ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Կատարի Պետության կառավարության միջև օդային տրանսպորտի հաղորդակցությունների մասին

Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը և Կատարի Պետության կառավարությունը, այսուհետ՝ Պայմանավորվող Կողմեր,

հանդես գալով որպես Միջազգային Քաղաքացիական Ավիացիայի մասին Կոնվենցիայի մասնակից կողմեր, որը բաց է ստորագրման համար 1944թ. դեկտեմբերի 7-ին Չիկագոյում, և

ցանկանալով իրենց համապատասխան տարածքների միջև ու նրանց սահմաններից դուրս օդային հաղորդակցության հաստատման և շահագործման նպատակով համաձայնագիր կնքել,

համաձայնեցին ներքոհիշյալի մասին.

Հոդված 1
ՍԱՀՄԱՆՈՒՄՆԵՐ

Սույն Համաձայնագրի շրջանակներում, եթե Համաձայնագրի տեքստում այլ մեկնաբանություն չի տրվում,

1. «Կոնվենցիա» տերմինը նշանակում է՝ Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին կոնվենցիան, որը ստորագրման համար բացվել է Չիկագոյում 1944թ. դեկտեմբերի 7-ին, և ներառում է այդ Կոնվենցիայի 90-րդ հոդվածի համաձայն ընդունված ցանկացած հավելվածներ, հավելվածների կամ Կոնվենցիայի ցանկացած լրացում, որը կատարվել է Կոնվենցիայի 90-րդ և 94-րդ հոդվածների համաձայն, եթե այդ հավելվածներն ու փոփոխությունները ուժի մեջ են մտել երկու Պայմավորվող կողմերի համար կամ վավերացվել են նրանց կողմից.

2. «Ավիացիոն իշխանություններ» տերմինը նշանակում է՝ Հայաստանի Հանրապետության առնչությամբ՝ Քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչությունը կամ ցանկացած անձ կամ կազմակերպություն, որը լիազորված է իրականացնելու նրա ներկայիս կամ համանման գործառնությունները, Կատարի Պետության առնչությամբ՝ Քաղաքացիական ավիացիայի լիազոր մարմնի նախագահ կամ ցանկացած անձ կամ կազմակերպություն, որը ներկայումս լիազորված է իրականացնելու այդ նախագահի կողմից կատարվող ցանկացած գործառնություն կամ համանման գործառնություններ:

3. «Նշանակված ավիաընկերություն» տերմինը նշանակում է՝ այն ավիաընկերությունը կամ ավիաընկերությունները, որը/որոնք նշանակված և լիազորված է/են սույն Համաձայնագրի 4-րդ հոդվածին համապատասխան.

4. «Տարածք»՝ պետության առնչությամբ ունի Կոնվենցիայի 2-րդ Հոդվածով նրա համար սահմանված նշանակությունը.

5. «Օդային հաղորդակցություն», «Միջազգային օդային հաղորդակցություն», «Ավիաընկերություն» և «Կանգառ ոչ առևտրային նպատակներով» ունեն այն նշանակությունները, որը նրանց համար սահմանված է Կոնվենցիայի 96-րդ հոդվածով.

6. «Տարողություն»՝ օդանավի առնչությամբ նշանակում է օդանավի հնարավոր առևտրային բեռնվածությունը երթուղում կամ նրա մի մասում.

7. «Տարողություն»՝ սահմանված օդային հաղորդակցության նկատմամբ նշանակում է այդ հաղորդակցությունում օգտագործվող օդանավի տարողությունը՝ բազմապատկած նման օդանավի կողմից տվյալ ժամանակահատվածում և երթուղում, կամ երթուղու մի մասում շահագործվող թռիչքների հաճախականությամբ.

8. «Համաձայնեցված հաղորդակցություններ» և «սահմանված երթուղիներ»՝ սույն համաձայնագրի Հավելվածում սահմանված միջազգային կանոնավոր օդային հաղորդակցությունները և երթուղիները

9. «Սակագին»՝ այն գները, որոնք պետք է վճարվեն ուղևորների, ուղեբեռների և բեռների փոխադրման համար, և այն պայմանների համար, որոնց ներքո կիրառվում են այդ գները, ներառյալ գործակալային և մյուս օժանդակ ծառայությունների դիմաց վճարվող գները կամ պայմանները, բացառությամբ փոստի փոխադրման վճարի ու պայմանների.

10.«Համաձայնագիր»՝ սույն Համաձայնագիրը, նրան կից հավելվածները կամ նրանց ցանկացած փոփոխություն.

11. «Հավելված»՝ սույն համաձայնագրի հավելվածը: Հավելվածները սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասն են կազմում և Համաձայնագրի բոլոր վկայակոչումները պետք է վերաբերվեն նաև Հավելվածներին, բացառությամբ այլ կերպ են նախատեսված դեպքերի:

Հոդված 2
ՉԻԿԱԳՈՅԻ ԿՈՆՎԵՆՑԻԱՅԻ ԿԻՐԱՌԿԵԼԻՈՒԹՅՈՒՆԸ

Սույն Համաձայնագիրը կիրառելիս, Պայմանավորվող կողմերը պետք է գործեն Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին կոնվենցիայի դրույթների համապատասխան, որը ստորագրման համար բացվել է 1944թ. դեկտեմբերի 7-ին Չիկագոյում՝ ներառելով հավելվածները և Կոնվենցիայի կամ նրա Հավելվածների ցանկացած այդ փոփոխությունները, որոնք կիրառելի են երկու Պայմանավորվող կողմերի նկատմամբ, այնքանով, որքանով որ այս դրույթները կիրառելի են միջազգային օդային հաղորդակցությունների նկատմամբ:

Հոդված 3
ԻՐԱՎՈՒՆՔՆԵՐԻ ՏՐԱՄԱԴՐՈՒՄ

1. Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը մյուս Պայմանավորվող կողմին, նրա միջազգային օդային հաղորդակցությունների առնչությամբ, տրամադրում է հետևյալ իրավունքները՝

ա/ Անվայրէջք թռիչքի իրավունք իր տարածքի վրայով.

բ/ Իր տարածքում ոչ առևտրային նպատակներով իրականացվող վայրէջքների իրավունք.

2. Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը սույն համաձայնագրի համար հավելված հանդիսացող Չվացուցակների համապատասխան մասում սահմանված երթուղիներում կանոնավոր միջազգային օդային փոխադրումների շահագործման նպատակով մյուս Պայմանավորվող կողմին տրամադրում է սույն համաձայնագրով սահմանված իրավունքները: Յուրաքանչյուր Պայմանվորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունները սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունները շահագործելիս, ի հավելումն սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված իրավունքների, կօգտվեն մյուս Պայմանվորվող կողմի տարածքում տվյալ երթուղու համար սույն համաձայնագրի Չվացուցակում սահմնված վայրերում կանգառներ կատարելու իրավունքից՝ համակցված կամ առանձնացված ձևով ուղևորներ և բեռ, ներառյալ փոստ օդանավ ընդունելու և իջեցնելու նպատակով:

3. Սույն հոդվածի 2-րդ կետում ոչինչ չի դիտվի որպես Պայմանավորվող մի կողմի ավիաընկերությանը իրավունքի տրամադրում ուղևորներ, բեռ, փոստ փոխադրելու մյուս Պայմանավորվող կողմի բնակավայրերի միջև վարձատրման կամ վարձակալության հիմունքներով:

4. Եթե զինված հակամարտության, քաղաքական անկարգությունների կամ զարգացումների կամ հատուկ և ոչ սովորական հանգամանքներից ելնելով մի Պայմանվորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունը ի վիճակի չէ հաղորդակցություններ շահագործելու իր սովորական երթուղով, ապա մյուս Պայմանվորվող կողմը պետք է ջանքեր գործադրի հեշտացնելու նման հաղորդակցությունների շարունակական շահագործումը՝ երթուղիների համապատասխան ժամանակավոր վերադասավորում կատարելով:

Հոդված 4
ԱՎԻԱԸՆԿԵՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՆՇԱՆԱԿՈՒՄԸ

1. Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը, սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման նպատակով, իրավունք է ստանձնում մյուս Պայմանավորվող կողմին գրավոր ձևով ներկայացնել մեկ կամ մի քանի ավիաընկերության(ավիաընկերությունների) նշանակումը:

2. Նման նշանակումը ստանալուն պես, մյուս Պայմանավորվող կողմը, համաձայն սույն հոդվածի 3-րդ և 4-րդ կետերի, անհապաղ թռիչքների շահագործման համապատասխան իրավունք է տրամադրում նշանակված ավիաընկերությանը/ավիաընկերություններին:

3. Մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները, մինչև թռիչքների թույլտվություն տալը, կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունից պահանջել ապացույցներ առ այն, որ վերջինս ի վիճակի է կատարելու այն օրենքներով և իրավունքներով կարգորոշված պայմանները, որոնք սովորաբար այդ իշխանությունների կողմից կիրառվում են Կոնվենցիայի դրութների համաձայն միջազգային հաղորդակցությունները շահագործելիս:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի մերժել սույն հոդվածի 2-րդ կետում նշված թռիչքների շահագործման իրավունքի տրամադրումը կամ պահանջել այնպիսի պայմանների կատարում, որոնք նա անհրաժեշտ կհամարի նշանակված ավիաընկերության կողմից սույն համաձայնագրի 3-րդ հոդվածում նշված իրավունքներից օգտվելիս ցանկացած այն դեպքում, երբ հիշյալ Պայմանավորվող կողմը բավարար ապացույցներ չունի առ այն, որ այդ ավիաընկերության նյութական սեփականության գերակայելի մասը և իրական վերահսկողությունը պատկանում են այդ ավիաընկերությանը նշանակած Պայմանավորվող կողմին կամ նրա քաղաքացիներին:

5. Նման ձևով նշանակված և թույլտվություն ստացած ավիաընկերությունը ցանկացած ժամանակ կարող է սկսել համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործումը այն պայմանով, որ այդ հաղորդակցության համար գործողության մեջ են մտնում սույն Համաձայնագրի 8-րդ հոդվածին համապատասխան հաստատված սակագները:

6. Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրն իրավունք ունի, մյուս կողմի ավիացիոն իշխանությունների գրավոր համաձայնությամբ, նշանակված ավիաընկերությունը փոխարինել մեկ այլ ավիաընկերությամբ՝ հանդես գալով փոխարինվող ավիաընկերության անունից: Նոր նշանակված ավիաընկերությունը օգտվելու է նույնպիսի իրավունքներից, կրելու է նույն պարտավորությունները, ինչ որ այն ավիաընկերությունը, որին նա փոխարինում է:

Հոդված 5
ԹՌԻՉՔՆԵՐԻ ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔԸ ՉԵՂՅԱԼ ՀԱՅՏԱՐԱՐԵԼԸ ԿԱՄ ԴԱԴԱՐԱՑՆԵԼԸ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի չեղյալ հայտարարել մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության թռիչքների շահագործման իրավունքը կամ ժամանակավորապես դադարեցնել նրա կողմից սույն Համաձայնագրի Հոդված 3-ում նշված իրավունքներից օգտվելը, կամ պահանջել այնպիսի պայմաններ, որոնք նա անհրաժեշտ կհամարի այդ իրավունքներից օգտվելիս.

ա/ ցանկացած այն դեպքում, երբ նա համոզված չէ, որ այդ ավիաընկերության նյութական սեփականության գերակայելի մասը կամ իրական վերահսկողությունը պատկանում է ավիաընկերությանը նշանակած Պայմանավորվող կողմին, կամ այդ Պայմանվորվող կողմի քաղաքացիներին.

բ/ այն դեպքում, եթե այդ ավիաընկերությունը չի պահպանում այդ իրավունքները տրամադրած Պայմանավորվող կողմի ազգային օրենքներն ու կանոնները, կամ

գ/ այն դեպքում, եթե այդ ավիաընկերությունը այլ կերպ չի համապատասխանեցնում իր շահագործումները սույն Համաձայնագրով նախատեսված պայմաններին:

2. Եթե թռիչքային իրավունքի շուտափույթ չեղյալ հայտարարելը, դադարեցնելը կամ սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված պայմանների սահմանումը անհրաժեշտ չեն օենքների ու կանոնների հետագա խախտումների կանխման համար, ապա այդ իրավունքները պետք է կիրառվեն միայն մյուս Պայմանավորվող կողմի հետ խորհրդակցելուց հետո:

Հոդված 6
ՄԱՔՍԱՅԻՆ ՏՈՒՐՔԵՐԻՑ ԵՎ ՄՅՈՒՍ ՏՈՒՐՔԵՐԻՑ ԱԶԱՏԵԼԸ

1. Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից միջազգային հաղորդակցություններում շահագործվող օդանավերը, նրանց հաշվեցուցակային բորտային սարքավորումները, վառելանյութը և քսանյութերը, օդանավի օգտագործվող տեխնիկական պահեստամասերը, պաշարները, ներառյալ շարժիչները, օդանավի պաշարները /ինչպիսիք են սննդամթերքը, ըմպելիքները, ծխախոտեղենը/, որոնք օդանավում են, փոխադարձության հիման վրա, մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից կազատվեն մաքսային բոլոր տուրքերից, ակցիզային տուրքերից և համանման վճարներից ու գանձումներից /բացառությամբ ծառայությունների դիմաց կատարվող վճարների/, պայմանով, որ այդ հածվեցուցակային սարքավորումները և նման այլ իրերը մնում են օդանավի մեջ մինչև նրանց վերաարտահանումը:

2. Հաշվեցուցակային բորտային սարքավորումները, վառելանյութը, քսանյութերը, օգտագործվող տեխնիկական սարքավորումները, պահեստամասերը, ներառյալ շարժիչները, օդանավի պաշարները /ներառում են, բայց չեն սահմանափակվում այնպիսի ապրանքներով ինպիսիք են սնունդը, խմիչքը և ծխախոտը/, տպագիր տոմսերի քանակությունը, օդային բեռնագրերը, ցանկացած տպագիր նյութ, որը կրում է Պայմանվորվող որևէ կողմի նշանակված ավիաընկերության տարբերանշանը, և նշանակված ավիաընկերության կողմից անվճար կարգով բաշխվող սովորական հրապարակչական նյութերը, որոնք ներմուծվել են մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք այդ նշանակված ավիաընկերության կողմից կամ նրա համար, կամ վերցված են այդ նշանակված ավիաընկերության կողմից շահագործվող օդանավ, փոխադարձության հիմունքներով մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից կազատվեն մաքսային բոլոր տուրքերից, ակցիզային հարկերից և համանման վճարներից և գանձումներից, որոնք հիմնված չեն ժամանելիս մատուցված ծառայությունների արժեքի վրա, եթե նույնիսկ նման հաշվեցուցակային սարքավորումները և նման այլ ապրանքները օգտագործվելու են Պայմանավորվող մյուս կողմի պետական տարածքով իրականացվող երթևեկության ցանկացած հատվածում, բացառությամբ ցանկացած այն վճարների, որոնք կսահմանվեն նշված մաքսային իշխանությունների կողմից նման վերահսկողության կամ հսկման համար:

3. Օդանավին պատկանող հաշվեցուցակային բորտային սարքավորումները, ինչպես նաև սույն հոդվածի 1-ին և 2-րդ կետերում նշված ապրանքները, անհրաժեշտության դեպքում կարող են պահանջվել պահվել մյուս Պայմանվորվող կողմի մաքսային լիազոր իշխանությունների վերահսկման և հսկողության ներքո:

4. Հաշվեցուցակային բորտային սարքավորումները և սույն հոգվածի 1-ին կետում նշված այլ ապրանքները կարող են բեռնաթափվել մյուս Պայմանավորվող կողմի պետական տարածքում՝ այդ մյուս Պայմանվորվող կողմի մաքսային իշխանությունների համաձայնությամբ: Նման պարագայում, նման հաշվեցուցակային բորտային սարքավորումները և ապրանքները, փոխադարձության հիման վրա, կօգտվեն սույն հոդվածի 1-ին կետում սահմանված արտոնություններից, մինչև նրանց վերաարտահանվելը կամ այլ կերպ օգտագործվելը՝ ըստ մաքսային կանոնների: Իսկ մինչ այդ, այդ մյուս կողմի մաքսային իշխանությունները, այնուամենայնիվ, կարող են պահանջել, որ նման հաշվեցուցակային բորտային սարքավորումները և ապրանքները ենթակա լինեն իրենց կողմից վերահսկման:

5. Սույն հոդվածով տրամադրված արտոնությունները հնարավոր են նաև այն իրավիճակում, երբ որևէ Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունը, սույն հոդվածի 1-ին և 2-րդ կետերում նշված հաշվեցուցակային բորտային սարքավորումները և այլ ապրանքները մյուս կողմի պետական տարածքում փոխառության կամ տեղափոխման նպատակով, համաձայնություն է կայացրել այլ ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ, պայմանով, որ այլ ավիաընկերությունը կամ ավիաընկերությունները նմանապես օգտվում են այդ մյուս Պայմանավորվող կողմի նման արտոնություններից:

6. Պայմանվորվող որևէ կողմի պետական տարածքով անցնող ուղիղ տարանցիկ ուղեթռը և բեռը կազատվի մաքսային տուրքերից, ակցիզային հարկերից և համանման վճարներից և գանձումներից, որոնք հիմնված չեն մյուս Պայմանվորվող կողմի տարածք ժամանելիս մատուցված ծառայությունների արժեքին:

Հոդված 7
ՀԱՄԱՁԱՅՆԵՑՎԱԾ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ ԿԱՐԳԱՎՈՐՄԱՆ ՍԿԶԲՈՒՆՔՆԵՐԸ

1. Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունների համար պետք է գործեն սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցու-թյունների շահագործման արդարացի ու հավասար պայմաններ:

2. Համաձայնեցված հաղորդակցությունները շահագործելիս Պայմանավոր-վող կողմերից յուրաքանչյուրի նշանակված ավիաընկերությունները պետք է հաշվի առնեն մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերու-թյունների շահերը այն նկատառումով, որ անտեղի վնաս չպատճառեն վերջիններիս կողմից միևնույն երթուղիներում կամ նրանց մի մասում իրականացվող հաղորդակցություններին:

3. Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից իրականացվող համաձայնեցված հաղորդակցությունները պետք է ընդունելի մակարդակով համապատասխանեն սահմանված երթուղիներում փոխադրումների նկատմամբ հանրային պահանջներին և որպես իրենց առաջնահերթ նպատակ պետք է ունենան այնպիսի տարողության ապահովումը, որը բավարար կլինի ավիաընկերությանը նշանակած Պայմանավորվող կողմի տարածք ուղղված կամ այնտեղից եկող ուղևորների, ուղեթռների, բեռների և փոստի ներկայիս և սպասվող հնարավոր փոխադրման համար: Ավիաընկերությանը նշանակած պետության տարածքից դուրս սահմանված երթուղիների վայրերում օդանավ վերցված և այնտեղից իջեցվող ուղևորների, ուղեթռի, բեռի և փոստի փոխադրման իրականացումը պետք է տեղի ունենա ընդհանուր սկզբունքների համաձայն, տարողությունը պետք է համապատասխանի.
ա/ ավիաընկերությանը նշանակած Պայմանավորվող կողմի պետական տարածք ու նրա տարածքից իրականացվող փոխադրումների պահանջներին.
բ/ այն տարածքի փոխադրումների պահանջներին, որով անցնում է ավիաընկերությունը, տարածքը կազմող պետությունների ավիաընկերությունների կողմից հաստատված այլ տրանսպորտային հաղորդակցությունները հաշվի առնելուց հետո, և
գ/ ավիաընկերության "միջանցիկ" շահագործումների պահանջներին.

4. Պայմանավորվող որևէ կողմի կողմից նման օդանավակայանների և օդագնացության միջոցների օգտագործման դիմաց մյուս Պայմանվորվող կողմի օդանավից գանձվող կամ գանձման համար թույլատրվող վճարները չպետք է բարձր

լինեն այն վճարներից, որոնք գանձվում են կանոնավոր միջազգային օդային հաղորդակցություններ իրականացնող իր ազգային օդանավից:

Հոդված 8
ՍԱԿԱԳՆԵՐ

1.Պայմանավորվող կողմերից մեկի տարածք և տարածքից կատարվող փոխադրումների համար մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունից գանձվող սակագները պետք է սահմանվեն ընդունելի չափերով՝ անհրաժեշտ կարգով հաշվի առնելով հնարավոր բոլոր գործոնները, այդ թվում նաև օգտագործողի շահերը, շահագործման ծախսերը, հաղորդակցությունների բնույթը, միջնորդավճարների դրույքաչափը, չափավոր շահույթը, մյուս ավիաընկերությունների սակագները և ավիաշուկայի առևտրային այլ շահեր:

2. Սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված սակագները պետք է հնարավորության դեպքում համաձայնեցվեն Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունների միջև և որտեղ որ հնարավոր է այդպիսի համաձայնություն պետք է կայացվի՝ օգտագործելով համապատասխան միջազգային մարմինների կամ կազմակերպությունների ընթացակարգերը:

3. Նման ձևով համաձայնեցված սակագները պետք է ներկայացվեն Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը, դրանց առաջարկվող կիրարկումից առնվազն 60 օր առաջ: Առանձին դեպքերում, այդ ժամկետը ավիացիոն իշխանությունների փոխհամաձայնությամբ կարող է կրճատվել:

4. Սակագների հաստատումը կարող է տրվել անմիջապես: Եթե ավիացիոն իշխանություններից ոչ մեկը սույն հոդվածի 3-րդ կետում նշված ամսաթվից հետո 30 օրվա ընթացքում չի հայտնել իր անհամաձայնությունը սակագների շուրջ, ապա այդ սակագները համարվում են հաստատված: Այն դեպքում, երբ համաձայնեցման ժամկետը կրճատվում է սույն հոդվածի 3-րդ կետի համաձայն, ավիացիոն իշխանությունները կարող են պայմանավորվել, որ անհամաձայնության ներկայացման ժամկետը 30 օրից պակաս լինի:

5. Եթե սակագինը չի համաձայնեցվում սույն հոդվածի 2-րդ կետի պայմաններին համապատասխան, կամ, եթե սույն հոդվածի 4-րդ կետի համաձայն կիրառվող ժամկետում մեկ Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին ներկայացնում են ծանուցում սույն հոդվածի 2-րդ կետի համաձայն համաձայնեցված սակագների շուրջ իրենց անհամաձայնության մասին, ապա Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները պետք է փորձեն սակագինը սահմանել փոխհամաձայնությամբ:

6. Եթե ավիացիոն իշխանությունները չեն կարող փոխհամաձայնության գալ սույն հոդվածի 3-րդ կետին համապատասխան իրենց ներկայացված որևէ սակագնի հաստատման հարցում կամ սույն հոդվածի 5-րդ կետին համապատասխան սահմանվող որևէ սակագնի շուրջ, ապա այդ տարաձայնությունը պետք է կարգավորվի սույն Համաձայնագրի 13-րդ հոդվածի դրույթներին համաձայն:

7.Սույն հոդվածի դրույթներին համապատասխան հաստատված սակագինը պետք է ուժի մեջ մնա այնքան, քանի դեռ նոր սակագին չի հաստատված:
Տվյալ սակագնի կիրարկելիության ժամկետը ավիացիոն իշխանությունների որոշմամբ կարող է երկարաձգվել նաև գործողության սկզբնական ժամկետը լրանալուց հետո: Այնուամենայնիվ, սակագինը չպետք է սույն կետի հիման վրա երկարաձգվի իրեն ժամկետի լրացման օրից ոչ ավել, քան 12 ամիս:

8. Յուրաքանչյուր Պայմանվորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կասեցնում են իրենց կողմից հաստատված կամ հաստատված համարվող նման սակագնի ընդունումը՝ 90 օրվա ծանուցում տալով նման սակագին կիրառող նշանակված ավիաընկերությանը: Ավիաընկերությունը դադարեցնում է նման սակագինը այդ ժամանակահատվածի վերջում:

9. Յուրաքանչյուր Պայմանվորվող կողմ պետք է ապահովի այն, որ երկու Պայմանվորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունները խստորեն պահպանեն սույն հոդվածի դրույթների համաձայն փոխհամաձայնեցված և հաստատված սակագները:

10. Չնայած սույն հոդվածի 4-րդ և 5-րդ կետերի դրույթներին, Պայմանավորվող որևէ կողմի ավիացիոն իշանությունները չպետք է հաստատման համար մերժեն նշանակված ավիաընկերության կողմից իրենց ներկայացրած ցանկացած առաջարկվող սակագին, որը համապատասխանում է /օ-կ՝ ըստ գնի մակարդակի, պայմանների և մարման ժամկետների, բայց ոչ պարտադիր ձևով ըստ օգտագործվելիք երթուղիների/ միևնույն վայրերի միջև նույնանուն հաղորդակցությունների դիմաց այդ Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կողմից գանձվող սակագնին:

Հոդված 9
ՎԻՃԱԿԱԳՐԱԿԱՆ ՏՎՅԱԼՆԵՐԻ ԱՊԱՀՈՎՈՒՄԸ

Պայմանավորվող մեկ կողմի ավիացիոն իշխանությունները, պահանջի դեպքում, մյուս Պայմանվորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին պետք է ներկայացնեն պարբերական կամ վիճակագրության այլ հաշվետվություններ, որոնք կարող են ընդունված կարգով պահանջվել այդ առաջին Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից համաձայնեցված հաղորդակցություններում ապահովվող տարողությունների վերանայման նպատակով: Նման հաշվետվությունները պետք է ներառեն այն բոլոր տեղեկությունները, որոնք անհրաժեշտ են համաձայնեցված հաղորդակցություններում այդ ավիաընկերությունների կողմից իրականացվող փոխադրումների ծավալի և նման փոխադրումների մեկնակետերի և նպատակակետերի որշարկման համար:

Հոդված 10
ՇԱՀՈՒՅԹՆԵՐԻ ՓՈԽԱՆՑՈՒՄՆԵՐ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը/ավիաընկերություններին իրավունք է տրամադրում ազատորեն փոխանցելու ծախսերի նկատմամբ եկամուտների գերազանցված գումարները, որոնք ստացվել են համապատասխան Պայմանավորվող կողմի պետական տարածքում: Այդ փոխանցումները պետք է կատարվեն պաշտոնական փոխանակման դրույքաչափի համաձայն կամ պաշտոնական դրույքաչափի

բացակայության դեպքում՝ տվյալ վճարման համար գերակայելի արտերկրյա շուկայական կուրսով:

2. Եթե Պայմանավորվող կողմը սահմանափակումներ է դնում մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից ծախսերի նկատմամբ եկամուտների գերազանցված գումարների փոխանցման վրա, ապա վերջինս իրավունք ունի պատասխան սահմանափակումներ սահմանել այդ Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության նկատմամբ:

Հոդված 11
ԱՎԻԱՑԻՈՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆ

1. Միջազգային իրավունքից բխող իրենց իրավունքներին ու պարտավորություններին համապատասխան, Պայմանավորվող կողմերը հաստատում են, որ անօրինական միջամտության ձեռնարկումներից քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունը պաշտպանելու միմյանց հանդեպ ստանձնած պարտավորությունները սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասն են կազմում: Չսահմանափակելով ըստ միջազգային իրավունքի իրենց ունեցած ընդհանուր իրավունքները ու պարտավորությունները, Պայմանավորվող կողմերը, մասնավորապես, գործում են Օդանավերում կատարվող հանցագործությունների ու որոշ այլ ձեռնարկումների վերաբերյալ Կոնվենցիայի (ստորագրվել է Տոկիոյում 1963թ. սեպտեմբերի 14-ին), Օդանավերի անօրինական գրավման եմ պայքարելու մասին Կոնվենցիայի (ստորագրվել է Հաագայում 1970 թ. դեկտեմբերի 16-ին), Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական ձեռնարկումների դեմ պայքարելու մասին Կոնվենցիայի (ստորագրվել է Մոնրեալում 1971թ. սեպտեմբերի 23-ին):

2. Պայմանավորվող կողմերը, պահանջի դեպքում, պետք է միմյանց անհրաժեշտ օժանդակություն ցույց տան՝ կանխելու օդանավերի ապօրինի գրավման գործողությունները և նման օդանավերի, դրանց ուղևորների, անձնակազմերի, օդանավակայանների և օդագնացային միջոցների անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական այլ ձեռնարկումները, ինչպես նաև քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ցանկացած այլ սպառնալիք:

3. Պայմանավորվող կողմերը իրենց փոխադարձ հարաբերություններում գործում են Քաղաքացիական ավիացիայի Միջազգային կազմակերպության կողմից հաստատված, և Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին կոնվենցիայի հավելվածներ նախատեսված ավիացիոն անվտանգության դրույթներին համապատասխան՝ այնքանով, որքանով որ այդ անվտանգության դրույթները կիրառելի են Պայմանավորվող կողմերի նկատմամբ. նրանք պետք է պահանջեն, որ օդանավերի շահագործողները, որոնց գործունեության հիմնական վայրը կամ մշտապես գտնվելու վայրը իրենց պետական տարածքում է, և իրենց պետական տարածքի օդանավակայանների շահագործողները գործեն ավիացիոն անվտանգության այդ դրույթներին համապատասխան:

4. Պայմանավորվող յուրաքանչյուր կողմ համաձայնվում է, որ օդանավերի նման շահագործողներից կարող է պահանջվել կիրառել վերը նշված 3-րդ կետի ավիացիոն անվտանգության դրույթներն ու պահանջները, որոնք այդ մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից պահանջվում են իր պետական տարածք մուտք գործելիս, այնտեղից մեկնելիս և նրա սահմաններում գտնվելիս: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ապահովելու է պատշաճ միջոցառումների արդյունավետ կիրառումը իր պետական

տարածքում՝ ուղղված օդանավի պաշպանությանը և ուղևորների, անձնակազմի, ձեռնածանրոցների, բեռների, ուղեբեռների և օդանավի պաշարների տեսչական ստուգմանը, մինչ դրանց ընդունումը օդանավ կամ ընդունման/բեռնման ընթացքում: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ բարյացակամաբար է քննելու կոնկրետ սպառնալիքի առնչությամբ անվտանգության ընդունված հատուկ միջոցներ ձեռնարկելուն ուղղված Պայմանավորվող մյուս կողմի ամեն մի խնդրանք:

5. Երբ միջադեպ է տեղի ունենում կամ միջադեպի սպառնալիք է առկա՝ կապված օդանավի ապօրինի գրավման կամ այլ անօրինական ձեռնարկումների հետ՝ ուղղված օդանավի, ուղևորների ու անձնակազմի, օդանավակայանների կամ օդագնացային միջոցների անվտանգության դեմ, Պայմանավորվող կողմերը միմյանց օգնություն են ցույց տալիս՝ դյուրացնելով կապը և նման միջադեպի կամ դրա սպառնալիքի արագ ու անվտանգ կասեցման նպատակով միջոցներ ձեռնարկելով:

6. Եթե Պայմանավորվող կողմերից մեկը խնդիրներ ունենա սույն հոդվածով նախատեսված ավիացիոն անվտանգության դրույթների վերաբերյալ, յուրաքանչյուր Պայմանվորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են շուտափույթ խորհրդակցություններ պահանջել մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հետ:

Հոդված 12
ԽՈՐՀՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

1. Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները ժամանակ առ ժամանակ միմյանց հետ խորհրդակցում են սերտ համագործակցության ոգով՝ սույն Համաձայնագրի և Հավելված հանդիսացող չվացուցակի դրույթների կիրառումը և բավարար կատարումն ապահովելու նպատակով և անհրաժեշտ ժամանակ կարող են խորհրդակցել՝ նրանցում փոփոխություններ ապահովելու նպատակով:

2. Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը գրավոր ձևով կարող է ցանկացած ժամանակ պահանջել խորհրդակցություններ, որոնք կսկսվեն գրավոր հարցապնդումն ստանալու օրվանից 60 օրվա սահմաններում, եթե Պայմանավորվող կողմերը որոշում չընդունեն երկարաձգելու այդ ժամկետը:

Հոդված 13
ՏԱՐԱՁԱՅՆՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԿԱՐԳԱՎՈՐՈՒՄԸ

1. Եթե սույն համաձայնագրի մեկնաբանմանը կամ կիրարկմանը վերաբերող տարաձայնություն է ծագում Պայմանավորվող կողմերի միջև, ապա Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները առաջին հերթին պետք է փորձեն այն կարգավորել բանակցությունների միջոցով:
2. Եթե Պայմանավորվող կողմերը չկարողանան կարգավորել տարաձայնությունը բանակցությունների միջոցով, ապա այն երկուստեք համաձայնությամբ կարող է ուղղվել որևէ անձի կամ մարմնի, կամ այն, Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի պահանջով, վճռի նպատակով կարող է ներկայացվել երեք արբիտրներից բաղկացած միջնորդ դատարան, որը կազմվում է հետևյալ կերպ՝
ա/ Միջնորդ դատարանին դիմելու մասին ծանուցման ստանալուց 30 օր հետո, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ նշանակում է մեկ արբիտր: Վեճի նկատմամբ չեզոք համարվող պետության քաղաքացին, որը պետք է գործի որպես դատարանի նախագահ, կնշանակվի որպես երրորդ արբիտր՝ երկու արբիտրների համաձայնությամբ, երկրորդի նշանակումից 60 օր հետո:

բ/ Եթե վերը նշված ժամանակային հատվածում որևէ նշանակում չի կատարվել, Պայմանավորվող կողմը 30 օրվա ընթացքում անհրաժեշտ նշանակումները կատարելու համար կարող է դիմել Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության խորհրդի նախագահին: Եթե նախագահը համարի, որ ինքը վեճի նկատմամբ չեզոք չհամարվող պետության քաղաքացի է, ապա ավագ փոխնախագահը, որը նույն հիմքով չի որակազրկված, ինքն է կատարում անհրաժեշտ նշանակումները:
գ/ Բացառությամբ սույն հոդվածով նախատեսվածից, կամ ըստ Պայմանավորվող կողմերի միջև կայացրած այլ համաձայնության, դատարանն ինքն է որոշում իր իրավազորության սահմանները և հաստատում իր ընթացակարգը:
Դատարանի որոշմամբ, կամ Պայմանավորվող կողմի խնդրանքով, դատարանին ներկայացվող ճշգրիտ հարցերի և հատուկ ընթացակարգերի շուրջ կոնֆերանսը պետք է կայացվի ոչ ուշ քան դատարանի լրիվ կազմի հաստատումից 30 օր հետո:

դ/ Բացառությամբ Պայմանվորվող կողմերի կողմից այլ կերպ համաձայնություն կայացնելու կամ դատարանի կողմից նախատեսված դեպքի, յուրաքանչյուր Պայմանվորվող կողմ, դատարանի լրիվ կազմի հաստատումից հետո 45 օրվա ընթացքում, պետք է ներկայացնի հուշագիր: Պատասխանները կկայացվեն 60 օր հետո: Պատասխանների կայացման ընդունված ամսաթվից 30 օր հետո, Կողմի խնդրանքով կամ իր որոշմամբ, դատարանը կայացնում է լսում:
ե/ Լսումների ավարտից հետո 30 օրվա ընթացքում, կամ եթե լսում չի կայացվել, երկու պատասխանների ներկայացման ամսաթվից հետոմ դատարանը պետք է փորձի տալ գրավոր որոշում: Որոշումը կայացվում է ձայների մեծամասնությամբ:
զ/ Պայմանվորվող կողմը կարող է որոշման պարզաբանման շուրջ խնդրանք ներկայացնել նրա ստացումից 15 օրվա ընթացքում և նման պարզաբանումը պետք է ներկայացվի նման խնդրանքից 15 օրվա ընթացքում:
է/ Դատարանի որոշումը պետք է պարտադիր բնույթ կրի Պայմանավորվող կողմերի համար:
ը/ Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կմարի իր կողմից նշանակված արբիտրի ծախսերը: Դատարանի մյուս ծախսերը հավասարապես կբաժանվեն Պայմանավորվող կողմերի միջև ներառյալ Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության Խորհրդի նախագահի կամ նրա փոխնախագահի կողմից սույն հոդվածի 2-րդ կետի ընթացակարգերի կիրառման արդյունում գոյացած ծախսերը:

Հոդված 14
ԼՐԱՑՈՒՄ

1. Եթե Պայմանվորվող կողմերից որևէ մեկը անհրաժեշտ համարի փոփոխել սույն համաձայնագրի ցանկացած դրույթ, նման փոփոխությունը, Պայմանավորվող կողմերի համաձայնությամբ, անհրաժեշտության դեպքում սույն համաձայնագրի հոդված 12-ի համաձայն խորհրդակցությունից հետո, ուժի մեջ կմտնի դիվանագիտական ուղիներով նոտաների փոխանակմամբ:
2. Հավելված հանդիսացող չվացուցակների դրույթներից բացի Համաձայնագրի այլ դրույթների փոփոխումը պետք է հաստատվի Պայմանավորվող կողմերի կողմից՝ համաձայն իր սահմանադրական ընթացակարգերի:
3. Եթե փոփոխությունը վերաբերում է միայն հավելված հանդիսացող Չվացուցակի դրույթներին, ապա այն պետք է համաձայնեցվի երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև:

Հոդված 15
ԳՐԱՆՑՈՒՄ ՔԱՂԱՔԱՑԻԱԿԱՆ ԱՎԻԱՑԻԱՅԻ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ

Սույն Համաձայնագիրը և նրա հետագա ցանկացած փոփոխություն պետք է գրանցվի Քաղաքացիական Ավիացիայի Միջազգային Կազմակերպությունում (ԻԿԱՕ):

Հոդված 16
ԱՌԵՎՏՐԱՅԻՆ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅՈՒՆ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանվորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություն պետք է իրավունք ունենա, համաձայն մյուս Պայմանվորվող կողմի մուտքին, բնակությանը և զբաղվածությանը վերաբերող օրենքների և կանոնակարգումների, այդ մյուս Պայմանվորվող կողմի տարածք բերել և պահել իր սեփական ղեկավար, տեխնիկական, շահագործողական և այլ մասնագիտական անձնակազմը, որը պահանջվում է օդային փոխադրումների ապահովման համար:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանվորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություն պետք է իրավունք ունենա, ուղղակիորեն կամ գործակալների միջոցով, զբաղվել մյուս Պայմանվորվող կողմի տարածքում օդային փոխադրումների վաճառքով՝ համապատասխան թույլտվության առկայության դեպքում և համաձայն համապատասխան ազգային օրենքների և կանոնակարգումների: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություն պետք է իրավունք ունենա վաճառելու և ցանկացած անձ ազատ է գնելու նման փոխադրումները տեղական դրամով կամ ցանկացած այլ ազատորեն փոխարկելի տարադրամով:

Հոդված 17
ԱԶԳԱՅԻՆ ՕՐԵՆՍԴՐՈՒԹՅԱՆ ԿԻՐԱՐԿԵԼԻՈՒԹՅՈՒՆԸ

1. Պայմանավորվող մի կողմի օրենքներն ու կարգավորումները, որոնք վերաբերում են միջազգային օդագնացությունում ընդգրկված օդանավերի մուտքին իր տարածք, տարածքում գտնվելուն, տարածքով տարանցիկ անցմանը կամ այնտեղից մեկնելուն, կամ նման օդանավի շահագործմանը կամ օդագնացությանը իր տարածքում, կիրառվելու են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության օդանավերի նկատմամբ և պահպանվելու են այդ օդանավերի կողմից՝ առաջին Պայմանավորվող կողմի տարածք ժամանելիս, տարածքում գտնվելիս, կամ այնտեղից մեկնելիս:

2. Պայմանավորվող մի կողմի օրենքներն ու կարգավորումները, որոնք վերաբերում են ուղևորների, անձնակազմերի, ուղեբեռների, բեռների և փոստի մուտքին իր տարածք, տարածքում գտնվելուն, տարածքով տարանցիկ անցմանը և այնտեղից մեկնելուն, ներառյալ երկիր մուտք գործելուն, մաքսային ստուգմանը, արտագաղթին, ներգաղթին, անձնագրային, մաքսային, արժութային ու սանիտարական կանոնակարգումներին, կիրառվելու են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության օդանավերի, ուղևորների, անձնակազմերի, բեռների ու փոստի նկատմամբ և նրանց կողմից՝ առաջին Պայմանավորվող կողմի տարածք ժամանելիս, այնտեղ գտնվելիս և մեկնելիս:

3. Պայմանվորվող կողմի տարածքում սույն համաձայնագրի հավելվածում սահմանված երթուղիների չվագծերը և սահմանային անցման կետերը պետք է յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի կողմից ինքնուրույնաբար հաստատվեն իր տարածքում:

4. Պայմանվորվող կողմի համապատասխան իշխանությունները պետք է իրավունք ունենան առանց անտեղի ուշացում առաջացնելու, հետազոտելու մյուս Պայմանավորվող կողմի օդանավը նրա ժամանելիս կամ մեկնելիս և ստուգելու Կոնվենցիայով նախատեսվող վկայականները և այլ փաստաթղթերը / կառամատուցային ստուգում/:

Հոդված 18
ՎԿԱՅԱԿԱՆՆԵՐԻ ԵՎ ԱՐՏՈՆԱԳՐԵՐԻ ՃԱՆԱՉՈՒՄԸ

1. Օդանավի թռիչքային պիտանելիության վկայականները, իրավասության վկայականները և հավաստագրերը, որոնք տրվել կամ վավեր են ճանաչվել Պայմանավորվող մեկ կողմի կողմից և դեռևս ուժի մեջ են, համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման նպատակով պետք է վավեր ճանաչվեն նաև մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից, պայմանով, որ նման վկայականները և հավաստագրերը տրվել են կամ վավեր ճանաչվել համաձայն և ի համապատասխան Կոնվենցիայով հաստատված չափանիշների:
Այնուամենայնիվ, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրեն իրավունք է վերապահում սույն համաձայնագրի հոդված 3-ի 2-րդ ենթակետով տրված իրավունքների համաձայն կատարվող թռիչքների համար մերժելու ներկայացվող իրավասության վկայականները և հավաստագրերը, որոնք տրված են մյուս Պայմանավորվող կողմից իր երկրի քաղաքացիներին:

2. Եթե մի Պայմանվորվող կողմի կողմից տրված կամ վավեր ճանաչված վկայականների կամ հավաստագրերի պայմանները կամ արտոնությունները թույլատրում են տարբերությունները Կոնվենցիայով հաստատված չափանիշներից, և եթե այդ տարբերությունները ներկայացված են Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությանը, մյուս կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են խորհրդակցություններ պահանջել մյուս Պայմանվորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հետ համաձայն սույն համաձայնագրի Հոդված 12-ի /խորհրդակցություններ/ համոզվելու համար, որ հարցն ընդունելի է իրենց համար: Սույն հարցի առնչությամբ համաձայնության չգալը հիմք կհանդիսանա սույն համաձայնագրի 5-րդ հոդվածի կիրառելիության համար:

Հոդված 19
ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳՐԻ ԴԱԴԱՐԵՑՈՒՄԸ

1. Սույն համաձայնագիրը ուժի մեջ կմնա անորոշ ժամկետով;
2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ մյուս Պայմանավորվող կողմին գրավոր ծանուցել սույն համաձայնագրի դադարեցման շուրջ իր որոշման մասին: Միաժամանակ նույնպիսի ծանուցագիր է ուղարկվում Քաղաքացիական Ավիացիայի Միջազգային Կազմակերպություն: Այդ դեպքում, տվյալ Համաձայնագրի գործողությունը դադարեցվում է 12 ամիս անց այն ամսաթվից, երբ այդ ծանուցագիրը ստանում է մյուս Պայմանավորվող կողմը, եթե միայն մինչ այս ժամանակահատվածի լրանալը նշված ծանուցագիրը չկասեցվի կողմերի երկուստեք համաձայնությամբ: Ծանուցագիրը ստանալու մասին մյուս կողմի կողմից հաստատման բացակայության դեպքում, ծանուցագիրը ստացված է համարվում Քաղաքացիական Ավիացիայի Միջազգային Կազմակերպությունում այն ստանալուց 14 օր հետո:

Հոդված 20
ՈՒԺԻ ՄԵՋ ՄՏՆԵԼԸ

Սույն Համաձայնագիրը ուժի մեջ է մտնում վավերագրերի փոխանակման օրվանից:

Ի հաստատումն որի, ներքոստորագրյալները, լինելով պատշաճորեն լիազորված իրենց համապատասխան կառավարությունների կողմից, ստորագրեցին սույն Համաձայնագիրը:

Կատարված է Դոհա քաղաքում, 2002 թվականի ապրիլի 22-ին, երկու բնօրինակով՝ հայերեն, արաբերեն և անգլերեն լեզուներով, ընդ որում բոլոր տեքստերն էլ հավասարազոր են:

Մեկնաբանությունների ժամանակ տարաձայնություններ առաջանալու դեպքում, գերակայությունը տրվում է անգլերեն տեքստին:

Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից՝	Կատարի Պետության կառավարության կողմից՝

Հավելված

ԲԱԺԻՆ Ա

1. Երթուղիները, որոնցով երկու ուղղությամբ կանոնավոր միջազգային օդային հաղորդակցություններ է իրականացնելու Հայաստանի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերությունը.

Վայրեր Հայաստանում	Միջանկյալ վայրեր	Վայրեր Կատարի Պետությունում	Սահմաններից դուրս գտնվող վայրեր
վայրեր Հայաստանում	ցանկացած վայրեր	Վայրեր Կատարի Պետությունում	ցանկացած վայրեր

2. Երթուղիներ, որոնցով երկու ուղղությամբ կանոնավոր միջազգային օդային հաղորդակցություններ է իրականացնելու Կատարի Պետության կողմից նշանակված ավիաընկերությունը.

Վայրեր Կատարում	Միջանկյալ վայրեր	Վայրեր Հայաստանում	Սահմաններից դուրս գտնվող վայրեր
վայրեր Կատարի Պետությունում	ցանկացած վայրեր	վայրեր Հայաստանում	ցանկացած վայրեր

ԲԱԺԻՆ Բ

1. Սահմանված երթուղիներում ցանկացած վայր կամ մի քանի վայրեր կարող են չօգտագործվել բոլոր չվերթների կամ դրանցից մի քանիսի ժամանակ՝ ըստ Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների շահերի:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանվորվող կողմ կարող է շահագործումներ կատարել դեպի սույն համաձայնագրի հավելվածում սահմանված միջանկյալ վայրեր և սահմաններից դուրս գտնվող վայրեր, պայմանով, որ այս վայրերի և Պայմանվորվող կողմերի տարածքների վայրերի միջև փոխադրման ոչ մի իրավունք չկիրառվի, մինչև որ փոխադրումների հինգերորդ ազատության իրավունքը հաստատվի համապատասխան ավիացիոն իշխանությունների միջև:

ԲԱԺԻՆ Գ

Համաձայնեցված չվացուցակների ցանկացած լրացուցիչ չվերթ, նշանակված ավիաընկերության կողմից կարող է իրականացվել նախնական դիմումի և Պայմանվորվող յուրաքանչյուր կողմի ավիացիոն իշխանությունների հաստատման հիման վրա: