

## ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Իրանի Իսլամական Հանրապետության կառավարության միջև օդային հաղորդակցությունների մասին

### Նախաբան

Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը և Իրանի Իսլամական Հանրապետության կառավարությունը,

հավասարապես ցանկանալով կնքել Համաձայնագիր իրենց համապատասխան տարածքների միջև և այդ տարածքներից դուրս կանոնավոր օդային հաղորդակցություններ հաստատելու և շահագործելու նպատակով,

համաձայնեցին ներքոհիշյալի մասին.

### Հոդված 1 Սահմանումներ

Սույն Համաձայնագրի նպատակների համար, եթե տեքստով այլ բան չի պահանջվում՝

ա) «Կոնվենցիա» տերմինը նշանակում է Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի Կոնվենցիան, որը ստորագրման համար Չիկագոյում բաց է 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ից, և ներառում է ցանկացած Հավելված, որը ընդունվել է այդ Կոնվենցիայի 90-րդ հոդվածին համաձայն, ինչպես նաև այդ Կոնվենցիայի կամ Հավելվածի ցանկացած փոփոխություն՝ կատարված Կոնվենցիայի 90-րդ և 94-րդ հոդվածներին համաձայն, այնքանով, որքանով դրանք ուժի մեջ են երկու Պայմանավորվող կողմերի համար,

բ) «ավիացիոն իշխանություններ» տերմինը՝

Հայաստանի Հանրապետության դեպքում նշանակում է քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության պետը և ցանկացած անձ կամ մարմին, որը լիազորված է իրականացնելու նշված կազմակերպության կողմից ներկայումս իրականացվող ցանկացած կամ նմանատիպ գործառույթ, և

Իրանի Իսլամական Հանրապետության դեպքում նշանակում է քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության ադմինիստրատորը և ցանկացած անձ կամ մարմին, որը լիազորված է իրականացնելու նշված կազմակերպության կողմից ներկայումս իրականացվող ցանկացած կամ նմանատիպ գործառույթ, և

գ) «նշանակված ավիաընկերություն» տերմինը նշանակում է ավիաընկերություն, որը նշանակվել և լիազորվել է սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի դրույթներին համաձայն,

դ) «տարողություն» տերմինը օդանավի առնչությամբ նշանակում է այդ օդանավի՝ ամբողջ երթուղու կամ այդ երթուղու մի մասի համար մատչելի հնարավոր բեռնվածությունը, իսկ համաձայնեցված հաղորդակցության առնչությամբ «տարողություն» տերմինը նշանակում է այդ հաղորդակցության ժամանակ օգտագործվող օդանավի տարողությունը՝ բազմապատկած սահմանված երթուղուն կամ նրա մի մասում՝ տրված ժամանակահատվածում կատարվող թռիչքների հաճախականությամբ,

ե) «տարածք» տերմինը որևէ Պայմանավորվող կողմի առնչությամբ նշանակում է տվյալ կողմի գերիշխանության ներքո գտնվող տարածքը,

զ) «օդային հաղորդակցություն», «միջազգային օդային հաղորդակցություն», «ավիաընկերություն» և «կանգառ ոչ կոմերցիոն նպատակներով» տերմինները ունեն այն իմաստները, որոնք նրանց համապատասխանորեն ամրագրված են Կոնվենցիայի 96-րդ հոդվածում,

է) «սակագին» տերմինը նշանակում է այն գումարները, որոնք վճարվում են ուղևորների, ուղեբեռների, բեռների տեղափոխման համար և այն պայմանների համար, որոնց առկայությամբ կիրառվում են այս գումարները, ներառյալ գործակալության և այլ օժանդակ ծառայությունների համար գումարները և պայմանները՝ բացառելով փոստի փոխադրման համար վճարումները և պայմանները:

Հասկանալի է, որ սույն Համաձայնագրի հոդվածներին տրված վերնագրերը ոչ մի ձևով չեն սահմանափակում կամ ընդլայնում սույն Համաձայնագրի դրույթներից որևէ մեկի իմաստը:

## Հոդված 2

### Իրավունքների տրամադրում

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ տրամադրում է մյուս Պայմանավորվող կողմին սույն Համաձայնագրում սահմանված իրավունքները մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից կանոնավոր միջազգային օդային հաղորդակցության շահագործման համար՝ հետևյալ ձևով.

ա) առանց վայրէջքի թռիչք կատարել մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքի վրայով,

բ) վայրէջք կատարել նշված տարածքում ոչ առևտրային նպատակներով, և

գ) վայրէջք կատարել նշված տարածքի վայրերում, որոնք սահմանված են այդ երթուղու համար սույն Համաձայնագրին կից Հավելվածի երթուղիների չվացուցակով նախատեսված միջազգային ուղիներով տեղափոխվող ուղևորների, բեռի և փոստի իջեցման ու վերցման համար:

2. Երթևեկության իրավունքների իրականացումը սույն Համաձայնագրին Հավելված հանդիսացող երթուղիների չվացուցակում սահմանված միջանկյալ և սահմաններից դուրս վայրերում հանդիսանում է Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների միջև բանակցությունների և համաձայնագրի, ինչպես նաև նրանց համապատասխան իրավասու մարմինների կողմից հաստատման առարկա:

3. Սույն Համաձայնագրի դրույթներով չի նախատեսվում իրավունքի տրամադրում մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը ուղևորներ, բեռ կամ փոստ վերցնել մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում և վարձատրման կամ վարձակալության հիմունքներով փոխադրել մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում գտնվող մեկ այլ վայր:

4. Ռազմական գործողությունների և/կամ ռազմական օկուպացիաների կամ դրանցից տուժած տարածքներում նման հաղորդակցությունների շահագործումը ենթակա է իրազեկ իշխանությունների հաստատման:

### Հոդված 3

#### Նշանակում և լիազորություններ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, գրավոր տեղեկացնելով մյուս Պայմանավորվող կողմին, իրավունք ունի նշանակելու մեկ կամ մի քանի ավիաընկերություններ՝ սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցություններ շահագործելու համար:

2. Նման նշանակում ստանալուն պես մյուս Պայմանավորվող կողմի իրավասու իշխանությունները, սույն հոդվածի 3-րդ, 4-րդ կետերի դրույթներին համաձայն, պետք է նշանակված ավիաընկերությանը անհապաղ տրամադրեն համապատասխան լիազորություններ:

3. Մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունից պահանջել ապացույցներ, որ վերջինս ի վիճակի է կատարելու այն օրենքներով և կանոններով սահմանված պայմանները, որոնք սովորաբար կոչված են իրականացվելու այդ իշխանությունների կողմից Կոնվենցիայի դրույթների համաձայն միջազգային հաղորդակցություն շահագործելիս:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի մերժելու սույն հոդվածի 2-րդ կետում նշված շահագործման լիազորության տրամադրումը կամ դնելու այնպիսի պայմաններ, որոնք անհրաժեշտ կհամարվեն նշանակված ավիաընկերության կողմից սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածում նշված իրավունքներն իրականացվելիս՝ ամեն դեպքում, երբ հիշյալ Պայմանավորվող կողմը ապացուցներ չունի այն բանի, որ այդ ավիաընկերության նկատմամբ

նյութական սեփականության իրավունքները և իրական վերահսկողությունը պատկանում են այդ ավիաընկերությանը նշանակած Պայմանավորվող կողմի քաղաքացիներին:

5. Ցանկացած ժամանակ, երբ սույն հոդվածի 1-ին և 2-րդ կետերի դրույթները պահպանված են, նման ձևով նշանակված և լիազորված ավիաընկերությունը կարող է սկսել համաձայնեցված հաղորդակցության շահագործումը՝ պայմանով որ նման հաղորդակցությունը չպետք է շահագործվի, մինչև որ սույն Համաձայնագրի 10-րդ հոդվածի դրույթների համաձայն սահմանված սակագները ուժի մեջ մտնեն տվյալ հաղորդակցության նկատմամբ:

#### Հոդված 4

##### Դադարեցումն ու չեղյալ հայտարարելը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի չեղյալ հայտարարել շահագործման լիազորությունը կամ դադարեցնել սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածում սահմանված իրավունքների իրականացումը մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից կամ պարտադրել այնպիսի պայմաններ, որոնք նա անհրաժեշտ կհամարի այդ իրավունքների իրագործման համար.

ա) ամեն դեպքում, երբ նա համոզված չէ, որ այդ ավիաընկերության նկատմամբ նյութական սեփականության իրավունքը կամ իրական վերահսկողությունը պատկանում է այն Պայմանավորվող կողմին, որը նշանակել է այդ ավիաընկերությունը, կամ վերոհիշյալ Պայմանավորվող կողմի քաղաքացիներին, կամ

բ) այն դեպքում, եթե այդ ավիաընկերությունը չի պահպանում մյուս Պայմանավորվող կողմի օրենքները և/կամ կանոնները, որը տրամադրել է այդ իրավունքները, կամ

գ) այն դեպքում, երբ ավիաընկերությունը չի գործում սույն Համաձայնագրի պայմանների համաձայն:

2. Եթե անհապաղ ժամանակվոր դադարեցումը կամ չեղյալ հայտարարումը կամ սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված պայմանների պարտադրումը բավարար չեն օրենքների և/կամ կանոնների հետագա խախտումները կանխելու համար, նման իրավունքը պետք է իրականացվի միայն մյուս Պայմանավորվող կողմի հետ խորհրդակցելուց հետո:

#### Հոդված 5

##### Օրենքների ու կանոնների կիրառելիությունը

1. Մի Պայմանավորվող կողմի օրենքներն ու կանոնները, որոնք վերաբերում են իր տարածք ժամանող կամ իր տարածքից մեկնող՝ միջազգային օդագնացության մեջ ներգրավված օդանավին կամ իր

տարածքում կամ տարածքի վրայով նման օդանավի շահագործմանը և օդագնացությանը, պետք է կիրառելի լինեն նաև մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության օդանավի նկատմամբ:

2. Մի Պայմանավորվող կողմի օրենքներն ու կանոնները, որոնք կարգավորում են ուղևորների, անձնակազմի, բեռի կամ փոստի՝ իր տարածք ժամանումը և իր տարածքից մեկնումը, ինչպես, օրինակ, մուտքին, ելքին, ներգաղթին և արտագաղթին վերաբերող ձևականությունները, ինչպես նաև մաքսային և սանիտարական միջոցառումները, պետք է կիրառելի լինեն մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության օդանավով փոխադրվող ուղևորների, անձնակազմի, բեռների կամ փոստի նկատմամբ՝ նշված տարածքում դրանց գտնվելու ընթացքում:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ հարցման դեպքում պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմին տրամադրի սույն հոդվածում հիշատակված համապատասխան օրենքների ու կանոնների պատճենները:

4. Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունը իրավունք ունի ունենալու իր սեփական ներկայացուցչությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում: Գլխավոր գործակալի կամ գլխավոր առևտրային գործակալի առաջադրման դեպքում այս գործակալը պետք է նշանակվի յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի համապատասխան կիրառելի օրենքների և կանոնների համաձայն:

5. Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների վաստակած եկամուտների փոխանցումը պետք է կատարվի երկու երկրներում ուժի մեջ գտնվող արտերկրյա տարադրամի փոխանակման կանոնների համաձայն: Կողմերը պետք է անեն իրենցից կախված ամեն ինչ՝ դյուրացնելու նման եկամուտների փոխանցումը՝ ծախսերը հանելուց հետո:

## Հոդված 6

### Մաքսատուրքերից և այլ գանձումներից ազատումը

1. Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության օդանավը, որը շահագործում է միջազգային հաղորդակցություն, ինչպես նաև վառելիքի, քայուղերի պաշարները, այլ սպառվող տեխնիկական պաշարները, պահեստամասերը, գործող սարքավորումը և պահեստները, որոնք պահվում են մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության օդանավի մեջ, որը լիազորված է շահագործելու սույն Համաձայնագրով նախատեսված երթուղիները և հաղորդակցությունը, պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք ժամանելիս կամ տարածքից մեկնելիս, փոխադարձ հիմունքներով, զերծ լինեն մաքսատուրքերից, ստուգման գանձումներից և այլ պետական գանձումներից և տուրքերից, եթե նույնիսկ այդ պաշարները

օգտագործվում կամ սպառվում են նման օդանավի կողմից վերոհիշյալ տարածքի վրայով թռիչքներ կատարելիս:

2. Վառելիքը, քսայուղերը, սպառվող տեխնիկական պաշարները, պահեստամասերը, գործող սարքավորումը և պահեստները, որոնք մուտք են գործել մի Պայմանավորվող կողմի տարածքը մյուս Պայմանավորվող կողմի կամ նրա քաղաքացիների կողմից, և որոնք նախատեսված են միայն տվյալ Պայմանավորվող կողմի օդանավի կողմից օգտագործման համար, պետք է, փոխադարձ հիմունքներով, զերծ լինեն մաքսատուրքերից, ստուգման գանձումներից և այլ պետական գանձումներից և տուրքերից:

3. Վառելիքը, քսայուղերը, այլ սպառվող տեխնիկական պաշարները, պահեստամասերը, գործող սարքավորումը և պահեստները, որոնք վերցվել են մի Պայմանավորվող կողմից նշանակած ավիաընկերության օդանավ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում և օգտագործվել միջազգային հաղորդակցության ժամանակ, պետք է, փոխադարձ հիմունքներով, զերծ լինեն մաքսատուրքերից, ստուգման գանձումներից և այլ պետական գանձումներից կամ տուրքերից:

4. Գործող օդագնացության սարքավորումը, ինչպես նաև նյութերն ու պաշարները, որոնք պահվում են յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության օդանավում, կարող են բեռնաթափվել մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում միայն այդ տարածքի մաքսային իշխանությունների համաձայնությամբ: Նման դեպքում դրանք կարող են դրվել նշված իշխանությունների վերահսկողության ներքո այնքան ժամանակ, մինչև որ դրանք նորից վերաարտահանվեն կամ մեկ այլ ձևով տնօրինվեն՝ համաձայն մաքսային կանոնների:

5. Ուղևորները, ուղեբեռը և բեռները մի Պայմանավորվող կողմի տարածքով ուղիղ փոխադրման դեպքում, որոնք չեն լքում այդ նպատակի համար հատկացված օդանավակայանի տարածքը, պետք է ենթարկվեն միայն պարզեցված ստուգման: Ուղեբեռն ու բեռները ուղիղ փոխադրման ժամանակ պետք է զերծ լինեն մաքսային և այլ նմանատիպ հարկերից:

6. Փոխադարձ հիմունքներով՝ բոլոր մաքսահարկերից և/կամ գանձումներից պետք է զերծ լինեն նաև պաշտոնական փաստաթղթերը, որոնք կրում են ավիաընկերության խորհրդանշանները, ինչպես, օրինակ, ուղեբեռի պիտակները, ավիատոմսերը, բեռնագրերը, տեղակտրոնները, չվացուցակները, որոնք ներմուծվել են յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի տարածք մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից՝ բացառիկ օգտագործման համար:

## Հոդված 7

Օդանավակայանային ծախսեր և գանձումներ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ նշանակում է օդանավակայան կամ օդանավակայաններ՝ իր տարածքում մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից սահմանված երթուղիներում օգտագործման նպատակով, և մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը ապահովում է հաղորդակցման, ավիացիոն և օդերևութաբանական հարմարություններով և այլ ծառայություններով, որոնք անհրաժեշտ են համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման համար:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է կատարել հիմնավոր և ընդունելի գանձումներ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության օդանավի կողմից օդանավակայանների և այլ հարմարությունների օգտագործման համար՝ պայմանով, որ նման գանձումները չպետք է բարձր լինեն այն գանձումներից, որոնք պետք է վճարվեին նմանատիպ օդանավակայանների և հարմարությունների օգտագործման համար իր օդային տրանսպորտի փոխադրողի կողմից, որը ներառված է համանման միջազգային հաղորդակցություններում:

#### Հոդված 8

#### Տարողությունների կարգավորումներն ու չվացուցակների հաստատումը

1. Երկու Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների նկատմամբ պետք է ցուցաբերվի ազնիվ և հավասար վերաբերմունք, որպեսզի նրանք նշանակված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցություն շահագործելիս օգտվեն հավասար հնարավորություններից:

2. Համաձայնեցված հաղորդակցության շահագործման ժամանակ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերություն պետք է հաշվի առնի մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության շահերը այնպես, որ բացասաբար չնեղգործի այն հաղորդակցության վրա, որը վերջինս տրամադրում է նույն երթուղիների կամ դրանց մի մասի վրա:

3. Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների կողմից տրամադրվող համաձայնեցված հաղորդակցությունը պետք է որպես իր առաջնային նպատակ ունենա ներկայումս տեղափոխվող և ապագայում խելամտորեն սպասվող տարողությունների հավասար բաշխման խելամիտ բեռնվածության գործակցի դեպքում ուղևորների, ուղեբեռի, բեռների տեղափոխման իրականացումը մի ավիաընկերությանը նշանակած Պայմանավորվող կողմի և մյուս ավիաընկերությանը նշանակած Պայմանավորվող կողմի տարածքների միջև:

4. Համաձայն սույն հոդվածի 1-ին, 2-րդ և 3-րդ կետերի դրույթների՝ մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունը

կարող է ապահովել այնպիսի տարողություն, որը կբավարարի սույն Համաձայնագրի Հավելվածի երթուղիների չվացուցակի մեջ ավելացված երրորդ երկրների և մյուս Պայմանավորվող կողմի միջև գոյություն ունեցող հաղորդակցության պահանջները:

5. Տրամադրվելիք տարողությունները, ներառյալ հաղորդակցության հաճախականությունը և օդանավի տեսակը, որը կօգտագործվի Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների կողմից համաձայնեցված հաղորդակցություններում, պետք է համաձայնեցվեն ավիացիոն իշխանությունների հետ՝ նշանակված ավիաընկերությունների կողմից կատարված առաջարկությունների համաձայն: Նշանակված ավիաընկերությունները պետք է մնան երաշխավորում կատարեն միմյանց հետ պատշաճ խորհրդակցելուց հետո՝ հաշվի առնելով սույն հոդվածի 1-ին, 2-րդ և 3-րդ կետերում շարադրված սկզբունքները:

6. Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունների միջև տարածայնություններ առաջանալու դեպքում վերը նշված 5-րդ կետում հիշատակված հարցերը պետք է լուծվեն երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների համաձայնությամբ: Մինչև մնան համաձայնության հասնելը, նշանակված ավիաընկերությունների կողմից տրամադրված տարողությունները պետք է մնան անփոփոխ:

7. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերություն պետք է ներկայացնի հաստատման մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին սահմանված երթուղիների թռիչքների չվացուցակները ոչ ուշ, քան սահմանված երթուղիներով հաղորդակցության սկսումից 30 օր առաջ: Սա մնանապես պետք է կիրառվի հետագա փոփոխությունների նկատմամբ: Հատուկ դեպքերում այս ժամանակային սամանափակումը կարող է նվազել նշված իշխանությունների համաձայնությամբ:

## Հոդված 9

### Արտոնագրերի և թույլտվությունների ճանաչումը

Այն արտոնագրերը, որոնք վերաբերում են օդանավերի պիտանությանն ու իրավասությանը, ինչպես նաև թույլտվությունները, որոնք տրվել են կամ պիտանի են ճանաչվել մի Պայմանավորվող կողմի կողմից և դեռևս ուժի մեջ են, պետք է պիտանի ճանաչվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից երթուղիների և հաղորդակցությունների շահագործման և իրականացման դեպքում, որոնք ներկայացված են սույն Համաձայնագրում, ապահովվելով այն, որ այն պահանջները, որոնց ներքո տվյալ արտոնագրերն ու թույլտվությունները տրվել են կամ ճանաչվել են պիտանի, լինեն հավասար կամ վեր նվազագույն ստանդարտներից, որոնք հաստատված են կամ կարող են հաստատվել համաձայն Կոնվենցիայի: Այնուամենայնիվ, յուրաքանչյուր



Պայմանավորվող կողմ իրավասու է մերժել՝ ճանաչելու իր սեփական տարածքի վրայով թռիչքների անցկացման նպատակով արտոնագրերը և թույլտվությունները, որոնք տրված են իր սեփական քաղաքացիներին կամ պիտանի են ճանաչվել մյուս Պայմանավորվող կողմի կամ մեկ ուրիշ պետության կողմից:

## Հոդված 10

### Օդային տրանսպորտի սակագները

1. Պայմանավորվող կողմերի ավիաընկերությունների կողմից համաձայնեցված հաղորդակցության համար գանձվող սակագները պետք է հաստատվեն խելամիտ մակարդակով՝ հաշվի առնելով բոլոր պատշաճ գործոնների վճարումները, ներառյալ շահագործման ծախսերը, խելամիտ եկամուտները, հաղորդակցությունների բնութագրերը և ամբողջ երթուղու կամ նրա մի մասում կանոնավոր հաղորդակցություն շահագործող այլ ավիաընկերության սակագները:

2. Սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված սակագները պետք է հաստատվեն հետևյալ կանոնների համաձայն.

ա) երբ երկու Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունները հանդիսանում են միջազգային ավիաընկերությունների ասոցիացիայի անդամ, որն ունի սակագների չափը նշող մեխանիզմ և համաձայնեցված հաղորդակցությունների կապակցությամբ գոյություն ունեցող սակագնային կանոնադրույթ, սակագները պետք է համաձայնեցվեն Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների կողմից՝ համաձայն այս սակագների կանոնադրույթի,

բ) երբ գոյություն չունի սակագնային կանոնադրույթ՝ կապված համաձայնեցված հաղորդակցությունների հետ, կամ երբ Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերություններից մեկը կամ երկուսն էլ վերոհիշյալ «ա» ենթակետում նշված ավիաընկերությունների ասոցիացիայի անդամ չեն, Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունները միմյանց հետ պայմանավորվում են համաձայնեցված հաղորդակցությունների կապակցությամբ վճարվող սակագների շուրջ,

գ) նման ձևով համաձայնեցված սակագները պետք է ներկայացվեն հաստատման Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանություններին այդ սակագների ներմուծման կիրառելիության ամսաթվից առնվազն երեսուն /30/ օր առաջ: Այս ժամանակահատվածը կարող է նվազեցվել նշված իշխանությունների համաձայնությամբ,

դ) այն դեպքում, երբ Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերություններին չի հաջողվում սակագների շուրջ համաձայնություն կայացնել, կամ եթե մի Պայմանավորվող կողմը չի նշանակել իր ավիաընկերությունը համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման նպատակով, կամ երբ սույն

հողվածի «գ» ենթակետում նշված 30-օրյա ժամկետի առաջին 15 օրերի ընթացքում մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները տեղեկացնում են մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին իրենց անհամաձայնության մասին ցանկացած սակագնի շուրջ, որը համաձայնեցված է Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների միջև՝ համաձայն սույն հողվածի «ա» և «բ» ենթակետերի, ապա Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները պետք է ձգտեն հասնել համաձայնության զանձվող համապատասխան սակագների առնչությամբ: Որպես հիմնական կանոն՝ ոչ մի սակագին չի զանձվի, քանի դեռ Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները չեն հաստատել այն: Այնուամենայնիվ, սակագինը համարվում է հաստատված, եթե որևէ Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները նշանակված ավիաընկերությունների միջև համաձայնեցված ցանկացած սակագնի կապակցությամբ իրենց անհամաձայնության մասին ծանուցում չեն ներկայացրել վերը նշված տասնհինգ /15/ օրվա ժամանակահատվածում:

3. Սույն հողվածի դրույթներով հաստատված սակագները կմնան ուժի մեջ մինչև հաստատվեն նոր սակագներ:

#### Հողված 11

#### Ավիացիոն անվտանգությունը

1. Միջազգային իրավունքից բխող իրենց իրավունքներին ու պարտավորություններին համապատասխան՝ Պայմանավորվող կողմերը վերահաստատում են, որ անօրինական միջամտության ձեռնարկումներից քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունը պաշտպանելու միմյանց հանդեպ ստանձնած պարտավորությունները կազմում են սույն Համաձայնագրի անբաժան մասը:

Չսահմանափակելով իրենց իրավունքների և պարտականությունների ընդհանուր կիրառելիությունը ըստ միջազգային իրավունքի՝ Պայմանավորվող կողմերը պետք է մասնավորապես գործեն համաձայն 1963 թվականի սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված՝ Օդանավերում կատարվող հանցագործությունների և այլ հարձակումների վերաբերյալ Կոնվենցիայի (23.06.1342), 1970 թվականի դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված՝ Օդանավերի անօրինական գրավման դեմ պայքարելու մասին Կոնվենցիայի (25.09.1349) և, վերջապես, 1971 թվականի սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված՝ Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությանը սպառնացող անօրինական բռնի գործողությունների կանխմանը վերաբերող Կոնվենցիայի:

2. Պայմանավորվող կողմերը պահանջի դեպքում պետք է միմյանց ապահովեն փոխօգնության ամեն մի միջոց՝ կանխելու քաղաքացիական օդանավի անօրինական զավթումը և նման օդանավի անվտանգության,

նրա ուղևորների, անձնակազմի, օդանավակայանների, օդագնացության միջոցների և քացաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ցանկացած այլ վտանգ:

3. Կողմերը պետք է իրենց փոխադարձ հարաբերություններում գործեն համաձայն Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կողմից հաստատված ավիացիայի անվտանգության դրույթների և Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին Կոնվենցիայի Հավելվածում նշվածով, որքանով որ նման անվտանգության դրույթները կիրառելի են Կողմերի համար. նրանք պետք է պահանջեն, որ իրենց գրանցման օդանավերի շահագործողները կամ այն օդանավեր շահագործողները, որոնց գործունեության հիմնական վայրը կամ մշտական գտնվելու վայրը իրենց տարածքում է, և իրենց տարածքում եղած օդանավակայաններ շահագործողները գործեն ավիացիոն անվտանգության այդ դրույթներին համաձայն:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ համաձայնում է, որ օդանավերի շահագործողներից կարող է պահանջվել վերը նշված 3-րդ կետի անվտանգության դրույթների պահպանումը, որոնք պահանջվում են մի Պայմանավորվող կողմի կողմից մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտք գործելիս, մեկնելիս և այնտեղ գտնվելիս: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ երաշխավորում է, որ համապատասխան միջոցներ կձեռնարկի իր տարածքում պաշտպանելու օդանավն ու ստուգելու ուղևորներին, անձնակազմին, ուղեբեռն ու ձեռքի իրերը, բեռները, օդանավի պահեստամասերը՝ դրանք օդանավ ընդունելու ընթացքում և դրանից առաջ: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ բարյացակամաբար է վերաբերվելու կոնկրետ սպառնալիքի դեպքում անվտանգության հատուկ միջոցներ ձեռնարկելու մյուս Պայմանավորվող կողմի ամեն մի խնդրանքին:

5. Երբ տեղի է ունենում օդանավի անօրինական զավթում, և/կամ առկա են նման օդանավի, նրա ուղևորների, անձնակազմի, օդանավակայանների կամ օդագնացության միջոցների հանդեպ անօրինական գործողություններ, կամ կա նման գործողության վտանգ, Պայմանավորվող կողմերը պետք է օժանդակեն միմյանց՝ հեշտացնելով հաղորդակցությունը, և ձեռք առնեն համապատասխան միջոցներ՝ արագ և հուսալիորեն ավարտին հասցնելու նման միջադեպը կամ հաղթահարելու վերոնշյալ վտանգը:

#### Հոդված 12

#### Վիճակագրական տեղեկությունների տրամադրումը

Ցանկացած Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների պահանջով տրամադրեն այնպիսի տեղեկություններ և վիճակագրական տվյալներ, որոնք վերաբերում են առաջին Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից

համաձայնեցված հաղորդակցություններով փոխադրումներին մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք և նրանից դուրս, և որոնք պետք է նորմալ ձևով պատրաստվեն և ներկայացվեն իրենց ազգային ավիացիոն իշխանություններին նշանակված ավիաընկերության կողմից: Ցանկացած ուրիշ լրացուցիչ երթևեկության վիճակագրական տվյալ, որը կարող է մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների կողմից պահանջվել մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններից, պետք է լինի, պահանջի դեպքում, երկկողմ բանակցությունների և համաձայնեցման առարկա երկու Պայմանավորվող կողմերի միջև:

### Հոդված 13

#### Խորհրդակցություններ, փոփոխություններ և լրացումներ

1. Սույն Համաձայնագրի պատշաճ կիրառումն ապահովելու նպատակով Պայմանավորվող կողմերը համագործակցում են միմյանց հետ ավիացիոն իշխանությունների միջոցով, և այս նպատակով Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները կարող են ցանկացած ժամանակ պահանջել խորհրդակցություններ մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հետ:

2. Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիացիոն իշխանությունների կողմից պահանջված խորհրդակցությունը պետք է սկսվի պահանջը ստանալուց վաթսուն /60/ օրվա ընթացքում:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած իրեն պատեհ ժամանակ պահանջել սույն Համաձայնագրի դրույթների փոփոխություն կամ լրացում, և այս դեպքում տվյալ հարցի առնչությամբ Պայմանավորվող կողմերը պետք է սկսեն բանակցել բանակցությունների պահանջի ներկայացման ամսաթվից վաթսուն /60/ օրվա ընթացքում:

4. Սույն Համաձայնագրի ցանկացած փոփոխություն կամ լրացում ուժի մեջ կմտնի ըստ սույն Համաձայնագրի 18-րդ հոդվածի դրույթների:

5. Անկախ 4-րդ կետի դրույթներից՝ սույն Համաձայնագրին Հավելված հանդիսացող երթուղիների չվացուցակի փոփոխումը կարող է համաձայնեցվել ուղղակի Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև: Դրանք ուժի մեջ կմտնեն դիվանագիտական նոտաների փոխանակումից հետո:

### Հոդված 14

#### Վեճերի կարգավորումը

1. Եթե երկու Պայմանավորվող կողմերի միջև ծագում է որևէ վեճ՝ կապված սույն Համաձայնագրի և նրա Հավելվածի մեկնաբանման կամ կիրառման հետ, Պայմանավորվող կողմերը պետք է առաջին հերթին փորձեն կարգավորել այն բանակցությունների միջոցով:

2. Եթե Պայմանավորվող կողմերը չեն հասնում համաձայնության բանակցությունների միջոցով, ապա նրանք կարող են համաձայնել՝ այդ վեճի կարգավորումը հանձնել խորհրդակցական ձայն ունեցող անձի կամ մարմնի քննարկմանը:

3. Եթե Պայմանավորվող կողմերը չեն հասնում համաձայնության վերը նշված 1-ին և 2-րդ կետերի դրույթներին համապատասխան, Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը, համաձայն իր համապատասխան օրենքների և կանոնների, կարող է վեճը փոխանցել միջնորդ դատարան՝ բաղկացած երեք իրավաբաններից, որոնցից երկուսը նշանակվում են Պայմանավորվող կողմերի կողմից, իսկ մյուսը՝ միջնորդ դատավոր:

Այն դեպքում, երբ վեճը փոխանցվել է միջնորդ դատարան, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է նշանակի իրավաբար 60 օրվա ընթացքում այն օրից հետո, երբ ստացվել է ցուցում՝ կապված միջնորդ դատարանին վեճի հանձնարարմանը, իսկ միջնորդ դատավորը պետք է լինի նշանակված վերջին երկուսի նշանակումից ավելի ուշ՝ 60 օրվա ընթացքում: Եթե որևէ Պայմանավորվող կողմ չի նշանակում իր իրավաբարին նշված ժամանակահատվածում, կամ նշանակված իրավաբարները չեն համաձայնում միջնորդ դատավորի կապակցությամբ նշված ժամանակահատվածում, Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության խորհրդի նախագահը կարող է Պայմանավորվող կողմից պահանջել նշանակել իրավաբար մյուս կողմի համար, կամ, եթե դեպքը պահանջում է, նշանակել միջնորդ դատավոր:

Այնուամենայնիվ, նշանակման պահին միջնորդ դատավորը պետք է լինի այնպիսի երկրի քաղաքացի, որը ունի դիվանագիտական հարաբերություններ երկու Պայմանավորվող կողմերի հետ:

4. Այն դեպքում, երբ միջնորդ դատավորը նշանակվում է Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության խորհրդի նախագահի կողմից, և երբ նախագահը խուսափում է այդ պարտավորությունից, կամ երբ նա որևէ Պայմանավորվող կողմի քաղաքացի է, նշանակումը կատարվում է փոխնախագահի կողմից, իսկ երբ փոխնախագահը նույնպես խուսափում է այդ պարտավորությունից, կամ երբ նա որևէ Պայմանավորվող կողմի քաղաքացի է, նշանակումը կատարվում է խորհրդի ավագ անդամի կողմից, որը որևէ Պայմանավորվող կողմի քաղաքացի չէ:

5. Պայմանավորվող կողմերի կողմից համաձայնեցված մեկ այլ դրույթի առարկա է այն, որ միջնորդ դատարանը ինքն է որոշում իր աշխատանքային ընթացակարգը և դատավարման վայրը:

6. Միջնորդ դատարանի որոշումները պարտադիր են յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի համար:

7. Միջնորդ դատարանի ծախսերը, ներառյալ իրավաբարներին տրվող վճարները և նրանց ծախսերը, պետք է հավասարապես կիսվեն Պայմանավորվող կողմերի միջև: Խորհրդի կողմից կատարված ցանկացած ծախս՝ կապված միջնորդ դատավորի նշանակման և/կամ

Պայմանավորվող կողմի՝ սույն հոդվածի 3-րդ կետում նշված իրավարարի նշանակման հետ, պետք է համարվի միջնորդ դատարանի ծախսումների մի մասը:

#### Հոդված 15 Դադարեցումը

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ գրավոր ծանուցում ներկայացնել մյուս Պայմանավորվող կողմին՝ արտահայտելու իր մտադրությունը սույն Համաձայնագրի դադարեցման մասին: Այդպիսի ծանուցումով միաժամանակ պետք է տեղեկացվի Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպությունը:

Այդ դեպքում Համաձայնագիրը կդադարի մյուս Պայմանավորվող կողմից ծանուցում ստանալուց տասներկու ամիս հետո, եթե մինչև այս ժամանակահատվածի լրանալը դադարեցման մասին ցուցումը հետ չվերցվի որևէ համաձայնագրով: Մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից ծանուցման ստացման մասին տեղեկացման բացակայության դեպքում այն ստացված կհամարվի Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կողմից նրա ծանուցման ստացումից տասնչորս /14/ օր հետո:

#### Հոդված 16 Բազմակողմ Համաձայնագրերի կամ Կոնվենցիաների հետ համապատասխանությունը

Եթե օդային տրանսպորտի մասին գլխավոր բազմակողմ համաձայնագիրը կամ Կոնվենցիան ուժի մեջ է մտնում երկու Պայմանավորվող կողմերի առնչությամբ, սույն Համաձայնագիրը և նրա Հավելվածը(ները) պետք է փոփոխվեն համապատասխան այդպիսի Կոնվենցիայի կամ Համաձայնագրի դրույթների:

#### Հոդված 17 Գրանցումը

Սույն Համաձայնագիրն ու նրա Հավելվածը(ները), ինչպես նաև նրանց բոլոր փոփոխությունները պետք է գրանցվեն Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպությունում:

#### Հոդված 18 Ուժի մեջ մտնելը

Սույն Համաձայնագիրը ուժի մեջ կմտնի յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմից մյուս Պայմանավորվող կողմին տրված վերջին

ծանուցումից հետո այն մասին, որ ինքը կատարել է սույն Համաձայնագիրը ուժի մեջ մտնելու համար անհրաժեշտ բոլոր ներպետական ընթացակարգերը:

Ի վկայություն վերը շարադրվածի՝ ներքոստորագրյալները, պատշաճորեն լիազորված լինելով իրենց համապատասխան կառավարությունների կողմից, ստորագրեցին սույն Համաձայնագիրը, որը ներառում է մեկ նախաբան, 18 հոդված և մեկ Հավելված:

Կատարված է Թեհրան քաղաքում 2001 թվականի հունվարի 23-ին, երկու բնօրինակով, յուրաքանչյուրը՝ հայերեն, պարսկերեն և անգլերեն, ընդ որում բոլոր տեքստերն էլ հավասարազոր են:

Մեկնաբանության ժամանակ տարաձայնություն առաջանալու դեպքում գերակայությունը տրվում է անգլերեն տեքստին:

**ՀԱՎԵԼՎԱԾ**  
Երթուղիների չվացուցակ

1. Երթուղիներ, որոնցով օդային հաղորդակցություններ կարող են շահագործվել Հայաստանի Հանրապետության նշանակված ավիաընկերությունների կողմից.

Մեկնման վայրեր	Միջանկյալ վայրեր	Ժամանման վայրեր	Տարածքից դուրս վայրեր
-----	-----	-----	-----
Երևան	կնշվեն	Թեհրան	կնշվեն
Գյումրի	ավելի	Թավրիզ	ավելի
Ստեփանավան	ուշ	Իսֆահան	ուշ

2. Երթուղիներ, որոնցով օդային հաղորդակցություններ կարող են շահագործվել Իրանի Իսլամական Հանրապետության նշանակված ավիաընկերությունների կողմից.

Մեկնման վայրեր	Միջանկյալ վայրեր	Ժամանման վայրեր	Տարածքից դուրս վայրեր
-----	-----	-----	-----
Թեհրան	կնշվեն	Երևան	կնշվեն
Թավրիզ	ավելի	Գյումրի	ավելի
Իսֆահան	ուշ	Ստեփանավան	ուշ

3. Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն կարող է սպասարկել միջանկյալ և սույն Համաձայնագրի Հավելվածում նշված տարածքից դուրս գտնվող վայրերը՝ պայմանով, որ չի օգտագործվի հինգերորդ ազատության կոմերցիոն իրավունքը այդ վայրերի և մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքի միջև, մինչև որ այդ կապակցությամբ երկու Պայմանավորվող կողմերի միջև կնքվի համապատասխան համաձայնագիր՝ հիմնված նշանակված ավիաընկերությունների առաջարկությունների վրա:

4. Միջանկյալ վայրերը և տարածքից դուրս գտնվող վայրերը նշված ցանկացած երթուղում կարող են, ըստ նշանակված ավիաընկերությունների ընտրության, բաց թողնվել ցանկացած կամ բոլոր թռիչքների ժամանակ:



Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտել 2001 թվականի սեպտեմբերի 12-ից: