

## Հ Ա Մ Ա Չ Ա Յ Ն Ա Գ Ի Ր

Հայաստանի Հանրապետության Կառավարության և Կիպրոսի  
Հանրապետության Կառավարության միջև օդային հաղորդակցությունների  
մասին

Հայաստանի Հանրապետության Կառավարությունը և Կիպրոսի  
Հանրապետության Կառավարությունը, այսուհետ Պայմանավորվող կողմեր,

լինելով 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին Չիկագոյում միացման համար  
բաց «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» Կոնվենցիայի  
կողմեր,

ցանկանալով ստորագրել համաձայնագիր՝ իրենց համապատասխան  
տարածքների միջև և այդ տարածքներից դուրս օդային հաղորդակցություններ  
հաստատելու նպատակով,

համաձայնեցին հետևյալի մասին.

### Հոդված 1 Սահմանումներ

1. Սույն Համաձայնագրի նպատակների համար, եթե ենթատեքստում այլ  
մեկնաբանություններ չեն տրվում.

ա) «Կոնվենցիա» տերմինը նշանակում է «Միջազգային  
քաղաքացիական ավիացիայի մասին» Չիկագոյի 1944 թ. դեկտեմբերի 7-ի  
Կոնվենցիա, որը բաց է միացման համար և ներառում է ցանկացած Հավելված,  
որն ընդունվել է Կոնվենցիայի 90-րդ հոդվածի համաձայն, ինչպես նաև  
Հավելվածների կամ Կոնվենցիայի ցանկացած փոփոխություն, որը կատարվել է  
Կոնվենցիայի 90-րդ և 94-րդ հոդվածների համաձայն, այնքանով որքանով այդ  
Հավելվածներն ու փոփոխություններն ուժի մեջ են մտել կամ վավերացվել են  
երկու Պայմանավորվող կողմերի կողմից,

բ) «ավիացիոն իշխանություններ» տերմինը նշանակում է.  
Հայաստանի Հանրապետության կառավարության համար՝ Քաղաքացիական  
ավիացիայի գլխավոր վարչություն և Կիպրոսի Հանրապետության  
կառավարության համար՝ Հաղորդակցությունների և աշխատանքի նախարար,  
կամ երկուսի համար էլ՝ ցանկացած անձ կամ մարմին, որը լիազորված է  
իրականացնելու որևէ գործառնություններ, որոնք ներկայումս իրականացվում  
են վերը նշված ավիացիոն իշխանությունների կողմից,

գ) «նշանակված ավիաընկերություն» տերմինը նշանակում է այն  
ավիաընկերությունը, որը նշանակված և լիազորված է սույն Համաձայնագրի  
4-րդ հոդվածի համաձայն,

դ) «սակագին» տերմինը նշանակում է ուղևորների և բեռների  
փոխադրման համար նշանակված սակագները և այն պայմանները, որոնց տվյալ  
սակագներն առնչվում են, ներառյալ գործակալության և այլ օժանդակ  
ծառայությունների համար գանձվող վճարները և պայմանները, բացառությամբ  
փոստի փոխադրման հետ կապված վճարները և պայմանները,

ե) «տարածք» տերմինը, երբ այն վերաբերվում է պետությանը, ունի այն նշանակությունը, որը տրված է նրան Կոնվենցիայի 2-րդ հոդվածում,

զ) «օդային հաղորդակցություն», «միջազգային օդային հաղորդակցություն», «ավիատոլի» և «կանգառ ոչ առևտրային նպատակներով» տերմիններն ունեն այն նշանակությունը, որը տրված է նրանց Կոնվենցիայի 96-րդ հոդվածում:

2. Սույն Համաձայնագրի հոդվածների վերնագրերը ոչ մի ձևով չեն սահմանափակում և չեն ընդարձակում սույն Համաձայնագրի դրույթների իմաստը:

## Հոդված 2

### Չիկագոյի Կոնվենցիայի կիրառելիությունը

Սույն Համաձայնագրի դրույթները բխում են Կոնվենցիայի դրույթներից, քանի որ դրանք կիրառելի են միջազգային օդային հաղորդակցությունների համար:

## Հոդված 3

### Իրավունքների տրամադրում

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմին վերապահում է սույն Համաձայնագրով սահմանված իրավունքներ, որոնց նպատակն է հաստատել և իրականացնել կանոնավոր միջազգային օդային հաղորդակցություններ այն երթուղիներով, որոնք սահմանված են սույն Համաձայնագրի Հավելվածի չվացուցակով: Այդ երթուղիները և հաղորդակցությունները այսուհետև համապատասխանաբար կանվանվեն «համաձայնեցված հաղորդակցություններ» և «սահմանված երթուղիներ»:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություն համաձայնեցված հաղորդակցությունների սահմանված երթուղիները շահագործելիս պետք է օգտվի հետևյալ իրավունքներից.

ա) առանց վայրէջքի թռիչք կատարել մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքով,

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

գ) կանգառներ կատարել վերոհիշյալ տարածքի այնպիսի կետերում, որոնք նշված են սույն Համաձայնագրին կցված երթուղային չվացուցակում՝ նպատակ ունենալով միջազգային փոխադրումներ կատարելիս օդանավ վերցնել կամ օդանավից իջեցնել ուղևորներ, բեռներ և փոստ:

3. Սույն հոդվածի 1-ին և 2-րդ կետերում նշված դրույթների համաձայն մի Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությունը չի կարող իրեն իրավունք վերապահել մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքի մեկ կետից մյուսը վճարովի կամ վարձակալմամբ ուղևորներ, բեռներ և փոստ տեղափոխելու:

## Հոդված 4

## Ավիարճակետությունների նշանակումը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք կունենա մյուս Պայմանավորվող կողմին գրավոր կերպով տեղեկացնել այն ավիարճակետության նշանակման մասին, որի նպատակը պետք է լինի սահմանված երթուղիներով հաղորդակցություններ իրականացնելը:

2. Տեղեկանալով այդ նշանակման մասին, մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները պետք է սույն հոդվածի 3-րդ կետի և 5-րդ հոդվածի 1-ին կետի դրույթների համաձայն, անհապաղ, նշանակված ավիարճակետությանը տրամադրեն համապատասխան շահագործման լիազորություններ:

3. Մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիարճակետությունից պահանջել, որպեսզի վերջինս, համաձայն Կոնվենցիայի դրույթների, բավարարի այն օրենքներով ու կանոններով նախատեսված պայմանների կատարումը, որոնք ուղղված են այդ իշխանությունների կողմից միջազգային օդային հաղորդակցությունների իրականացմանը:

4. Այս կարգով նշանակված և լիազորված ավիարճակետությունը կարող է ցանկացած ժամանակ սկսել համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործումը, եթե սույն Համաձայնագրի 14-րդ հոդվածի դրույթներով սահմանված սակագները ուժի մեջ են այդ հաղորդակցության նկատմամբ:

### Հոդված 5

#### Շահագործման լիազորությունների մերժելը, չեղյալ համարելը կամ դադարեցնելը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք կունենա մերժելու շահագործման լիազորության տրամադրումը, կամ չեղյալ համարելու կամ դադարեցնելու սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի 2-րդ կետում սահմանված իրավունքների իրականացումը մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիարճակետության կողմից, կամ առաջադրելու այնպիսի պայմաններ, որոնք անհրաժեշտ են այդ իրավունքները իրականացնելու համար.

ա) ամեն դեպքում, երբ նա համոզված չէ, որ այդ ավիարճակետության նկատմամբ գույքային սեփականության կամ արդյունավետ վերահսկողության իրավունքը պատկանում է այն Պայմանավորվող կողմին, որը նշանակել է այդ ավիարճակետությունը, կամ նրա քաղաքացիներին, կամ

բ) այն դեպքում, երբ տվյալ ավիարճակետությունը չի պահպանում այն Պայմանավորվող կողմի օրենքները և/կամ կանոնները, որը տրամադրել է այդ իրավունքները, կամ

գ) այն դեպքում, երբ ավիարճակետությունը չի գործում սույն Համաձայնագրի դրույթներին համապատասխան:

2. Վերոհիշյալ իրավունքը կիրականացվի մյուս Պայմանավորվող կողմի հետ խորհրդակցելուց հետո, եթե միայն սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված պայմանների անմիջապես մերժելը, չեղյալ համարելը և դադարեցնելը էապես չի կանխում օրենքների և/կամ կանոնների հետագա խախտումները:

3. Սույն հոդվածի համաձայն մի Պայմանավորվող կողմի ձեռնարկած միջոցառումները չպետք է ոտնահարեն մյուս Պայմանավորվող կողմի իրավունքները, որոնք սահմանված են 17-րդ հոդվածով:

#### Հոդված 6 Գանձումներ

Այն վճարները, որոնք գանձում է մի Պայմանավորվող կողմը մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության օդանավի կողմից օդանավակայանների և այլ ավիացիոն սարքավորումների օգտագործման համար չպետք է գերազանցեն նման միջազգային հաղորդակցություններում իր օդանավերի համար գանձվող վճարները:

#### Հոդված 7 Մասատուրքերից և այլ հարկերից ազատումը

1. Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության միջազգային հաղորդակցություններ իրականացնող օդանավը, ինչպես նաև մատակարարվող վառելիքը, քսայուղերը, այլ օգտագործվող տեխնիկական սարքավորումները, պահեստամասերը, մշտական օգտագործման սարքերը և պաշարները՝ ներառյալ սննդամթերքը, խմիչքները և ծխախոտը, փոխադարձության սկզբունքով պետք է ազատվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք մտնելու կամ այնտեղից մեկնելու մաքսային հարկերից, ստուգման վճարներից և այլ նման հարկերից կամ գանձումներից, պայմանով, որ այդ սարքավորումները և պաշարները մնան օդանավի մեջ այնքան ժամանակ, մինչև որ վերաարտահանվեն կամ օգտագործվեն նույն օդանավի կողմից այդ տարածքով թռիչքի ընթացքում:

2. Առաջնորդվելով փոխադարձության սկզբունքով, ներմուծման տուրքերից և հարկերից պետք է ազատվեն նաև ավիատոմսերը, բեռների փոխադրման վերաբերյալ փաստաթղթերն ու ուղեբեռի պիտակները, ավիաընկերության անվան կամ խորհրդանիշի հետ կապված բոլոր տպագրված նյութերը, որոնք ներմուծվել են մի Պայմանավորվող կողմի տարածք մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կամ նրա գործակալների կողմից՝ իր օդանավի և ուղևորների սպասարկման համար:

3. Որևէ Պայմանավորվող կողմի օդանավում գտնվող մշտական ավիացիոն սարքավորման, ինչպես նաև նյութերի և պաշարների բեռնաթափումը մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում կարող է իրականացվել միայն այդ կողմի մաքսային ծառայությունների թույլտվությամբ:

4. Նույն հարկերից, վճարումներից և գանձումներից, բացառությամբ մատուցվող ծառայությունների դիմաց արվող գանձումներից, պետք է ազատվեն նաև.

ա) օդանավում գտնվող պաշարները, որոնք վերցվել են օդանավ մի Պայմանավորվող կողմի տարածքում, այդ Պայմանավորվող կողմի իշխանությունների կողմից սահմանված սահմանափակումներով և, որոնք

նախատեսված են մյուս Պայմանավորվող կողմի միջազգային օդային հաղորդակցություն իրականացնող օդանավում օգտագործելու համար,

բ) այն պահեստմասերը, որոնք մուտք են գործել որևէ Պայմանավորվող կողմի տարածք, մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից միջազգային օդային հաղորդակցություններում օգտագործվող օդանավի տեխնիկական սպասարկման կամ վերանորոգման համար:

5. Սույն հոդվածի 2-րդ, 3-րդ և 4-րդ կետերում նշված նյութերը կարող են գտնվել մաքսային իշխանությունների վերահսկողության կամ հսկողության ներքո այնքան ժամանակ, մինչև մաքսային կանոնների համաձայն վերաարտահանվեն կամ որևէ այլ կերպ տարածքից դուրս գան:

### Հոդված 8

#### Համաձայնեցված հաղորդակցությունների իրականացման հիմնական սկզբունքները

1. Երկու Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունները պետք է արդարացի և հավասար հնարավորություն ունենան սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների իրականացման համար:

2. Համաձայնեցված հաղորդակցություններ կատարելիս յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերություն պետք է հաշվի առնի մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության շահերը այնպես, որ բացասական ազդեցություն չունենա վերջինիս կողմից նույն երթուղիներով կամ դրանց որևէ հատվածով իրականացվող հաղորդակցությունների վրա:

3. Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների կողմից կատարվող համաձայնեցված հաղորդակցությունները որպես իրենց համար առաջնահերթ խնդիր, չափավոր բեռնման գործակցի և հավասար տարողության դեպքում պետք է բավարարեն բոլոր այն պայմանները, որոնք կապված են տվյալ ավիաընկերության կողմից իրականացվող Պայմանավորվող կողմերի տարածքների միջև ուղևորների, բեռների և փոստի փոխադրման առկա և ընդունելի պահանջների հետ: Դրույթները, որոնք վերաբերվում են օդանավ վերցված ուղևորների, բեռների ու փոստի փոխադրմանը և բեռնաթափմանը այն պետությունների տարածքում սահմանված երթուղիների կետերում, որոնց կողմից չի նշանակվել տվյալ ավիաընկերությունը, պետք է հաստատվեն այն հիմնական սկզբունքների համաձայն, որոնք վերաբերվում են.

ա) փոխադրումների պահանջներին, որոնք կապված են ավիաընկերությանը նշանակող Պայմանավորվող կողմի տարածք մտնելու և դուրս գալու հետ,

բ) փոխադրումների պահանջներին՝ այն տարածքի վերաբերյալ, որով իրականացվում է համաձայնեցված հաղորդակցություն, հաշվի առնելով այլ տրանսպորտային հաղորդակցությունները, որոնք սահմանված են այդ տարածքը կազմող պետությունների ավիաընկերությունների կողմից,

գ) տարանցիկ թռիչքների պահանջներին:

4. Ցանկացած նշանակված ավիաընկերության նկատմամբ արդարացի և հավասար վերաբերմունք ապահովելու նպատակով, հաղորդակցությունների հաճախականությունը և դրանց տարողությունը, ինչպես նաև չվացուցակները

պետք է հաստատվեն երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների կողմից: Այս պահանջը վերաբերվում է նաև համաձայնեցված հաղորդակցության հետ կապված ցանկացած փոփոխություններին:

5. Երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները անհրաժեշտության դեպքում պետք է ձգտեն բավարար չափով կարգավորել թռիչքների չվացուցակների, տարողությունների և հաճախականության հարցը:

#### Հոդված 9 Չվացուցակի հաստատումը

Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի նշանակած ավիաընկերությունը պետք է ցանկացած համաձայնեցված հաղորդակցություն/ներ/ իրականացնելու պահից առնվազն 60 (վաթսուն) օր առաջ մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը ներկայացնի իր առաջարկած չվացուցակը: Այդ չվացուցակում պետք է նշված լինի հաղորդակցության և օգտագործվող օդանավի տեսակը, թռիչքների երթուղին և այլ համապատասխան տեղեկություններ: Այս կարգը պետք է կիրառվի նաև հետագա ցանկացած փոփոխությունների դեպքում: Հատուկ դեպքերում ժամանակի նշված սահմանափակումը կարող է կրճատվել վերոհիշյալ իշխանությունների համաձայնությամբ:

#### Հոդված 10 Վիճակագրական տվյալների տրամադրում

Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները միմյանց պետք է տրամադրեն մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք կամ այդ տարածքից իրենց նշանակած ավիաընկերությունների կողմից համաձայնեցված հաղորդակցությունների միջոցով իրականացվող փոխադրումների վերաբերյալ այնպիսի տեղեկատվություն և վիճակագրական տվյալներ, որոնք կպատրաստվեին և կներկայացվեին նշանակված ավիաընկերությունների կողմից՝ իրենց ազգային ավիացիոն իշխանություններին: Այդ տվյալները պետք է պարունակեն փոխադրումների ծավալին, տեղաբաշխմանը, դրանց մեկնման և նշանակման կետերին վերաբերող մանրամասնություններ: Փոխադրմանը վերաբերող ցանկա-ցած լրացուցիչ վիճակագրական տվյալ, որը մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են պահանջել մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններից, հարցման դեպքում պետք է դառնա երկու Պայմանավորվող կողմերի միջև երկկողմ քննարկման և համաձայնության առարկա:

#### Հոդված 11 Օրենքների և կանոնների կիրառելիությունը

1. Մի Պայմանավորվող կողմի օրենքները և կանոնները պետք է կիրառվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության օդանավի գործողության և օդանավագնացության նկատմամբ՝ մյուս

Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտք գործելու, այնտեղ մնալու և այնտեղից մեկնելու ընթացքում:

2. Այն Պայմանավորվող կողմի օրենքները և կանոնները, որոնք վերաբերվում են ուղևորների, օդանավի անձնակազմի, բեռի կամ փոստի իր տարածք մուտք գործելուն, այնտեղ մնալուն և այնտեղից մեկնելուն, ինչպես նաև մուտքի, ելքի, արտագաղթի, ներգաղթի, մաքսային գործողությունների, արտարժույթի, առողջապահության և կարանտինի վերաբերյալ ընթացակարգերը պետք է կիրառվեն այն ուղևորների, օդանավի անձնակազմի, բեռի և փոստի նկատմամբ, որոնք փոխադրվում են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած օդանավով, քանի դեռ նրանք գտնվում են վերջինիս տարածքում:

## Հոդված 12

### Ավիաընկերության առևտրային ներկայացուցչություն, եկամուտների փոխանցում

1. Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունը պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի մուտքի, մշտական բնակության և աշխատանքի վերաբերյալ օրենքների և կանոնների համաձայն լիազորված լինի մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք բերելու և այնտեղ պահելու իր ղեկավար, տեխնիկական, ծառայողական և մասնագիտական աշխատակազմին, որոնք անհրաժեշտ են օդային հաղորդակցություններ իրականացնելու համար:

2. Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության վերգետնյա ծառայությունները կիրականացվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում, այդ Պայմանավորվող կողմի օրենքների և կանոնների համաձայն:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը տրամադրի իր տարածքում, ուղղակիորեն կամ ավիաընկերության հայեցողությամբ գործակալների միջոցով, օդային փոխադրումներ վաճառելու իրավունք:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը տրամադրում է ուղևորների, փոստի և բեռի փոխադրման հետ կապված մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում այդ ավիաընկերության կողմից վաստակած եկամտի ավելցուկի ազատ փոխանցման իրավունք՝ այն Պայմանավորվող կողմի արտարժույթային փոխանակման կանոնների համաձայն, որի տարածքում ավելացել է այդ եկամուտը:

5. Եթե մի Պայմանավորվող կողմը սահմանափակումներ է մտցնում մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության վաստակած եկամտի ավելցուկի փոխանցման նկատմամբ, ապա վերջինս պետք է իրավունք ունենա փոխադարձաբար սահմանափակումներ մտցնելու այդ Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության համար:

## Հոդված 13

### Ավիացիոն անվտանգություն

1. Միջազգային իրավունքով նախատեսված իրենց իրավունքների և պարտականությունների համաձայն, Պայմանավորվող կողմերը կրկին անգամ հաստատում են, որ անօրինական գործողությունների դեմ քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունն ապահովելու նպատակով իրենց փոխադարձ պարտականությունը կազմում է սույն Համաձայնագրի բաղկացուցիչ մասը: Առանց սահմանափակելու միջազգային իրավունքով նախատեսված իրենց իրավունքների և պարտականությունների կարևորությունը, Պայմանավորվող կողմերը, մասնավորապես, պետք է գործեն համաձայն այն դրույթների, որոնք հաստատվել են 1963թ. սեպտեմբերի 14-ի Տոկիոյի «Օդանավերում կատարվող հանցագործությունների և այլ գործողությունների մասին» Կոնվենցիայով, 1970թ. դեկտեմբերի 16-ի Հասագայի՝ «Օդանավերի անօրինական զավթումը կանխելու մասին» Կոնվենցիայով, ինչպես նաև 1971թ. սեպտեմբերի 23-ի Մոնրեալի «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական գործողությունների կանխարգելման մասին» Կոնվենցիայով և 1988թ. փետրվարի 24-ի Մոնրեալի «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիան սպասարկող օդանավակայաններում բռնության անօրինական գործողությունների կանխարգելման մասին» արձանագրությամբ:

2. Պայմանավորվող կողմերը, խնդրանքի դեպքում, պետք է միմյանց անհրաժեշտ աջակցություն ցուցաբերեն՝ քաղաքացիական օդանավի անօրինական զավթումը, այդ օդանավի, դրա ուղևորների և օդանավագնացության սարքավորումների անվտանգության դեմ ուղղված այլ անօրինական զավթումները, ինչպես նաև քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված որևէ այլ վտանգը կանխելու նպատակով:

3. Կողմերը պետք է իրենց փոխհարաբերություններում գործեն Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կողմից հաստատված ավիացիայի անվտանգության և «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության մասին» Կոնվենցիայի Հավելվածը կազմող դրույթների համաձայն, ինչը պետք է խոսի այն մասին, որ այդ դրույթները կիրառելի են Կողմերի համար. նրանք պետք է պահանջեն նաև, որ իրենց գրանցած օդանավի շահագործումն իրականացնող ծառայողները կամ այն ծառայողները, որոնք Կողմերի տարածքում ունեն մշտական աշխատանքային տեղ կամ մշտական բնակության վայր, ինչպես նաև օդանավակայանների ծառայողները, գործեն այդ անվտանգության դրույթների համաձայն:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ համաձայնվում է, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը կարող է օդանավերը շահագործողներից պահանջել, որպեսզի նրանք կիրառեն 3-րդ կետում նշված ավիացիոն անվտանգության դրույթները, որոնք այդ Պայմանավորվող կողմը նախատեսում է իր տարածք մուտք գործելու, այնտեղից մեկնելու և տարածքի սահմաններում գտնվելու ընթացքում: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է երաշխավորի, որ իր տարածքում համապատասխան միջոցներ կձեռնարկվեն օդանավը պաշտպանելու և օդանավի բեռնման ու ուղևորներին օդանավ վերցնելու ընթացքում ուղևորներին, անձնակազմին, փոխադրվող իրերը, ուղեբեռն ու բեռները, օդանավի պահեստամասերը ստուգելու համար: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է նաև ընդունելի լուծում գտնի մյուս Պայմանավորվող կողմի բոլոր այն հարցումներին, որոնք վերաբերվում են



որոշակի սպառնալիքի առաջացման դեպքում անվտանգության հատուկ միջոցների կիրառմանը:

5. Քաղաքացիական օդանավը զավթելու դեպքում կամ այդ օդանավի, նրա ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների կամ օդանավագնացության սարքավորումների անվտանգության դեմ ուղղված որևէ այլ անօրինական գործողությունների կամ դրանց սպառնալիքի առկայության դեպքում, Պայմանավորվող կողմերը պետք է հաղորդակցության ուղիների և այլ համապատասխան միջոցների օգնությամբ օժանդակեն միմյանց՝ այդ միջադեպը կամ դրա սպառնալիքը արագ և անվտանգ վերացնելու համար:

#### Հոդված 14 Սակագներ

1. Համաձայնեցված հաղորդակցությունների համար Պայմանավորվող կողմերի ավիաընկերությունների կողմից վճարվող սակագները պետք է հաստատվեն պատշաճ չափով՝ հաշվի առնելով բոլոր համապատասխան գործոնները, ներառյալ շահագործման արժեքը, չափավոր եկամուտները, հաղորդակցությունների բնույթը և այլ ավիաընկերությունների սակագները, որոնք կանոնավոր չվերթներ են իրականացնում նույն երթուղիներով կամ դրանց մի մասով:

2. Սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված սակագները հնարավորության դեպքում պետք է համաձայնեցվեն երկու Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունների հետ՝ ամբողջ երթուղիով կամ դրա մի մասով գործող մյուս ավիաընկերությունների հետ խորհրդակցելուց հետո, և նման համաձայնությունը պետք է, որքան որ դա հնարավոր է, համապատասխանի Միջազգային օդային տրանսպորտի ասոցիացիայի ընթացակարգերին՝ շահագործումը այդ սակագներից դուրս իրականացնելու համար:

3. Այդ կարգով համաձայնեցված սակագները պետք է ներկայացվեն երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը՝ ծանուցումը ստանալուց առնվազն 60 (վաթսու) օր առաջ: Հատուկ դեպքերում ժամանակի այս սահմանափակումը կարող է կրճատվել՝ կախված վերոհիշյալ իշխանությունների համաձայնությունից:

4. Հաստատումը պետք է հստակ արտահայտված լինի: Եթե ավիացիոն իշխանություններից ոչ մեկը սույն հոդվածի 3-րդ կետով նախատեսված ծանուցման ստացման պահից 30 (երեսուն) օրվա ընթացքում չի հայտնում իր անհամաձայնության մասին, ապա այդ սակագները կհամարվեն հաստատված: Եթե 3-րդ կետի համաձայն սակագների ներկայացման ժամկետը կրճատվում է, ապա ավիացիոն իշխանությունները կարող են համաձայնության գալ, որպեսզի այն ժամկետը, որի ընթացքում պետք է տեղեկացվի անհամաձայնության մասին, կարող է 30 (երեսուն) օրից քիչ լինել:

5. Եթե սույն հոդվածի 2-րդ կետի համաձայն սակագինը չի կարող համաձայնեցվել սույն հոդվածի 4-րդ կետում նշված ժամանակահատվածում, ապա մի ավիացիոն իշխանությունը մյուս ավիացիոն իշխանությանը ծանուցում է, սույն հոդվածի 2-րդ կետի դրույթների համաձայն հաստատված սակագների վերաբերյալ իր անհամաձայնության մասին, և երկու Պայմանավորվող կողմերի

ավիացիան իշխանությունները, ցանկացած այլ պետության ավիացիոն իշխանությունների կամ որևէ այլ իշխանությունների հետ, ում խորհուրդը նրանք կհամարեն օգտակար, խորհրդակցելուց հետո, կձգտեն սահմանել փոխհամաձայնեցված սակագին:

6. Եթե ավիացիոն իշխանությունները չեն կարող համաձայնվել որևէ սակագնի վերաբերյալ, որը ներկայացված է նրանց սույն հոդվածի 3-րդ կետի համաձայն կամ սույն հոդվածի 5-րդ կետում նշված որևէ սակագնի վերաբերյալ որոշումների հետ, ապա նրանց միջև վեճը պետք է կարգավորվի սույն Համաձայնագրի 18-րդ հոդվածի դրույթների համաձայն:

#### Հոդված 15

##### Խորհրդակցություններ և փոփոխություններ

1. Սերտ համագործակցության ոգով երկու Պայմանավորվող կողմերը կամ նրանց ավիացիոն իշխանությունները ժամանակ առ ժամանակ կխորհրդակցեն միմյանց հետ՝ սույն Համաձայնագրի և նրա Հավելվածի դրույթների կիրառումն ապահովելու և դրանց վերաբերյալ համաձայնություն ձեռք բերելու նպատակով:

2. Եթե Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը գտնում է, որ սույն Համաձայնագրի որևէ դրույթ փոփոխման կարիք է գգում, ապա նա կարող է դիմել մյուս Պայմանավորվող կողմին՝ խորհրդակցություններ անցկացնելու խնդրանքով: Այդ խորհրդակցությունը կանցկացվի դիմելու օրվանից սկսած 60 (վաթսուն) օրվա ընթացքում: Նման ձևով համաձայնեցված ցանկացած փոփոխություն պետք է ուժի մեջ մտնի սահմանադրական կամ այլ պահանջվող ընթացակարգերի կատարման մասին դիվանագիտական հայտագրերի փոխանակման պահից:

3. Սույն Համաձայնագրի այն դրույթներին վերաբերող փոփոխությունները, որոնք այլ են, քան Հավելվածի չվացուցակում նշվածները, կհաստատվեն յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի կողմից, իր սահմանադրական ընթացակարգի համաձայն:

4. Այն փոփոխությունները, որոնք վերաբերվում են միայն Հավելվածի մեջ նշված չվացուցակի դրույթներին կարող են համաձայնեցվել երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև: Այդ փոփոխությունները ուժի մեջ կմտնեն երկու ավիացիոն իշխանությունների հաստատումից հետո:

#### Հոդված 16

##### Բազմակողմ կոնվենցիաների կիրառելիությունը

Սույն Համաձայնագիրն և նրա Հավելվածը պետք է այնպես փոփոխվեն, որ կիրառելի լինեն ցանկացած բազմակողմ կոնվենցիայի կողմից, ինչը կարող է պարտավորեցնող դառնալ Պայմանավորվող կողմերի համար:

#### Հոդված 17

##### Գործողության դադարեցումը

1. Որևէ Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ մյուս Պայմանավորվող կողմին ծանուցել սույն Համաձայնագրի գործողության դադարեցման մասին: Այդ ծանուցումը պետք է միաժամանակ հաղորդվի Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպությանը:

2. Այդ դեպքում Համաձայնագրի գործողությունը պետք է դադարի մյուս Պայմանավորվող կողմի ծանուցումը ստանալուց տասներկու (12) ամիս հետո՝ եթե մինչև այդ ժամկետի ավարտը փոխադարձ համաձայնությամբ դադարեցման մասին ծանուցումը հետ չի վերցվում: Մյուս Պայմանավորվող կողմից նման ծանուցման ստացման մասին որևէ տեղեկության բացակայության դեպքում, վերոհիշյալ ծանուցումը կհամարվի ստացված Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կողմից ծանուցումը ստանալուց տասնչորս (14) օր հետո:

## Հոդված 18

### Տարածայնությունների կարգավորումը

1. Եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև որևէ տարածայնություն է ծագում՝ կապված սույն Համաձայնագրի մեկնաբանման կամ կիրառման հետ, ապա Պայմանավորվող կողմերը առաջին հերթին ձգտում են կարգավորել այն բանակցությունների միջոցով:

2. Եթե Պայմանավորվող կողմերը չեն կարողանում տարածայնությունը կարգավորել բանակցությունների միջոցով, ապա կարող են համաձայնվել, որպեսզի այն կարգավորվի որևէ անձի կամ մարմնի կողմից. եթե նրանք չեն համաձայնվում դա անել, ապա տարածայնությունը, Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի խնդրանքով, կներկայացվի երեք դատավորներից բաղկացած դատարան, ընդ որում յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ նշանակում է մեկական դատավոր, իսկ երրորդ դատավորը նշանակվում է այս երկու դատավորների կողմից: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է նշանակի իր դատավորին վաթսու (60) օրվա ընթացքում՝ հաշված այն պահից, երբ Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը մյուսից դիվանագիտական ուղիներով ծանուցում է ստանում տարածայնությունը նման դատարանում կարգավորելու խնդրանքով, իսկ երրորդ դատավորը պետք է նշանակվի հետագա վաթսու (60) օրերի ընթացքում: Եթե Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկը չի նշանակում դատավոր վերը նշված ժամկետում կամ եթե երրորդ դատավորը չի նշանակվում սահմանված ժամանակահատվածում, ապա Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության խորհրդի նախագահը կարող է Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի խնդրանքով ըստ անհրաժեշտության նշանակել դատավոր կամ դատավորներ: Այդ դեպքում երրորդ դատավորը պետք է լինի երրորդ պետության քաղաքացի և գործի որպես արբիտրաժային դատարանի նախագահ:

3. Պայմանավորվող կողմերը պետք է համաձայնվեն բոլոր այն որոշումների հետ, որոնք նշված են սույն հոդվածի 2-րդ կետում:

4. Դատավարության հետ կապված ծախսերը պետք է հավասարապես բաշխվեն Պայմանավորվող կողմերի միջև:

#### Հոդված 19

Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կողմից գրանցումը

Սույն Համաձայնագիրը և նրա ցանկացած փոփոխությունները կգրանցվեն Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպությունում:

#### Հոդված 20

Հավելվածներ

Սույն Համաձայնագրին կից Հավելվածը կհամարվի սույն Համաձայնագրի մասը և դրանից արված բոլոր հղումները կներառեն նաև հղումներ Հավելվածից, բացառությամբ այն դեպքերից, երբ այդ հղումները հստակորեն նախատեսված են:

#### Հոդված 21

Ուժի մեջ մտնելը

Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ կմտնի պահանջվող սահմանադրական ընթացակարգերի կատարման մասին դիվանագիտական հայտագրերի միջոցով Պայմանավորվող կողմերի միմյանց ծանուցելուց հետո 30-րդ օրը:

Ի վկայություն վերոհիշյալի, ներքոստորագրյալները, լինելով պատշաճ կերպով լիազորված իրենց Կառավարությունների կողմից, ստորագրեցին սույն Համաձայնագիրը:

Կատարված է Երևան քաղաքում 1998թ. սեպտեմբերի 11-ին, երկու բնօրինակով, յուրաքանչյուրը հայերեն, հունարեն և անգլերեն, ընդ որում բոլոր տեքստերն էլ հավասարազոր են: Սույն Համաձայնագրի մեկնաբանության ընթացքում տարաձայնություններ առաջանալու դեպքում նախապատվությունը տրվում է անգլերեն տեքստին:

**Հ Ա Վ Ե Լ Վ Ա Ծ**  
**Երթուղիների շվացուցակ**

1. Չվացուցակ 1

Հայաստանի Հանրապետության նշանակած ավիաընկերության կողմից իրականացվող երթուղիներ.

Սեկնման վայրեր	Ժամանման վայրեր	Միջանկյալ վայրեր	Վայրերից դուրս
վայրեր Հայաստանում	Լառնակա և/կամ Պաֆոս	պետք է որոշվի	պետք է որոշվի

2. Չվացուցակ 2

Կիպրոսի Հանրապետության նշանակած ավիաընկերության կողմից իրականացվող երթուղիներ.

Սեկնման վայրեր	Ժամանման վայրեր	Միջանկյալ վայրեր	Վայրերից դուրս
վայրեր Կիպրոսում	Երևան և/կամ Գյումրի	պետք է որոշվի	պետք է որոշվի

3. Փոխադրումների հինգերորդ ազատության իրավունքներ չեն հաստատվի միջանկյալ վայրերի կամ վայրերից դուրս և դրանց միջև ու մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքի միջև, եթե երկու Պայմանավորվող կողմերի միջև չկա համաձայնություն:

Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտել 2003 թ. հունիսի 12-ից: