

**ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ  
ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ**

**ԵՎ**

**ՍԻՐԻԱՅԻ ԱՐԱԲԱԿԱՆ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ**

**ՄԻՋԵՎ**

**ՕԴԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ**

Հայաստանի Հանրապետության Կառավարությունը և Սիրիայի Արաբական Հանրապետության Կառավարությունը, այսուհետ՝ Պայմանավորվող կողմեր,

հանդիսանալով «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» կոնվենցիայի կողմեր, որը ստորագրման համար բաց է 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ից՝ Չիկագոյում,

ցանկանալով կնքել Համաձայնագիր՝ իրենց պետությունների համապատասխան տարածքների միջև օդային հաղորդակցություններ հաստատելու և նման հաղորդակցությունների հետ կապված միջազգային համագործակցությունը հնարավոր առավելագույն չափով խթանելու նպատակով,

համաձայնեցին հետևյալի մասին.

**ՀՈԴՎԱԾ 1**

**Առարկան**

Պայմանավորվող կողմերը համաձայնում են համագործակցել օդային հաղորդակցությունների ոլորտում՝ սույն Համաձայնագրին, ինչպես նաև իրենց պետությունների ազգային օրենսդրությանը և միջազգային պարտավորություններին համապատասխան:

**ՀՈԴՎԱԾ 2**

**Սահմանումները**

Սույն Համաձայնագրի նպատակով՝ բացառությամբ, եթե համատեքստն այլ բան չի պահանջում՝

(a) «Չիկագոյի կոնվենցիա» եզրույթը նշանակում է՝ «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» կոնվենցիա, որը ստորագրման համար բաց է 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ից՝ Չիկագոյում, և ներառում է ցանկացած Հավելված, որն ընդունվել է այդ Կոնվենցիայի 90-րդ հոդվածի համաձայն, և Կոնվենցիայի 90-րդ և 94-րդ հոդվածների համաձայն կատարված՝ այդ Հավելվածների կամ Կոնվենցիայի ցանկացած փոփոխություն՝ այնքանով, որքանով այդ Հավելվածները կամ փոփոխությունները կիրառելի են երկու Պայմանավորվող կողմերի համար,

(b) «ավիացիոն իշխանություններ» եզրույթը նշանակում է՝ Հայաստանի Հանրապետության դեպքում՝ Քաղաքացիական ավիացիայի կոմիտե, և Սիրիայի Արաբական Հանրապետության դեպքում՝ Սիրիայի քաղաքացիական ավիացիայի իշխանություն, և ցանկացած անձ կամ մարմին, որը կարող է լիազորված լինել՝ իրականացնելու վերոնշյալ մարմինների գործառույթները,

(c) «նշանակված ավիաընկերություն» եզրույթը նշանակում է՝ ավիաընկերություն, որը նշանակվել և լիազորվել է սույն Համաձայնագրի 5-րդ Հոդվածի համաձայն,

(d) «տարածք» եզրույթը Պայմանավորվող կողմերի պետությունների առնչությամբ ունի Չիկագոյի կոնվենցիայի 2-րդ հոդվածով վերագրված իմաստը,

(e) «օդային հաղորդակցություն», «միջազգային օդային հաղորդակցություն», «ավիաընկերություն» և «կանգառ ոչ առևտրային նպատակներով» եզրույթներն ունեն Չիկագոյի կոնվենցիայի 96-րդ հոդվածով, համապատասխանաբար, վերագրված իմաստները,

(f) «սույն Համաձայնագիր» եզրույթը նշանակում է սույն Համաձայնագիրը և ներառում է դրան կից Հավելվածը և դրա ցանկացած փոփոխությունը,

(g) «սակագին» նշանակում է՝ ուղևորների, ուղեբեռի և բեռի փոխադրման համար վճարվող գներ և պայմաններ, որոնց համաձայն կիրառվում են այդ գները, ներառյալ գործակալական և այլ հարակից ծառայությունների գները և պայմանները, սակայն բացառելով փոստի փոխադրման համար վճարները և պայմանները,

(h) «օգտագործողից գանձվող վճարներ» եզրույթը նշանակում է՝ օդանավակայանի գույքի կամ սարքավորումների կամ աերոնավիգացիոն սարքավորումների՝ ներառյալ օդանավերի, դրանց անձնակազմի, ուղևորների և բեռի համար հարակից ծառայությունների և սարքավորումների տրամադրման դիմաց իրավասու իշխանությունների կողմից ավիաընկերություններից գանձվող կամ այդ իշխանության կողմից թույլատրված վճարը:

(i) «տարողություն» եզրույթը նշանակում է՝

(I) օդանավի առնչությամբ՝ տվյալ օդանավի կոմերցիոն բեռնվաճառությունը այդ երթուղում,

(II) սահմանված օդային հաղորդակցության առնչությամբ՝ նման հաղորդակցությունում օգտագործվող օդանավի տարողությունը՝ բազմապատկած տրված ժամանակահատվածում այդ երթուղում նման օդանավի կողմից շահագործվող հաճախականությամբ,

(j) «փոխադրում» եզրույթը նշանակում է՝ ուղևորներ, ուղեբեռ, բեռ և փոստ:

(k) «ICAO (ԻԿԱՕ)» նշանակում է՝ Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունը:

### ՀՈԴՎԱԾ 3

#### Չիկագոյի կոնվենցիայի կիրառելիությունը

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

## ՀՈԴՎԱԾ 4

### Իրավունքների տրամադրումը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմին միջազգային օդային հաղորդակցությունների առնչությամբ տրամադրում է հետևյալ իրավունքները.

a) իր տարածքի վրայով առանց վայրէջքի թռիչք կատարելու իրավունք,

b) իր տարածքում ոչ առևտրային նպատակներով կանգառներ կատարելու իրավունք:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմին տրամադրում է սույն Համաձայնագրում սահմանված իրավունքները սույն Համաձայնագրի Հավելվածում սահմանված երթուղիներով միջազգային օդային հաղորդակցությունների շահագործման նպատակով: Նման հաղորդակցությունները և երթուղիները այսուհետ, համապատասխանաբար, կոչվում են «համաձայնեցված հաղորդակցություններ» և «սահմանված երթուղիներ»: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություններին սահմանված երթուղով համաձայնեցված հաղորդակցություն շահագործելիս, ի լրումն սույն Հոդվածի 1-ին կետում սահմանված իրավունքների, կտրամադրվի սույն Համաձայնագրի Հավելվածով տվյալ երթուղում սահմանված պարբերություններում ուղևորներ, ուղեբեռ և բեռ, ներառյալ փոստը, օդանավ վերցնելու և օդանավից իջեցնելու նպատակով մյուս Պայմանավորող կողմի տարածքում կանգառներ անելու իրավունք:

3. Սույն Հոդվածի 2-րդ կետում ոչինչ չպետք է դիտվի որպես իրավունքի տրամադրում մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում վարձատրմամբ կամ փոխհատուցմամբ օդանավ վերցնելու ուղևորներ, ուղեբեռ և բեռ, ներառյալ փոստը, դեպի մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքի մեկ այլ պարբերություն փոխադրելու նպատակով:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի այն ավիաընկերությունները, որոնք նշանակված չեն սույն Համաձայնագրի 5-րդ Հոդվածի համաձայն, նույնպես կօգտվեն սույն Հոդվածի 1-ին կետի «a» և «b» ենթակետերում նշված իրավունքներից:

5. Եթե գինված հակամարտության, քաղաքական հուզումների կամ զարգացումների կամ արտակարգ և անսովոր հանգամանքների պատճառով Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակված ավիաընկերությունը չի կարող շահագործել հաղորդակցությունը իր սովորական երթուղով, մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է գործադրի իր առավելագույն ջանքերը՝ ապահովելու համար այդպիսի հաղորդակցության շարունակական շահագործումը երթուղիների համապատասխան ժամանակավոր վերադասավորման միջոցով (ներառյալ նման ժամանակահատվածի համար իրավունքների տրամադրումը, այնքան ժամանակով, որքան անհրաժեշտ կլինի հաղորդակցությունների շահագործման համար), որոնք կորոշվեն Պայմանավորվող կողմերի փոխադարձ համաձայնությամբ:

6. Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն իրավունք ունի առանց որևէ խտրականության օգտվել Պայմանավորվող կողմի կողմից տրամադրված բոլոր օդային ուղիներից, օդանավակայաններից և այլ սարքավորումներից:

## ՀՈԴՎԱԾ 5

### Ավիաընկերությունների նշանակումը և լիազորումը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի նշանակելու մեկ կամ մի քանի ավիաընկերություններ՝ սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման նպատակով, և այդ մասին գրավոր եղանակով դիվանագիտական ուղիներով տեղեկացնել մյուս Պայմանավորվող կողմին:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի հետ կանչելու կամ փոփոխելու համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման համար նման նշանակումը՝ գրավոր ծանուցմամբ դիվանագիտական ուղիներով տեղեկացնելով մյուս Պայմանավորվող կողմին:

3. Մյուս Պայմանավորվող կողմը, նման նշանակման մասին տեղեկատվություն ստանալով, պետք է սույն Հոդվածի 4-րդ կետի դրույթների համաձայն նշանակված ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին անհապաղ տրամադրի համապատասխան շահագործման լիազորություններ:

4. Մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունից պահանջել ապացույցել, որ նա ի վիճակի է կատարելու այն օրենքներով և կանոնակարգերով նախատեսված պայմանները, որոնք սովորաբար և ողջամտորեն նշված իշխանությունների կողմից կիրառվում են միջազգային օդային հաղորդակցությունների շահագործման նկատմամբ՝ համաձայն Չիկագոյի կոնվենցիայի դրույթների:

5. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի հրաժարվելու տրամադրել սույն Հոդվածի 3-րդ կետում նշված շահագործման լիազորությունները կամ սահմանելու այնպիսի պայմաններ, որոնք ինքն անհրաժեշտ կարող է համարել նշանակված ավիաընկերության կողմից սույն Համաձայնագրի 4-րդ Հոդվածի 2-րդ կետով նախատեսված իրավունքներից օգտվելու համար, ցանկացած դեպքում, երբ նշված Պայմանավորվող կողմը չունի ապացույցներ, որ այդ ավիաընկերության սեփականության իրավունքի էական մասը (հիսուն (50) տոկոսից ավել) և փաստացի հսկողությունը պատկանում են այդ ավիաընկերությանը նշանակված Պայմանավորվող կողմին կամ նրա քաղաքացիներին:

6. Եթե ավիաընկերությունը նշանակվել և լիազորվել է նման ձևով, նա կարող է սկսել համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործումը՝ պայմանով, որ սակագները հաստատված են սույն Համաձայնագրի 8-րդ Հոդվածի համաձայն:

## ՀՈԴՎԱԾ 6

### Շահագործման լիազորությունների չեղյալ հայտարարումը կամ կասեցումը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի չեղյալ հայտարարելու շահագործման լիազորությունը կամ կասեցնելու մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից սույն Համաձայնագրի 4-րդ Հոդվածի 2-րդ կետում նշված իրավունքների իրականացումը կամ առաջադրելու այնպիսի

պայմաններ, որոնք նա անհրաժեշտ կհամարի այդ իրավունքների իրականացման համար.

a) ցանկացած դեպքում, երբ նա բավարար ապացույցներ չունի, որ ավիաընկերության սեփականության իրավունքի էական մասը (հիսուն (50) տոկոսից ավել) և փաստացի հսկողությունը պատկանում են այդ ավիաընկերությանը նշանակած Պայմանավորվող կողմին կամ նրա քաղաքացիներին,

b) այն դեպքում, երբ այդ ավիաընկերությունը չի համապատասխանում այն օրենքներին կամ կանոնակարգերին, որոնք սովորաբար կիրառվում են այդ իրավունքները տրամադրած Պայմանավորվող կողմի կողմից միջազգային օդային հաղորդակցությունների նկատմամբ,

c) եթե այդ ավիաընկերությունն այլ կերպ չի կարողանում իր շահագործումն իրականացնել սույն Համաձայնագրի 10-րդ Հոդվածում (Ավիացիոն անվտանգություն) և 11-րդ Հոդվածում (Թռիչքային անվտանգություն) ամրագրված պայմանների համաձայն:

2. Եթե շահագործման լիազորության անհապաղ չեղյալ հայտարարելը, կասեցնելը կամ սույն Հոդվածի 1-ին կետում նշված պայմանների պարտադրումը էական չէ օրենքների կամ կանոնակարգերի հետագա խախտումները կանխելու համար, նման իրավունքն իրականացվում է միայն մյուս Պայմանավորվող կողմի հետ խորհրդակցությունից հետո:

## **ՀՈԴՎԱԾ 7**

### **Համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործումը կառավարող սկզբունքները**

1. Երկու Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունների համար պետք է լինի արդար և հավասար հնարավորություն՝ շահագործելու համաձայնեցված հաղորդակցությունները սույն Համաձայնագրի Հավելվածում նշված՝ սահմանված երթուղիներով:

2. Համաձայնեցված հաղորդակցությունները շահագործելիս յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունները պետք է հստակ հաշվի առնեն սահմանված երթուղիներով օդային փոխադրումների նկատմամբ հանրության պահանջները և, որպես իրենց առաջնային նպատակ, պետք է ունենան բեռնվածության համար ողջամիտ գործակցով այնպիսի տարողության տրամադումը, որը բավարար կլինի այն Պայմանավորվող կողմի տարածքից եկող կամ այդ տարածք մեկնող ուղևորների և բեռների՝ ներառյալ փոստի փոխադրման նկատմամբ ներկայիս և ողջամտորեն սպասվելիք պահանջները կատարելու համար, որը նշանակել է ավիաընկերությանը: Ավիաընկերությանը նշանակված պետությունից բացի՝ այլ պետությունների տարածքներում սահմանված երթուղիների կետերում ուղևորների և բեռների՝ ներառյալ փոստի փոխադրման ապահովումը և՛ օդանավ վերցնելիս, և՛ իջեցնելիս պետք է իրականացվի այն ընդհանուր սկզբունքների համաձայն, որ տարողությանը պետք է համապատասխանի՝

a) այն Պայմանավորվող կողմի տարածքից և դեպի այդ տարածք փոխադրումների նկատմամբ պահանջներին, որը նշանակել է ավիաընկերությանը,

b) այն տարածաշրջանում առկա փոխադրումների նկատմամբ պահանջներին, որի միջով ավիաընկերությունն իրականացնում է իր թռիչքը՝ հաշվի առնելով այդ տարածաշրջանի պետությունների ավիաընկերությունների կողմից հաստատված այլ տրանսպորտային հաղորդակցությունները,

c) ավիաընկերության միջանցիկ շահագործումների պահանջներին:

## ՀՈԴՎԱԾ 8

### Սակագները

1. Երկու Պայմանավորվող կողմերի տարածք/տարածքից/տարածքով միջազգային օդային հաղորդակցությունների նկատմամբ կիրառվող սակագները նշանակված ավիաընկերությունների կողմից պետք է սահմանվեն ողջամիտ մակարդակով՝ պատշաճ ուշադրություն դարձնելով բոլոր համապատասխան գործոնների՝ ներառյալ շահագործման ծախսերի, հիմնավոր շահույթի և այլ ավիաընկերությունների սակագների վրա:

2. 1-ին կետի համաձայն սահմանված սակագները ենթակա չեն մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին ներկայացման: Չնայած վերոնշյալին՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի միջամտելու, եթե անհրաժեշտ է՝

a) կանխել անհիմն խտրական գները կամ գործելակերպը,

b) պաշտպանել սպառողներին, գերիշխող դիրքի չարաշահմամբ պայմանավորված, չհիմնավորված բարձր կամ սահմանափակող գներից, և

c) պաշտպանել ավիաընկերություններին արհեստականորեն ցածր գներից:

3. Չնայած վերոգրյալին՝ մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների կողմից պահանջի դեպքում պետք է նրանց տրամադրեն տեղեկատվություն սահմանված սակագների մասին՝ այդ իշխանությունների կողմից նշված եղանակով և ձևաչափով:

## ՀՈԴՎԱԾ 9

### Հարկերից, մաքսատուրքերից և այլ գանձումներից ազատումը

1. Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) կողմից միջազգային օդային հաղորդակցություններում շահագործվող օդանավը, ինչպես նաև այդպիսի օդանավում գտնվող դրանց հիմնական սարքավորումները, պահեստամասերը, վառելիքի և քսայուղերի պաշարները ու օդանավում առկա պաշարները (ներառյալ սննդամթերքը, ըմպելիքները և ծխախոտը) մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում ազատվում են բոլոր մաքսատուրքերից, տեսչական հարկերից և այլ գանձումներից կամ հարկերից՝ պայմանով, որ այդ սարքավորումները և պաշարները մնան օդանավում մինչև դրանց վերարտահանումը:

2. Վառելիքի և քայուղերի պաշարները, պահեստամասերը, հիմնական սարքավորումները և օդանավի պաշարները, որոնք Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրի տարածք ներմուծվել են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) կողմից կամ վերցվել են նրա (նրանց) անունից կամ այդ նշանակված ավիաընկերության (ավիաընկերությունների) կողմից շահագործվող օդանավ և նախատեսված են բացառապես միջազգային օդային հաղորդակցությունների շահագործման ժամանակ, պետք է ազատվեն բոլոր տեղական հարկերից և գանձումներից, ներառյալ այն մաքսատուրքերը և տեսչական վճարները, որոնք սահմանված են առաջին Պայմանավորվող կողմի տարածքում, նույնիսկ այն դեպքում, երբ այդ պաշարները պետք է օգտագործվեն երթուղու այն հատվածներում, որոնք անցնում են այն Պայմանավորվող կողմի տարածքով, որտեղ դրանք վերցվել են օդանավ: Կարող է պահանջվել, որ վերոնշյալ նյութական միջոցները պահվեն մաքսային վերահսկողության կամ հսկողության տակ:

3. Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրի օդանավում գտնվող օդանավի հիմնական սարքավորումները, պահեստամասերը, պաշարները և վառելիքի ու քայուղերի պաշարները կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում բեռնաթափվել միայն այդ Պայմանավորվող կողմի մաքսային իշխանությունների հաստատմամբ, որոնք կարող են պահանջել, որ այդ նյութերը դրվեն իրենց հսկողության ներքո այնքան ժամանակ, մինչև դրանք վերարտահանվեն կամ այլ կերպով իրացվեն՝ մաքսային կանոնակարգերին համապատասխան:

## ՀՈԴՎԱԾ 10

### Ավիացիոն անվտանգությունը

1. Միջազգային իրավունքով նախատեսված իրենց իրավունքների և պարտավորությունների համաձայն՝ Պայմանավորվող կողմերը վերահաստատում են, որ քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ անօրինական միջամտության գործողություններից պաշտպանելու միմյանց հանդեպ իրենց պարտավորությունը կազմում է սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը: Առանց սահմանափակելու միջազգային իրավունքով նախատեսված իրենց իրավունքների ու պարտավորությունների ամբողջականությունը՝ Պայմանավորվող կողմերը պետք է մասնավորապես գործեն համաձայն 1963 թ. սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված «Օդանավերի մեջ կատարվող հանցագործությունների և որոշակի այլ գործողությունների մասին» կոնվենցիայի, 1970 թ. դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված «Օդանավերի անօրինական զավթման դեմ պայքարի մասին» կոնվենցիայի, 1971 թ. սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական գործողությունների դեմ պայքարի մասին» կոնվենցիայի և 1988 թ. փետրվարի 24-ին Մոնրեալում ստորագրված «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիան սպասարկող օդանավակայաններում բռնության անօրինական գործողությունների վնասազերծման մասին» արձանագրության, ինչպես նաև ավիացիոն անվտանգության ոլորտի երկու Պայմանավորվող կողմերի համար պարտադիր ցանկացած այլ համաձայնագրի դրույթների համաձայն:

2. Պայմանավորվող կողմերը խնդրանքի դեպքում միմյանց տրամադրում են անհրաժեշտ ողջ օժանդակությունը՝ կանխելու համար քաղաքացիական օդանավերի ապօրինի զավթման գործողությունները և նման օդանավերի, դրանց ուղևորների և անձնակազմերի, օդանավակայանների և անօդանավագացիոն միջոցների անվտանգության դեմ ուղղված ապօրինի այլ գործողությունները և քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ցանկացած այլ սպառնալիք:

3. Պայմանավորվող կողմերն իրենց երկկողմ հարաբերություններում գործում են ավիացիոն անվտանգության չափորոշիչներին, և այնքանով, որքանով դրանք կիրառելի են Պայմանավորվող կողմերի նկատմամբ, Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից հաստատված և Կոնվենցիայի հավելվածներ հանդիսացող «Առաջարկվող գործելակերպին» համապատասխան, և պետք է պահանջեն, որ իրենց գրանցամատյանում ընդգրկված օդանավ շահագործողները, այն շահագործողները, որոնց գործունեության հիմնական վայրը կամ մշտապես գտնվելու վայրը իրենց տարածքում է, և իրենց տարածքում օդանավակայան շահագործողները գործեն ավիացիոն անվտանգության այդ դրույթներին համապատասխան: Սույն կետում անվտանգության չափորոշիչներին հղումը ներառում է ցանկացած տարբերություն, որի մասին ծանուցել է տվյալ Պայմանավորվող կողմը: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է մյուս կողմին նախապես տեղեկացնի որևէ տարբերության մասին ծանուցելու իր մտադրության մասին:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է ապահովի, որ արդյունավետ միջոցներ ձեռնարկվեն իր տարածքում օդանավերը պաշտպանելու, ուղևորներին և նրանց ձեռքի իրերը զննելու համար և անձնակազմերի, բեռների (ներառյալ գրանցված ուղեբեռը) և օդանավի պաշարների համապատասխան ստուգումներ իրականացնելու համար նախքան օդանավ նստելը և նստելու կամ բեռնելու ընթացքում, և որ՝ այդ միջոցները համարժեք լինեն սպառնալիքի մեծացմանը դիմակայելուն: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ համաձայնում է, որ իր ավիաընկերություններից կարող է պահանջվել պահպանել մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից պահանջվող՝ 3-րդ կետում նշված ավիացիոն անվտանգության դրույթների ապահովմանը այդ Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք մուտք գործելու, մեկնելու և պետության տարածքում գտնվելու ժամանակ: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ նաև պետք է բարյացակամ դիտարկման արժանացնի որոշակի սպառնալիքի դիմակայմանն ուղղված անվտանգության հատուկ բանական միջոցներ ձեռնարկելու մյուս Պայմանավորվող կողմի յուրաքանչյուր խնդրանք:

5. Երբ տեղի է ունենում քաղաքացիական օդանավի ապօրինի զավթման միջադեպ կամ միջադեպի սպառնալիք կամ նման օդանավի, նրա ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների կամ անօդանավագացիոն միջոցների անվտանգության դեմ ուղղված այլ անօրինական գործողություններ, Պայմանավորվող կողմերը պետք է միմյանց աջակցեն՝ դյուրացնելով կապը, և այլ համապատասխան միջոցներով՝ ուղղված նման միջադեպը կամ սպառնալիքը հնարավորինս արագ կասեցնելուն կյանքի համար նվազագույն ռիսկայնությամբ:



## ՀՈԴՎԱԾ 11

### Թռիչքային անվտանգությունը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ պահանջել խորհրդակցությունների անցկացում՝ կապված մյուս Պայմանավորվող կողմի թռիչքային անձնակազմերին, օդանավերին կամ նրանց շահագործմանը առնչվող որևէ ոլորտում անվտանգության չափորոշիչների հետ: Այդ խորհրդակցությունները պետք է տեղի ունենան նման պահանջի ներկայացման օրվանից 30 օրվա ընթացքում:

2. Եթե նման խորհրդակցությունների արդյունքում մի Պայմանավորվող կողմը գտնում է, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը արդյունավետորեն չի պահպանում և կիրառում անվտանգության չափորոշիչները որևէ նման ոլորտում, որոնք առնվազն հավասար են այդ պահին Չիկագոյի կոնվենցիայի համաձայն հաստատված նվազագույն չափորոշիչներին, առաջին Պայմանավորվող կողմը պետք է ծանուցի մյուս Պայմանավորվող կողմին նման բացահայտումների և այն քայլերի մասին, որոնք անհրաժեշտ են համարվում կատարել այդ նվազագույն չափորոշիչներին համապատասխանեցվելու համար, և որ այդ մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է ձեռնարկի համապատասխան ուղղիչ գործողություններ: Մյուս Պայմանավորվող կողմից 15 օրվա ընթացքում կամ, Պայմանավորվող կողմերի միջև համաձայնեցված ավելի երկար ժամանակահատվածում համապատասխան գործողություն ձեռնարկելու ձախողումը պետք է հիմք հանդիսանա սույն Համաձայնագրի 6-րդ Հոդվածի կիրառման համար:

3. Չնայած Չիկագոյի կոնվենցիայի 33-րդ Հոդվածում նշված պարտավորություններին՝ Պայմանավորվող կողմերը համաձայնվում են, որ մի Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից դեպի մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք կամ տարածքից սպասարկելիս շահագործվող ցանկացած օդանավ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում գտնվելիս կարող է դառնալ զննման առարկա մյուս Պայմանավորվող կողմի լիազորված ներկայացուցիչների կողմից՝ ստուգելու համար օդանավում և օդանավի շրջակայքում օդանավի փաստաթղթերի և դրա անձնակազմի փաստաթղթերի վավերությունը և օդանավի ու դրա սարքավորումների ակնհայտ վիճակը (սույն Հոդվածում կանվանվի «կառամատուցային տեսչական ստուգում»)՝ պայմանով, որի դա չի հանգեցնի չվերթի անհարկի հետաձգման:

4. Եթե որևէ կառամատուցային տեսչական ստուգումը կամ կառամատուցային տեսչական ստուգումների շարքը հիմք են տալիս.

a) լուրջ մտահոգությունների, որ օդանավը կամ օդանավի շահագործումը չի համապատասխանում այդ պահին Չիկագոյի կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափորոշիչներին, կամ

b) լուրջ մտահոգությունների, որ բացակայում են այդ պահին Չիկագոյի կոնվենցիայի համաձայն սահմանված թռիչքային անվտանգության չափանիշների արդյունավետ պահպանումը և վարչարարությունը,

ստուգումն իրականացնող Պայմանավորվող կողմը պետք է, կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածի նպատակներով, ազատ լինի եզրակացնելու, որ այն պահանջները, որոնց ներքո տրվել կամ վավեր են ճանաչվել այդ օդանավի կամ այդ օդանավի անձնակազմի վերաբերյալ վկայականը կամ արտոնագրերը, կամ այն պահանջները, որոնց

համաձայն շահագործվում է տվյալ օդանավը, հավասար չեն կամ չեն համապատասխանում Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշներին:

5. Այն դեպքում, երբ մի Պայմանավորվող Կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների ներկայացուցչի կողմից մերժվել է սույն Հոդվածի վերոհիշյալ 3-րդ կետի համաձայն օդանավի կառամատուցային տեսչական ստուգումը անցկացնելու նպատակով մուտքը, մյուս Պայմանավորվող Կողմը ազատ է ենթադրելու, որ ծագում են սույն Հոդվածի վերոհիշյալ 4-րդ կետում նշված լուրջ մտահոգություններ, և կատարելու այդ կետում նշված եզրահանգումները:

6. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի իրավունք է վերապահվում անմիջապես դադարեցնելու կամ փոփոխելու մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության շահագործման լիազորությունը այն դեպքում, երբ առաջին Պայմանավորվող կողմը կառամատուցային տեսչական ստուգման, կառամատուցային տեսչական ստուգումների շարքի, կառամատուցային տեսչական ստուգման մուտքի մերժման, խորհրդակցության կամ այլ բանի արդյունքում եզրակացնում է, որ անհապաղ գործողության ձեռնարկումը կարևոր է ավիաընկերության շահագործման անվտանգության համար:

7. Սույն Հոդվածի 2-րդ կամ 6-րդ կետերի համաձայն Պայմանավորվող կողմերից մեկի նախաձեռնած որևէ գործողություն պետք է դադարեցվի այդ գործողության համար հիմք հանդիսացած հանգամանքի վերանալու դեպքում:

8. Թռիչքային պիտանության վկայականները, որակավորման վկայականները և արտոնագրերը, որոնք տրվել կամ վավեր են ճանաչվել Պայմանավորվող կողմերից մեկի կողմից և դեռևս ուժի մեջ են, պետք է վավեր ճանաչվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից՝ սույն Համաձայնագրում նշված հաղորդակցությունների շահագործման նպատակով, պայմանով, որ նման վկայականները կամ արտոնագրերն առնվազն հավասար են կամ համապատասխանում են այն նվազագույն չափորոշիչներին, որ սահմանված են կամ կարող են սահմանվել համաձայն Չիկագոյի կոնվենցիայի: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, այնուամենայնիվ, իրավունք ունի մերժելու ճանաչել իր սեփական տարածքի վրայով թռիչքների նպատակով որակավորման այն վկայականները և արտոնագրերը, որոնք տրված են իր պետության քաղաքացիներին կամ վավերացվել են նրանց համար մյուս Պայմանավորվող կողմի կամ ցանկացած այլ պետության կողմից:

9. Եթե մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների կողմից ցանկացած անձին կամ նշանակված ավիաընկերությանը (ավիաընկերություններին) կամ սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունները շահագործող օդանավին տրված արտոնագրերի կամ վկայականների՝ սույն հոդվածի վերոնշյալ 8-րդ կետում նշված արտոնությունները կամ պայմանները տարբերվում են Չիկագոյի կոնվենցիայով հաստատված չափորոշիչներից, և այդ տարբերության մասին տեղեկացվել է Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությանը, մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են պահանջել խորհրդակցություններ այդ Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հետ՝ սույն Համաձայնագրի 18-րդ Հոդվածի համաձայն, որպեսզի բավարար ապացույցներ ունենան, որ այդ գործելակերպը ընդունելի է իրենց համար: Գոհացուցիչ

համաձայնության չգալը հիմքեր կստեղծի սույն Համաձայնագրի 6-րդ Հոդվածի կիրառման համար:

## ՀՈԴՎԱԾ 12

### Օրենքների և կանոնակարգերի կիրառումը

1. Պայմանավորվող կողմերից մեկի այն օրենքները և կանոնակարգերը, որոնք կարգավորում են միջազգային օդային հաղորդակցություններ իրականացնող օդանավերի՝ այդ պետության տարածք մուտք գործելու կամ պետության տարածքից մեկնելու կամ նշված պետության տարածքում այդպիսի օդանավի շահագործման և նավիգացիայի հետ կապված հարցերը, կիրառվում են նաև մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների նկատմամբ:

2. Պայմանավորվող կողմերից մեկի այն օրենքները և կանոնակարգերը, որոնք կարգավորում են ուղևորների, անձնակազմերի, ուղեբեռի, բեռի կամ փոստի՝ իր պետության տարածք փոխադրելու, տարածքում գտնվելու կամ պետության տարածքից տեղափոխելու հետ կապված հարցերը, ներառյալ մուտքի, ելքի, արտագաղթի, ներգաղթի, անձնագրերի, մաքսատուրքերի, արտարժույթի, առողջության և կարանտինի վերաբերյալ կանոնները, պետք է կիրառվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների օդանավերով փոխադրվող ուղևորների, անձնակազմի, ուղեբեռի, բեռի և փոստի նկատմամբ առաջին Պայմանավորվող պետության տարածքում գտնվելու ժամանակ:

3. Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի տարածքով ուղիղ տարանցմամբ փոխադրվող ուղևորները, ուղեբեռը և բեռը, որոնք մնում են այդ նպատակի համար նախատեսված տարածքում՝ բացառությամբ ավիացիոն անվտանգության ապահովման նպատակով իրականացվող միջոցառումների, պետք է ենթարկվեն ոչ ավել, քան պարզեցված ստուգման: Ուղիղ տարանցմամբ փոխադրվող ուղեբեռը և բեռը պետք է ազատվեն մաքսատուրքերից և այլ նմանատիպ հարկերից:

## ՀՈԴՎԱԾ 13

### Վիճակագրական տվյալների տրամադրումը

Մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին, վերջիններիս խնդրանքի դեպքում, տրամադրեն այնպիսի պարբերական կամ այլ վիճակագրական տեղեկատվություն, որը ողջամտորեն անհրաժեշտ կլինի սույն Հոդվածում առաջինը նշված Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից համաձայնեցված հաղորդակցություններում ապահովվող տարողության վերանայման նպատակով: Նման տեղեկատվությունը պետք է ընգրկի այն բոլոր տվյալները, որոնք անհրաժեշտ են՝ որոշելու այդ ավիաընկերությունների կողմից համաձայնեցված հաղորդակցություններում իրականացվող փոխադրումների ծավալը և նման փոխադրումների ելակետերն ու նպատակակետերը:

## ՀՈԴՎԱԾ 14

### Հարկումը և եկամուտների փոխանցումը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություն մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում ազատվում է համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործումից գոյացած եկամուտների կամ շահույթի նկատմամբ եկամտահարկից կամ այլ համանման հարկերից:

2. Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունները ազատ են փոխանցելու վաճառքի տարածքում ծախսերը գերազանցած եկամուտները:

3. Նման փոխանցումները պետք է կատարվեն ազատ փոխարկվող արժույթով՝ փոխանակման պաշտոնական դրույքաչափի համաձայն, և դրանք չպետք է ենթակա լինեն որևէ գանձման, սահմանափակման, հարկման կամ ուշացման, բացառությամբ սովորական բանկային գանձումների և ընթացակարգերի:

4. Եթե որևէ Պայմանավորվող կողմ սահմանափակումներ է սահմանում մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից ծախսերի նկատմամբ գոյացած եկամուտների փոխանցման վրա, վերջինս պետք է իրավունք ունենա սահմանելու հավասար հիմքերով փոխադարձ սահմանափակումներ առաջին Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների նկատմամբ:

5. Հարկերի մասով կգերակայեն 2005 թվականի հունիսի 29-ի «Հայաստանի Հանրապետության Կառավարության և Սիրիայի Արաբական Հանրապետության Կառավարության միջև եկամուտների կրկնակի հարկումից խուսափելու մասին» կոնվենցիայի դրույթները:

## ՀՈԴՎԱԾ 15

### Ավիաընկերության ներկայացուցչությունը և վաճառքը

1. Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունը կամ ավիաընկերությունները, համաձայն մյուս Պայմանավորվող կողմի՝ մուտք գործելուն, կացությանը և զբաղվածությանը վերաբերող օրենքների և կանոնակարգերի, իրավունք կունենան մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք բերելու և այնտեղ պահելու իրենց սեփական՝ վարչական, տեխնիկական, շահագործումների գծով և այլ մասնագետներից բաղկացած անձնակազմը, որն անհրաժեշտ է օդային հաղորդակցությունների շահագործման համար:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանն իրավունք է տալիս իր տարածքում ներգրավվել օդային փոխադրումների վաճառքում՝ օգտագործելով փոխադրման իր սեփական փաստաթղթերը, վաճառքի գործակալների միջոցով, այն Պայմանավորվող կողմի ազգային արժույթով, որի տարածքում իրականացվում է վաճառքը, նաև ցանկացած այլ ազատ փոխարկելի արժույթով, եթե դա արգելված չէ այդ Պայմանավորվող կողմի օրենսդրությամբ: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ձեռնպահ կմնա մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության՝ նման փոխադրումները

վաճառելու, և ցանկացած անձի՝ այդ փոխադրումները գնելու իրավունքը սահմանափակելուց:

## ՀՈԴՎԱԾ 16

### Գանձումներ սպառողներից

1. Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկը մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների նկատմամբ չի սահմանի կամ թույլատրի սահմանել ավելի բարձր գանձումներ, քան այն գանձումները, որոնք սահմանված են նմանատիպ միջազգային օդային հաղորդակցություններ իրականացնող այլ ավիաընկերությունների նկատմամբ:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կխրախուսի սպառողներից գանձումների վերաբերյալ խորհրդակցությունների անցկացումը իր գանձող իրավասու իշխանությունների և այդ գանձող իշխանությունների կողմից ապահովվող ծառայություններից և միջոցներից օգտվող ավիաընկերությունների միջև, ըստ նպատակահարմարության, այդ ավիաընկերությունների ներկայացուցիչներից բաղկացած կազմակերպությունների միջոցով: Սպառողներից գանձվող վճարների փոփոխությունների մասին պետք է հիմնավորված ծանուցում ուղարկվի նման սպառողներին, որպեսզի նրանք հնարավորություն ունենան իրենց կարծիքը հայտնելու մինչև փոփոխություններ կատարելը: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ հետագայում կխրախուսի իր գանձող իրավասու իշխանությունների և նման օգտագործողների միջև նման գանձումների մասին տեղեկատվության համապատասխան փոխանակումը:

## ՀՈԴՎԱԾ 17

### Փոխադրումների ծրագրերի հաստատումը

1. Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունը կամ ավիաընկերությունները պետք է շահագործումն սկսելուց առնվազն երեսուն (30) օր առաջ մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին հաստատման համար ներկայացնեն իրենց կամ իրենց փոխադրումների ծրագրերը (երթևեկության ամառային և ձմեռային ժամանակաշրջանների համար): Մասնավորապես, ծրագիրը պետք է ներառի չվացուցակները, հաղորդակցությունների հաճախականությունը և շահագործվող օդանավերի տեսակները: Ավիացիոն իշխանությունները նման փոխադրումների ծրագրի վերաբերյալ իրենց որոշումները ներկայացնում են քսան (20) օրվա ընթացքում՝ սկսած այն օրվանից, երբ համապատասխան ավիաընկերությունը հաստատման համար ներկայացնում է իր ծրագիրը:

2. Փոխադրումների ծրագրում յուրաքանչյուր փոփոխություն, ինչպես նաև հավելյալ չվերթերի իրականացման թույլտվության վերաբերյալ խնդրանքները մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից կներկայացվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների

հաստատմանը: Փոփոխության կամ հավելյալ չվերթերի համար նման խնդրանքներին ավիացիոն իշխանությունների կողմից արագ կերպով կտրվի ընթացք:

### **ՀՈԴՎԱԾ 18 Խորհրդակցություններ**

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ պահանջել անցկացնել խորհրդակցություններ սույն Համաձայնագրի իրականացման, մեկնաբանման, կիրառման կամ փոփոխման կամ սույն Համաձայնագրի պահանջներին համապատասխանության ապահովման վերաբերյալ: Նման խորհրդակցությունները, որոնք կարող են անցկացվել ավիացիոն իշխանությունների միջև, պետք է սկսվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից գրավոր խնդրանքի ստանալուց հետո վաթսուն (60) օրվա ընթացքում, եթե Պայմանավորվող կողմերը այլ կերպ չեն պայմանավորվել:

### **ՀՈԴՎԱԾ 19 Փոփոխություններ**

1. Եթե Պայմանավորվող կողմերից մեկը ցանկանում է փոփոխել սույն Համաձայնագրի որևէ դրույթ, դա պետք է կատարվի սույն Համաձայնագրի 18-րդ Հոդվածի համաձայն անցկացված խորհրդակցություններից հետո:

2. Սույն Համաձայնագրում կարող են կատարվել փոփոխություններ Պայմանավորվող կողմերի փոխադարձ համաձայնությամբ: Նման փոփոխությունները կձևակերպվեն առանձին արձանագրություններով, որոնք կկազմեն սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը և ուժի մեջ կմտնեն սույն Համաձայնագրի 25-րդ Հոդվածի դրույթների համաձայն:

3. Եթե փոփոխությունները վերաբերում են միայն հավելվածի դրույթներին, դրանք կարող են ուղղակիորեն համաձայնեցվել երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև և ուժի մեջ կմտնեն ավիացիոն իշխանությունների կողմից համաձայնեցված ամսաթվից:

### **ՀՈԴՎԱԾ 20 Վեճերի լուծումը**

1. Պայմանավորվող կողմերի միջև սույն Համաձայնագրի մեկնաբանման կամ կիրառման շուրջ ցանկացած վեճ ծագելու դեպքում Պայմանավորվող կողմերը առաջին հերթին պետք է ձգտեն այն լուծել բանակցությունների միջոցով:

2. Եթե Պայմանավորվող կողմերը չեն կարողանում լուծում գտնել բանակցությունների միջոցով, նրանք կարող են համաձայնել վեճը ներկայացնել որևէ անձի կամ մարմնի՝ որոշում կայացնելու համար. եթե նրանք նման համաձայնություն չեն կայացնում, Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի խնդրանքով, վեճը կարող է ներկայացվել երեք արբիտրներից բաղկացած տրիբունալ, որոնցից մեկական արբիտր

նշանակվում է յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի կողմից, իսկ երրորդը նշանակվում է այդ երկու նշանակվածների կողմից: Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը արբիտրին նշանակում է վաթսուն (60) օրվա ընթացքում՝ սկսած այն ամսաթվից, երբ Պայմանավորվող կողմերից մեկը մյուսից դիվանագիտական ուղիներով ծանուցում է ստանում վեճն այդպիսի տրիբունալում կարգավորելու մասին, իսկ երրորդ արբիտրը կնշանակվի հետագա վաթսուն (60) օրվա ընթացքում: Եթե սահմանված ժամկետում որևէ Պայմանավորվող կողմ չի նշանակում արբիտր, Պայմանավորվող որևէ կողմի խնդրանքով՝ Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության Խորհրդի նախագահը կարող է նշանակել արբիտր կամ արբիտրներ՝ ինչպես պահանջվում է: Բոլոր դեպքերում երրորդ արբիտրը պետք է լինի երրորդ երկրի քաղաքացի, և նա պետք է գործի որպես արբիտրաժային տրիբունալի նախագահ: Արբիտրաժային տրիբունալն իր որոշումը կայացնում է ձայների մեծամասնությամբ: Բոլոր մյուս առումներով արբիտրաժային տրիբունալն է որոշում իր սեփական ընթացակարգը:

3. Պայմանավորվող կողմերը պարտավորվում են կատարել սույն Հոդվածի 2-րդ կետում նշված ցանկացած որոշում:

4. Եթե Պայմանավորվող կողմերից մեկը չի կատարում սույն Հոդվածի 2-րդ կետում նշված որևէ որոշման պահանջ, մյուս Պայմանավորվող կողմը կարող է սահմանափակել, կասեցնել կամ չեղարկել ցանկացած իրավունք կամ արտոնություն, որը նա տվել է սույն Համաձայնագրի ուժով՝ նման խախտումը կատարած մյուս Պայմանավորվող կողմին:

5. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կատարում է իր արբիտրի հետ կապված ծախսերը և նրա համար անհրաժեշտ փոխհատուցումը. երրորդ արբիտրի վճարը և նրա համար անհրաժեշտ ծախսերը, ինչպես նաև արբիտրաժի գործունեությամբ պայմանավորված ծախսերը հավասարապես բաշխվում են Պայմանավորվող կողմերի միջև:

#### **ՀՈԴՎԱԾ 21** **Գրանցում ԻԿԱՕ-ում**

Սույն Համաձայնագիրը և դրա ցանկացած փոփոխություն ուժի մեջ մտնելուց հետո գրանցվում են Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունում:

#### **ՀՈԴՎԱԾ 22** **Վերնագրեր**

Սույն Համաձայնագրի յուրաքանչյուր հոդվածի վերնագրերը միայն վկայակոչման և հարմարության համար են և որևէ կերպ չեն որոշում կամ սահմանափակում սույն Համաձայնագրի գործողության ոլորտը կամ նպատակը:

### ՀՈԴՎԱԾ 23

#### Բազմակողմ կոնվենցիաներին համապատասխանությունը

Եթե երկու Պայմանավորվող կողմերի համար ուժի մեջ է մտնում ավիացիայի ոլորտի բազմակողմ կոնվենցիա, ապա նման կոնվենցիայի դրույթները գերակայում են: Սույն Համաձայնագրի 18-րդ Հոդվածի համաձայն՝ կարող են անցկացվել խորհրդակցություններ՝ որոշելու համար, թե սույն Համաձայնագիրը որքանով է ենթակա նման բազմակողմ կոնվենցիայի դրույթներին:

### ՀՈԴՎԱԾ 24

#### Դադարեցումը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ դիվանագիտական ուղիներով գրավոր ծանուցել մյուս Պայմանավորվող կողմին սույն Համաձայնագրի գործողությունը դադարեցնելու իր որոշման մասին: Նման ծանուցումը պետք է միաժամանակ ուղարկվի Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությանը:

2. Նման դեպքում սույն Համաձայնագրի գործողությունը դադարեցվում է ծանուցումը մյուս Պայմանավորվող կողմի ստանալու ամսաթվից տասներկու (12) ամիս անց՝ կեսգիշերին (ծանուցումն ստացած Պայմանավորվող կողմի տեղական ժամով), եթե մինչև այս ժամանակահատվածի ավարտը ծանուցումը փոխադարձ համաձայնությամբ հետ չի վերցվում: Մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից ծանուցման ստացման հավաստման բացակայության դեպքում ծանուցումը համարվում է ստացված Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության ստանալուց տասնչորս (14) օր հետո:

### ՀՈԴՎԱԾ 25

#### Ուժի մեջ մտնելը

1. Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտնում այն ամսին հաջորդող երկրորդ ամսվա առաջին օրը, որի ընթացքում դիվանագիտական ուղիներով ստացվել է սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ մտնելու համար անհրաժեշտ ներպետական ընթացակարգերն ավարտելու մասին մի Պայմանավորվող կողմից մյուսին ուղղված վերջին գրավոր ծանուցումը, և ուժի մեջ կմնա այնքան ժամանակ, քանի դեռ Պայմանավորվող կողմերից մեկը սույն Համաձայնագրի 24-րդ Հոդվածի համաձայն չդադարեցնի այն:

2. Սույն Համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելու օրվանից դադարեցվում է 1995 թվականի ապրիլի 30-ին ստորագրված «Հայաստանի Հանրապետության Կառավարության և Սիրիայի Արաբական Հանրապետության Կառավարության միջև օդային հաղորդակցության մասին» համաձայնագրի գործողությունը:



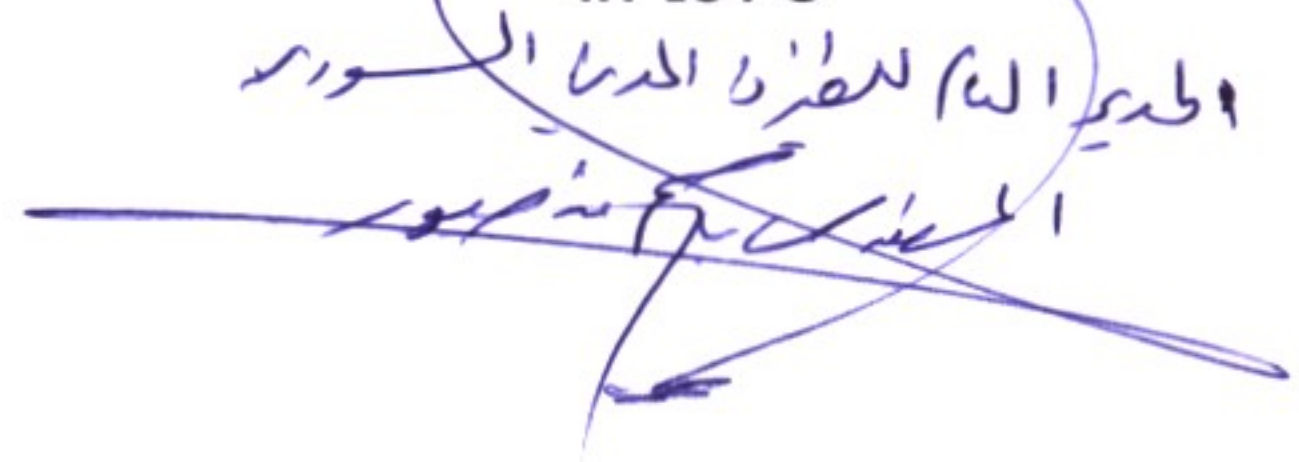
Կատարված է Երևան քաղաքում 2021 թվականի մայիսի 14-ին, երկու բնօրինակով, յուրաքանչյուրը՝ հայերեն, արաբերեն և անգլերեն, ընդ որում՝ բոլոր տեքստերը հավասարազոր են: Հայերեն և արաբերեն տեքստերի միջև մեկնաբանության ժամանակ առաջացած որևէ տարաձայնության դեպքում գերակայում է անգլերեն տեքստը:

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ  
ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԿՈՂՄԻՑ՝



ՍԻՐԻԱՅԻ ԱՐԱԲԱԿԱՆ  
ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ  
ԿՈՂՄԻՑ՝

طبيب القانون للفترة المتساوية  
~~المستشار القانوني~~



**ՀԱՎԵԼՎԱԾ  
ԵՐԹՈՒՂԻՆԵՐԻ ԱՂՅՈՒՍԱԿ**

**Մաս I**

**Հայաստանի Հանրապետության նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից շահագործվելիք երթուղիները**

Կետեր Հայաստանի Հանրապետությունում – Միջանկյալ կետեր – Կետեր Սիրիայի Արաբական Հանրապետությունում – Տարածքից դուրս կետեր

**ԾԱՆՈԹԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆ**

1. Միջանկյալ կետերը կարող են բաց թողնվել ցանկացած չվերթի ժամանակ՝ պայմանով, որ հաղորդակցությունն սկսվում կամ ավարտվում է Հայաստանի Հանրապետությունում:

2. Միջանկյալ կետերում կամ տարածքից դուրս կետերում փոխադրումների ընդունումը Սիրիայի Արաբական Հանրապետության տարածքում իջեցման նպատակով արգելվում է և հակառակը՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև ժամանակ առ ժամանակ համաձայնություն է կայացվում: Այս սահմանափակումը կիրառվում է նաև բոլոր տեսակի միջանցիկ փոխադրումների նկատմամբ:

**Մաս II**

**Սիրիայի Արաբական Հանրապետության նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից շահագործվելիք երթուղիները**

Կետեր Սիրիայի Արաբական Հանրապետությունում – Միջանկյալ կետեր – Կետեր Հայաստանի Հանրապետությունում – Տարածքից դուրս կետեր

**ԾԱՆՈԹԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆ**

1. Միջանկյալ կետերը կարող են բաց թողնվել ցանկացած չվերթի ժամանակ՝ պայմանով, որ հաղորդակցությունն սկսվում կամ ավարտվում է Սիրիայի Արաբական Հանրապետությունում:

2. Միջանկյալ կետերում կամ տարածքից դուրս կետերում փոխադրումների ընդունումը Հայաստանի Հանրապետության տարածքում իջեցման նպատակով արգելվում է և հակառակը՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև ժամանակ առ ժամանակ համաձայնություն է կայացվում: Այս սահմանափակումը կիրառվում է նաև բոլոր տեսակի միջանցիկ փոխադրումների նկատմամբ:

**AGREEMENT  
ON AIR SERVICES  
BETWEEN  
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ARMENIA  
AND  
THE GOVERNMENT OF THE SYRIAN ARAB REPUBLIC**

The Government of the Republic of Armenia and the Government of the Syrian Arab Republic, hereinafter referred to as "the Contracting Parties";

Being parties to the Convention on International Civil Aviation; opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between their States respective territories and to promote in the greatest possible measure international cooperation in respect of such services;

Have agreed as follows:

**Article 1  
Subject**

The Contracting Parties agree to cooperate in the field of air services, in accordance with this Agreement, as well as national legislations and international commitments of their States.

**Article 2  
Definitions**

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) the term "the Chicago Convention" means the Convention of International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof and, insofar as such Annexes or amendments are applicable to the both Contracting parties;

(b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Republic of Armenia, the Civil Aviation Committee, and in the case of the Syrian Arab Republic, the Syrian Civil Aviation Authority, and any person or body who may be authorised to perform the functions of the above-mentioned authorities;

(c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 5 of this Agreement;

(d) "the term "territory" in relation to the States of the Contracting Parties has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;

(e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;

(f) the term "this Agreement" means present Agreement and includes the Annex hereto and any amendments to it;

(g) "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

(h) the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crew, passengers and cargo;

(i) the term "capacity" means.

(I) in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on the route,

(II) in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route;

(j) the term "traffic" means passengers, baggage, cargo and mail.

(k) "ICAO" means the International Civil Aviation Organization.

### **Article 3**

#### **Applicability of the Chicago Convention**

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as these provisions are applicable to international air services.

### **Article 4**

#### **Grant of Rights**

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

a) the right to fly across its territory without landing;

b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified on that route in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers, baggage and cargo, including mail.

3. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the

designated airline of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo, including mail carried for hire or remuneration and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

4. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 5 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 1 a) and b) of this Article.

5. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes (including the grant of rights for such time as may be necessary for operation of services) which will be determined by mutual agreement of the Contracting parties.

6. Each designated airline has the right to use all air routes, airports and other equipment granted by the other Contracting party without any discrimination.

## **Article 5**

### **Designation and Authorization of Airlines**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party one or several airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw or alter such designation to operate the agreed services by written notification via diplomatic channels to the other Contracting Party.

3. On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.

4. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Chicago Convention.

5. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (3) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 4 (2) of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership (more than fifty (50) percent) and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

6. When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that tariffs are established in accordance with Article 8 of this Agreement.

**Article 6**  
**Revocation or Suspension of Operating Authorisation**

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 4 (para.2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership (more than fifty (50) percent) and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating this airline or its nationals;

b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party granting those rights;

c) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under Article 10 (Aviation Security) and Article 11 (Aviation Safety) of this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

**Article 7**  
**Principles Governing Operation of Agreed Services**

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes mentioned in the Annex hereto.

2. In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall bear a close relationship to the requirements of the public for air transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

b) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area;

c) the requirements of through airline operation.

## **Article 8**

### **Tariffs**

1. The tariffs in respect of international air services operated to/from/through the territories of the two Contracting Parties shall be established by the designated airlines at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines.

2. The tariffs established under paragraph 1 shall not be required to be filed by the designated airlines of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Notwithstanding the foregoing each Contracting Party shall have the right to intervene so as to:

- a) prevent unreasonably discriminatory prices or practices;
- b) protect consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c) protect airlines from prices that are artificially low.

3. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of one Contracting Party shall provide, on request, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party information relating to the establishment of the tariffs, in a manner and format as specified by such authorities.

## **Article 9**

### **Exemption from Taxes, Customs Duties and Other Charges**

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline(s) of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced in the territory of each Contracting Party by or on behalf of the designated airline(s) of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline(s) and intended solely for use in the operation of international air services shall be exempt from all national duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, even when those supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision or control.

3. The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuels and lubricants retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party, who may require that those materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

## **Article 10**

### **Aviation Security**

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for Suppression of unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and any other international agreements on aviation security binding upon both Contracting Parties.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security Standards and, so far as they are applied by them the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Chicago Convention; and shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph the reference to aviation security Standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned. Each Contracting Party shall give advance information to the other of its intention to notify any difference.

4. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet increases in the threat. Each Contracting Party agrees that its airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life such incident or threat.



## **Article 11**

### **Aviation Safety**

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

2. If following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 6 of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, or

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention.

The Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline(s) of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article above is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp

inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 of this Article above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Chicago Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

9. If the privileges or condition of the licenses or certificates referred to in paragraph 8 of this Article above, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or designated airline(s) or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes would permit a difference from the standards established under the Chicago Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 18 of this Agreement with the Aeronautical Authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 6 of this Agreement.

## **Article 12**

### **Application of Laws and Regulations**

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in or departure from its territory of aircraft engaged in international air services or the operation and navigation of such aircraft while within the said territory shall apply to the designated airline or airlines of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in or departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo or mail, including formalities regarding entry, exit, emigration, immigration, passports, customs, currency, health and quarantine shall apply to passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party, while they are within the territory of the first Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in relation to measures dealing with aviation security, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs and other similar duties.

### **Article 13**

#### **Provision of Statistics**

The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

### **Article 14**

#### **Taxation and Transfer of Earnings**

1. The designated airline of each of the Contracting Parties shall be exempt from income tax or other similar taxes in the territory of the other Contracting Party in respect of the gains or profits accruing to it from the operation of the agreed services.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer the excess of the receipts over expenditure in the territory of the sale.

3. Such transfers shall be effected in a freely convertible currency at the official rate of exchange and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation, imposition or delay.

4. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the designated airlines of the other Contracting Party, the latter shall have the right to impose on equal grounds reciprocal restrictions on the designated airlines of the first Contracting Party.

5. With respect to taxes, the provisions of the "Convention between the Government of the Republic of Armenia and the Government of the Syrian Arab Republic for the Avoidance of Double Taxation" with respect to Taxes on Income" from 29<sup>th</sup> of June, 2005, shall prevail.

### **Article 15**

#### **Airline Representation and Sales**

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

2. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transport services in its territory on their own transportation documents, through sales agents, in national currency of the Contracting Party in which territory the sale is made and, in the event it is not prohibited by the legislation of that Contracting Party, also in any freely convertible currency. Each

Contracting Party shall refrain from restricting the right of a designated airline of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase, such transportation.

#### **Article 16 User Charges**

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on other airlines operating similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines representatives' organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

#### **Article 17 Approval of traffic programmes**

1. The airline or airlines designated by one Contracting Party shall submit its or their traffic programmes (for the Summer and Winter Traffic periods) for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used. The aeronautical authorities shall give their decision on such traffic programme submissions within twenty (20) days from the date the airline concerned submits its programme for approval,

2. Each alteration in the traffic programme as well as requests for permission to operate additional flights shall be submitted by the airline or airlines designated by one Contracting Party for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests for alteration or for additional flights shall be dealt with promptly by the aeronautical authorities.

#### **Article 18 Consultation**

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties

## **Article 19 Amendment**

1. If either Contracting Party desires to amend any provision of this Agreement, it should be after consultation in accordance with Article 18 of this Agreement.

2. This Agreement may be amended by mutual consent of Contracting Parties. Such amendments shall be made in a form of separate protocols being an integral part of this Agreement and shall enter into force in accordance with the provisions of Article 25 of this Agreement.

3. If the amendment relates only to the provisions of an annex, it may be agreed upon directly between the aeronautical authorities of both Contracting Parties and would be effective from the date agreed upon by the aeronautical authorities.

## **Article 20 Settlement of disputes**

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall, in the first place, endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal. The arbitral tribunal shall reach its decision by majority of votes. In all other respects the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decisions given under paragraph 2 of this Article.

4. If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

5. Each Contracting Party shall bear the expenses and remuneration necessary for its arbitrator; the fee for the third arbitrator and the expenses necessary for this one as well as those due to the activity of the arbitration shall be equally shared by the Contracting Parties.

**Article 21**  
**Registration with ICAO**

This Agreement and any amendment thereto shall be registered upon its entry into force with the International Civil Aviation Organization.

**Article 22**  
**Titles**

Titles inserted in this Agreement at the head of each Article are for the purpose of reference and convenience only and do not in any way define or limit the scope or intent of this Agreement.

**Article 23**  
**Compliance with Multilateral Conventions**

If a general multilateral air convention enters into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 18 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of such multilateral convention.

**Article 24**  
**Termination**

1. Either Contracting Party may at any time give a written notice through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Organisation.

2. In such case this Agreement shall terminate at midnight (at local time of the Contracting Party, which has received the notice) upon expiration of twelve 12 months from the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by mutual agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

**Article 25**  
**Entry into force**

1. This Agreement enters into force on the first day of the second month that follows the month during which was received the last written notification of one Contracting Party to the other, through diplomatic channels, on the completion of respective domestic requirements necessary for its entry into force, and shall remain in

force unless one of the Contracting Parties terminates it according to the Article 24 of this Agreement.

2. The Air Services Agreement between the Government of the Republic of Armenia and the Government of the Syrian Arab Republic from 30<sup>th</sup> of April, 1995, will be terminated on the date of entry into force of this Agreement.

Done in Yerevan on 14<sup>th</sup> of May, in two original copies, each in Armenian, Arabic and English, all the texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation between the Armenian and Arabic texts, the English text shall prevail.

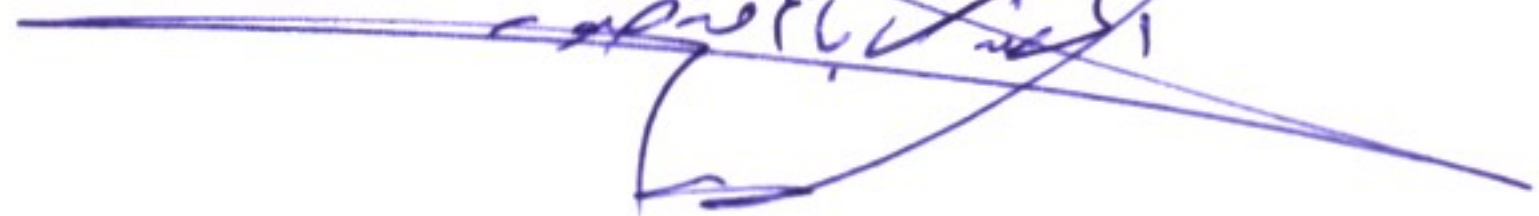
FOR THE GOVERNMENT  
OF THE REPUBLIC OF ARMENIA



FOR THE GOVERNMENT  
OF THE SYRIAN ARAB REPUBLIC

المدير العام للمطارات السورية

الجنرال باسم منصوب



**ANNEX  
ROUTE SCHEDULE**

**Section I**

**Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Republic of Armenia**

Points in the Republic of Armenia - Intermediate Points - Points in the Syrian Arab Republic- Points Beyond

***NOTES:***

1. Intermediate points may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the Republic of Armenia
2. No traffic may be picked up at intermediate points or points beyond to be set down in the territory of the Syrian Arab Republic, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

**Section II**

**Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Syrian Arab Republic**

Points in the Syrian Arab Republic - Intermediate Points - Points in the Republic of Armenia - Points Beyond

***NOTES:***

1. Intermediate points may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the Syrian Arab Republic.
2. No traffic may be picked up at intermediate points or points beyond to be set down in the territory of the Republic of Armenia, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.



## اتفاق خدمات جوية

بين

حكومة الجمهورية العربية السورية

و حكومة جمهورية أرمينيا

إن حكومة الجمهورية العربية السورية وحكومة جمهورية أرمينيا المشار إليهما لاحقاً "بالطرفين المتعاقدين" ؛ باعتبارهما طرفين من أطراف اتفاقية الطيران المدني الدولي، التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في 1944/12/7 ؛

ورغبة منهما في توقيع اتفاق بهدف تأسيس خدمات جوية بين إقليميهما، والنهوض بأقصى درجة ممكنة من التعاون الدولي فيما يتعلق بهذه الخدمات.

فقد اتفق الطرفان على ما يلي:

### المادة 1

#### الموضوع

يوافق الطرفان المتعاقدان على التعاون في مجال الخدمات الجوية بموجب هذا الاتفاق ، وكذلك بموجب الأنظمة الوطنية والالتزامات الدولية لدولتيهما.

### المادة 2

#### التعريف

بغرض هذه الاتفاقية ، ما لم ينص على غير ذلك :

أ - مصطلح "اتفاقية شيكاغو" يعني اتفاقية الطيران المدني الدولي ، التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في السابع من ديسمبر عام 1944، وتتضمن أي ملحق تم اعتماده بموجب المادة (90) من تلك الاتفاقية أو أي تعديل على الملاحق أو الاتفاقية بموجب المواد 90 و 94 منها و، بقدر ما يتحقق سريان تلك الملاحق أو التعديلات بالنسبة لكلا الطرفين المتعاقدين؛

ب- مصطلح "سلطات الطيران" يعني في حالة الجمهورية العربية السورية، المؤسسة العامة للطيران المدني، وفي حالة حكومة أرمينيا، الإدارة العامة للطيران المدني، أو أي شخص أو هيئة مخولة لإنجاز الأعمال الموكلة إليها حالياً من قبل السلطات المذكورة أعلاه ؛

ت- مصطلح "مؤسسة النقل الجوي المعينة" يعني أي مؤسسة نقل جوي تم تعيينها وتخويلها وفقاً للمادة 5 من هذا الاتفاق ؛

ث- مصطلح "إقليم": بالنسبة لدول الطرفين المتعاقدين له المعنى المحدد له في المادة 2 من اتفاقية شيكاغو؛

ج- المصطلحات "الخط الجوي"، "الخط الجوي الدولي"، "مؤسسة نقل جوي"، "الهبوط لأغراض غير تجارية" لها نفس المعاني المحددة لها في المادة 96 من اتفاقية شيكاغو؛

ح- مصطلح "هذا الاتفاق" يعني الاتفاق الحالي ويتضمن ملحق هذا الاتفاق وأي تعديلات عليه؛

خ- مصطلح "التعرفة" يعني الأسعار المدفوعة لقاء نقل الركاب و الأمتعة و الشحن والشروط التي تحكم سريان مثل تلك الأسعار متضمنة رسوم و شروط الوساطة وأي خدمات إضافية، ولكنها لا تشمل أجور وشروط نقل البريد؛

د- مصطلح "رسوم الانتفاع" يعني رسماً فرض على مؤسسات النقل الجوي من قبل السلطات المختصة أو سمحت بفرضه عليها من قبل تلك السلطة لقاء إتاحة ممتلكات المطار أو التسهيلات أو تسهيلات الملاحة الجوية ، بما في ذلك الخدمات والتسهيلات المتعلقة ، بالنسبة للطائرات ، طاقمها ، الركاب والبضائع ؛  
ذ-مصطلح "السعة " ويعني:

- بالنسبة لطائرة ، حمولة تلك الطائرة المتاحة على الطريق الجوي،

- بالنسبة لخط جوي محدد ، سعة الطائرة المشغلة على هذا الخط مضروبةً في عدد الرحلات المشغلة من قبل تلك الطائرة على طريق جوي لفترة محددة ؛

ر- مصطلح " الحركة " يعني المسافرين ، الأمتعة ، الشحن و البريد.

ز-"الايكاو" يعني منظمة الطيران المدني الدولي.

### المادة 3

#### تطبيق اتفاقية شيكاغو

تخضع أحكام هذا الاتفاق إلى أحكام اتفاقية شيكاغو بقدر ما تكون هذه الأحكام مطبقة في الخدمات الجوية الدولية.

### المادة 4

#### منح الحقوق

1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية فيما يتعلق بالخطوط الجوية الدولية :

أ- حق عبور إقليم الطرف الآخر دون الهبوط فيه.

ب- حق الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية.

2- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذا الاتفاق، بغرض تشغيل الخطوط

الجوية الدولية على الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق. هذه الخطوط والطرق تدعى في هذا الاتفاق

"الخطوط المتفق عليها" و "الطرق المحددة" على التوالي. أثناء تشغيل خط متفق عليه على طريق

محدد، فإن مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد تتمتع بالإضافة إلى الحقوق

المحددة في الفقرة (1) من هذه المادة، الحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط

المحددة على ذلك الطريق في ملحق هذا الاتفاق لغرض أخذ على متن الطائرة أو إنزال الركاب والأمتعة

والشحن، بما في ذلك البريد.

3- ليس في الفقرة (2) من هذه المادة ما يخول مؤسسة النقل الجوي المعينة لطرف متعاقد أن يأخذ على

متن الطائرة ، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، ركاب وبضائع، بما في ذلك البريد، لقاء أجر أو مكافأة

وتكون قاصدة نقطة أخرى في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

4- تتمتع مؤسسات النقل الجوي لكل من الطرفين المتعاقدين ، بخلاف المؤسسات المعينة بمقتضى المادة

5 من هذا الاتفاق، بالحقوق المنصوص عليها في الفقرة 1 - أ و ب من هذه المادة .

5- في حال نزاع مسلح ، تدخلات سياسية أو تطورات ، أو ظروف خاصة وغير اعتيادية حالت دون قيام

مؤسسة نقل جوي معينة لطرف متعاقد تشغيل الخط الجوي، فعلى الطرف المتعاقد الآخر بذل كل

الجهود الممكنة لتسهيل استمرار تشغيل هكذا خطوط من خلال تدابير مؤقتة مناسبة بالنسبة للطرق (

بما في ذلك منح الحقوق لهكذا وقت حسب الضرورة لتشغيل الخدمات ) والتي سيتم تحديدها باتفاق

متبادل من قبل الطرفين المتعاقدين.

6- يحق لكل مؤسسة نقل جوي معينة استخدام كل الطرق الجوية، المطارات والمعدات الأخرى الممنوحة

من قبل الطرف المتعاقد الآخر بدون أي تمييز.

## المادة 5

### تعيين وتفويض مؤسسات نقل جوي

1- يحق لكل طرف متعاقد أن يعين كتابة مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر، عبر الطرق الدبلوماسية

لسلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر، بغرض تشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة .

- 2- يحق لكل طرف متعاقد سحب أو استبدال هكذا تعيين لتشغيل الخطوط المتفق عليها من خلال إشعار خطي عبر الطرق الدبلوماسية إلى الطرف المتعاقد الآخر.
- 3- عند استلام مثل هذا التعيين يمنح الطرف المتعاقد الآخر، وفقاً لأحكام الفقرة 4 من هذه المادة، ترخيص التشغيل المناسب بأقل حد من التأخير إلى مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية.
- 4- يمكن أن تطلب سلطات الطيران المدني لأحد الطرفين المتعاقدين من مؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر، أن تثبت أنها مؤهلة لتلبية الشروط الموصوفة بموجب القوانين والأنظمة المطبقة عادة والمطبقة بشكل منطقي على تشغيل الخطوط الجوية الدولية من قبل تلك السلطات وفقاً لأحكام اتفاقية شيكاغو .
- 5- يحتفظ الطرفان المتعاقدان كل منهما بحقه بالامتناع عن منح ترخيص التشغيل المشار إليه في الفقرة (3) من هذه المادة، أو فرض مثل تلك الشروط الذي يعتبره ضرورياً لممارسة مؤسسة النقل الجوي المعنية الحقوق المحددة في المادة 4 (2) من هذا الاتفاق. في حال لم يقتنع الطرف المتعاقد المذكور بأن الملكية الجوهرية ( أكثر من 50 % ) و السيطرة الفعلية لتلك المؤسسة هي بيد الطرف المتعاقد المعين لمؤسسة النقل الجوي أو بيد أحد رعاياه.
- 6- عند تعيين وترخيص مؤسسة النقل الجوي يمكن أن تبدأ بتشغيل الخطوط المتفق عليها شريطة أن تكون التعرّف مقررّة بموجب أحكام المادة 8 من هذا الاتفاق.

## المادة 6

### إلغاء وتعليق ترخيص التشغيل

- 1- يتمتع كل طرف متعاقد بالحق في إلغاء ترخيص التشغيل أو تعليق ممارسة الحقوق المحددة في المادة 4 (الفقرة 2) من هذا الاتفاق من قبل مؤسسة نقل جوي معيّنة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو فرض هكذا شروط تعتبر ضرورية لممارسة هذه الحقوق:
- (أ) في حال عدم الاطمئنان أن الملكية الجوهرية ( أكثر من 50 % ) أو السيطرة الفعلية لتلك المؤسسة المعنية في يد الطرف المتعاقد المعين لمؤسسة النقل الجوي أو في يد أحد رعاياه ؛
- (ب) في حال فشل تلك المؤسسة الامتثال بالقوانين والأنظمة المطبقة عادة لتشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل الطرف المتعاقد الذي يقوم بمنح هذه الحقوق ؛
- (ت) في حال فشل مؤسسة النقل الجوي بالتشغيل وفقاً للشروط المحددة بموجب المادة 10 (أمن الطيران) والمادة 11 (سلامة الطيران) من هذا الاتفاق.

2- ما لم يكن الإلغاء الفوري أو التعليق أو فرض الشروط الواردة في الفقرة (1) من هذه المادة ضرورياً لمنع وقوع انتهاكات جديدة للقوانين أو الأنظمة، لا يمارس هذا الحق إلا بعد مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر.

## المادة 7

### المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

- 1- يجب أن تتاح فرصة عادلة ومنصفة لمؤسسات النقل الجوي المعينة لكلا الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة المذكورة في الملحق المرفق.
- 2- عند تشغيل الخطوط المتفق عليها يتوجب أن تكون علاقة مؤسسات النقل الجوي للطرفين المتعاقدين وثيقة باحتياجات الجمهور إلى ذلك النقل الجوي على الطرق المحددة، ويكون الهدف الأول، إتاحة سعة بعوامل حمولة معقولة تفي بمقتضيات نقل الركاب والشحن والبريد الحالية والمسبقة بشكل معقول بين إقليم الطرف الذي يقوم بتعيين مؤسسة النقل الجوي وإقليم الطرف الآخر. يجب أن يكون تقديم خدمة نقل الركاب و الشحن و البريد المأخوذة والتي يتم إنزالها في نقاط على الطرق المحددة في أقاليم الأطراف المتعاقدة غير تلك التي تقوم بتعيين مؤسسة النقل الجوي وفقاً للمبادئ العامة المتعلقة بالسعة :

- أ) متطلبات الحركة من و إلى إقليم الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي؛
- ب) متطلبات الحركة للمنطقة والتي تقوم مؤسسة النقل الجوي بعبورها بعد الأخذ بعين الاعتبار خدمات النقل الأخرى المقررة من قبل مؤسسات النقل الجوي لدول المنطقة ؛
- ت) متطلبات العبور المباشر لتشغيل مؤسسات النقل الجوي .

## المادة 8

### التعريفات

- 1- تتحدد التعريفات المتعلقة بتشغيل الخدمات الجوية الدولية إلى/من/عبر إقليمي الطرفين المتعاقدين من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة على مستويات معقولة، ويؤخذ بعين الاعتبار كافة العوامل المتعلقة بذلك، بما في ذلك تكلفة التشغيل والمكاسب المعقولة وتعريفات مؤسسات النقل الجوي الأخرى.
- 2- لن يطلب من مؤسسات النقل الجوي المعينة لأحد الطرفين المتعاقدين إيداع التعريفات المحددة بموجب الفقرة (1) لدى سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر. بالرغم مما سبق يحق لكل طرف متعاقد التدخل من أجل :

- أ- منع الممارسات والتعرفات غير المعقولة والتمييزية.
- ب- حماية المستهلك من التعرفات المقيدة أو المرتفعة بشكل غير معقول بسبب سوء استغلال الوضع المسيطر؛ و
- ج- حماية مؤسسات النقل الجوي من أسعار متدنية مصطنعة.
- 3- بالرغم مما سبق، يجب على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين تقديم، عند الطلب، إلى سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر معلومات متعلقة بتحديد التعرفات في الصيغة والطريقة المحددة من قبل تلك السلطات.

## المادة 9

### الإعفاء من الضرائب، الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

- 1- تعفى الطائرات المشغلة على خطوط دولية من قبل مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة لكل طرف متعاقد وتجهيزاتها العادية والقطع التبديلية ومؤن الوقود وزيوت التشحيم ومخازن الطائرات (بما في ذلك الطعام والشراب والتبغ) على متن مثل تلك الطائرات من الرسوم الجمركية وأتعاب التفتيش ورسوم أو ضرائب أخرى عند الوصول إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تبقى مثل تلك التجهيزات والإمدادات على متن الطائرة حتى يحين إعادة تصديرها.
- 2- تعفى المعدات العادية، قطع الغيار، إمدادات الوقود وزيوت التشحيم ومخزون الطائرة الذي يتم إدخاله إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين بواسطة أو بالنيابة عن مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو أخذت على متن طائرة تعمل لصالح تلك المؤسسة / المؤسسات بحيث يكون القصد استعمالها على متن تلك الطائرة عند تشغيلها على خطوط جوية دولية، من أي ضرائب أو رسوم وطنية، بما في ذلك الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش المفروضة في إقليم الطرف المتعاقد الأول، حتى في حالة كون هذه الإمدادات ستستخدم على أجزاء من الرحلة فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي يتم فيه تحميل هذه الإمدادات على متن طائرة. ويجوز طلب إخضاع المواد المشار إليها أعلاه إلى التفتيش والمراقبة الجمركية.
- 3- يمكن تفرغ المعدات العادية المحمولة جواً وكذلك قطع الغيار ومخزون الطائرة وإمدادات الوقود وزيوت التشحيم المحتفظ بها عادة على متن الطائرة التابعة لمؤسسة نقل جوي معينة تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر وذلك فقط بموافقة السلطات الجمركية لذلك الطرف المتعاقد والتي يمكن أن تطلب وضع هذه المواد تحت إشرافها حتى يحين وقت إعادة تصديرها أو التصرف فيها خلافاً لذلك وفقاً لنظم الجمارك.

## المادة 10

### أمن الطيران

- 1- يؤكد الطرفان مجدداً بما لهما من حقوق وعليهما من التزامات بموجب القانون الدولي أن واجبهما نحو بعضهما البعض في حماية أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق. وسوف يعمل الطرفان المتعاقدان ، بشكل خاص، وذلك دون الحد من عمومية حقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي ، بما لا يتعارض مع أحكام الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في 14/9/1963، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في 16/12/1970، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال في 23/9/1971 وكذا البروتوكول التكميلي لتلك الاتفاقية حول قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، الموقع في مونتريال في 24/2/1988، وأي اتفاقيات دولية أخرى متعلقة بأمن الطيران المدني يلتزم بها كلا الطرفين المتعاقدين.
- 2- يقدم الطرفان، إذا طلب منهما ذلك، كل المساعدات الضرورية لبعضهما البعض لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات وتجهيزات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني.
- 3- يعمل الطرفان المتعاقدان، في إطار علاقاتهما المتبادلة ، بما يتطابق ومعايير أمن الطيران، ويقدر ما يتم تطبيقها من قبلهم على الممارسات الموصى بها و الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي والواردة كملحقات باتفاقية الطيران المدني الدولي ، ويتعين على الطرفين المتعاقدين أن يتطلبا من أن يعمل مستثمرو الطائرات الذين يوجد مقر أعمالهم التجارية الرئيسي أو إقامتهم الدائمة في أراضيها ومستثمرو المطارات في أراضي الطرفين. وذلك بما يتفق مع مثل تلك الأحكام الخاصة بأمن الطيران. الإشارة في هذه الفقرة إلى معايير أمن الطيران يتضمن أي اختلاف تم الإبلاغ عنه من قبل الطرف المتعاقد المعني. وعلى كل طرف متعاقد أن يقدم معلومات مسبقة إلى الطرف الآخر عن نيته للإعلام عن أي اختلاف.
- 4- يتكفل كل طرف بأن يطبق تدابير كافية بصورة فعالة داخل أراضيها لحماية الطائرات والتفتيش على الركاب والطاقم والأصناف المحمولة والحقائب والبضاعة ومخازن الطائرات قبل وأثناء الصعود على متن الطائرة أو التحميل و تعديل تلك المعايير لمواجهة التهديد المتزايد. يوافق كل طرف متعاقد على أن يطلب من مؤسسات النقل الجوي المعينة الخاصة به مراقبة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (3) المطلوبة من الطرف الآخر لدخول، مغادرة، أو البقاء في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ينظر كل طرف أيضاً مع إبداء التعاطف في أي طلب من الطرف المتعاقد الآخر لتدابير أمن معقولة خاصة لمواجهة تهديد معين.

5- عندما يقع حادث أو يصدر تهديد بوقوع حادث استيلاء غير مشروع على الطائرات المدنية أو غير ذلك من الأعمال غير المشروعة ضد سلامة مثل تلك الطائرات أو ركابها وطاقمها و المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية، يقوم الطرفان المتعاقدان بمساعدة بعضهما البعض من خلال تسهيل إجراء الاتصالات وغير ذلك من التدابير المناسبة المقصودة لإنهاء هذا الحادث أو التهديد بوقوعه بسرعة وعلى نحو آمن.

## المادة 11

### سلامة الطيران

1- يمكن لكل طرف طلب التشاور في أي وقت بشأن القواعد القياسية للسلامة، في أي مجال يتعلق بطاقتهم الطيران، الطائرات أو تشغيل الطائرات، والمعتمدة من قبل الطرف المتعاقد الآخر. ويجري هذا التشاور في غضون ثلاثين يوماً من ذلك الطلب.

2- بعد إجراء مثل هذا التشاور إذا وجد طرف أن الطرف الآخر لا يقوم على نحو فعال بالمواظبة على تطبيق القواعد القياسية للسلامة في أي مجال والتي يجب على الأقل أن تكون مساوية للقواعد القياسية الدنيا التي تحددت في ذلك الوقت بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي، يقوم الطرف المتعاقد الأول إبلاغ الطرف المتعاقد الآخر بمثل هذه النتائج والخطوات التي تعد ضرورية للتوافق مع القواعد القياسية الدنيا للايكافو. ويقوم الطرف الآخر حينئذ باتخاذ الإجراء التصحيحي الملائم. في حال فشل الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ الإجراء الملائم خلال 15 يوماً أو فترة أطول يتم الاتفاق عليها فإن ذلك يشكل الأساس لتطبيق المادة (6) من هذا الاتفاق.

3- على الرغم من الواجبات المذكورة في المادة 33 من اتفاقية شيكاغو من المتفق عليه أنه يجوز أن تكون أية طائرة يتم تشغيلها بواسطة مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة لأحد الطرفين المتعاقدين وذلك في خطوط إلى أو من إقليم الطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها في إقليم الطرف الآخر أن تخضع للتفتيش من جانب الممثلين المفوضين للطرف المتعاقد الآخر على متن وحول الطائرة للتأكد من صلاحية وثائق الطائرة وطاقمها وحالة الطائرة ومعداتنا

( في هذه المادة تدعى "التفتيش الساحي" ) شريطة ألا يتسبب ذلك في تأخير لا داعي له.

4- إذا نتج عن أي تفتيش ساحي أو سلسلة من التفتيش الساحي:

أ- قلق خطير أن الطائرة أو تشغيلها لا تتوافق مع القواعد القياسية الدنيا المحددة في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية، أو

ب- قلق خطير بوجود نقص في الصيانة الفعالة ومواظبة للقواعد القياسية للسلامة المحددة في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية.



فإن الطرف الآخر الذي يقوم بالتفتيش، لأغراض المادة 33 من الاتفاقية، له الحرية باستنتاج أن المتطلبات التي صدرت الشهادات والتراخيص بموجبها أو اعتبرت سارية المفعول بالنسبة للطائرة أو بالنسبة لطاقت الطائرة أو أن المتطلبات التي بموجبها تشغل الطائرة غير مساوية أو أعلى من القواعد القياسية الدنيا المحددة بموجب الاتفاقية.

5- في حال تم رفض الدخول بغرض إجراء التفتيش الساعي لطائرة يتم تشغيلها من قبل مؤسسة أو مؤسسات طرف متعاقد وفقاً للفقرة (3) أعلاه من قبل ممثل تلك المؤسسة أو المؤسسات، فللطرف المتعاقد الآخر الحرية في أن يستنتج أن قلقاً خطيراً ينشأ من النوع المشار إليه في الفقرة (4) أعلاه ويدل إلى الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.

6- يحتفظ كل طرف بالحق بتعليق أو تغيير تفويض التشغيل لمؤسسة الطرف الآخر فوراً في حال استنتج الطرف الأول، إما نتيجة إلى تفتيش ساعي، أو سلسلة من التفتيش الساعي، أو عدم قبول دخول للتفتيش الساعي، أو مشاورات أو ما شابه ذلك، إن اتخاذ إجراء فوري يعتبر ضرورياً لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.

7- يوقف أي إجراء من جهة طرف متعاقد يتم عملاً بالفقرة الثانية والسادسة الواردة أعلاه بمجرد انتهاء أساس اتخاذ ذلك الإجراء.

8- يعترف بسلامة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الجدارة والتراخيص المصدرة أو التي أصبحت سارية المفعول لدى طرف متعاقد، وما تزال سارية المفعول، وذلك من قبل الطرف الآخر بغرض تشغيل الخطوط المتفق عليها والواردة في هذا الاتفاق، شريطة أن تكون المتطلبات التي أصدرت بموجبها هذه الشهادات أو التراخيص أو أصبحت سارية المفعول بمقتضاها معادلة للمعايير الدنيا التي قد تنشأ بموجب الاتفاقية أو أعلى منها. يحتفظ كل طرف متعاقد مع ذلك بحق رفض الاعتراف لغرض الرحلات التي تجري فوق أراضيه، بشهادات الجدارة والإجازات الممنوحة لمواطنيه أو تعتبر صالحة لهم من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو أي دولة أخرى.

9- إذا سمحت المزايا أو الشروط الخاصة بالتراخيص أو الشهادات المشار إليها في الفقرة (8) أعلاه، وهي الشهادات والتراخيص التي تصدرها سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين، لأي شخص أو مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة أو فيما يتعلق بطائرة تستخدم في تشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة نقول إذا سمحت بالاختلاف عن المعايير التي نشأت بموجب الاتفاقية وجرى إيداع ذلك الاختلاف لدى منظمة الطيران المدني الدولي، فإنه يجوز للطرف المتعاقد الآخر أن يطلب عقد مشاورات بموجب المادة 18 من هذا الاتفاق مع سلطات الطيران لذلك الطرف بهدف الوصول إلى قناعة أن الممارسة المعنية مقبولة بالنسبة لهم. في حال الفشل بالوصول إلى اتفاق مرض فإن ذلك يشكل الأساس لتطبيق المادة (6) من هذا الاتفاق.

## المادة 12

### تطبيق الأنظمة والقوانين

- 1- تطبق القوانين والأنظمة لأحد الطرفين المتعاقدين، المتعلقة بدخول وخروج الطائرات المشغلة في الخطوط الجوية الدولية من إقليمه أو تشغيل وملاحة هذه الطائرات بينما تكون داخل إقليمه، على مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.
- 2- تطبق قوانين ونظم أي من الطرفين المتعاقدين بشأن دخول الركاب والطاقم والبضائع أو البريد إلى إقليمه والمكوث فيه أو مغادرته، بما في ذلك الشكليات المتعلقة بالدخول،المغادرة، الهجرة والجوازات، الجمارك والعملة والصحة والحجر الصحي، تطبق على الركاب والطاقم والبضائع والبريد المحمولة على طائرة مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي عينها الطرف المتعاقد الآخر أثناء تواجدها داخل إقليم الطرف المتعاقد الأول.
- 3- لا يخضع الركاب والحقائب والبضائع في حالة المرور العابر المباشر من خلال أراضي أحد الطرفين المتعاقدين والذين لا يغادرون منطقة المطار المحجوزة لمثل هذا الغرض، عدا فيما يتعلق بالمعايير الخاصة بأمن الطيران، لما هو أكثر من إجراءات المراقبة المبسطة.وتعفى الأمتعة والبضائع في حالة المرور العابر المباشر من الجمارك وغير ذلك من الضرائب المماثلة.

## المادة 13

### تقديم الإحصائيات

تزود سلطات الطيران التابعة لكل طرف متعاقد، عند الطلب، سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر ببيانات دورية أو غيرها من البيانات الإحصائية التي قد تطلب على نحو معقول لغرض استعراض السعة المتاحة على الخطوط الجوية المتفق عليها التي تشغلها مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد المشار إليه أولاً في هذه المادة. تتضمن تلك البيانات كل المعلومات المطلوبة لتحديد كمية الحركة المنقولة من قبل مؤسسات النقل الجوي على الخطوط المتفق عليها ومنشأ ومقاصد تلك الحركة.

## المادة 14

### الضرائب وتحويل الإيرادات

- 1- تعفى مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين من ضريبة الدخل أو أي ضرائب مماثلة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر فيما يخص الأرباح أو المكاسب التي تستدرها مؤسسة النقل الجوي من تشغيل الطائرة في الخدمات المتفق عليها.
- 2- لمؤسسات النقل الجوي المعينة لكلا الطرفين المتعاقدين حق التحويل الحر لفائض الإيرادات المحققة في إقليم البيع .
- 3- تسري تلك التحويلات بالعملة المحلية القابلة للتحويل بسعر الصرف الرسمي ولن تخضع لأي رسم، تقييد، فرض أو تأخير باستثناء الرسوم والإجراءات المصرفية العادية.
- 4- إذا فرض أحد الطرفين المتعاقدين قيوداً على تحويل فائض الإيرادات على المصروفات التي تحققها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، فيكون من حق الأخير، على أسس المعاملة بالمثل ، فرض قيود مماثلة على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الأول.
- 5- فيما يخص الضرائب، تسري أحكام الاتفاق الموقع بين حكومة الجمهورية العربية السورية وحكومة جمهورية أرمينيا الخاص بتجنب الازدواج الضريبي بالنسبة للضريبة على الدخل الموقع 2005/6/25.

## المادة 15

### تمثيل مؤسسات النقل الجوي والمبيعات

- 1- يحق لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة وفقاً لقوانين ونظم الطرف المتعاقد الآخر بخصوص الدخول والإقامة والعمالة أن تدخل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر وتبقي فيه موظفي المبيعات وعاملها الفنيين والتشغيليين والمختصين حسب ما يتطلبه الأمر لتقديم خدمات النقل الجوي.
- 2- يمنح كل طرف متعاقد لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر الحق في أن تقوم في بيع خدمات النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر باستخدام وثائق النقل الخاصة بها، عن طريق وكلاء، بالعملة المحلية لإقليم الطرف المتعاقد الآخر حيث يتم البيع ، أو بأي عملة قابلة للتحويل الحر إذا لم تمنع ذلك القوانين والأنظمة المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر. يكون لكل طرف متعاقد الحق في بيع خدمة النقل الجوي في إقليم الطرف الآخر وأي شخص يمكنه شراء مثل تلك الخدمة.

## المادة 16

### رسوم الانتفاع

- 1- لن يفرض أي من الطرفين المتعاقدين أو يسمح بفرض رسوم انتفاع على مؤسسات النقل الجوي التي عينها الطرف المتعاقد الآخر، تكون أعلى من الرسوم المفروضة على مؤسسات النقل الجوي الأخرى التي تشغل خطوطاً دولية مماثلة.
- 2- يشجع كل طرف متعاقد على إجراء التشاور بشأن رسوم الانتفاع فيما بين سلطة فرض الرسوم الخاصة به ومؤسسات النقل الجوي المستخدمة للخدمات والتسهيلات التي تقدمها سلطات فرض الرسوم ، خلال المنظمات القائمة بالتمثيل لمؤسسات النقل الجوي تلك حيثما أمكن. ويجب توجيه إخطار مدته معقولة بأي مقترحات لإجراء تغييرات في رسوم الانتفاع وذلك إلى هؤلاء المنتفعين لتمكينهم من الإعراب عن وجهات نظرهم قبل إجراء تغييرات. ويشجع كل من الطرفين المتعاقدين أيضاً سلطات فرض الرسوم المختصة لديه وهؤلاء المنتفعين على تبادل المعلومات الملائمة بشأن رسوم الانتفاع.

## المادة 17

### الموافقة على جداول الرحلات

- 1- يجب على مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل طرف متعاقد أن تقدم جداول الرحلات الخاصة بها ( للرحلات الصيفية والشتوية ) إلى سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر للموافقة عليها قبل ثلاثين (30) يوماً من بدء التشغيل. ويجب أن يتضمن الجدول المواعيد ، وعدد الرحلات المشغلة وطراز الطائرات المستخدمة. يجب أن تعطي سلطات الطيران قرارها على جدول الرحلات المقدم خلال عشرين (20) يوماً من تاريخ تقديم مؤسسة النقل الجوي المعنية برنامجها للموافقة عليه.
- 2- يجب على مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل طرف متعاقد أن تقدم كل تعديل في جدول الرحلات بالإضافة إلى طلبات الموافقة على تشغيل رحلات إضافية للموافقة عليها من قبل سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر. ويجب التعامل مع هكذا طلبات للتعديل أو طلب رحلات إضافية بالسرعة الممكنة من قبل سلطات الطيران.

## المادة 18

### المشاورات

يجوز لأي طرف متعاقد ، في أي وقت أن يطلب عقد مشاورات حول تفسير أو تطبيق أو تعديل هذا الاتفاق أو حول الالتزام به. تبدأ هذه المشاورات التي يمكن أن تكون بين سلطات الطيران في غضون ستين (60) يوماً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر لطلب مكتوب إلا إذا اتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

## المادة 19

### التعديل

- 1- إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين بتعديل أي نص من هذا الاتفاق ، فيجب أن يتم هذا التعديل بعد التشاور بموجب المادة 18 من هذا الاتفاق.
- 2- يجوز تعديل هذا الاتفاق بموافقة كلا الطرفين المتعاقدين. ويتم هكذا تعديل بشكل بروتوكولات منفصلة تكون جزءاً مكملاً من هذا الاتفاق ويكون نافذاً بموجب أحكام المادة 25 من هذا الاتفاق.
- 3- في حال كانت التعديلات متعلقة فقط بأحكام الملحق ، فيجوز الاتفاق عليها بشكل مباشر بين سلطات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين ويكون نافذاً من التاريخ المتفق عليه من قبل سلطات الطيران.

## المادة 20

### تسوية النزاعات

- 1- في أي نزاع ينشأ بين الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق، يسعى الطرفان المتعاقدان في المقام الأول إلى فض النزاع من خلال إجراء التفاوض.
- 2- إذا لم يتوصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية من خلال المشاورات، يجوز أن يعرض النزاع لاتخاذ قرار إلى شخص أو هيئة، وفي حال عدم موافقتهم، وبناء على طلب أي طرف من الطرفين المتعاقدين يجوز أن يعرض على التحكيم بواسطة ثلاثة محكمين. يقوم كل طرف متعاقد بترشيح واحد منهم، والثالث يتم الاتفاق عليه من جهة الحكيم اللذين يتم اختيارهما على هذا النحو. ويقوم كل طرف متعاقد بتعيين حكم بغضون ستين(60) يوماً من تاريخ تسلم أي طرف من الطرفين المتعاقد الآخر مذكرة عبر الطرق الدبلوماسية تطلب التحكيم في النزاع من قبل هذا المحكم، ويتم الاتفاق على الثالث في غضون ستين (60) يوماً أخرى. وفي حال لم يتوصل الطرفان المتعاقدان تعيين محكم خلال المدة المشار إليها ، يجوز أن يطلب أي من الطرفين المتعاقدين من رئيس مجلس الايكاو تعيين حكم أو حكيم كما تتطلب الحالة. وفي كل الأحوال، يكون الحكم الثالث من

- جنسية دولة ثالثة ويقوم كرئيس لهيئة التحكيم. يجب أن تتوصل هيئة التحكيم لقرارها بأغلبية الأصوات. وفي كل المجالات الأخرى تضع هيئة التحكيم إجراءات التحكيم بنفسها.
- 3- يتعهد الطرفان المتعاقدان بالتقيد بأي قرارات صادرة بموجب الفقرة 2 من هذه المادة.
- 4- مادام أي طرف من الطرفين المتعاقدين لم يمثل لأي قرار صدر بموجب الفقرة 2 من هذه المادة، يجوز للطرف المتعاقد الآخر أن يحد أو يسحب أو يلغي أية حقوق أو مزايا قد منحها بمقتضى هذا الاتفاق إلى الطرف المتعاقد غير الملتزم.
- 5- يتحمل كل طرف متعاقد المصاريف والتعويضات اللازمة للمحكم المعين من قبله؛ ويتقاسم الطرفان المتعاقدان على نحو متساو مصاريف المحكم الثالث والنفقات اللازمة له بالإضافة إلى كل فعاليات التحكيم.

## المادة 21

### التسجيل لدى الايكاو

يسجل هذا الاتفاق وأي تعديلات عليه عند سريانه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

## المادة 22

### العناوين

العناوين المدرجة في هذا الاتفاق في أعلى كل مادة هي بغرض الإشارة والملائمة فقط ولن تحد مجال أو هدف هذا الاتفاق بأي حال من الأحوال.

## المادة 23

### الالتزام بالاتفاقيات متعددة الأطراف

عند توقيع الطرفان المتعاقدان على اتفاقية نقل جوي متعددة الأطراف ودخولها حيز النفاذ، تسري أحكام ذلك الاتفاق. ويمكن إجراء مشاورات بموجب المادة 18 من هذا الاتفاق، لتحديد مدى تأثير هذا الاتفاق بأحكام اتفاق متعدد الأطراف.

## المادة 24

### الإنهاء

1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت تقديم إخطار خطي إلى سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر وعبر القنوات الدبلوماسية بقراره إنهاء هذا الاتفاق. وينقل مثل هذا الإخطار إلى الايكاو على نحو متزامن.

2- في هذه الحالة يتم إنهاء هذا الاتفاق عند منتصف الليل (في التوقيت المحلي للطرف المتعاقد الذي تسلم الإخطار) بعد اثني عشر شهراً من تاريخ تلقي الطرف الآخر للإخطار، ما لم يتم الاتفاق على سحب الإخطار قبل انقضاء هذه المدة. في غياب إقرار الطرف المتعاقد الآخر بالاستلام سوف يعتبر أنه تم استلام الإخطار بعد أربعة عشر (14) يوماً من استلام الايكاو للإخطار.

## المادة 25

### الدخول حيز النفاذ

1- يسري هذا الاتفاق في اليوم الأول من الشهر الثاني الذي يتبع الشهر الذي من خلاله تم استلام الإشعار الثاني الذي يعلم بموجبه أحد الطرفين المتعاقدين الطرف الآخر من خلال القنوات الدبلوماسية بأنه تم استكمال الإجراءات الدستورية الداخلية اللازمة لسريان الاتفاق الذي يبقى نافذاً لمدة غير محددة ما لم يقر أحد الطرفين بإنهائه وفقاً للمادة 24 من هذا الاتفاق.

2- سيتم إنهاء اتفاق الخدمات الجوية الموقع بين حكومة الجمهورية العربية السورية وحكومة جمهورية أرمينيا الموقع في 1995/4/30 بتاريخ دخول هذا الاتفاق حيز النفاذ.

حرر في .....بتاريخ.....على نسختين أصليتين باللغات العربية والأرمنية والانكليزية ولجميع النصوص الحجية ذاتها. وفي حال وجود اختلاف بتفسير الاتفاق يرجح النص الانكليزي.

عن حكومة

جمهورية أرمينيا



عن حكومة

الجمهورية العربية السورية  
المدير العام للطيران المدني السوري  
المهندس ياسر بن محمد



## الملحق جدول الطرق

### القسم - 1

الطرق التي يتم تشغيلها من قبل مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الجمهورية العربية السورية :

نقاط في الجمهورية العربية السورية - نقاط متوسطة - نقاط في جمهورية أرمينيا - نقاط فيما وراء

### الملاحظات :

1- قد تحذف أية نقاط متوسطة على أية رحلة شريطة أن تبدأ الخدمة أو تنتهي في الجمهورية العربية السورية.

2- لا يحق أخذ ركاب من نقاط وسيطة أو نقاط فيما وراء للهبوط في إقليم جمهورية أرمينيا، وبالعكس، باستثناء ما يمكن الاتفاق عليه من قبل سلطات طيران الطرفين المتعاقدين من وقت لآخر. ويطبق هذا التقييد أيضاً على كل أشكال حركة التوقف.

### القسم - 2

الطرق التي يتم تشغيلها من قبل مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية أرمينيا :  
نقاط في جمهورية أرمينيا - نقاط متوسطة - نقاط في الجمهورية العربية السورية - نقاط فيما وراء .

### الملاحظات :

1- قد تحذف أية نقاط متوسطة على أية رحلة شريطة أن تبدأ الخدمة أو تنتهي في جمهورية أرمينيا.

2- لا يحق أخذ ركاب من نقاط وسيطة أو نقاط فيما وراء للهبوط في إقليم الجمهورية العربية السورية ، وبالعكس، باستثناء ما يمكن الاتفاق عليه من قبل سلطات طيران الطرفين المتعاقدين من وقت لآخر. ويطبق هذا التقييد أيضاً على كل أشكال حركة التوقف.



Սույնով հավաստվում է, որ կցված տեքստը 2021 թվականի մայիսի 14-ին ստորագրված «Հայաստանի Հանրապետության Կառավարության և Սիրիայի Արաբական Հանրապետության Կառավարության միջև օդային հաղորդակցությունների մասին» համաձայնագրի՝ Հայաստանի Հանրապետության արտաքին գործերի նախարարության միջազգային պայմանագրերի պահոցում (դեպոզիտում) պահվող բնօրինակի նույնական պատճենն է:

**Հայաստանի Հանրապետության  
արտաքին գործերի նախարարության  
միջազգային պայմանագրերի և  
իրավունքի վարչության պետի պաշտոնակատար՝**



**Վահագն Փիլիպոսյան**