն և համաձայնության գան դրա շուրջ:

## **ՀՈԴՎԱԾ 15**

### **Խորհրդակցությունները և փոփոխությունները**

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կամ նրա ավիացիոն իշխանությունները մյուս Պայմանավորվող կողմից կամ նրա ավիացիոն իշխանություններից կարող են ցանկացած ժամանակ պահանջել անցկացնել խորհրդակցություններ:

2. Պայմանավորվող կողմերից մեկի կամ նրա ավիացիոն իշխանությունների կողմից պահանջված խորհրդակցությունը կարող է սկսվել այդ պահանջը ստանալու օրվանից հետո վաթսուն (60) օրվա ընթացքում:

3. Սույն Համաձայնագրում կատարվող ցանկացած փոփոխություն ուժի մեջ է մտնում, երբ երկու Պայմանավորվող կողմերը դիվանագիտական ուղիներով միմյանց ծանուցում են միջազգային պայմանագրերի կնքման և ուժի մեջ մտնելու հետ կապված իրենց ներպետական իրավական ընթացակարգերի կատարման մասին:

4. Չնայած 3-րդ կետում նշված դրույթների՝ սույն Համաձայնագրին կից ներկայացված երթուղիների ցանկում փոփոխությունները կարող են ուղղակիորեն համաձայնեցվել Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև: Դրանք ուժի մեջ մտնում են դիվանագիտական հայտագրերի փոխանակմամբ հաստատվելուց հետո:

## **ՀՈԴՎԱԾ 16**

### **Վեճերի կարգավորումը**

1. Պայմանավորվող կողմերի միջև սույն Համաձայնագրի կամ դրա հավելվածի մեկնաբանման կամ կիրառման հետ կապված վեճեր առաջանալու դեպքում Պայմանավորվող կողմերը պետք է ձգտեն այն առաջին հերթին կարգավորել բանակցությունների միջոցով:

2. Եթե Պայմանավորվող կողմերը չեն կարողանում կարգավորման հասնել բանակցությունների միջոցով, նրանք կարող են համաձայնել, որ վեճը խորհրդատվական բնույթի կարծիքի համար ներկայացվի որևէ մարմնի կամ անձի:

3. Եթե Պայմանավորվող կողմերը չեն կարողանում հասնել կարգավորման վերը նշված 1-ին և 2-րդ կետերի դրույթների համաձայն, Պայմանավորվող կողմերի երկկողմ համաձայնությամբ վեճը կարող է ներկայացվել երեք արբիտրներից բաղկացած տրիբունալ: Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը նշանակում է արբիտր Պայմանավորվող կողմերից մեկի ծանուցումը, որով առաջարկ է ներկայացվում վեճը լուծել այդպիսի արբիտրաժի միջոցով, մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից դիվանագիտական ուղիներով ստանալու օրվանից վաթսուն (60) օրվա ընթացքում, իսկ մյան ձևով նշանակված երկու արբիտրները ընդհանուր համաձայնությամբ նշանակում են երրորդ արբիտրին, որը կլինի տրիբունալի նախագահը հետագա վաթսուն (60) օրվա ընթացքում: Եթե Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը չի կարողանում նշանակել արբիտր սահմանված ժամկետում կամ եթե երրորդ դատավորը չի նշանակվել սահմանված ժամկետում, ապա ցանկացած Պայմանավորվող կողմ

կարող է դիմել Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության խորհրդի նախագահին արբիտր կամ արբիտրներ նշանակելու խնդրանքով՝ պայմանով, որ եթե Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության խորհրդի նախագահը հանդիսանում է Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի քաղաքացին, ապա Խորհրդի առաջին փոխնախագահը, իսկ եթե նա էլ է այդ պետության քաղաքացի, ապա Խորհրդի ավագ անդամին, որն այդ պետության քաղաքացի չէ, անհրաժեշտության դեպքում, կատարելու վերը նշված նշանակումները: Երրորդ արբիտրը, այնուամենայնիվ, պետք է լինի երրորդ պետության քաղաքացի և պետք է գործի որպես տրիբունալի նախագահ և պետք է որոշի, թե որտեղ է ընթանալու արբիտրաժը:

4. Տրիբունալը որոշում է իր աշխատակարգը:

5. Տրիբունալի ծախսերը պետք է հավասարապես բաշխվեն Պայմանավորվող կողմերի միջև:

6. Պայմանավորվող կողմերը պարտավորվում են ենթարկվել սույն հոդվածին համապատասխան ընդունված ցանկացած որոշման:

7. Եթե կամ այնքան ժամանակ, քանի դեռ Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը կամ նրա նշանակված ավիաընկերությունը չի կատարում սույն հոդվածի 6-րդ կետում նշված որոշման հետ, մյուս Պայմանավորվող կողմը կարող է սահմանափակել, մերժել կամ չեղյալ հայտարարել ցանկացած իրավունք կամ արտոնություն, որը նա տրամադրել էր սույն Համաձայնագրի ուժով:

## **ՀՈԴՎԱԾ 17**

### **Գործողության դադարեցումը**

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է դիվանագիտական ուղիներով մյուս Պայմանավորվող կողմին գրավոր ծանուցել սույն Համաձայնագրի գործողությունը դադարեցնելու իր մտադրության մասին, նման ծանուցումը պետք է միաժամանակ ներկայացվի Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպություն:

Նման դեպքում Համաձայնագիրը գործողությունը դադարեցվում է մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից ծանուցումն ստանալուց տասներկու (12) ամիս հետո, եթե գործողությունը դադարեցնելու մասին ծանուցումը, փոխադարձ համաձայնությամբ, հետ չի վերցվում մինչև ժամկետի ավարտը: Մյուս Պայմանավորվող կողմի՝ նման ծանուցում ստանալու հաստատման բացակայության դեպքում, ծանուցումը համարվում է ստացված Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից այն ստանալու օրվանից տասնչորս (14) օր հետո:

## **ՀՈԴՎԱԾ 18**

### **Համապատասխանությունը բազմակողմ կոնվենցիաներին**

Եթե ուժի մեջ է մտնում միջազգային օդային փոխադրումներին առնչվող և երկու Պայմանավորվող կողմերին վերաբերող ընդհանուր բազմակողմ կոնվենցիա կամ համաձայնագիր, ապա սույն Համաձայնագրում պետք է փոփոխություն կատարվի՝ այդ բազմակողմ կոնվենցիայի կամ համաձայնագրի դրույթներին համապատասխանությունն ապահովելու համար:

**ՀՈԴՎԱԾ 19**  
**Գրանցումը**

Սույն Համաձայնագիրը, դրա հավելվածը և համապատասխան բոլոր փոփոխությունները պետք է գրանցվեն Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունում:

**ՀՈԴՎԱԾ 20**  
**Ուժի մեջ մտնելը**

Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտնում դրա ուժի մեջ մտնելու համար անհրաժեշտ՝ Պայմանավորվող կողմերի ներպետական իրավական ընթացակարգերի կատարման մասին գրավոր ծանուցումները դիվանագիտական ուղիներով փոխանակելու օրվանից:

Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ մտնելուց հետո սույն Համաձայնագիրը կփոխարինի «Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Հունաստանի Հանրապետության կառավարության միջև օդային հաղորդակցության մասին» 1994 թվականի դեկտեմբերի 16-ին Աթենքում ստորագրված Համաձայնագիրը:

Ի հաստատումն վերոշարադրյալի, ներքոստորագրյալ լիազորված ներկայացուցիչները, իրենց համապատասխան կառավարությունների կողմից պատշաճ կերպով լիազորված լինելով, ստորագրեցին սույն Համաձայնագիրը:

Կատարված է Երևան քաղաքում 2009 թվականի հուլիսի 3-ին երկու բնօրինակով՝ հայերեն, հունարեն և անգլերեն, ընդ որում՝ բոլոր տեքստերն էլ հավասարազոր են:

Տեքստի մեկնաբանման հետ կապված տարաձայնություններ առաջանալու դեպքում կգերակայի անգլերեն տեքստը:

**Հայաստանի Հանրապետության  
Կառավարության կողմից**

**Հունաստանի Հանրապետության  
Կառավարության կողմից**

**Հայաստանի Հանրապետության  
արտաքին գործերի նախարար  
Էդվարդ Նալբանդյան**

**Հունաստանի Հանրապետության  
արտաքին գործերի նախարար  
Դորա Բակոյանիս**

**ՀԱՎԵԼՎԱԾ**  
**Երթուղիների ցանկ**

**1. Ցանկ 1**

Հայաստանի Հանրապետության նշանակված ավիաընկերությունների կողմից շահագործվող երթուղիներ.

Կետեր Հայաստանի Հանրապետությունում – Աթենք, Հունաստան:

**2. Ցանկ 2**

Հունաստանի Հանրապետության նշանակված ավիաընկերությունների կողմից շահագործվող երթուղիներ.

Կետեր Հունաստանի Հանրապետությունում – Երևան, Հայաստան:

3. Միջանկյալ կետերը և տարածքից դուրս կետերը կարող են սպասարկվել նշանակված ավիաընկերությունների կողմից: Երթևեկության հինգերորդ ազատության իրավունքն իրականացվում է նման կետերի և մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքի միջև՝ երկու Պայմանավորվող կողմերի համապատասխան ավիացիոն իշխանությունների միջև դրա վերաբերյալ համաձայնություն ձեռք բերելու դեպքում:

**Հ ա մ ա ձ ա յ ն ա գ ի ր ն ու ժ ի մ ե ջ է մ տ ե լ 2011թ. հ ու ն ի ս ի**  
**17-ի ն**