

**ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ**  
**ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ**  
**ԵՎ**  
**ՉԵԽԱՅԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ**  
**ՄԻՋԵՎ**  
**ՕԴԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՄԱՍԻՆ**

Հայաստանի Հանրապետության Կառավարությունը և Չեխիայի Հանրապետության Կառավարությունը, այսուհետ՝ Պայմանավորվող կողմեր,

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

ցանկանալով կնքել համաձայնագիր՝ իրենց համապատասխան տարածքների միջև ու դրանցից դուրս օդային հաղորդակցություններ զարգացնելու նպատակով,

համաձայնեցին հետևյալի մասին.

**Հոդված 1**  
**(ՄԱՀՄԱՆՈՒՄՆԵՐ)**

Սույն Համաձայնագրի նպատակով, եթե համատեքստով այլ բան չի պահանջվում.

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

բ) «ավիացիոն իշխանություններ» հասկացությունը նշանակում է՝ Հայաստանի Հանրապետության համար՝ Հայաստանի Հանրապետության Կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչություն, իսկ Չեխիայի Հանրապետության համար՝ տրանսպորտի նախարարություն, կամ երկու դեպքում էլ՝ ցանկացած այլ մարմին, որն օրենքով լիազորված է իրականացնելու այդ ավիացիոն իշխանությունների կողմից իրականացվող գործառնությունները.

գ) «նշանակված ավիաընկերություն» հասկացությունը նշանակում է՝ յուրաքանչյուր ավիաընկերություն, որի նշանակման մասին Պայմանավորվող կողմերից մեկը գրավոր հայտնել է մյուս Պայմանավորվող կողմին, և որը, սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի համաձայն, թույլտվություն է ստացել

շահագործելու համաձայնեցված հաղորդակցություններ սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածի 1-ին պարբերության համաձայն սահմանված երթուղիներով.

դ) «տարածք», «օդային հաղորդակցություն», «միջազգային օդային հաղորդակցություն», «ավիաընկերություն» և «կանգառ ոչ առևտրային նպատակներով» հասկացություններն ունեն այն իմաստները, որոնք դրանց համապատասխանաբար տրված է Կոնվենցիայի 2-րդ և 96-րդ հոդվածներում.

ե) «տարողություն» հասկացությունը համաձայնեցված հաղորդակցությունների առնչությամբ նշանակում է՝ այդ հաղորդակցություններում օգտագործվող օդանավի նստատեղերի տարողությունը՝ բազմապատկած տրված ժամանակահատվածում երթուղու կամ դրա մի մասի վրա նման օդանավի կողմից շահագործվող հաճախականությամբ.

զ) «սակագին» տերմինը նշանակում է՝ այն գները կամ գանձումները, որոնք վճարվում են ուղևորների, ուղեբեռի և բեռի փոխադրման համար (բացառությամբ փոստի փոխադրման վարձավճարի և պայմանների), և այն պայմանները, որոնց ներքո տվյալ գները և գանձումները կիրառվում են՝ ներառյալ փոխադրման առնչությամբ գործակալական ծառայությունների դիմաց վճարվելիք հավելավճարները, նման փոխադրման նկատմամբ օժանդակ ցանկացած ծառայության գանձումները և պայմանները, որոնք առաջարկվում են ավիաընկերությունների կողմից և ներառում են նաև փոխադրման կապակցությամբ տրամադրված ցանկացած էական առավելություն.

է) «Հավելված» տերմինը նշանակում է՝ սույն Համաձայնագրի հավելվածը կամ սույն Համաձայնագրի 21-րդ հոդվածի դրույթներից համապատասխան փոփոխվածը: Հավելվածը կազմում է սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը, և բոլոր հղումները Համաձայնագրին ներառում են Հավելվածը՝ բացառությամբ, եթե այլ հստակ համաձայնություն ձեռք չի բերվել:

## **Հոդված 2 (ՓՈՒՆԱԴՐՄԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔՆԵՐԻ ՏՐԱՄԱԴՐՈՒՄԸ)**

1) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմին տրամադրում է սույն Համաձայնագրում սահմանված իրավունքները՝ Հավելվածի համապատասխան բաժնում սահմանված երթուղիներով նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից միջազգային օդային հաղորդակցությունների հաստատման և շահագործման նպատակով: Նման հաղորդակցությունները և երթուղիներն այսուհետ կոչվում են, համապատասխանաբար, «համաձայնեցված հաղորդակցություններ» և «սահմանված երթուղիներ»:

2) Պահպանելով սույն Համաձայնագրի դրույթները՝ Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրի նշանակված ավիաընկերությունը կամ ավիաընկերությունները սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցություններ շահագործելիս օգտվում են հետևյալ իրավունքներից.

ա) մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքի վրայով անվայրէջք թռիչք կատարելու իրավունք,

բ) մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում ոչ առևտրային նպատակներով վայրէջքներ կատարելու իրավունք,

գ) մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում՝ Հավելվածում սահմանված կետերում առաջին Պայմանավորվող կողմի տարածքում գտնվող կետեր մեկնող կամ այդ կետերից ժամանող ուղևորներ, ուղեբեռ և բեռ, ներառյալ՝ փոստ, առանձին կամ համակցված ձևով, օդանավ վերցնելու և իջեցնելու իրավունք:

3) Սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի համաձայն նշանակված ավիաընկերություններից բացի՝ այլ՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությունները նույնպես օգտվում են սույն հոդվածի 2-րդ պարբերության «ա» և «բ» ենթապարբերություններով սահմանված իրավունքներից:

4) Սույն հոդվածի 2-րդ պարբերությունում ոչինչ չպետք է դիտվի որպես իրավունքի տրամադրում Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիաընկերությանը՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում վարձատրության կամ վարձակալության հիմունքներով օդանավ վերցնելու ուղևորներ, բեռ, այդ թվում՝ փոստ, մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում մեկ այլ կետ տեղափոխելու համար:

### **Հոդված 3**

#### **(ՆՇԱՆԱԿՈՒՄԸ ԵՎ ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ ԹՈՒՅԼՏՎՈՒԹՅՈՒՆԸ)**

1) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի նշանակելու ավիաընկերություն կամ ավիաընկերություններ՝ սվյալ Պայմանավորվող կողմի կողմից համաձայնեցված հաղորդակցություններ շահագործելու նպատակով, և հետ վերցնելու ցանկացած ավիաընկերության նշանակումը կամ փոխարինելու նախկինում նշանակված ավիաընկերությունը մեկ այլ ավիաընկերությամբ: Նման նշանակումը կատարվում է դիվանագիտական ուղիներով՝ գրավոր ծանուցմամբ:

2) Նշանակման մասին ծանուցում ստացած ավիացիոն իշխանությունները, պահպանելով սույն հոդվածի 3-րդ և 4-րդ պարբերությունները, անհապաղ անհրաժեշտ շահագործման թույլտվություն են տրամադրում մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը:

3) Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիացիոն իշխանությունները կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունից պահանջել ապացույցներ, որ վերջինս ունի անհրաժեշտ որակավորում՝ այդպիսի իշխանությունների կողմից միջազգային օդային հաղորդակցությունների շահագործման նկատմամբ կիրառվող օրենքներով և կանոնակարգերով սահմանված պայմանները կատարելու համար՝ Կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխան:

4) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններն իրավունք ունեն մերժելու ավիաընկերության նշանակման ընդունումը և մերժելու սույն հոդվածի 2-րդ պարբերությունում նշված

շահագործման թույլտվության տրամադրումը կամ սահմանելու այնպիսի պայմաններ, որ այդ իշխանություններն անհրաժեշտ կհամարեն սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածում սահմանված իրավունքների իրականացման համար՝ ամեն դեպքում, երբ Պայմանավորվող կողմը ապացույցներ չունենա այն բանի, որ այդ ավիարճակերության նկատմամբ սեփականության նշանակալի մասը և գործառնական վերահսկողությունը վերապահված է մյուս Պայմանավորվող կողմին կամ նրա պետության քաղաքացիներին:

5) Եթե ավիարճակերությունը նշանակվել և շահագործման թույլտվություն է ստացել սույն հոդվածի համաձայն, ապա նա կարող է ամբողջությամբ կամ մասնակիորեն շահագործել համաձայնեցված այն հաղորդակցությունները, որոնց համար նշանակվել է՝ պայմանով, որ սույն Համաձայնագրի 13-րդ և 16-րդ հոդվածների համաձայն հաստատված սակագները և չվացուցակներն ուժի մեջ լինեն այդ հաղորդակցությունների առնչությամբ:

#### Հոդված 4

### (ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ ԹՈՒՅԼՏՎՈՒԹՅՈՒՆԸ ՉԵՂՅԱԼ ՀԱՅՏԱՐԱՐԵԼԸ ԵՎ ԿԱՍԵՑՆԵԼԸ)

1) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններն իրավունք ունեն չեղյալ հայտարարելու շահագործման թույլտվությունը կամ կասեցնելու սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածում սահմանված իրավունքների իրականացումը մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիարճակերության կողմից կամ սահմանելու այնպիսի ժամանակավոր կամ մշտական պայմաններ, որոնք նրանք անհրաժեշտ կհամարեն այդ իրավունքների իրականացման համար, եթե նշված ավիարճակերությունը.

ա) չի կարողանում ապացուցել այդ իրավունքները տրամադրող Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների առջև իր ունակությունը՝ բավարարել տվյալ իշխանությունների կողմից կիրառվող օրենքների և կանոնակարգերի պայմանները՝ Կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխան, կամ

բ) չի կարող ապացուցել, որ սեփականության նշանակալի մասը և գործառնական վերահսկողությունը վերապահված են ավիարճակերությանը նշանակված Պայմանավորվող կողմին կամ նրա պետության քաղաքացիներին, կամ

գ) այլ կերպ չի շահագործում համաձայնեցված հաղորդակցությունները սույն Համաձայնագրով նախատեսված պայմաններով:

2) Եթե անհրաժեշտ չէ անհապաղ գործողություն՝ կանխելու համար վերը նշված օրենքների և կանոնակարգերի հետագա խախտումը, սույն հոդվածի 1-ին պարբերությունում թվարկված իրավունքներն իրականացվում են միայն մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հետ խորհրդակցություններից հետո: Եթե ավիացիոն իշխանությունների միջև այլ համաձայնություն ձեռք չի բերվել, նման խորհրդակցությունները Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև սկսվում են

ավիացիոն իշխանություններից որևէ մեկի կողմից հարցում ներկայացվելու ամսաթվից հետո վաթսուն (60) օրվա ընթացքում:

**Հոդված 5**  
**(ՕՐԵՆՔՆԵՐԻ, ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳԵՐԻ ԵՎ ԸՆԹԱՑԱԿԱՐԳԵՐԻ ԿԻՐԱՌՈՒՄԸ)**

1) Պայմանավորվող կողմերից մեկի տարածք մուտք գործելիս, տարածքում գտնվելիս կամ տարածքից մեկնելիս օդանավերի շահագործմանը և օդագնացությանը վերաբերող՝ նրա տարածքում գործող օրենքները, կանոնակարգերը և ընթացակարգերը պետք է կատարվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությունների կողմից:

2) Պայմանավորվող կողմերից մեկի տարածքում գործող օրենքները, կանոնակարգերը և ընթացակարգերը՝ կապված ուղևորների, անձնակազմերի, ուղեբեռների և բեռների, ներառյալ՝ փոստի, իր տարածք ժամանելու, տարածքում գտնվելու, տարածքով անցնելու կամ տարածքից մեկնելու հետ, ինչպես, օրինակ, երկիր մուտք գործելու, երկրից մեկնելու, անձնագրերի, մաքսատան, արժույթային և առողջապահական, անասնաբուժական կամ սանիտարական միջոցառումների հետ կապված օրենքները, կանոնակարգերը և ընթացակարգերը կիրառվում են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության օդանավերով փոխադրվող ուղևորների, անձնակազմերի, ուղեբեռների, բեռների և փոստի նկատմամբ՝ նշված Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտք գործելու, տարածքից մեկնելու կամ տարածքում գտնվելու ընթացքում:

3) Իր մաքսային, միգրացիոն, համաճարակային և համանման կանոնակարգերը կիրարկելիս ոչ մի Պայմանավորվող կողմ չպետք է արտոնություն տրամադրի համանման միջազգային օդային հաղորդակցությունների մեջ ներգրավված իր սեփական կամ ցանկացած այլ ավիաընկերության մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության նկատմամբ:

**Հոդված 6**  
**(ԱՎԻԱՑԻՈՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆԸ)**

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

2) Պայմանավորվող կողմերը, մասնավորապես, գործում են 1963 թվականի սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված «Օդանավում կատարված հանցագործությունների և որոշակի այլ գործողությունների մասին» կոնվենցիայի, 1970 թվականի դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված «Օդանավերի անօրինական զավթման դեմ պայքարի մասին» կոնվենցիայի, 1971 թվականի սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ապօրինի գործողությունների դեմ պայքարի մասին» կոնվենցիայի, 1988 թվականի

փետրվարի 24-ին Մոնրեալում ստորագրված «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիան սպասարկող օդանավակայաններում բռնության անօրինական գործողությունների վնասագերծման մասին» արձանագրության և 1991 թվականի մարտի 1-ին Մոնրեալում ստորագրված «Պլաստիկ պայթուցիկ նյութերի հայտնաբերման նպատակով դրանց դրոշմադրման մասին» կոնվենցիայի և երկու Պայմանավորվող կողմերի համար պարտադիր ուժ ունեցող՝ ավիացիոն անվտանգությունը կարգավորող ցանկացած այլ բազմակողմանի համաձայնագրի դրույթներին համապատասխան:

3) Պայմանավորվող կողմերը հարցման դեպքում միմյանց ցուցաբերում են անհրաժեշտ օգնություն՝ քաղաքացիական օդանավի անօրինական զավթման գործողությունները և այլ անօրինական գործողությունները կանխելու համար՝ ուղղված նման օդանավերի, դրանց ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների ու օդագնացության միջոցների թռիչքային անվտանգության և քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությանն ուղղված որևէ այլ սպառնալիքի դեմ:

4) Պայմանավորվող կողմերն իրենց երկկողմ հարաբերություններում գործում են 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 այն օդանավ շահագործողները, որոնց գտնվելու վայրը կամ տնտեսական գործունեության իրականացման վայրը յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում է, և իրենց պետության տարածքում օդանավակայաններ շահագործողները գործեն նման ավիացիոն անվտանգության դրույթների համաձայն:

5) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ համաձայնում է, որ օդանավերի այդպիսի շահագործողներից կարող է պահանջվել, որ վերջիններս պահպանեն այդ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք մուտք գործելու, այդ տարածքից մեկնելու կամ այնտեղ գտնվելու ընթացքում այդ երկրում գործող պետության օրենքները և կանոնակարգերը:

6) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ապահովում է, որ համարժեք միջոցներ ձեռնարկվեն իր պետության տարածքում՝ օդանավը պաշտպանելու և ուղևորների, նրանց ձեռքի իրերը զննելու և անձնակազմի, ուղեբեռի, բեռի ու օդանավի պահուստային մասի համապատասխան ստուգումներն իրականացնելու համար:

7) 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:

8) Երբ տեղի է ունենում միջադեպ կամ քաղաքացիական օդանավի անօրինական զավթմանն ուղղված միջադեպի սպառնալիք կամ նման օդանավերի, դրանց ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանի կամ

օդագնացության միջոցների նկատմամբ անվտանգության այլ անօրինական գործողություն, Պայմանավորվող կողմերն աջակցում են միմյանց՝ պարզեցնելու համար հաղորդակցությունները, և ձեռնարկում են այլ անհրաժեշտ միջոցներ՝ այդ միջադեպը կամ միջադեպի սպառնալիքն արագ ու անվտանգ կանխելու համար:

9) Երբ Պայմանավորվող կողմը բավարար հիմքեր ունի հավատալու, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը շեղվել է սույն հոդվածի ավիացիոն անվտանգության դրույթներից, այդ Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հետ անհապաղ խորհրդակցություններ անցկացնելու վերաբերյալ հարցում ներկայացնել: Նման հարցման ամսաթվից հետո՝ մեկ (1) ամսվա ընթացքում, համաձայնություն ձեռք չբերելը սույն Համաձայնագրի 4-րդ հոդվածը կիրառելու հիմք է հանդիսանում:

### **Հոդված 7 (ՍԵՐՏԻՖԻԿԱՏՆԵՐԻ ԵՎ ԼԻՑԵՆԶԻԱՆԵՐԻ ՃԱՆԱՉՈՒՄԸ)**

1) Թռիչքային պիտանության սերտիֆիկատները, օդանավ շահագործողի սերտիֆիկատները և լիցենզիաները, որոնք տրվել կամ վավերացվել են Պայմանավորվող կողմերից մեկի կողմից և դեռ ուժի մեջ են, պետք է վավեր ճանաչվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից՝ համաձայնեցված հաղորդակցություններ շահագործելու նպատակով՝ պայմանով, որ այդ սերտիֆիկատները և լիցենզիաները հավասար լինեն Կոնվենցիայում սահմանված կամ հետագայում սահմանվող նվազագույն չափանիշներին և կամ գերազանցեն դրանք:

2) Այնուամենայնիվ, 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 վավեր ճանաչված՝ օդանավ շահագործողի սերտիֆիկատների և լիցենզիաների ճանաչումը:

### **Հոդված 8 (ԹՈՒՉՔԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆԸ)**

1) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է թռիչքային անվտանգության չափանիշների վերաբերյալ խորհրդակցություններ անցկացնելու մասին հարցում ներկայացնել, մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից ընդունված անձնակազմերին, օդանավերին և դրանց շահագործմանն առնչվող ոլորտներում: Նման խորհրդակցությունները տեղի են ունենում այդ հարցման ամսաթվից հետո երեսուն (30) օրվա ընթացքում:

2) Եթե նման խորհրդակցություններից հետո Պայմանավորվող կողմերից մեկը գտնում է, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը այդպիսի ոլորտներից որևէ մեկում արդյունավետորեն չի պահպանում և կիրառում թռիչքային անվտանգության այն չափանիշները, որոնք առնվազն հավասար են այդ պահին Կոնվենցիայի համաձայն հաստատված նվազագույն չափանիշներին, ապա առաջին Պայմանավորվող կողմը տեղեկացնում է մյուս

Պայմանավորվող կողմին նման հայտնաբերումների և այդ նվազագույն չափանիշներին համապատասխանելու համար անհրաժեշտ քայլերի մասին, և այդ մյուս Պայմանավորվող կողմը ձեռնարկում է համապատասխան քայլեր՝ իրավիճակն ուղղելու համար: Մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից տասնհինգ (15) օրվա ընթացքում կամ այնպիսի ավելի երկար ժամանակահատվածում, որի շուրջ հնարավոր է համաձայնություն ձեռք բերել, համապատասխան քայլեր չձեռնարկելը սույն Համաձայնագրի 4-րդ հոդվածը կիրառելու հիմք է հանդիսանում:

3) Չնայած Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածում նշված պարտավորություններին՝ համաձայնություն է ձեռք բերվում, որ Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիարճակերության կամ ավիարճակերությունների կողմից շահագործվող կամ վարձակալված ցանկացած օդանավ կարող է, դեպի մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք կամ տարածքից հաղորդակցությունների վրա, մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում գտնվելիս ստուգման ենթարկվել մյուս Պայմանավորվող կողմի իշխանությունների լիազորած ներկայացուցիչների կողմից՝ օդանավում և օդանավի շրջակայքում՝ ստուգելու օդանավի և դրա անձնակազմի փաստաթղթերի վավերականությունը և օդանավի ու դրա սարքավորումների ակնհայտ վիճակը (սույն հոդվածում՝ կառավարողացային ստուգում)՝ պայմանով, որ դա չհանգեցնի անհարկի ձգձգման:

4) Եթե կառավարողացային նման ստուգման կամ մի շարք կառավարողացային ստուգումներ 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 վարչարարությունը,

ապա ստուգում իրականացնող Պայմանավորվող կողմը, Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածի նպատակներով, ազատ է եզրակացնելու, որ այն պահանջները, որոնց ներքո տրվել կամ վավեր են ճանաչվել սերտիֆիկատները կամ լիցենզիաները այդ օդանավի առնչությամբ կամ այդ օդանավի անձնակազմի առնչությամբ, տրվել են կամ վավեր են, կամ՝ որ պահանջները, որոնց հիման վրա տվյալ օդանավը շահագործվում է, հավասար կամ խիստ չեն Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշների հետ համեմատած:

5) Այն դեպքում, երբ, վերը նշված 3-րդ պարբերության համաձայն, Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիարճակերության կամ ավիարճակերությունների կողմից շահագործվող օդանավ մուտք գործելն արգելվում է տվյալ ավիարճակերության կամ ավիարճակերությունների ներկայացուցչի կողմից՝ կառավարողացային ստուգում իրականացնելու նպատակով, մյուս Պայմանավորվող կողմն ազատ է ենթադրելու, որ ծագում են վերը նշված 4-րդ պարբերությունում նշված տեսակի լուրջ անհանգստություններ, և՛ կատարելու այդ պարբերությունում նշված եզրահանգումները:



6) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրեն իրավունք է վերապահում անմիջապես կասեցնելու կամ փոփոխելու մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործման թույլտվությունն այն դեպքում, երբ առաջին Պայմանավորվող կողմը եզրակացնում է, լինի դա կառավարողացային ստուգման, կառավարողացային ստուգումների շարքի, կառավարողացային 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 պարբերությունների համաձայն, դադարեցվում է, երբ այդ գործողության ձեռնարկման հիմքը դադարում է գոյություն ունենալուց:

### **Հոդված 9 (ՄԱՔՄԱՅԻՆ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐԸ, ՏՈՒՐՔԵՐԸ ԵՎ ՀԱՐԿԵՐԸ)**

1) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ազատում է մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը ներմուծման սահմանափակումներից, մաքսատուրքերից, անուղղակի հարկերից, տեսչական գանձումներից և այլ ազգային և տեղական տուրքերից և վճարումներից՝ օդանավի, վառելիքի, քսայուղերի, սպառման տեխնիկական միջոցների, պահեստամասերի, այդ թվում՝ օդանավի շարժիչների, օդանավի հաշվեցուցակային սարքավորումների, օդանավի պաշարների և պարենի (ներառյալ սպիրտային խմիչքները, ծխախոտն ու ըմպելիքները և թռիչքի ընթացքում սահմանափակ քանակությամբ՝ ուղևորներին վաճառքի համար նախատեսված այլ ապրանքները) և այլ առարկաների առնչությամբ, որ նախատեսված են օգտագործման միմիայն համաձայնեցված հաղորդակցությունները շահագործող այդպիսի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության օդանավի շահագործման կամ սպասարկման կապակցությամբ, ինչպես նաև՝ տպագրված տոմսերը, բեռնագրերը, ավիաընկերության տարբերանշանը կրող՝ տպագրված որևէ նյութ և այդ նշանակված ավիաընկերության կողմից անվճար բաժանվող սովորական գովազդային նյութերը:

2) Սույն հոդվածով նախատեսված ազատումները կիրառվում են սույն հոդվածի 1-ին պարբերությունում թվարկված այն ապրանքների նկատմամբ, որոնք.

ա) ներմուծվել են Պայմանավորվող կողմերից մեկի տարածք մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից կամ անունից,

բ) պահվել են Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակած ավիաընկերության օդանավում մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք ժամանելիս և մինչև այդ տարածքից մեկնելը, և

գ) Պայմանավորվող կողմերց մեկի նշանակած ավիաընկերության օդանավ են վերցվել մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում և նախատեսված են համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման ընթացքում օգտագործման համար՝ անկախ այն հանգամանքից՝ այդ

առարկաները ամբողջությամբ կամ մասնակիորեն օգտագործվում կամ սպառվում են ազատումներ նախատեսած Պայմանավորվող կողմի տարածքում՝ պայմանով, որ նման առարկաները չօտարվեն նշված Պայմանավորվող կողմի տարածքում:

3) Օդանավի հաշվեցուցակային սարքավորումները, ինչպես նաև Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի կողմից նշանակված ավիաընկերության օդանավում սովորաբար պահվող նյութերը, պաշարներն ու պահեստամասերը կարող են Պայմանավորվող մյուս կողմի տարածքում բեռնաթափվել միայն այդ տարածքի մաքսային իշխանությունների համաձայնությամբ: Նման դեպքում դրանք հանձնվում են նշված իշխանությունների հսկողությանն այնքան ժամանակ, մինչև կվերաարտահանվեն կամ այլ կերպով կտնօրինվեն՝ մաքսային կանոններին համապատասխան:

4.) Սույն հոդվածով նախատեսված ազատումները կիրառվում են նաև սպառման տեխնիկական միջոցների, պահեստամասերի նկատմամբ, ներառյալ շարժիչները և օդանավի հաշվեցուցակային սարքավորումները, այն իրավիճակներում, երբ Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրի նշանակված ավիաընկերությունը պայմանավորվածություն է ձեռք բերել այլ ավիաընկերությունների հետ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում փոխառության կամ փոխանցման համար՝ պայմանով, որ նման այլ ավիաընկերություններ նույնկերպ օգտվեն այդ Պայմանավորվող կողմի նախատեսած ազատումներից: Ավիաընկերությունը նման փոխառությունների և փոխանցման մասին հայտնում է համապատասխան մաքսային իշխանություններին:

**Հոդված 10**  
**(ՕԴԱՆԱՎԱԿԱՅԱՆՆԵՐԻ ԵՎ ԱՎԻԱՑԻՈՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ**  
**ՕԳՏԱԳՈՐԾՈՒՄԸ)**

1) Պայմանավորվող կողմերից մեկի տարածքում օդանավակայանների, օդագնացության և այլ միջոցների օգտագործման համար մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունից գանձվող վարձավճարները չեն գերազանցում նույնպիսի միջազգային հաղորդակցություններում ներգրավված նույն դասի՝ իր ազգային օդանավերի համար գանձվելիք վարձավճարները:

2) Իրենց վերահսկողության տակ գտնվող օդանավակայանների, ավիուղիների, օդային երթևեկության ծառայությունների և հարակից միջոցների օգտագործման ժամանակ Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկը չպետք է առավելություն տա իր սեփական կամ որևէ այլ ավիաընկերության համանման միջազգային օդային հաղորդակցություններում ներգրավված մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության նկատմամբ:

3) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ խրախուսում է վարձավճարներ գանձող իր իրավասու մարմինների և այդ մարմինների կողմից տրամադրվող ծառայություններն ու միջոցներն օգտագործող ավիաընկերությունների միջև խորհրդակցությունների անցկացումը՝ անհրաժեշտության դեպքում այդ ավիաուղիների ներկայացուցչական կազմակերպությունների միջոցով: Նման գանձումների փոփոխության որևէ

առաջարկի մասին նման ավիարճկերություններին տրվում է բանական ծանուցում՝ հնարավորություն տալով նրանց արտահայտելու իրենց տեսակետները նախքան փոփոխություններ կատարելը: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ խրախուսում է նաև վարձավճարներ գանձող իր իրավասու մարմիններին և նման ավիատղիներին անհրաժեշտ տեղեկություններ փոխանակել այդպիսի գանձումների վերաբերյալ:

### **Հոդված 11 (ՏԱՐԱՆՑՈՒՄԸ)**

Պայմանավորվող կողմի տարածքով անցնող ուղևորները, որոնք չեն լքում օդանավակայանում այդ նպատակով հատկացված տարածքը, բացառությամբ սույն Համաձայնագրի 6-րդ հոդվածում նշված անվտանգության դրույթների և թմրամիջոցների և հոգեներգործուն նյութերի փոխադրումը կանխելու մասով, ենթարկվում են ոչ ավելի, քան պարզեցված ստուգման: Տարանցիկ բեռներն ու ուղեբեռները ազատվում են մաքսատուրքից և այլ գանձումներից:

### **Հոդված 12 (ԾԱՌԱՅՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՎԱՃԱՌԸ ԵՎ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ՓՈԽԱՆՑՈՒՄԸ)**

1) Առաջին Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններ սակագները ներկայացնելուց հետո և ենթակա լինելով այդ առաջին Պայմանավորվող կողմի տարածքում գործող համապատասխան օրենքների և կանոնակարգերի համաձայն անհրաժեշտ կոմերցիոն գրանցման՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիարճկերությունը կամ ավիարճկերություններն իրավունք ունեն իրենց օդային փոխադրումների ծառայություններն ազատ կերպով վաճառելու առաջին Պայմանավորվող կողմի տարածքում՝ ուղղակիորեն կամ, իր հայեցողությամբ, իր գործակալների միջոցով, և ցանկացած անձ ազատ է գնելու նման ծառայությունները տեղական արժույթով կամ ազատ փոխարկելի ցանկացած արտարժույթով՝ այդ տարածքում գործող արտարժույթի փոխանակման կանոնակարգերի համաձայն:

2) Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիարճկերություններն իրավունք ունեն փոխարկելու և իրենց երկիր փոխանցելու մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում վաստակած՝ տեղական ծախսերի նկատմամբ եկամուտների ավելցուկները՝ ազատ փոխարկելի արժույթով: Փոխարկումն ու փոխանցումը կատարվում են առանց սահմանափակումների՝ նման գործարքների նկատմամբ փոխանցման կատարման օրը կիրառելի՝ օտարերկրյա փոխանակման գերակայող շուկայական փոխարժեքով: Այն դեպքում, երբ օտարերկրյա փոխանակման գերակայող շուկայական փոխարժեքի համակարգ հաստատված չէ, փոխարկումն ու փոխանցումը կատարվում են առանց սահմանափակումների, փոխանցման կատարման օրը կիրառելի պաշտոնական փոխարժեքի հիման վրա: Փաստացի փոխանցումն իրականացվում է առանց ձգձգման և ենթակա չէ որևէ գանձման՝ բացառությամբ նման գործարքների համար բանկերի կողմից գանձվող ծառայության սովորական գանձումների:

3) Եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև վճարումները կարգավորվում են հատուկ համաձայնագրով, ապա կիրառվում է այդ համաձայնագիրը:

### **Հոդված 13 (ՄԱԿԱԳՆԵՐԸ)**

1) Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից սույն Համաձայնագրով ծածկվող հաղորդակցությունների նկատմամբ կիրառվելիք սակագները հաստատվում են բանական չափերով՝ պատշաճ ուշադրություն դարձնելով բոլոր հարակից գործոններին, ներառյալ օգտագործողների շահերը, շահագործման արժեքը, հաղորդակցության բնութագրերը (ինչպիսիք են արագության և հարմարավետության չափանիշները), հավելավճարների դրույքաչափերը, բանական եկամուտը, մյուս ավիաընկերությունների սակագները և շուկայի այլ առևտրային նկատառումները:

2) Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանություններն անընդունելի են համարում այն սակագները, որոնք անհիմն խտրական են, ոչ պատշաճ ձևով բարձր են կամ սահմանափակիչ բնույթ ունեն գերակա դիրքի չարաշահման պատճառով, կամ արհեստականորեն ցածր են ուղղակի կամ անուղղակի սուբսիդավորման կամ օժանդակության պատճառով, կամ հանգեցնում են գնի անկման:

3) Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանություններից ոչ մեկն իրենց նշանակած ավիաընկերություններից չպետք է պահանջի խորհրդակցել այլ ավիաընկերությունների հետ սակագները հաստատման համար ներկայացնելուց առաջ և ոչ էլ պետք է կանխի մնան խորհրդակցությունը:

4) Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների կողմից Պայմանավորվող կողմերի տարածքների միջև փոխադրման նկատմամբ կիրառվելիք սակագները ներկայացվում են նշանակված ավիաընկերությունների կողմից Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանություններին դրանք կիրառելու համար առաջարկվող ամսաթվից առնվազն երեսուն (30) օր առաջ: Ավիացիոն իշխանությունները կարող են հաստատել կամ չհաստատել երկու Պայմանավորվող կողմերի տարածքների միջև՝ մեկ ուղղությամբ կամ երկու ուղղությամբ փոխադրման համար ներկայացված սակագները:

Նման սակագները համարվում են հաստատված, եթե ներկայացված սակագները ստանալու ամսաթվից հետո՝ տասնչորս (14) օրվա ընթացքում, Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները անհամաձայնության գրավոր ծանուցումը չեն հանձնել սակագներ ներկայացրած ավիաընկերությանը:

Սակագները հաստատելիս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են իրենց հաստատմանը կցել այնպիսի վերջնական ժամկետներ, որոնք նրանք անհրաժեշտ են համարում: Եթե սակագինն ունի վերջնական ժամկետ, այն պետք է մնա ուժի մեջ մինչև վերջնական ժամկետի լրանալը, եթե հետ չի վերցվել համապատասխան ավիաընկերության կամ

ավիարընկերությունների կողմից, կամ եթե փոխարինող սակագին չի ներկայացվել և հաստատվել նախքան վերջնական ժամկետը:

5) Հարցման դեպքում Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակած ավիարընկերությունը մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին է ներկայացնում այդ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքից սկսվող կամ տարածքում ավարտվող՝ դեպի երրորդ երկրներ կամ երրորդ երկրներից փոխադրման սակագները:

6) Եթե Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի ավիացիոն իշխանությունները գտնում են, որ դեպի իրենց տարածք կամ տարածքից փոխադրման սակագինն ընկնում է վերը նշված 3-րդ պարբերությունում նկարագրված դասակարգումների տակ, նրանք հնարավորին չափ շուտ կամ առնվազն նրանց կողմից ներկայացված սակագները ստանալու ամսաթվից տասնչորս (14) օրվա ընթացքում անհամաձայնության ծանուցում են ներկայացնում մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին և նշանակված ավիարընկերությանը:

7) Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները չպետք է պահանջեն, որ իրենց հաստատմանը ներկայացվեն Պայմանավորվող կողմերի տարածքներում գտնվող կետերի միջև բեռների փոխադրման սակագները, սակայն նշանակված ավիարընկերությունները պետք է գրանցեն դրանք երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանություններում դրանք կիրառելու առաջարկվող ամսաթվից առնվազն տասնչորս (14) օր առաջ: Նման գրանցված բեռնային սակագինն ուժի մեջ է մտնում դրանք կիրառելու նշված ամսաթվից:

8) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները ցանկացած ժամանակ կարող են սույն հոդվածի դրույթների կիրարկման շուրջ մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հետ խորհրդակցություններ անցկացնելու վերաբերյալ հարցում ներկայացնել: Նման խորհրդակցություններն անցկացվում են ոչ ուշ, քան հարցումն ստանալուց երեսուն (30) օր հետո:

9) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններն իրավունք ունեն քննելու ցանկացած ավիարընկերության, ուղևորային գործակալի կամ շրջագայություն կազմակերպողի կողմից կատարված սակագների և վաճառքի պայմանների խախտումները:

#### **Հոդված 14 (ՏԱՐՈՂՈՒԹՅՈՒՆԸ)**

1) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիարընկերությունների համար պետք է լինեն արդարացի և հավասար հնարավորություններ՝ շահագործել համաձայնեցված հաղորդակցությունները սույն Համաձայնագրի Հավելվածում սահմանված ցանկացած երթուղու վրա:

2) Համաձայնեցված հաղորդակցությունները շահագործելիս յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիարընկերությունները հաշվի են առնում մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիարընկերության

շահերը, որպեսզի ոչ պատշաճ կերպով չներգործեն վերջիններիս կողմից միևնույն երթուղում կամ դրա մի մասում տրամադրվող հաղորդակցությունների վրա:

3) Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների կողմից տրամադրվող համաձայնեցված հաղորդակցությունները պետք է սերտ հարաբերակցության մեջ լինեն սահմանված երթուղիներով փոխադրումների նկատմամբ հանրության պահանջներին և, որպես իրենց առաջնային նպատակ, պետք է ունենան բեռնվածության բանական գործակցով այնպիսի տարողության տրամադրումը, որը բավական է բավարարելու համար ավիաընկերությունը նշանակած Պայմանավորվող կողմի տարածքից եկող կամ այդ տարածք մեկնող ուղևորների և (կամ) բեռների, ներառյալ՝ փոստի, փոխադրման նկատմամբ ներկայիս և բանականորեն ակնկալվելիք պահանջները: Ավիաընկերությունը նշանակած պետությունից բացի այլ պետությունների տարածքներում՝ սահմանված երթուղիների վրա գտնվող կետերում վերցված կամ իջեցված ուղևորների և (կամ) բեռների, ներառյալ՝ փոստի, փոխադրումն ապահովվում է այն ընդհանուր սկզբունքներին համապատասխան, որ տարողությունը կարող է առնչվել.

ա) ավիաընկերությունը նշանակած Պայմանավորվող կողմի տարածքից սկիզբ առնող և այդ տարածք ուղղված երթևեկության պահանջներին,

բ) այն շրջանի երթևեկության պահանջներին, որի միջով անցնում է համաձայնեցված հաղորդակցությունը՝ շրջանը կազմող պետությունների ավիաընկերությունների կողմից հաստատված այլ տրանսպորտային հաղորդակցությունները հաշվի առնելուց հետո, և

գ) միջանցիկ օդային ուղի շահագործումների պահանջներին:

4) Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների կողմից համաձայնեցված հաղորդակցություններում առաջարկվող հաճախականությունները համաձայնեցվում են Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև քննարկումների միջոցով:

### **Հոդված 15 (ԿՈՂԵՐԻ ՀԱՄԱՏԵՂ ՕԳՏԱԳՈՐԾՈՒՄԸ)**

1) Սահմանված երթուղիներով օդային հաղորդակցություններ շահագործելիս կամ տրամադրելիս Պայմանավորվող կողմերից մեկի ցանկացած՝ նշանակված ավիաընկերություն կարող է կողերի համատեղ օգտագործման և բլոկ-նստատեղերի վերաբերյալ համաձայնություն ձեռք բերել.

ա) Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ,

բ) երրորդ կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ: Եթե նման երրորդ կողմը չի լիազորում կամ թույլատրում նմանատիպ համաձայնություններ մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությունների և այլ ավիաընկերությունների միջև՝ դեպի այդպիսի երրորդ երկիր, այդ երկրից և

այդ երկրի տարածքով անցնող հաղորդակցությունների վրա, ապա համապատասխան Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններն իրավունք ունեն չընդունելու նման համաձայնությունները:

2) Վերը նշված դրույթները, սակայն, ենթակա են այն պայմաններին, որ նման համաձայնությունների մեջ գտնվող բոլոր ավիաընկերությունները.

ա) ունենան հիմնական երթևեկության իրավունքներ և բավարարեն սույն Համաձայնագրի սկզբունքները,

բ) բավարարեն երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների կողմից նման համաձայնությունների նկատմամբ կիրառվող պահանջները, և

գ) սպառողներին տրամադրեն պատշաճ տեղեկատվություն նման կողմերի համատեղ օգտագործման և բլոկ-նստատեղերի համաձայնությունների վերաբերյալ:

3) Կողերը համատեղ օգտագործող ավիաընկերություններից պահանջվում է, որ առաջարկվող կողմերի համատեղ օգտագործման և բլոկ-նստատեղերի համաձայնությունները ներկայացնեն Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանություններին դրանց առաջարկվող ներմուծումից առնվազն 45 (քառասունհինգ) օր առաջ: Նման կողմերի համատեղ օգտագործման և բլոկ-նստատեղերի համաձայնությունները ենթակա են Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների կողմից հաստատման:

### **Հոդված 16 (ԶՎԱՑՈՒՑԱԿՆԵՐԸ)**

1) Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակած ավիաընկերությունն առնվազն քառասունհինգ (45) օր առաջ մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանն է ներկայացնում իր կողմից նախատեսվող հաղորդակցությունների չվացուցակը՝ նշելով հաճախականությունը, օդանավի տիպը, ժամերը, հանրությանը մատչելի դարձվելիք նստատեղերի ձևն ու թիվը և չվացուցակի գործողության ժամկետը: Նույն ընթացակարգը կիրառվում է այդ չվացուցակի ցանկացած փոփոխության ժամանակ:

2) Եթե նշանակված ավիաընկերությունը չվացուցակում ներառված չվերթերից դուրս ցանկանում է շահագործել լրացուցիչ չվերթեր, դիմում է Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին՝ թույլտվություն ստանալու համար: Նման խնդրանքը սովորաբար ներկայացվում է այդպիսի չվերթերը շահագործելուց առնվազն երկու (2) աշխատանքային օր առաջ:

### **Հոդված 17 (ԱՎԻԱԸՆԿԵՐՈՒԹՅԱՆ ՆԵՐԿԱՅԱՑՈՒՑՉՈՒԹՅՈՒՆԸ)**

1) Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակած ավիաընկերությանը թույլատրվում է, փոխադարձության հիմունքներով, մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք բերել և պահել իր ներկայացուցչին և առևտրային,

տեխնիկական և այլ մասնագետներից բաղկացած աշխատակազմ, որը բանականորեն պահանջվում է համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման համար:

2) Ներկայացուցիչը և աշխատակազմը պահպանում են մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում գործող օրենքներն ու կանոնակարգերը:

3) Պահպանելով համապատասխան տարածքում գործող օրենքները և կանոնակարգերը՝ Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում օդային փոխադրումների խրախուսման և օդային փոխադրումների ծառայությունների վաճառքի համար գրասենյակ կամ գրասենյակներ հիմնելու իրավունք ունեն:

### **Հոդված 18 (ՎԵՐԳԵՏՆՅԱ ՍՊԱՍԱՐԿՈՒՄԸ)**

1) Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, փոխադարձության հիմունքով, մյուս Պայմանավորվող կողմի յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերության տալիս է իրավունք, ամբողջական կամ մասնակի վերգետնյա սպասարկման ծառայության տրամադրման համար, ընտրություն կատարելու մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում վերգետնյա սպասարկման մրցակցող գործակալներից, որոնք լիազորված են մյուս Պայմանավորվող կողմի իրավասու մարմինների կողմից՝ տրամադրելու նման ծառայություններ:

2) Ի լրումն սույն հոդվածի 1-ին պարբերության և պահպանելով Պայմանավորվող կողմի տարածքում գործող օրենքները և կանոնակարգերը՝ յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն կարող է իրականացնել իր սեփական վերգետնյա սպասարկումը (ինքնասպասարկում): Եթե նման օրենքները և կանոնակարգերը սահմանափակում կամ խանգարում են սույն պարբերությունում նշված սեփական վերգետնյա սպասարկմանը, ապա նման վերգետնյա սպասարկման ծառայությունները պետք է մատչելի լինեն առանց առաջնահերթության կամ խտրականության՝ համանման միջազգային օդային հաղորդակցություններում ներգրավված ցանկացած ավիաընկերության հետ համեմատած:

3) Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակված ավիաընկերությունը նույնպես կարող է տրամադրել վերգետնյա սպասարկման ծառայություններ՝ ամբողջությամբ կամ մասամբ, համաձայն սույն հոդվածի 2-րդ պարբերության, մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում միևնույն օդանավակայանը սպասարկող այլ ավիաընկերությունների համար:

### **Հոդված 19 (ՏԵՂԵԿԱՏՎՈՒԹՅԱՆ ՏՐԱՍԱԴՐՈՒՄԸ)**

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները հարցման դեպքում մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին են տրամադրում պարբերական վիճակագրական տվյալներ կամ համանման այլ տեղեկատվություն՝ կապված նշանակված ավիաընկերության կողմից սույն Համաձայնագրում սահմանված երթուղիներով



փոխադրված երթևեկության հետ, որը կարող է բանականորեն պահանջվել համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման վերանայման նպատակով:

**Հոդված 20**  
**(ԽՈՐՀՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ)**

1) Սերտ համագործակցության ոգով Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները ժամանակ առ ժամանակ հաղորդակցվում են միմյանց հետ, որը կարող է լինել քննարկման կամ գրագրության միջոցով, ապահովելու համար սերտ համագործակցություն սույն Համաձայնագրի կիրարկման վրա ազդող բոլոր հարցերում:

2) Ցանկացած Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ հարցում ներկայացնել սույն Համաձայնագրի հետ կապված ցանկացած խնդրի շուրջ խորհրդակցություն անցկացնելու վերաբերյալ: Նման խորհրդակցություններն սկսվում են մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից հարցումն ուղարկվելու ամսաթվից հետո վաթսուն (60) օրվա ընթացքում, եթե Պայմանավորվող կողմերն այլ համաձայնություն ձեռք չեն բերել:

**Հոդված 21**  
**(ՓՈՓՈԽՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ)**

1) Եթե Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը նպատակահարմար է գտնում փոփոխություն կատարել սույն Համաձայնագրի որևէ դրույթում, ապա նման փոփոխությունը, եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև համաձայնություն է ձեռք բերվել, ձևակերպվում է առանձին արձանագրությամբ: Արձանագրությունը կազմում է սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը և ուժի մեջ մտնում սույն Համաձայնագրի 25-րդ հոդվածում սահմանված ձևով:

2) Եթե ուժի մեջ է մտնում միջազգային օդային փոխադրումներին առնչվող և Պայմանավորվող կողմերի հարաբերություններին վերաբերող ընդհանուր բազմակողմ կոնվենցիա, ապա սույն Համաձայնագրում կատարվում են փոփոխություններ, որպեսզի այն համապատասխանի այդ բազմակողմ կոնվենցիայի դրույթներին՝ այնքանով, որքանով այդ դրույթներն ընդունվել են Պայմանավորվող կողմերի կողմից:

**Հոդված 22**  
**(ՎԵՃԵՐԻ ԿԱՐԳԱՎՈՐՈՒՄԸ)**

1) Սույն Համաձայնագրի մեկնաբանումից կամ կիրառումից ծագող վեճի դեպքում Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանություններն առաջին հերթին փորձում են այն կարգավորել բանակցությունների միջոցով:

2) Եթե ավիացիոն իշխանությունները համաձայնության չեն հասնում, ապա վեճը կարգավորվում է Պայմանավորվող կողմերի միջև՝ բանակցությունների միջոցով:

3) Եթե Պայմանավորվող կողմերը բանակցությունների միջոցով չեն կարողանում հասնել վեճի կարգավորման, ապա նրանք կարող են վեճը ներկայացնել այնպիսի անձի կամ մարմնի, որոնց շուրջ նրանք կարող են համաձայնություն ձեռք բերել, խորհրդատվական կարծիքի կամ պարտադիր բնույթ կրող որոշման համար, ինչպես Պայմանավորվող կողմերը կհամաձայնեն: Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի հարցման դեպքում վեճը կարող է ներկայացվել երեք արբիտրից բաղկացած տրիբունալ:

4) Նման արբիտրաժային տրիբունալը կազմվում է հետևյալ կերպով. յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ նշանակում է մեկական անդամ, և այս երկու անդամները համաձայնության են գալիս և նշանակում երրորդ պետության քաղաքացու՝ որպես իրենց նախագահ: Նման անդամները նշանակվում են երկու (2) ամսվա ընթացքում, իսկ նման նախագահը՝ երեք (3) ամսվա ընթացքում՝ սկսած այն ամսաթվից, երբ Պայմանավորվող կողմերից մեկը մյուս Պայմանավորվող կողմին տեղեկացրել է վեճը տրիբունալ ներկայացնելու իր մտադրության մասին:

5) Եթե վերը նշված 4-րդ պարբերությունում սահմանված ժամկետները չեն պահպանվել, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած այլ համապատասխան համաձայնության բացակայության դեպքում առաջարկել Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության (ԻԿԱՕ) խորհրդի նախագահին՝ կատարել անհրաժեշտ նշանակումներ: Եթե նախագահը Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի քաղաքացի է, կամ եթե նա որևէ այլ պատճառով չի կարող կատարել այդ գործառույթը, ապա նրան փոխարինող փոխնախագահն է կատարում անհրաժեշտ նշանակումները:

6) Արբիտրաժային տրիբունալն իր որոշումները կայացնում է ձայների մեծամասնությամբ: Նման որոշումները պարտադիր են Պայմանավորվող կողմերի համար: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կրում է իր անդամի, ինչպես նաև արբիտրաժային վարույթներում իր ներկայացուցչության ծախսերը. Պայմանավորվող կողմերը հավասար բաժնեմասերով կատարում են նախագահի հետ կապված և ցանկացած այլ ծախս: Մյուս բոլոր դեպքերում արբիտրաժային տրիբունալն ինքն է որոշում իր աշխատակարգը:

### **Հոդված 23 (ԳՐԱՆՑՈՒՄԸ)**

Սույն Համաձայնագիրը և հետագայում դրանում կատարվող բոլոր փոփոխությունները գրանցվում են Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունում:

### **Հոդված 24 (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 կազմակերպություն: Այդպիսի դեպքում սույն Համաձայնագրի գործողությունը դադարեցվում է ծանուցումը մյուս Պայմանավորվող կողմի ստանալու ամսաթվից տասներկու (12) ամիս անց, եթե մինչև այդ ժամանակահատվածի ավարտը Համաձայնագրի գործողությունը դադարեցնելու մասին ծանուցումը հետ չի վերցվել մյուս Պայմանավորվող կողմի համաձայնությամբ: Ծանուցումը մյուս Պայմանավորվող կողմի ստանալու մասին հաստատման բացակայության դեպքում ծանուցումը համարվում է ստացված Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից ծանուցումն ստանալուց տասնչորս (14) օր հետո:

## **Հոդված 25 (ՈՒԺԻ ՄԵՁ ՄՏՆԵԼԸ)**

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ դիվանագիտական հայտագրով ծանուցում է մյուս Պայմանավորվող կողմին, որ սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ մտնելու համար իր համապատասխան երկրում սահմանադրությամբ պահանջվող ներպետական ընթացակարգերը կատարվել են: Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտնում այդ երկու ծանուցումներից վերջինն ստանալու ամսաթվից հետո վաթսուներորդ (60) օրը:

Կատարված է Երևանում 2010 թվականի մայիսի 17-ին, երկու բնօրինակով, հայերեն, չեխերեն և անգլերեն, ընդ որում՝ բոլոր տեքստերն էլ հավասարազոր են: Մեկնաբանման ընթացքում որևէ վեճ առաջանալու դեպքում գերակայում է անգլերեն տեքստը:

## ՀԱՎԵԼՎԱԾ

### Բաժին I

Հայաստանի Հանրապետության նշանակված ավիարճկերության կամ ավիարճկերությունների կողմից շահագործվող երթուղիներ.

Կետեր Հայաստանի Հանրապետությունում	Միջանկյալ վայրեր	Կետեր Չեխիայի Հանրապետությունում	Կետեր տարածքից դուրս
ցանկացած կետ	ենթակա են համաձայնեցման ավելի ուշ	ցանկացած կետ	ենթակա են համաձայնեցման ավելի ուշ

### Բաժին II

Չեխիայի Հանրապետության նշանակված ավիարճկերության կամ ավիարճկերությունների կողմից շահագործվող երթուղիներ.

Կետեր Չեխիայի Հանրապետությունում	Միջանկյալ վայրեր	Կետեր Հայաստանի Հանրապետությունում	Կետեր տարածքից դուրս
ցանկացած կետ	ենթակա են համաձայնեցման ավելի ուշ	ցանկացած կետ	ենթակա են համաձայնեցման ավելի ուշ

Նշումներ.

1. Երթուղիները կարող են շահագործվել ցանկացած ուղղությամբ:
2. Նշանակված ավիարճկերությունը կարող է ցանկացած կամ բոլոր չվերթերի ժամանակ բաց թողնել վերը նշված կետերից ցանկացածը՝ պայմանով, որ այդ երթուղիներում համաձայնեցված հաղորդակցություններն սկսվեն ավիարճկերությունը նշանակած Պայմանավորվող կողմի տարածքում գտնվող կետում:
3. Եթե այլ հստակ համաձայնություն ձեռք չի բերվել Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև, Պայմանավորվող կողմերից մեկի յուրաքանչյուր նշանակված ավիարճկերություն կարող է սպասարկել միջանկյալ կետեր և տարածքներից դուրս կետեր՝ այն պայմանով, որ երթևեկության հինգերորդ ազատության ոչ մի իրավունք չիրականացվի այդ կետերի և մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքի միջև:

**Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտել 2011թ. մայիսի 20-ին**