

ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԵՎ

ՉԻՆԱՍՏԱՆԻ ԺՈՂՈՎՐԴԱԿԱՆ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋԵՎ ՕԴԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ

Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը և Չինաստանի Ժողովրդական Հանրապետության կառավարությունը (այսուհետ՝ Պայմանավորվող կողմեր),

Ցանկանալով նպաստել երկու ժողովուրդների միջև բարյացակամ հարաբերություններին և զարգացնել փոխհարաբերությունները քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտում,

Ցանկանալով ապահովել միջազգային օդային հաղորդակցություններում թռիչքային և ավիացիոն անվտանգության բարձր մակարդակ և վերահաստատելով իրենց լուրջ մտահոգությունը՝ կապված օդանավի անվտանգության դեմ ուղղված գործողությունների և սպառնալիքների հետ, որոնք վտանգում են անձանց կամ ունեցվածքի ապահովությունը, բացասաբար են ազդում օդային հաղորդակցությունների շահագործման վրա և խաթարում են քաղաքացիական ավիացիայի թռիչքային անվտանգության նկատմամբ հանրության վստահությունը, և

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

Համաձայնվեցին միմյանց պետությունների տարածքների միջև և դրանցից դուրս օդային հաղորդակցությունների հաստատման և շահագործման շուրջ.

ՀՈԴՎԱԾ 1 ՍԱՀՄԱՆՈՒՄՆԵՐ

Սույն Համաձայնագրի նպատակով, եթե Համաձայնագրի տեքստում այլ մեկնաբանություն չի տրվում, ներքոհիշյալ հասկացություններն ունեն հետևյալ նշանակությունները.

- a) «Կոնվենցիա» հասկացությունը նշանակում է՝ «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» կոնվենցիան, որը Չիկագոյում 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ից բաց է ստորագրման համար,

ներառյալ՝ վերջինիս ցանկացած Հավելված, որն ընդունվել է կոնվենցիայի 90-րդ հոդվածի համաձայն, ինչպես նաև Հավելվածի կամ կոնվենցիայի ցանկացած փոփոխություն, որը կատարվել է կոնվենցիայի 90-րդ և 94-րդ հոդվածների համաձայն՝ այնքանով, որքանով այդ Հավելվածները և փոփոխությունները կիրառելի են երկու Պայմանավորվող կողմերի համար,

- b) «ավիացիոն իշխանություններ» հասկացությունը նշանակում է՝ Հայաստանի Հանրապետության կառավարության դեպքում՝ Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական ավիացիայի կոմիտեն և Չինաստանի Ժողովրդական Հանրապետության կառավարության դեպքում՝ Չինաստանի Քաղաքացիական ավիացիայի վարչությունը, կամ երկու դեպքում էլ՝ ցանկացած անձ կամ մարմին լիազորված կատարելու վերը նշված իշխանությունների կողմից ներկայումս իրականացվող կամ նմանատիպ գործառույթներ,
- c) «համաձայնեցված հաղորդակցություն» հասկացությունը նշանակում է՝ սույն Համաձայնագրի Հավելվածում սահմանված երթուղով (երթուղիներով) օդային հաղորդակցություններ՝ ուղևորների, ուղեբեռի, բեռի և փոստի փոխադրման համար,
- d) «նշանակված ավիաընկերություն» հասկացությունը նշանակում է՝ ավիաընկերություն, որը նշանակվել և լիազորվել է սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի համաձայն,
- e) «տարածք» հասկացությունը պետության առնչությամբ նշանակում է տվյալ պետության ինքնիշխանության տակ գտնվող ցամաքային տարածքները, դրանց հարող տարածքային ջրերը և դրանց վրայի օդային տարածությունը,
- f) «օդային հաղորդակցություն», «միջազգային օդային հաղորդակցություն», «ավիաընկերություն» և «կանգառ ոչ առևտրային նպատակներով» հասկացություններն ունեն Կոնվենցիայի 96-րդ Հոդվածով դրանց ամրագրված նշանակությունները,
- g) «սահմանված երթուղի» հասկացությունը նշանակում է սույն Համաձայնագրի Հավելվածում սահմանված երթուղին,
- h) «տարողություն» հասկացությունը համաձայնեցված հաղորդակցությունների առնչությամբ նշանակում է՝ նման հաղորդակցություններում շահագործվող օդանավի առկա բեռնվածությունը՝ բազմապատկած տվյալ օդանավով ամբողջ երթուղով կամ այդ երթուղու որևէ հատվածով սահմանված ժամանակահատվածում իրականացվող թռիչքների հաճախականությամբ,

- i) «սակագին» հասկացությունը նշանակում է՝ ուղևորների, ուղեբեռի և բեռի փոխադրման համար վճարվելիք գներ և պայմաններ, որոնց ներքո այդ վճարները կիրառվում են՝ ներառյալ գործակալների կամ փոխադրումային փաստաթղթերի վաճառքի համար միջնորդավճարները և լրացուցիչ այլ փոխհատուցումները, սակայն բացառությամբ փոստի փոխադրման համար փոխհատուցումը և պայմանները,
- j) «Հավելված» հասկացությունը նշանակում է սույն Համաձայնագրի հավելվածը: Հավելվածը կազմում է Համաձայնագրի անբաժանելի մասը և Համաձայնագրին բոլոր հղումները պետք է ներառեն հղում Հավելվածին՝ բացառությամբ, երբ այլ կերպ է հիշատակվում, և
- k) «օդանավ» հասկացությունը նշանակում է քաղաքացիական օդանավ:

ՀՈԴՎԱԾ 2 ԻՐԱՎՈՒՆՔՆԵՐԻ ՏՐԱՄԱԴՐՈՒՄ

1. Սույն Համաձայնագրի Հավելվածում սահմանված երթուղիներով միջազգային օդային հաղորդակցությունների իրականացման նպատակով յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմին վերապահում է սույն Համաձայնագրում վկայակոչվող իրավունքները:
2. Սույն Համաձայնագրի դրույթների համաձայն՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունները միջազգային օդային հաղորդակցություններ իրականացնելիս պետք է օգտվեն հետևյալ իրավունքներից.
 - a) մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքի վրայով այդ պետության ավիացիոն իշխանությունների կողմից նշված օդային ուղիներով առանց վայրէջքի թռիչք կատարելու իրավունք,
 - b) մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում կանգառել ոչ առևտրային նպատակներով՝ այդ պետության ավիացիոն իշխանությունների կողմից հաստատման դեպքում,
 - c) մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում սույն Համաձայնագրի Հավելվածով սահմանված կետում (կետերում) վայրէջք(ներ) կատարելու իրավունք՝ առաջին Պայմանավորվող կողմից վերցված կամ դեպի առաջին Պայմանավորվող կողմ ուղևորվող ուղևորների, ուղեբեռի, բեռի, ներառյալ՝ փոստը, առանձին կամ համակցված, օդանավ վերցնելու և օդանավից իջեցնելու նպատակով,
 - d) սույն Համաձայնագրով սահմանված այլ իրավունքներ:
3. Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունների կողմից մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում գտնվող կետերում

երրորդ պետությունից կամ դեպի երրորդ պետություն միջազգային փոխադրաբեռի օդանավ վերցնելը և օդանավից իջեցնելը ենթակա է համաձայնեցման երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև:

4. Սույն հոդվածի 2-րդ կետի որևէ դրույթ չպետք է մեկնաբանվի որպես մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերություններին արտոնության վերապահում մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքից վճարմամբ կամ վարձակալմամբ ուղևորներ, ուղեբեռ և բեռ (ներառյալ՝ փոստը) օդանավ վերցնելու իրավունք՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում մեկ այլ կետ տեղափոխելու նպատակով:

5. Եթե զինված հակամարտության, քաղաքական հուզումների կամ զարգացումների կամ հատուկ և անսովոր հանգամանքների պատճառով Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակած ավիաընկերությունը(ները) չի (չեն) կարող շահագործել հաղորդակցություն սովորական երթուղիով, մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է գործադրի իր առավելագույն ջանքերը՝ ապահովելու համար այդպիսի հաղորդակցության շարունակական շահագործումը այդպիսի երթուղիների համապատասխան փոփոխությունների միջոցով՝ ներառյալ իրավունքների տրամադրումն այնքան ժամանակ, որքան կարող է անհրաժեշտ լինել կենսունակ շահագործումները դյուրացնելու համար:

ՀՈԴՎԱԾ 3

ԱՎԻԱԸՆԿԵՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՆՇԱՆԱԿՈՒՄ ԵՎ ԿԱՍԵՑՈՒՄ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի նշանակել ավիաընկերություն կամ ավիաընկերություններ՝ սահմանված երթուղիներով միջազգային հաղորդակցությունների իրականացման նպատակով, և չեղյալ համարել ցանկացած ավիաընկերության նշանակումը կամ նախկինում նշանակված ավիաընկերությունը փոխարինել այլ ավիաընկերությամբ: Նման նշանակումը պետք է իրականացվի դիվանագիտական ուղիներով մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին գրավոր ծանուցումների միջոցով:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունից պահանջել ապացույցել, որ վերջինս ի վիճակի է ապահովելու օրենքներով և կանոնակարգերով նախատեսված պայմանների կատարումը, որոնք նշված իշխանությունների կողմից կիրառվում են Կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխան միջազգային օդային հաղորդակցությունների իրականացման նկատմամբ:

3. Նման նշանակումը ստանալուն պես՝ մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է նվազագույն ընթացակարգային հետաձգմամբ տրամադրի համապատասխան շահագործման թույլտվությունները՝ պայմանով, որ.

a) Հայաստանի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում.

(i) այն հիմնադրված է Հայաստանի Հանրապետության տարածքում և ունի շահագործման վավեր լիցենզիա՝ Հայաստանի Հանրապետության գործող օրենքի համաձայն,

(ii) ավիաընկերության սեփականության վերահսկիչ փաթեթը պատկանում է Հայաստանի Հանրապետությանը և/կամ Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիներին և դրա փաստացի հսկողությունը իրականացվում է Հայաստանի Հանրապետության և/կամ Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիների կողմից:

b) Չինաստանի Ժողովրդական Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում.

(i) այն հիմնադրված է Չինաստանի Ժողովրդական Հանրապետության տարածքում և ունի շահագործման վավեր լիցենզիա՝ Չինաստանի Ժողովրդական Հանրապետության գործող օրենքի համաձայն,

(ii) ավիաընկերության սեփականության վերահսկիչ փաթեթը պատկանում է Չինաստանի Ժողովրդական Հանրապետությանը և/կամ Չինաստանի Ժողովրդական Հանրապետության քաղաքացիներին և դրա փաստացի հսկողությունը իրականացվում է Չինաստանի Ժողովրդական Հանրապետության և/կամ Չինաստանի Ժողովրդական Հանրապետության քաղաքացիների կողմից:

4 Երբ ավիաընկերությունը սույն Հոդվածի համաձայն նշանակված է և լիազորված, այն ցանկացած պահի կարող է մեկնարկել համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործումը՝ սույն Համաձայնագրի դրույթներին համապատասխան:

5. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է հետ կանչել, կասեցնել կամ սահմանափակել մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության շահագործման լիազորությունը կամ տեխնիկական թույլտվությունները, եթե՝

a) Հայաստանի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում.

(i) այն հիմնադրված չէ Հայաստանի Հանրապետության տարածքում և/կամ չունի շահագործման վավեր լիցենզիա՝ Հայաստանի Հանրապետության գործող օրենքի համաձայն, կամ

- (ii) Ավիաընկերության սեփականության վերահսկիչ փաթեթը չի պատկանում Հայաստանի Հանրապետությանը և/կամ Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիներին և դրա փաստացի վերահսկողությունը չի իրականացվում Հայաստանի Հանրապետության և/կամ Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիների կողմից, կամ
- (iii) Ավիաընկերությունը չի կիրառել սույն Համաձայնագրի 4-րդ Հոդվածով (Օրենքների և կանոնակարգերի կիրառումը) սահմանված նորմերն ու կանոնակարգերը:
- b) Չինաստանի ժողովրդական Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում.
- (i) այն հիմնադրված չէ Չինաստանի ժողովրդական Հանրապետության տարածքում և/կամ չունի շահագործման վավեր լիցենզիա՝ Չինաստանի ժողովրդական Հանրապետության գործող օրենքի համաձայն, կամ
- (ii) Ավիաընկերության սեփականության վերահսկիչ փաթեթը չի պատկանում Չինաստանի ժողովրդական Հանրապետությանը և/կամ Չինաստանի ժողովրդական Հանրապետության քաղաքացիներին և դրա փաստացի վերահսկողությունը չի իրականացվում Չինաստանի ժողովրդական Հանրապետության և/կամ Չինաստանի ժողովրդական Հանրապետության քաղաքացիների կողմից, կամ
- (iii) Ավիաընկերությունը չի կիրառել սույն Համաձայնագրի 4-րդ Հոդվածով (Օրենքների և կանոնակարգերի կիրառումը) սահմանված նորմերն ու կանոնակարգերը:

ՀՈԴՎԱԾ 4

ՕՐԵՆՔՆԵՐԻ ԵՎ ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳԵՐԻ ԿԻՐԱՌՈՒՄԸ

1. Մի Պայմանավորվող կողմի օրենքները և կանոնակարգերը կիրառվելու են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների օդանավերի նավիգացիայի և շահագործման նկատմամբ այդ Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք մուտքի, տարանցման, տարածքում գտնվելու և մեկնման ժամանակ:
2. Մի Պայմանավորվող կողմի օրենքները և կանոնակարգերը, որոնք կարգավորում են ուղևորների, անձնակազմի, բեռի կամ փոստի՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք մուտք գործելը, տարանցումը, տարածքում գտնվելը և մեկնումը այդտեղից, ինչպիսիք են՝ երկիր մուտք գործելու, այնտեղից մեկնելու, էմիգրացիոն, իմիգրացիոն, մաքսային, առողջապահական և կարանտինային կանոնակարգեր, պետք է կիրառվեն

նշված տարածքում գտնվելիս մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունների օդանավերով փոխադրվող ուղևորների, անձնակազմի, բեռի և փոստի նկատմամբ:

3. Օդանավերի և քաղաքացիական ավիացիային վերաբերող ընթացակարգերի հետ կապված՝ մի Պայմանավորվող կողմի այլ համապատասխան օրենքներն ու կանոնակարգերը կիրառվում են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունների նկատմամբ՝ առաջին Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում համաձայնեցված հաղորդակցությունները շահագործելիս:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, ըստ հարցման, մյուս Պայմանավորվող կողմին պետք է տրամադրի սույն Հոդվածում վկայակոչվող համապատասխան օրենքների և կանոնակարգերի պատճենները:

ՀՈԴՎԱԾ 5

ՄԱՔՍԱՏՈՒՐՔԵՐԻՑ ԵՎ ԱՅԼ ՀԱՐԿԵՐԻՑ ԱԶԱՏՈՒՄԸ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության(ուհիների) կողմից համաձայնեցված հաղորդակցություններում շահագործվող օդանավերը, ինչպես նաև դրանց մշտական օգտագործման սարքավորումները, պահեստամասերը (ներառյալ շարժիչները), վառելիքի պաշարները, յուղերը (ներառյալ հիդրավլիկ համակարգի հեղուկները և քսայուղերը), և այդ օդանավում գտնվող պաշարները (ներառյալ՝ սննդամթերքը, ոչ ոգելից խմիչքները և ծխախոտը) մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք ժամանելիս, փոխադարձության սկզբունքով, պետք է ազատվեն բոլոր մաքսատուրքերից, հարկերից, ստուգման վճարներից և այլ նմանատիպ վճարներից և գանձումներից՝ պայմանով, որ այդ սարքավորումները և ապրանքները մնան օդանավի մեջ:

2. Նույն մաքսատուրքերից, հարկերից, ստուգման վճարներից և այլ նմանատիպ վճարներից և գանձումներից, փոխադարձության սկզբունքով, բացառությամբ մատուցվող ծառայությունների դիմաց կատարվող գանձումներից, պետք է ազատվեն նաև.

- a) մշտական օգտագործման սարքավորումները, պահեստամասերը (ներառյալ շարժիչները), վառելիքը, յուղերը (ներառյալ հիդրավլիկ հեղուկները և քսայուղերը), և այդ օդանավում գտնվող պաշարները (ներառյալ՝ սննդամթերքը, ոչ ոգելից խմիչքները և ծխախոտը), որոնք բերվել են մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք և որոնք նախատեսված են առաջին Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից սահմանված երթուղում շահագործվող

օդանավում օգտագործման համար, նույնիսկ եթե այդ սարքավորումները և ապրանքները օգտագործվելու են երթուղու՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքով անցնող հատվածով,

b) պահեստամասերը (ներառյալ շարժիչները), որոնք բերվել են մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք այն օդանավի տեխնիկական սպասարկման կամ վերանորոգման համար, որը շահագործվում է մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության(ուհների) կողմից սահմանված երթուղում համաձայնեցված հաղորդակցություններ շահագործելիս,

3. Որևէ Պայմանավորվող կողմի օդանավում գտնվող մշտական ավիացիոն սարքավորումները, ինչպես նաև 1-ին և 2-րդ մասերում նշված նյութերը և պաշարները կարող են բեռնաթափվել մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում միայն այդ մյուս Պայմանավորվող կողմի մաքսային իշխանությունների հաստատմամբ: Այդ դեպքում դրանք կարող են դրվել վերը նշված իշխանությունների վերահսկողության ներքո այնքան ժամանակ, մինչև, մյուս Պայմանավորվող կողմի մաքսային կանոնների համաձայն, վերաարտահանվեն կամ որևէ այլ կերպ տնօրինվեն:

4. Սույն հոդվածով նախատեսված ազատումները գործում են նաև այն իրավիճակներում, երբ Պայմանավորվող կողմերից ցանկացածի նշանակված ավիաընկերություն(ներ)ը պայմանավորվածություն է (են) ձեռք բերել այլ ավիաընկերությունների հետ սույն հոդվածի 1-ին և 2-րդ մասերում սահմանված սարքավորումները և ապրանքները մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում փոխառելու կամ փոխադրելու վերաբերյալ՝ պայմանով, որ այդ այլ ավիաընկերությունները նույնպես օգտվում են նույն ազատումներից մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից:

ՀՈԴՎԱԾ 6

ՀԱՐԿՈՒՄ

Հարկերի հետ կապված՝ 1996 թվականի մայիսի 5-ին Պեկինում ստորագրված «Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Չինաստանի Ժողովրդական Հանրապետության կառավարության միջև եկամուտների և գույքի կրկնակի հարկումը բացառելու և հարկումից խուսափելը կանխելու վերաբերյալ» համաձայնագրի դրույթները գերակայում են:

ՀՈԴՎԱԾ 7

ԳԱՆՁՈՒՄՆԵՐԸ ՕԳՏՎՈՂՆԵՐԻՑ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ չպետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունների նկատմամբ կիրառի կամ թույլատրի, որպեսզի կիրառվեն օգտվողներից գանձվող ավելի բարձր վճարներ, քան այնպիսիք, որոնք կիրառվում են նմանատիպ միջազգային հաղորդակցություններ իրականացնող իր սեփական ավիաընկերությունների նկատմամբ:
2. Այդ գանձումները պետք է լինեն արդարացի, ողջամիտ, ոչ խտրական և հիմնված լինեն տնտեսական սկզբունքների վրա:
3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է խրախուսի իր իրավասու գանձող իշխանությունների և՛ ծառայություններից և՛ սարքավորումներից օգտվող ավիաընկերությունների կամ, առանձին դեպքերում, ավիաընկերությունների ներկայացուցիչ կազմակերպությունների միջև քննարկումների անցկացումը: Օգտվողները խելամիտ ժամանակահատվածում պետք է ծանուցվեն գանձումների ցանկացած փոփոխությունների մասին՝ վերջիններիս հնարավորություն տալով արտահայտել իրենց տեսակետը մինչ փոփոխությունների իրականացումը:

ՀՈԴՎԱԾ 8

ՈՒՂԻՂ ՏԱՐԱՆՑՄԱՄԲ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅՈՒՆ

Ուղևորները, ուղեբեռները և բեռները՝ ներառյալ փոստը, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքով ուղիղ տարանցման և այդ նպատակով նախատեսված օդանավակայանի համապատասխան տարածքը չլքելու դեպքում, բացառությամբ ապօրինի խոչընդոտի սպառնալիքի դեմ անվտանգության միջոցառումների, ինչպիսիք են՝ բռնությունն ու օդահենությունը, և թմրադեղերի ապօրինի շրջանառության դեմ պայքարի հատուկ միջոցառումները, պետք է ենթարկվեն ոչ ավելի, քան պարզեցված ստուգման: Ուղիղ տարանցմամբ փոխադրվող ուղեբեռները, բեռները և փոստը պետք է, փոխադարձության սկզբունքով, ազատվեն բոլոր տեսակի մաքսատուրքերից, հարկերից և այլ նմանատիպ վճարներից և գանձումներից՝ բացառությամբ մատուցվող ծառայությունների դիմաց կատարվող գանձումներից:

ՀՈԴՎԱԾ 9

ՎԿԱՅԱԿԱՆՆԵՐԻ ԵՎ ԼԻՑԵՆԶԻԱՆԵՐԻ ՃԱՆԱԶՈՒՄ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի օրենքների և կանոնակարգերի համաձայն համաձայնեցված հաղորդակցություններ իրականացնելու

նպատակով տրված կամ հաստատված և դեռևս ուժը չկորցրած թռիչքային պիտանիության, որակավորման վկայականները և լիցենզիաները պետք է վավեր ճանաչվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից՝ պայմանով, որ նման վկայականները կամ լիցենզիաները տրվել կամ վավեր են ճանաչվել Չիկագոյի Կոնվենցիայով սահմանված նվազագույն չափանիշներին հավասար կամ առավել բարձր չափանիշներին համապատասխան:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի, այնուամենայնիվ, իրավունք է վերապահվում մերժել իր տարածքի վրայով թռիչքների համար մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից իր քաղաքացիներին տրված կամ հաստատված որակավորման վկայականների և լիցենզիաների ճանաչումը

ՀՈԴՎԱԾ 10 ՍԱԿԱԳՆԵՐ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է թույլատրի, որպեսզի կանոնավոր օդային հաղորդակցությունների սակագները սահմանվեն յուրաքանչյուր ավիաընկերության կողմից՝ շուկայում առևտրային նկատառումներից ելնելով:

Պայմանավորվող կողմերի միջամտությունը պետք է սահմանափակվի.

- a) չհիմնավորված խտրական սակագների կամ գործելակերպերի կանխմամբ,
- b) գերիշխող դիրքի չարաշահման կամ ավիափոխադրողների միջև պայմանավորվածության պատճառով չհիմնավորված բարձր կամ սահմանափակող բնույթ ունեցող սակագներից սպառողների պաշտպանությամբ, և
- c) կառավարության կողմից ուղղակի կամ անուղղակի սուբսիդավորման կամ օժանդակության պատճառով արհեստականորեն ցածր սակագներից ավիաընկերությունների պաշտպանությամբ:

2. Պայմանավորվող կողմերի պետությունների տարածքների միջև կանոնավոր օդային փոխադրումների համար նշանակված ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից սահմանված սակագները ենթակա չեն ներկայացման կամ հաստատման որևէ Պայմանավորվող կողմի կողմից: Այնուամենայնիվ, Պայմանավորվող կողմերի ավիաընկերությունները կշարունակեն խնդրանքի ստացման դեպքում ապահովել նախկին, գործող և առաջարկվող սակագների մասին տեղեկատվության անմիջական հասանելիությունը Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանություններին՝ այդ ավիացիոն իշխանությունների համար ընդունելի եղանակով և ձևաչափով:

ՀՈԴՎԱԾ 11

ԱՌԵՎՏՐԱՅԻՆ ՆԵՐԿԱՅԱՑՈՒՑՉՈՒԹՅՈՒՆ ԵՎ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅՈՒՆ

1. Համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման նպատակով՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություններին պետք է թույլատրվի.

- a) մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում հիմնելու ներկայացուցչական գրասենյակներ օդային փոխադրումների խթանման և ավիատոմսերի վաճառքի համար,
- b) մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք բերել և պահպանել կառավարչական, վաճառքի, տեխնիկական, գործառնական և այլ մասնագետների անձնակազմ, որը պահանջվում է օդային փոխադրումների իրականացման նպատակով՝ այդ մյուս Պայմանավորվող կողմի՝ մուտքին, մշտական բնակությանը և զբաղվածությանը վերաբերող օրենսդրությանը համապատասխան,
- c) մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում ուղղակիորեն և, ավիաընկերությունների հայեցողությամբ, իրենց գործակալների միջոցով ներգրավվել օդային փոխադրումների վաճառքում:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի լիազորված իշխանությունները ձեռնարկելու են բոլոր անհրաժեշտ քայլերը հավաստիացվելու, որ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունները կարող են իրենց գործունեությունն իրականացնել պատշաճ կերպով:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություն մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում իրավունք ունի իրականացնել օդային փոխադրումների վաճառք և յուրաքանչյուր անձ պետք է ազատ լինի գնելու նման փոխադրումն այդ մյուս Պայմանավորվող կողմի արժույթով կամ այլ երկրների ազատ փոխարկելի արտարժույթներով՝ արտարժույթի առնչությամբ գործող կարգերի համաձայն:

ՀՈԴՎԱԾ 12

ՎԵՐԳԵՏՆՅԱ ՍՊԱՍԱՐԿՈՒՄ

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություն իրավունք ունի մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում ընտրել մրցակցող վերգետնյա ծառայություն մատուցողների՝ ծառայության ամբողջական կամ մասնակի մատուցման համար: Մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությունների վերգետնյա սպասարկման ծառայությունների նկատմամբ կիրառվող պայմանները պետք է կիրառվեն հավասարապես և ոչ պակաս բարենպաստ պայմաններով, քան միջազգային նմանատիպ օդային հաղորդակցության մեջ ներգրավված ցանկացած այլ ավիաընկերության

նկատմամբ կիրառվող պայմաններն են և գանձումները պետք է հիմնված լինեն մատուցված ծառայությունների գների վրա:

ՀՈԴՎԱԾ 13

ԶՈՒՏ ԵԿԱՄՈՒՏՆԵՐԻ ՓՈԽԱՐԿՈՒՄ ԵՎ ՓՈԽԱՆՑՈՒՄ

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունները իրավունք ունեն անհապաղ և առանց որևէ սահմանափակումների, խտրականության կամ հարկման փոխարկել և փոխանցել իրենց երկիր տեղական վճարումները գերազանցող տեղական հասույթը նման պահանջ ի հայտ գալու պահին՝ գործող փոխարժեքով:

ՀՈԴՎԱԾ 14

ՏԱՐՈՂՈՒԹՅՈՒՆ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ երկու Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերություններին պետք է տրամադրի արդար և հավասար հնարավորություններ՝ սույն Համաձայնագրով կարգավորվող սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցություններ շահագործելիս մրցակցելու համար:
2. Տարողությունը ենթակա է համաձայնեցման Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև:
3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերություն պետք է համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործումը սկսելուց առնվազն 60 (վաթսուն) օր առաջ մյուս պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը ներկայացնի նախատեսվող չվացուցակը: Չվացուցակի ցանկացած փոփոխություն պետք է ներկայացվի քննարկման շահագործումը սկսելուց առնվազն 30 (երեսուն) օր առաջ:
4. Հաստատված չվացուցակից դուրս համաձայնեցված հաղորդակցություններով լրացուցիչ չվերթների իրականացման համար՝ նշանակված ավիաընկերությունները նախապես պետք է դիմեն մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին՝ թույլտվության ստացման նպատակով: Նման դիմումները սովորաբար պետք է ներկայացվեն այդ չվերթների շահագործումը սկսելուց առնվազն 5 (հինգ) աշխատանքային օր առաջ:

ՀՈԴՎԱԾ 15

ԹՈՒՉՔԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է խորհրդակցությունների անցկացման դիմում ներկայացնել մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից ընդունված թռիչքային անձնակազմին, օդանավին կամ դրա շահագործմանը վերաբերող թռիչքային անվտանգության չափանիշներին վերաբերող ցանկացած ոլորտի շուրջ: Նման խորհրդակցությունները պետք է տեղի ունենան դիմումի ստացման օրվանից երեսուն (30) օրվա ընթացքում:

2. Եթե նման խորհրդակցություններից հետո մի Պայմանավորվող կողմը գտնում է, որ մյուս Պայմանավորվող կողմն արդյունավետորեն չի պահպանում և կիրառում թռիչքային անվտանգության չափանիշները որևէ նման ոլորտում, որոնք առնվազն համարժեք են այդ պահին Կոնվենցիայի համաձայն հաստատված նվազագույն չափանիշներին, առաջին Պայմանավորվող կողմը պետք է տեղեկացնի մյուս Պայմանավորվող կողմին հայտնաբերված թերությունների և տվյալ նվազագույն չափանիշներին համապատասխանեցնելու համար անհրաժեշտ քայլերի մասին, և մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է ձեռնարկի համապատասխան շտկիչ գործողություններ: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի մերժել, հետ կանչել, կասեցնել, սահմանափակել կամ սահմանել պայմաններ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործման լիազորության կամ տեխնիկական թույլտվության հետ կապված, եթե մյուս Պայմանավորվող կողմը չի ձեռնարկում համապատասխան շտկիչ գործողություն սահմանված ժամանակահատվածում, կամ հրատապ գործողություն նման ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների նկատմամբ նախքան խորհրդակցությունները, եթե մյուս Պայմանավորվող կողմը չի պահպանում և կիրառում վերոնշյալ չափանիշները և ձեռնարկում հրատապ քայլեր՝ կանխելու հետագա անհամապատասխանությունը:

3. Չնայած Կոնվենցիայի 33-րդ Հոդվածում նշված պարտավորությունների՝ համաձայնեցվում է, որ մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունների կողմից դեպի մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք կամ հակառակը հաղորդակցություններում շահագործվող ցանկացած օդանավ, մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում գտնվելիս, կարող է դառնալ օդանավում և օդանավի շրջակայքում զննության առարկա մյուս Պայմանավորվող կողմի լիազորված ներկայացուցիչների կողմից՝ օդանավի, օդանավի սարքավորումների, դրա անձնակազմի, փաստաթղթերի վավերությունը և փաստացի վիճակը (սույն հոդվածում՝ «կառամատուցային տեսչական ստուգում») ստուգելու նպատակով՝ պայմանով, որ այն չի հանգեցնի անհարկի ուշացման:

4. Եթե նման կառամատուցային տեսչական ստուգումը կամ մի շարք ստուգումները հանգեցնում են.

a) լուրջ մտահոգությունների, որ օդանավը կամ օդանավի շահագործումը չեն համապատասխանում այդ պահին Կոնվենցիայով սահմանված նվազագույն չափանիշներին, կամ

b) լուրջ մտահոգությունների, որ բացակայում են այդ պահին Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված թռիչքային անվտանգության չափանիշների արդյունավետ պահպանումը և կառավարումը,

ստուգումն իրականացնող Պայմանավորվող կողմը պետք է, Կոնվենցիայի 33-րդ Հոդվածի նպատակներով, ազատ լինի եզրակացնելու, որ այն պահանջները, որոնց ներքո այդ օդանավին, կամ այդ օդանավի թռիչքային անձնակազմին սերտիֆիկատները կամ լիցենզիաները տրվել կամ վավեր են ճանաչվել, չեն համապատասխանում կամ գերազանցում այդ պահին Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշներին:

5. Այն դեպքում, երբ մի Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների ներկայացուցչի կողմից մերժվել է վերոհիշյալ 3-րդ կետի համաձայն ավիաընկերության կողմից կամ դրա անունից շահագործվող օդանավի կառամատուցային տեսչական ստուգումը, մյուս Պայմանավորվող կողմն ազատ է ենթադրել, որ առկա են սույն Հոդվածի 4-րդ կետում հիշատակված լուրջ մտահոգություններ և կատարել այդ կետում հիշատակված եզրակացությունները:

6. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործման լիազորությունը անմիջապես կասեցնելու կամ փոփոխելու իրավունք է ձեռք բերում այն դեպքում, երբ առաջին Պայմանավորվող կողմը եզրակացնում է, լինի դա կառամատուցային տեսչական ստուգման, կառամատուցային տեսչական ստուգումների շարքի, կառամատուցային տեսչական ստուգման թույլտվության մերժման, խորհրդակցության կամ այլնի արդյունքում, որ անհապաղ գործողությունը կարևոր է ավիաընկերության կողմից իրականացվող թռիչքների անվտանգության համար:

7. Պայմանավորվող կողմի ցանկացած գործողություն՝ վերոհիշյալ 2-րդ և 6-րդ կետերի համաձայն, պետք է դադարեցվի, երբ այդ գործողության ձեռնարկման հիմքը դադարում է գոյություն ունենալ:

ՀՈԴՎԱԾ 16

ԱՎԻԱՑԻՈՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆ

1. Միջազգային իրավունքով նախատեսված իրենց իրավունքների և պարտավորությունների համաձայն՝ Պայմանավորվող կողմերը

վերահաստատում են, որ քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ անօրինական գործողություններից միմյանց պաշտպանելու իրենց պարտավորությունը կազմում է սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը:

2. Պայմանավորող կողմերը, մասնավորապես, պետք է գործեն հետևյալ փաստաթղթերի դրույթների համաձայն.

- a) 1963 թվականի սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված «Օդանավում կատարվող հանցագործությունների և այլ գործողությունների մասին» Կոնվենցիա,
- b) 1970 թվականի դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված «Օդանավի անօրինական գրավումը կանխելու մասին» Կոնվենցիա,
- c) 1971 թվականի սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական գործողությունների կանխարգելման մասին» Կոնվենցիա,
- d) 1988 թվականի փետրվարի 24-ին Մոնրեալում ստորագրված «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիան սպասարկող օդանավակայաններում անօրինական գործողությունների կանխարգելման մասին» Արձանագրություն,

և համաձայն ավիացիոն անվտանգությանը վերաբերող այլ բազմակողմանի համաձայնագրերի, որոնք պարտադիր են երկու Պայմանավորվող կողմերի համար:

3. Պայմանավորվող կողմերը պետք է իրենց փոխհարաբերություններում գործեն Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից հաստատված և Կոնվենցիայի Հավելվածներ կազմող ավիացիոն անվտանգության դրույթների համաձայն՝ այնքանով, որքանով այդ դրույթները կիրառելի են Պայմանավորվող կողմերի համար. նրանք պետք է պահանջեն, որ իրենց կողմից գրանցված օդանավ շահագործողները կամ այն օդանավ շահագործողները, որոնց գործունեության հիմնական վայրը կամ մշտական գտնվելու վայրը գտնվում է Պայմանավորվող կողմերի պետությունների տարածքում և իրենց պետության տարածքում օդանավակայաններ շահագործողները գործում են ավիացիոն անվտանգության նման դրույթներին համապատասխան:

4. Պայմանավորվող կողմերը, դիմումի դեպքում, պետք է միմյանց անհրաժեշտ աջակցություն ցուցաբերեն՝ քաղաքացիական օդանավի անօրինական գրավումը, այդ օդանավի, դրա ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների և աերոնավիգացիոն սարքավորումների անվտանգության դեմ ուղղված այլ անօրինական գործողությունները, ինչպես նաև քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված որևէ այլ սպառնալիք կանխելու նպատակով:

5. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պարտավորվում է իր օդանավ շահագործողներից պահանջել մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք ժամանելու, այնտեղից մեկնելու և այդ կողմի պետության տարածքի սահմաններում գտնվելու ընթացքում պահպանել ավիացիոն անվտանգության դրույթները՝ համաձայն այդ մյուս Պայմանավորվող կողմի գործող օրենսդրության:

6. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է երաշխավորի, որ իր պետության տարածքում կիրառվում են պատշաճ միջոցներ օդանավը պաշտպանելու և օդանավի նստեցման կամ բեռնման գործընթացներից առաջ և ընթացքում ուղևորներին, անձնակազմին, ձեռքի ուղեբեռը, ուղեբեռները, բեռները և օդանավի պաշարները ստուգելու ուղղությամբ:

7. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է նաև բարյացակամորեն քննության առնի մյուս Պայմանավորվող կողմի ցանկացած խնդրանք որոշակի սպառնալիքին արձագանքելու անվտանգության հիմնավորված հատուկ միջոցառումների վերաբերյալ:

8. Քաղաքացիական օդանավը գրավելու կամ այդ օդանավի, նրա ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների կամ անօդանավակայանների սարքավորումների անվտանգության դեմ ուղղված այլ անօրինական գործողությունների կամ դրանց սպառնալիքի առկայության դեպքում, Պայմանավորվող կողմերը պետք է հաղորդակցության հեշտացման և համապատասխան այլ միջոցներով օժանդակեն միմյանց նման միջադեպը կամ դրա սպառնալիքն արագ և անվտանգ վերացնելու համար:

9. Եթե Պայմանավորվող կողմն ունի ողջամիտ հիմքեր համարելու, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը չի հետևել սույն Հոդվածի ավիացիոն անվտանգության դրույթներին, ապա այդ Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են անհապաղ խորհրդակցություններ պահանջել մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հետ: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի մերժել, հետ կանչել, կասեցնել, սահմանափակել կամ սահմանել պայմաններ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործման լիազորության կամ տեխնիկական թույլտվության հետ կապված, եթե մյուս Պայմանավորվող կողմը չի ձեռնարկում նման համապատասխան շտկիչ գործողություն սահմանված ժամանակահատվածում, կամ ձեռնարկել հրատապ գործողություն նման ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների նկատմամբ նախքան խորհրդակցությունները, եթե մյուս Պայմանավորվող կողմը չի պահպանում և կիրառում վերոնշյալ չափանիշները և ձեռնարկում հրատապ քայլեր՝ կանխելու հետագա անհամապատասխանությունը:

ՀՈԴՎԱԾ 17

ՎԻՃԱԿԱԳՐՈՒԹՅԱՆ ՏՐԱՄԱԴՐՈՒՄ

Մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին՝ վերջիններիս դիմումով, պետք է տրամադրեն այնպիսի վիճակագրական տվյալներ, որոնք կարող են ողջամտորեն պահանջվել տեղեկատվական նպատակների համար՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի օրենքների և կանոնակարգերի համաձայն:

ՀՈԴՎԱԾ 18

ԽՈՐՀՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ խորհրդակցությունների անցկացման դիմում ներկայացնել սույն Համաձայնագրի մեկնաբանման, կիրառման և կատարման վերաբերյալ:
2. Նման խորհրդակցությունները պետք է սկսվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից նման դիմումի ստացման պահից վաթսուներկու (60) ժամկետում, եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև այլ կերպ համաձայնեցված չէ:

ՀՈԴՎԱԾ 19

ՓՈՓՈԽՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

1. Եթե որևէ Պայմանավորվող կողմ նպատակահարմար է գտնում սույն Համաձայնագրում կատարել փոփոխություն, ապա այն ցանկացած ժամանակ կարող է խնդրել խորհրդակցություններ մյուս Պայմանավորվող կողմի հետ: Նման խորհրդակցությունները (որոնք կարող են նախապատրաստվել ավիացիոն իշխանությունների միջև քննարկումների միջոցով) պետք է սկսվեն խնդրանքի ստացման օրվանից հետո վաթսուներկու (60) ժամկետում, եթե երկու Պայմանավորվող կողմերը չհամաձայնեն այս ժամանակահատվածի երկարացման շուրջ:
2. Համաձայնեցված փոփոխությունները պետք է հաստատվեն Պայմանավորվող կողմերի կողմից և ուժի մեջ են մտնում ուժի մեջ մտնելու համար համապատասխան ներպետական ընթացակարգերն ավարտված լինելու մասին յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի կողմից մյուս Պայմանավորվող կողմին դիվանագիտական հայտագրերի փոխանակման միջոցով վերջին ծանուցման օրը:
3. Սույն Համաձայնագրի Հավելվածի փոփոխությունները կարող են ուղղակիորեն համաձայնեցվել Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն

իշխանությունների միջև և ուժի մեջ են մտնում ավիացիոն իշխանությունների միջև համաձայնության օրվանից:

ՀՈԴՎԱԾ 20

ՏԱՐԱԶԱՅՆՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԿԱՐԳԱՎՈՐՈՒՄ

1. Եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև որևէ տարաձայնություն է ծագում՝ կապված սույն Համաձայնագրի մեկնաբանման կամ կիրառման հետ, ապա Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները, առաջին հերթին, պետք է ձգտեն կարգավորել այն բանակցությունների միջոցով:
2. Եթե Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները չեն հասնում համաձայնության, Պայմանավորվող կողմերը պետք է տարաձայնությունը կարգավորեն դիվանագիտական ուղիներով:

ՀՈԴՎԱԾ 21

ԴԱԴԱՐԵՑՈՒՄ

1. Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը ցանկացած ժամանակ դիվանագիտական ուղիներով կարող է մյուս Պայմանավորվող կողմին գրավոր ծանուցել սույն Համաձայնագիրը դադարեցնելու իր որոշման մասին: Նման ծանուցումը պետք է միաժամանակ տրվի Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությանը:
2. Համաձայնագրի գործողությունը կդադարի մյուս Պայմանավորվող կողմից ծանուցման ստացման օրվանից տասներկու (12) ամիս հետո, եթե մինչև այդ ժամկետի ավարտը դադարեցման մասին ծանուցումը փոխադարձ համաձայնությամբ հետ չվերցվի: Մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից նման ծանուցման ստացման մասին որևէ հաստատման բացակայության դեպքում վերոհիշյալ ծանուցումը կհամարվի ստացված Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կողմից ծանուցումը ստանալուց տասնչորս (14) օր հետո:

ՀՈԴՎԱԾ 22

ԳՐԱՆՑՈՒՄ

Սույն Համաձայնագիրը և դրա փոփոխությունները պետք է գրանցվեն Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունում:

ՀՈԴՎԱԾ 23
ՈՒԺԻ ՄԵՋ ՄՏՆԵԼԸ

Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտնում ուժի մեջ մտնելու համար համապատասխան ներպետական ընթացակարգերն ավարտված լինելու մասին յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի կողմից մյուս Պայմանավորվող կողմին դիվանագիտական հայտագրերի փոխանակման միջոցով վերջին ծանուցման օրը: Սույն Համաձայնագիրը ուժի մեջ մտնելու օրվանից փոխարինում է 1996 թվականի մայիսի 5-ին Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Չինաստանի Ժողովրդական Հանրապետության կառավարության միջև կնքված «Քաղաքացիական ավիացիայի վերաբերյալ» Համաձայնագրին:

Ի վկայություն վերոշարադրյալի՝ ներքոստորագրյալ լիազորվածները, լինելով պատշաճ կերպով լիազորված իրենց համապատասխան Կառավարությունների կողմից, ստորագրեցին սույն Համաձայնագիրը:

Կատարված է ~~Հայաստանի Հանրապետության~~ քաղաքում 2018 թվականի ~~սեպտեմբերի 15~~-ին՝ երկու բնօրինակով՝ հայերեն, չինարեն և անգլերեն լեզուներով, որոնք նույնական են: Սույն Համաձայնագրի դրույթների մեկնաբանման յուրաքանչյուր տարբերության դեպքում նախապատվությունը կտրվի անգլերեն տեքստին:

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ
ԿՈՂՄԻՑ

Tat. R

ՉԻՆԱՍՏԱՆԻ ԺՈՂՈՎՐԴԱԿԱՆ
ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԿՈՂՄԻՑ

王志清

ՀԱՎԵԼՎԱԾ

Բաժին 1

A. Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից նշանակված ավիաընկերությանը (ավիաընկերություններին) պետք է թույլատրվի իրականացնել կանոնավոր օդային հաղորդակցություններ երկու ուղղությամբ՝ ստորև սահմանված երթուղիներով.

Մեկնարկի կետեր	Միջանկյալ կետեր	Ժամանման կետեր	Տարածքից դուրս կետեր
Կետեր Հայաստանում	Ցանկացած կետ	Սիան, Ուրումչի և հայկական կողմի նշած երեք կետ Չինաստանում	Ցանկացած կետ

B. Չինաստանի Ժողովրդական Հանրապետության կառավարության կողմից նշանակված ավիաընկերությանը (ավիաընկերություններին) պետք է թույլատրվի իրականացնել կանոնավոր օդային հաղորդակցություններ երկու ուղղությամբ՝ ստորև սահմանված երթուղիներով.

Մեկնարկի կետեր	Միջանկյալ կետեր	Ժամանման կետեր	Տարածքից դուրս կետեր
Կետեր Չինաստանում	Ցանկացած կետ	Կետեր Հայաստանում	Ցանկացած կետ

Բաժին 2

1. Ցանկացած Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունը (ավիաընկերությունները) կարող է (են) ցանկացած կամ բոլոր չվերթների ժամանակ բաց թողնել որևէ միջանկյալ կետ և/կամ տարածքից դուրս կետ՝ պայմանով, որ այս երթուղում համաձայնեցված հաղորդակցությունները սկսվում և ավարտվում են այդ ավիաընկերությունը նշանակված Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում:

2. Վերոնշյալ Բաժին 1-ում շարադրված երթուղիների աղյուսակում նշված կետերը չեն կարող լինել Չինաստանի Ժողովրդական Հանրապետության Հոնկոնգ ՀՎՇ-ում, Մակաո ՀՎՇ-ում կամ Թայվան նահանգում:

AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ARMENIA
AND
THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA
CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the Republic of Armenia and the Government of the People's Republic of China (hereinafter referred to as "the Contracting Parties");

Desiring to facilitate friendly contacts between their two peoples and develop mutual relations between the two countries in the field of civil aviation;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed on the establishment and operation of air services between and beyond their respective territories as follows:

ARTICLE I
DEFINITIONS

For the purpose of the present Agreement, if no other interpretation is given within the context of the Agreement, the below terms shall have the following meanings:

- a) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, including any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof, so far as those Annexes and amendments are applicable for both Contracting Parties;
- b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Government of the Republic of Armenia, the Civil Aviation Committee of the Republic of Armenia and, in the case of the People's Republic of China, the Civil Aviation Administration of China or, in both cases, any person or body authorized to

perform any functions at present exercised by the said authorities or similar functions;

- c) The term “agreed services” means international air services on the route(s) specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, baggage, cargo and mail;
- d) The term “designated airline” means any airline, which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of the present Agreement;
- e) The term “territory” in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto and the airspace above them under the sovereignty of that State;
- f) The term “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention;
- g) The term “specified route” means a route specified in the Annex to this Agreement;
- h) The term “capacity” in relation to agreed services means the available payload of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;
- i) The term “tariff” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including commission charges and other remuneration for agency or sale of transportation documents, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- j) The term “Annex” means the Annex to this Agreement. The Annex forms an integral part of the Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex except where otherwise provided, and
- k) The term “aircraft” means civil aircraft.

ARTICLE 2

GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating international air services, the following rights:
 - a) The right to fly across the territory of the other Contracting Party without landing along the air routes prescribed by the aeronautical authorities of the other Contracting Party; and

- b) The right to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes subject to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party; and
 - c) The right to make stops at the point(s) on the route(s) specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination originating in or destined for the first Contracting Party; and
 - d) The rights otherwise specified in this Agreement.
3. The right of the designated airlines of one Contracting Party to take on board and discharge at points in the territory of the other Contracting Party international traffic to or from a third country shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.
4. Nothing in paragraph (2) shall be deemed to confer on the airlines designated by one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo including mail for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.
5. If because armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airline(s) of one Contracting Party is (are) 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 rearrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations.

ARTICLE 3

AIRLINE DESIGNATION AND REVOCATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating international air services on the specified routes, and to withdraw the designation of any airline or to substitute another airline for one previously designated. Such designation shall be effected by virtue of written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties via the diplomatic channels.
2. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.
3. On receipt of such a designation the other Contracting Party shall grant to the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that:
- a) in the case of an airline designated by the Republic of Armenia:

- (i) it is established in the territory of the Republic of Armenia and has a valid Operating License in accordance with the applicable law of the Republic of Armenia;
 - (ii) the airline is majority owned and effectively controlled by the Republic of Armenia and/or by its nationals.
 - b) In the case of an airline designated by the People's Republic of China:
 - (i) it is established in the territory of the People's Republic of China and has a valid Operating License in accordance with the applicable law of the People's Republic of China;
 - (ii) the airline is majority owned and effectively controlled by the People's Republic of China and/or by its nationals.
4. When an airline has been so designated and authorized in accordance with this Article, it may at any time begin to operate the agreed services, in accordance with the provisions of the present Agreement.
5. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:
- a) In the case of an airline designated by the Republic of Armenia:
 - (i) it is not established in the territory of the Republic of Armenia and/or does not have a valid Operating License in accordance with the applicable law of the Republic of Armenia; or
 - (ii) the airline is not majority owned and/or is not effectively controlled by the Republic of Armenia and/or by its nationals; or
 - (iii) the airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 4 (Applicability of Laws and Regulations) of this Agreement.
 - b) In the case of an airline designated by the People's Republic of China:
 - (i) it is not established in the territory of the People's Republic of China and/or does not have a valid Operating License in accordance with the applicable law of the People's Republic of China; or
 - (ii) the airline is not majority owned and/or is not effectively controlled by the People's Republic of China and/or by its nationals, or
 - (iii) the airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 4 (Applicability of Laws and Regulations) of this Agreement.

ARTICLE 4

APPLICABILITY OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and regulations of one Contracting Party shall apply to the navigation and operation of the aircraft of the airlines designated by the other Contracting Party

during entry into, flying over, stay in and departure from the territory of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, flying over, stay in and departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail such as formalities regarding entry, exit, emigration, immigration, customs, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by aircraft of the airlines designated by the other Contracting Party whilst they are within the said territory.

3. Other relevant laws and regulations relating to aircraft and provisions in respect of civil aviation of one Contracting Party shall be applicable to the designated airlines of the other Contracting Party while operating the agreed services in the territory of the first Contracting Party.

4. Each Contracting Party shall, upon request supply to the other Contracting Party copies of the relevant laws and regulations referred to in this Article.

ARTICLE 5

EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

1. Aircraft operated on the agreed services by the airline(s) designated by each Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts (including engines), supplies of fuel, oil (including hydraulic fluids and lubricants) and the aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt on the basis of reciprocity from all customs duties, taxes, inspection fees and other similar fees and charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and items remain on board the aircraft.

2. In addition, the following equipment and items shall also be exempt on the basis of reciprocity from all customs duties, taxes, inspection fees and other similar fees and charges, with the exception of charges corresponding to the services performed:

- a) regular equipment, spare parts (including engines), fuels, oil (including hydraulic fluids, lubricants) and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) carried into the territory of the other Contracting Party and intended for use on aircraft operated on the agreed services by the designated airline of the first Contracting party, even when such equipment and items are to be used on part of the journey performed over the territory of that other Contracting Party;
- b) spare parts (including engines) introduced into the territory of the other Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operated on the agreed services on a specified route of the other Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 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 other Contracting Party. In such case, they may be kept under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported, or otherwise disposed of in accordance with the customs regulations of the other Contracting Party.

4. The exemption provided by this article shall also be available in situations where the designated airline(s) of either Contracting Party have entered into arrangements with other airline(s) for loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the equipment and items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article provided such airlines similarly enjoy such exemptions from such other Contracting Party.

ARTICLE 6 TAXATION

With respect to taxes, the provisions in Agreement between the Government of the Republic of Armenia and the Government of the People's Republic of China for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income and Property signed on May 5, 1996 in Beijing shall prevail.

ARTICLE 7 USER CHARGES

1. Each Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international services.
2. Such charges shall be just, reasonable, not discriminatory, and based on sound economic principles.
3. Each Contracting Party shall encourage discussions between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities, or where practicable, through airlines' representative organizations. Reasonable notice shall be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

ARTICLE 8 TRAFFIC IN DIRECT TRANSIT

Passenger, baggage and cargo including mail 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 respect of security measures against the threat of unlawful interference, such as violence and air piracy and occasional measures for the combat of illicit drug traffic, be subject to no more than a simplified control. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from all custom duties, taxes and other similar fees and charges on the basis of reciprocity with the exception of the charges corresponding to the services provided.

ARTICLE 9

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or validated in accordance with the laws and regulations of either Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for purpose of operating the agreed services, provided always that such certificates or licenses were issued or validated, equal or above the minimum standards established under the Convention.
2. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted or validated to its own nationals by the other Contracting Party.

ARTICLE 10

TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for scheduled international air services to be established by each airline based upon commercial consideration in the marketplace.

Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

- a) Prevention of unreasonably discriminatory tariffs or practices;
 - b) Protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position or concerted practices among air carriers; and
 - c) Protection of airlines from tariffs that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. Prices to be charged by the designated airline or airlines for scheduled international air transportation between the territories of the Contracting Parties shall not be required to be filed or approved by either Contracting Party. Nevertheless, the designated airlines of the Contracting Parties shall continue to provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the Contracting Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

ARTICLE 11

COMMERCIAL REPRESENTATION AND ACTIVITIES

1. For the operation of the agreed services, the airlines designated by each Contracting Party shall be allowed:
 - a) To establish in the territory of the other Contracting Party representative offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets;

- b) To bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party - in accordance with the legislation of such other Contracting Party relating to entry, residence and employment- managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation; and
 - c) In the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at the airlines discretion, through its agents in the sale of air transportation.
2. The competent authorities of each Contracting Party will take all necessary steps to ensure that the representation of the airlines designated by the other Contracting Party may exercise their activities in an orderly manner.
3. The airlines designated by each Contracting Party shall have the right to sell, in the territory of the other Contracting Party, air transportation and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that other Contracting Party or in freely convertible currencies of other countries in accordance with the foreign exchange regulation in force.

ARTICLE 12

GROUND HANDLING

The designated airlines of either Contracting Party shall have the right to select among competing agents for ground handling services in whole or in part. The terms applicable to ground services of airlines of the other Contracting Party shall be applied uniformly and on terms no less favorable than the most favorable terms available to any airline engaged in similar international air services, and charges shall be based on the costs of services provided.

ARTICLE 13

CONVERSION AND TRANSFER OF REVENUES

The designated airlines of either Contracting Party shall have the right to convert and remit to its home country local revenues in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted promptly without restrictions, discrimination or taxation in respect thereof at the effective rate of exchange prevailing on the date of remittance.

ARTICLE 14

CAPACITY PROVISIONS

1. Each Contracting Party shall allow fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing the agreed services on the specified routes governed by this Agreement.
2. The capacity entitlements shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

3. The designated airline(s) of each Contracting Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least sixty (60) days prior to the operation of the agreed services. Any modification thereof shall be submitted for consideration at least thirty (30) days prior to the operation.

4. For supplementary flights which the designated airline(s) of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests shall usually be submitted at least five (5) working days prior to the operation of such flights.

ARTICLE 15

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 thirty (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 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. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an designated airline or airlines of the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate corrective action within the specified time and to take immediate action, prior to consultations, as to such airline or airlines if the other Contracting Party is not maintaining and administering the aforementioned standards and immediate action is essential to prevent further noncompliance.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the 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 authorized 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 that this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such 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 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 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 or on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article 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 or airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of 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 the airline operation.

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

ARTICLE 16

AVIATION SAFETY

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.

2. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of:

- a) The Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963;
- b) The Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970;
- c) The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971;
- d) The Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports

Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. 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.

5. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe for entry into, departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in the other Contracting Party.

6. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading.

7. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

8. 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 rapidly and safely such incident or threat thereof.

9. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of the designated airline or airlines of the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate corrective action within the specified time, and to take immediate action, prior to consultations, as to such airline or airlines if the other Contracting Party is not maintaining and administering the aforementioned

standards and immediate action is essential to prevent further noncompliance.

ARTICLE 17 PROVISION OF STATISTICS

The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, with such statistics as may be reasonably required for information purposes subject to the laws and regulations of each Contracting Party.

ARTICLE 18 CONSULTATIONS

1. Either Contracting Party may, at any time, request consultation on the interpretation, application or implementation of this Agreement.

Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 19 MODIFICATIONS

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may at any time request consultations with the other Contracting Party. Such consultations (which may be prepared by discussions between the aeronautical authorities), shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.
2. Modifications so agreed upon shall be approved by each Contracting Party and shall enter into force on the date of the last notification through diplomatic notes by either Contracting Party to the other Contracting Party that it has fulfilled its internal legal procedures for its entry into force.
3. Modifications to Annex of this Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and become effective from the date of the agreement between both 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 aeronautical authorities of the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the aeronautical authorities of the Contracting Parties fail to reach a settlement of the said dispute, the Contracting Parties shall settle such dispute through diplomatic channels.

ARTICLE 21 TERMINATION

1. Each Contracting Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. The Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 22 REGISTRATION

This Agreement and amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 23 ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force on the date of the receipt of the last notification through diplomatic notes by either Contracting Party to the other Contracting Party that it has fulfilled its internal legal procedures for the entry into force of this Agreement. It shall as of that date replace the Agreement between the Government of the Republic of Armenia and the Government of the People's Republic of China relating to Civil Air Transport signed on 5 May 1996.

In witness whereof, the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by the respective Governments, have signed this Agreement.

Done in two duplicates at Guangzhou on this day of 15 September, 2018, in the Armenian, Chinese and English languages, all texts being equally authentic. In the case of any divergence in interpretation of provisions of this Agreement, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC
OF ARMENIA

Tat. R.

FOR THE GOVERNMENT
OF THE PEOPLE'S REPUBLIC
OF CHINA

王 志 清

ANNEX

Section I:

A. The airline(s) designated by the Government of the Republic of Armenia shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on routes specified hereafter:

Points of Origin:	Intermediate points	Points of Destination:	Points Beyond
Points in Armenia	Any points	Xi'an, Urumqi and other three points in China to be specified by Armenia	Any points

B. The airline(s) designated by the Government of the People's Republic of China shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on routes specified hereafter:

Points of Origin:	Intermediate points	Points of Destination:	Points Beyond
Points in China	Any points	Points in Armenia	Any points

Section II:

1. The designated airline(s) of either Contracting Party may, on any or all flights, omit calling at any of the intermediate and/or beyond points, provided that the agreed services on this route start and terminate in the territory of that Contracting Party designating the airline.
2. Points specified in the above route schedule of Section I shall not include points in Hong Kong SAR, Macao SAR or points in Taiwan province of the People's Republic of China.

亚美尼亚共和国政府和 中华人民共和国政府航空运输协定

亚美尼亚共和国政府和中华人民共和国政府（以下简称缔约双方）；

为了便利两国人民之间的友好交往，发展两国民用航空方面的相互关系；

为最大限度地保障国际航空运输的安全和安保，并重申双方对危及人身或财产安全、对航班经营造成不利影响和削弱公众对民用航空安全的信心等危害航空器安全的行为或威胁的高度关注；

作为一九四四年十二月七日在芝加哥开放签字的《国际民用航空公约》的参加国；

就建立和经营两国领土之间及其以远地区的航班，达成协议如下：

第一条 定 义

如果本协定未做其他解释，本协定中，以下术语的定义如下：

（一）“公约”，指一九四四年十二月七日在芝加哥开放签字的《国际民用航空公约》，包括缔约双方均接受的、根据该公约第九十

条通过的附件及根据该公约第九十条和第九十四条对附件或公约的任何修改；

（二）“航空当局”，亚美尼亚共和国方面指亚美尼亚共和国政府民用航空总局，中华人民共和国方面指中国民用航空局，或者指受权执行上述两者目前行使的职能或类似职能的任何个人或者机构；

（三）“协议航班”，指在本协定附件规定的航线上运输旅客、行李、货物和邮件的国际航班；

（四）“指定空运企业”，指根据本协定第三条规定经指定和许可的任何空运企业；

（五）一国“领土”，指一国主权管辖下的陆地、内水、领海及其以上空域；

（六）“航班”“国际航班”“空运企业”和“非运输业务性经停”，具有公约第九十六条分别赋予它们的含义；

（七）“规定航线”，指本协定附件规定的航线；

（八）协议航班的“运力”，指飞行该航班的航空器的可用载量乘以该航空器在一定时期内在航线或者航段上所飞行的班次；

（九）“运价”，指运输旅客、行李和货物所采用的价格和价格条件，包括提供代理或者销售运输凭证的佣金收费和其他报酬，但不包括运输邮件的报酬和价格条件；

（十）“附件”，指本协定附件。附件是本协定的一个组成部分，除非另有规定，提及本协定时应包括附件；

(十一)“航空器”，指民用航空器。

第二条 授 权

一、缔约一方给予缔约另一方以本协定规定的权利，以便在本协定附件规定的航线上经营国际航班。

二、在不违反本协定规定的情况下，缔约一方指定空运企业在经营国际航班时，享有下列权利：

(一)沿缔约另一方航空当局规定的航路不经停飞越缔约另一方领土；

(二)经缔约另一方航空当局同意，在缔约另一方领土内作非运输业务性经停；

(三)在本协定附件规定航线上的地点经停，以便单独或者混合载上和卸下来自或者前往缔约一方领土的旅客、行李、货物和邮件；

(四)本协定规定的其他权利。

三、缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内地点上下前往或者来自第三国国际业务的权利，由缔约双方航空当局商定。

四、第二款中的规定不得被视为给予缔约一方指定空运企业，为了取酬或者租赁，在缔约另一方领土内载上旅客、行李、货物和邮件前往该缔约另一方领土内另一地点的权利。

五、如果由于武装冲突、政治动乱或者事态发展、或者特殊及异常情况，缔约一方指定空运企业不能在其正常航线上经营航班，缔约另一方应尽其最大努力通过重新安排此类航线为此种航班继续经营提供方便，包括在此时授予必要权利为可行的运营提供便利。

第三条 空运企业的指定和撤销

一、缔约一方有权通过外交照会方式指定一家或多家空运企业，在规定航线上经营国际航班，并且有权撤销对任何空运企业的指定或用另一家空运企业替代原先指定的空运企业。

二、缔约一方航空当局可要求缔约另一方指定空运企业向其证明，该指定空运企业有资格履行缔约一方航空当局根据公约的规定适用于国际航班经营的法律和规章所规定的条件。

三、缔约另一方在收到上述指定通知后，在符合以下条件的情况下，应立即给予该指定空运企业以适当的授权和许可，不应无故迟延：

（一）对于亚美尼亚共和国指定的空运企业：

1. 其在亚美尼亚共和国领土内成立，并且根据亚美尼亚共和国的适用法律持有有效的经营许可证；

2. 其主要所有权和有效管理权属于亚美尼亚共和国和/或其国民。

(二) 对于中华人民共和国指定的空运企业：

1. 其在中华人民共和国领土内成立，并且根据中华人民共和国的适用法律持有有效的经营许可证；
2. 其主要所有权和有效管理权属于中华人民共和国和/或其国民。

四、空运企业根据本条规定获得指定和许可后，即可按照本协定的规定随时开始经营协议航班。

五、当出现以下情况时，缔约一方可以撤销、暂停或限制缔约另一方指定空运企业的经营许可或者技术许可：

(一) 对于亚美尼亚共和国指定的空运企业：

1. 其并非在亚美尼亚共和国领土内成立和/或并未根据亚美尼亚共和国的适用法律持有有效的经营许可证；或
2. 其主要所有权和/或有效管理权并非属于亚美尼亚共和国和/或其国民；或
3. 其未能遵守本协定第四条（法律和规章的适用）所提及的法律和规章。

(二) 对于中华人民共和国指定的空运企业：

1. 其并非在中华人民共和国领土内成立和/或并未根据中华人民共和国的适用法律持有有效的经营许可证；或
2. 其主要所有权和/或有效管理权并非属于中华人民共和国和/或其国民；或

3. 其未能遵守本协定第四条（法律和规章的适用）所提及的法律和规章。

第四条 法律和规章的适用

一、缔约一方的法律和规章，应适用于缔约另一方指定空运企业进出、飞越该缔约一方领土或者在该缔约一方领土内停留的航空器的航行和经营。

二、缔约一方关于旅客、机组、货物或者邮件进出、飞越其领土或者在其领土内停留的法律和规章，例如关于入境、出境、移民、海关、卫生和检疫的手续，应适用于缔约另一方指定空运企业的航空器所载运的在缔约一方领土内停留的旅客、机组、货物和邮件。

三、缔约一方关于航空器方面的其他法律和规章以及有关民用航空方面的规定，应适用于在其领土内经营协议航班的缔约另一方指定空运企业。

四、缔约一方应根据缔约另一方要求向其提供本条提及的相关法律和规章的副本。

第五条 关税和其他税费的豁免

一、缔约一方指定空运企业飞行协议航班的航空器进入缔约另一方领土时，该航空器及该航空器上的正常设备、零备件(包括发动

机)、燃料、油料(包括液压油和润滑油)和机上供应品(包括食品、饮料和烟草),应在对等的基础上免纳一切关税、税收、检验费和其他类似费用,但这些设备和物品应留置在该航空器上。

二、此外,除与所开展的服务相关的收费外,下列设备和物品也应在对等的基础上免纳一切关税、税收、检验费和其他类似费用:

(一)运入缔约另一方领土供缔约一方指定空运企业在飞行协议航班的航空器上使用的正常设备、零备件(包括发动机)、燃料、油料(包括液压油、润滑油)和机上供应品(包括食品、饮料和烟草),即使这些设备和物品在缔约另一方领土内的部分航段上使用;

(二)运入缔约另一方领土的为维护或者检修在缔约另一方的规定航线上飞行协议航班的航空器的零备件(包括发动机)。

三、本条第一、二款所述的留置在缔约一方航空器上的正常机载设备以及材料和供应品,只有在经缔约另一方海关当局同意后,方可在缔约另一方领土内卸下。在这种情况下,这些设备和物品可由缔约另一方海关当局监管直至其重新运出,或者根据该缔约另一方的海关规定另作处理。

四、缔约一方指定空运企业和其他一家或者多家在缔约另一方领土内享有同样税费免纳待遇的空运企业订有合同,在缔约另一方领土内向其租借或者转让本条第一、二款所述设备和物品的,则也应适

用本条的豁免规定。

第六条 税收

在税收方面，按照一九九六年五月五日在北京签订的《亚美尼亚共和国政府和中华人民共和国政府关于对所得和财产避免双重征税和防止偷漏税的协定》的规定执行。

第七条 使用费率

一、缔约一方对缔约另一方指定空运企业征收或准许征收的使用费率不得高于对其本国经营类似国际航班的空运企业征收的费用。

二、此类收费应该是公平、合理、非歧视性的，并且应以合理的经济原则为基础。

三、缔约一方应鼓励其收费主管当局与使用服务和设施的空运企业，或者在可行的情况下通过空运企业的代表组织进行协商。关于使用费率变更提案的合理通知应向使用者提供，以便使用者能够在做出变更前表达其意见。

第八条 直接过境运输

直接过境缔约一方领土并且不离开为直接过境而设的机场区域的

旅客、行李和货物及邮件，除非为应对暴力行为和空中劫机等非法干扰的威胁而采取的安保措施以及为打击非法毒品贩运而偶尔采取的措施之外，只应采取简化的控制措施。除与所提供的服务相关的收费外，直接过境的行李、货物和邮件应在对等的基础上免征关税、税收和其他类似费用。

第九条 证件和执照的承认

一、为经营协议航班，缔约一方应承认根据缔约另一方的法律和法规颁发或者核准的适航证、合格证和执照的有效性，但是颁发或者核准上述证件或者执照所依据的要求应相当于或者高于根据公约制定的最低标准。

二、尽管如此，缔约一方授予缔约另一方国民以便在该缔约另一方领土上空飞行航班的合格证和执照，缔约另一方保留拒绝承认的权利。

第十条 运价

一、缔约各方应允许每一空运企业基于市场的商业考虑，制订定期国际航班的运价。

缔约双方的干预应限于：

- (一) 制止不合理的歧视性运价或做法；
- (二) 保护消费者免受因滥用支配地位或航空承运人之间的协同做法造成的不合理高运价或限制性运价之害；和
- (三) 保护空运企业免受直接或间接政府补贴或支持造成的人为低运价之害。

二、指定空运企业对在缔约双方领土之间的定期国际航班制定的运价不需向缔约双方申报或经其批准。尽管如此，缔约双方指定空运企业一经要求，应立即按照双方航空当局所接受的方式和形式继续向其提供历史的、现行的和建议采用的运价资料。

第十一条 商务代表机构和活动

一、为经营协议航班，缔约一方指定空运企业应获准：

- (一) 在缔约另一方领土内建立办事处，进行航空运输宣传和机票销售；
- (二) 根据缔约另一方关于入境、居留和雇佣的立法，在缔约另一方领土内派驻并维持提供航空运输服务所需的管理、销售、技术、经营以及其他专业人员；和
- (三) 在缔约另一方领土内直接以及由空运企业自行决定通过代理机构销售航空运输。

二、缔约一方主管当局将采取所有必要步骤，确保缔约另一方

指定空运企业的代表机构可有秩序地开展活动。

三、缔约一方指定空运企业有权在缔约另一方领土内销售航空运输，且任何人可自由地以该缔约另一方货币或者根据现行的外汇规章以其他国家可自由兑换的货币购买上述航空运输。

第十二条 地面服务

缔约一方指定空运企业有权在竞争代理人中做出选择为其提供全部或部分地面服务。适用于缔约另一方空运企业地面服务的条款应统一适用，且其条件不得低于开展类似国际航班的任何空运企业所享受的最惠条款，并且收费应以所提供服务的成本为依据。

第十三条 收入汇兑

缔约一方指定空运企业有权将当地收入扣除当地支出后的结余部分汇兑至其公司所在国。汇兑应在不受限制、歧视或不予征税的情况下按汇兑当日适用的有效汇率即时进行。

第十四条 运力规定

一、缔约一方应给予缔约各方的指定空运企业公平均等的机会，

在根据本协定规定的航线上提供国际航班时开展竞争。

二、运力额度应由缔约双方航空当局之间商定。

三、缔约一方指定空运企业应在协议航班经营之前至少 60 天向缔约另一方航空当局提交其预计的班期时刻表供其批准。对时刻表的任何修改应在生效前至少 30 天提交审核。

四、对于缔约一方指定空运企业欲于获批的班期时刻表之外经营协议航班的加班飞行，该空运企业必须事先申请缔约另一方航空当局的许可。此种申请通常应至少在进行上述飞行前 5 个工作日提交。

第十五条 航空安全

一、缔约一方可随时要求就缔约另一方在飞行机组、航空器或航空器运行方面的安全标准进行磋商。磋商应该在收到要求之日起 30 天内进行。

二、如果在磋商之后，缔约一方发现缔约另一方在上述任一方面未能有效地维持和执行至少等同于当时根据公约所制定的最低标准的安全标准，缔约一方应将调查结果以及为符合这些最低标准所应采取的必要步骤告知缔约另一方，缔约另一方应采取适当的改正行动。如果缔约另一方未在规定时间内采取适当的纠正行动，缔约一方有权拒发、撤销、暂停、限制缔约另一方指定空运企业的经营许可或技术许可或者对其附加条件，并且如果缔约另一方未维持和执行

上述标准，且有必要立即采取行动防止其进一步违反规定，缔约一方有权在磋商前对此类空运企业立即采取行动。

三、尽管有公约第三十三条规定的义务，缔约双方同意，缔约一方空运企业经营的从事进出缔约另一方领土航班飞行的航空器在缔约另一方领土内时，缔约另一方的授权代表可对该航空器机上和周围进行检查，以查验航空器文件和机组执照的有效性，以及航空器及其设备的表面状况（本条称为停机坪检查），但应避免造成不合理的延误。

四、如果上述停机坪检查或者一系列停机坪检查导致：

（一）对航空器或航空器运行不符合当时根据公约所制定的最低标准的严重担忧；或

（二）对未能有效地维持和执行当时根据公约所制定的安全标准的严重担忧，

进行检查的缔约方按照公约第三十三条的规定，有权得出结论认为，向该航空器或其机组颁发或核准合格证或执照所依据的要求，或者该航空器运行所依据的要求，未能做到等于或高于根据公约所制定的最低标准。

五、如果根据本条第三款对由缔约一方空运企业运营或代表其经营的航空器进行的停机坪检查被上述空运企业的代表拒绝，则缔约另一方有权推断本条第四款中所述的那种严重担忧业已产生，并得出该款所述的结论。

上述标准，且有必要立即采取行动防止其进一步违反规定，缔约一方有权在磋商前对此类空运企业立即采取行动。

三、尽管有公约第三十三条规定的义务，缔约双方同意，缔约一方空运企业经营的从事进出缔约另一方领土航班飞行的航空器在缔约另一方领土内时，缔约另一方的授权代表可对该航空器机上和周围进行检查，以查验航空器文件和机组执照的有效性，以及航空器及其设备的表面状况（本条称为停机坪检查），但应避免造成不合理的延误。

四、如果上述停机坪检查或者一系列停机坪检查导致：

（一）对航空器或航空器运行不符合当时根据公约所制定的最低标准的严重担忧；或

（二）对未能有效地维持和执行当时根据公约所制定的安全标准的严重担忧，

进行检查的缔约方按照公约第三十三条的规定，有权得出结论认为，向该航空器或其机组颁发或核准合格证或执照所依据的要求，或者该航空器运行所依据的要求，未能做到等于或高于根据公约所制定的最低标准。

五、如果根据本条第三款对由缔约一方空运企业运营或代表其经营的航空器进行的停机坪检查被上述空运企业的代表拒绝，则缔约另一方有权推断本条第四款中所述的那种严重担忧业已产生，并得出该款所述的结论。

六、如果由于一项停机坪检查、一系列停机坪检查、被拒绝进行停机坪检查、协商未果，或是其他任何原因，缔约一方得出结论认为必须立即采取行动以确保空运企业的运行安全，该缔约方有权立即暂停或者修改缔约另一方空运企业的经营许可。

七、一旦采取行动的依据不复存在，缔约一方根据本条第二款或第六款采取的任何行动应予停止。

第十六条 航空安保

一、根据国际法为其规定的权利和义务，缔约双方重申，为保护民用航空安全免遭非法干扰而相互承担的义务，构成本协定不可分割的组成部分。

二、缔约双方应特别遵守以下文件的规定：

（一）一九六三年九月十四日在东京签订的《关于在航空器内的犯罪和其他某些行为的公约》；

（二）一九七〇年十二月十六日在海牙签订的《关于制止非法劫持航空器的公约》；

（三）一九七一年九月二十三日在蒙特利尔签订的《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》；

（四）一九八八年二月二十四日在蒙特利尔签订的《制止在用于国际民用航空机场发生的非法暴力行为的议定书》；

(五) 缔约双方均加入的任何其他与航空安保有关的多边协定。

三、缔约双方在其相互关系中，应遵守国际民用航空组织制定的、作为公约附件并对缔约双方均适用的航空安保规定。缔约双方应要求在其领土内注册的航空器经营人或主要营业地或者永久居住地在其领土内的航空器经营人以及在其领土内的机场经营人遵守上述航空安保规定。

四、缔约双方应根据请求相互提供一切必要的协助，防止非法劫持航空器和其他危及航空器及其旅客、机组、机场和航行设施安全的非法行为，以及危及民用航空安全的任何其他威胁。

五、缔约双方同意，可要求其航空器经营人在进出缔约另一方领土或者在缔约另一方领土内停留时遵守根据缔约另一方现行法律制定的航空安保规定。

六、缔约双方应确保在其领土内采取足够有效的措施，在登机或者装机前和在登机或者装机时，保护航空器的安全，并对旅客、机组、随身携带物品、行李、货物和机上供应品进行检查。

七、缔约一方对缔约另一方提出的为对付特定威胁而采取合理的特殊保安措施的要求，应给予同情的考虑。

八、当发生非法劫持民用航空器事件或者以劫持航空器相威胁，或者发生其他危及航空器及其旅客、机组、机场或者航行设施安全的非法行为时，缔约双方应相互协助，提供联系的方便并采取

其他适当的措施，以便迅速、安全地结束上述事件或者威胁。

九、当缔约一方有合理理由相信，缔约另一方已经违反本条的航空安保规定时，该缔约方航空当局可请求与缔约另一方航空当局立即进行协商。如果缔约另一方未在规定时间内采取适当的纠正行动，缔约一方有权拒发、撤销、暂停、限制缔约另一方指定空运企业的经营许可或技术许可或者对其附加条件，并且如果缔约另一方未维持和执行上述标准，且有必要立即采取行动防止其进一步违反规定，缔约一方有权在磋商前对此类空运企业立即采取行动。

第十七条 统计资料的提供

在不违反缔约双方各自法律和规章的情况下，缔约一方航空当局应根据要求，向缔约另一方航空当局提供其为获得资讯而合理要求的统计资料。

第十八条 磋 商

一、缔约一方可随时要求就本协定的解释、适用或者实施进行磋商。

二、除非缔约双方另有协议，磋商应在缔约另一方收到要求之日起60天内进行。

第十九条 修 订

一、缔约一方如认为需要修订本协定的任何规定，可随时要求与缔约另一方进行磋商。此类磋商可通过双方航空当局开展会谈的方式进行，应在收到要求之日起 60 天内开始，除非缔约双方同意延长这一期限。

二、对本协定的修订应于缔约双方通过外交换文相互通知对方已完成修订生效所必需的国内法律程序之后开始生效。

三、对本协定附件的修订可在缔约双方航空当局之间直接达成协议，并在双方航空当局达成协议之日起开始生效。

第二十条 争端的解决

一、如缔约双方对本协定的解释或者实施发生争端，可先由缔约双方航空当局通过谈判协商解决。

二、如缔约双方航空当局不能就上述争端达成协议，缔约双方应通过外交途径解决争端。

第二十一条 终 止

一、缔约一方可随时通过外交途径书面通知缔约另一方其终止本协定的决定。上述通知应同时通报国际民航组织。

二、本协定应在缔约另一方收到通知之日起 12 个月后终止，除非在期满前经缔约双方协议撤回该通知。如果缔约另一方未确认收到上述终止通知，在国际民航组织收到通知 14 天后可视为缔约另一方已收到通知。

第二十二条 登 记

缔约双方应向国际民航组织登记本协定以及对本协定的修订。

第二十三条 生 效

缔约双方应通过外交照会相互通知已完成协定生效所必需的国内法律程序。本协定自后一份通知收到之日起生效。一九九六年五月五日签署的《亚美尼亚共和国政府和中华人民共和国政府民用航空运输协定》自本协定生效之日起终止。

下列全权代表，经其各自政府正式授权，在本协定上签字，以昭信守。

本协定于二〇一八年九月十六日在广州签订，一式两份，每份均用亚美尼亚文、中文和英文写成，三种文本同等作准。如对本协定规定的解释产生分歧，以英文文本为准。

亚美尼亚共和国政府

中华人民共和国政府

代 表

代 表



附 件

第一部分：

一、亚美尼亚共和国政府指定空运企业有权在下列往返航线上经营定期航班：

始发点	中间点	目的点	以远点
亚美尼亚境内地点	任何点	西安、乌鲁木齐和亚美尼亚规定的中国境内的其他三个点	任何点

二、中华人民共和国政府指定空运企业有权在下列往返航线上经营定期航班：

始发点	中间点	目的点	以远点
中国境内地点	任何点	亚美尼亚境内地点	任何点

第二部分：

一、缔约一方指定空运企业在任何或者所有飞行中，可不经停任何一个中间点和/或以远点，但协议航班应在指定该空运企业的缔约一方领土内始发和终止。

二、第一部分中的上述航线表中所规定的地点不包括中华人民共和国香港特别行政区、澳门特别行政区或台湾省内的地点。

Սույնով հավաստվում է, որ կցված տեքստը 2018թ. սեպտեմբերի 15-ին ստորագրված «Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Չինաստանի Ժողովրդական 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 պետ՝



Սաթենիկ Աբգարյան