

ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ

ԵՎ

ՀՈՐԴԱՆԱՆԻ ՀԱՇԻՄՅԱՆ ԹԱԳԱՎՈՐՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ

ՄԻՋԵՎ

ՕԴԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ



**ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ**  
**ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԵՎ**  
**ՀՈՐԴԱՆԱՆԻ ՀԱՇԻՄՅԱՆ ԹԱԳԱՎՈՐՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋԵՎ՝**  
**ՕԴԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ**

Հայաստանի Հանրապետության Կառավարությունը և Հորդանանի Հաշիմյան Թագավորության Կառավարությունը (այսուհետ՝ Պայմանավորվող կողմեր),

ցանկանալով խթանել միջազգային ավիացիոն համակարգը, որը արդար և հավասար հնարավորություններ է առաջարկում իրենց համապատասխան ավիաընկերություններին հաղորդակցությունների շահագործման համար, և որը նրանց թույլ է տալիս մրցելու յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի օրենքներին և կանոնակարգերին համապատասխան,

ցանկանալով դյուրացնել միջազգային օդային տրանսպորտի ընդլայնման հնարավորությունները,

ցանկանալով միջազգային օդային տրանսպորտում ապահովել թռիչքային և ավիացիոն անվտանգության բարձրագույն մակարդակ և վերահաստատելով իրենց խորին մտահոգությունն օդանավերի անվտանգության դեմ ուղղված գործողությունների կամ սպառնալիքների առնչությամբ, որոնք վտանգում են անձանց կամ գույքի անվտանգությունը, և

լինելով «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» կոնվենցիայի կողմեր, որը ստորագրման համար բացվել է Չիկագոյում 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին,

համաձայնեցին հետևյալի մասին.

**ՀՈՐԿԱԾ 1**  
**ԱՌԱՐԿԱՆ**

Պայմանավորվող կողմերը, սույն Համաձայնագրին, իրենց պետությունների ազգային օրենսդրությանը, ինչպես նաև միջազգային իրավունքի հանրաճանաչ սկզբունքներին և նորմերին համապատասխան, համագործակցություն են իրականացնում օդային հաղորդակցության բնագավառում:

**ՀՈՐԿԱԾ 2**  
**ՍԱՀՄԱՆՈՒՄՆԵՐԸ**

1) Սույն Համաձայնագրի մեկնաբանման և կիրառման նպատակով, եթե այլ բան չի պահանջվում.

a) «Կոնվենցիա» տերմինը նշանակում է՝ «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» Կոնվենցիան, որը ստորագրման համար



բացվել է Չիկագոյում 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին և ներառում է ցանկացած հավելված, որն ընդունվել է այդ Կոնվենցիայի 90-րդ հոդվածի համաձայն, Կոնվենցիայի 90-րդ և 94-րդ հոդվածների համաձայն՝ հավելվածներում ու Կոնվենցիայում կատարված ցանկացած փոփոխություն՝ այնքանով, որքանով այդ հավելվածներն ու փոփոխությունները ուժի մեջ են մտել կամ վավերացվել երկու Պայմանավորվող կողմերի կողմից,

b) «**ավիացիոն իշխանություններ**» տերմինը նշանակում է՝ Հայաստանի Հանրապետության համար՝ Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական ավիացիայի կոմիտե, Հորդանանի Հաշիմյան Թագավորության համար՝ քաղաքացիական ավիացիայի կանոնակարգող հանձնաժողով, կամ, երկու դեպքում էլ՝ ցանկացած այլ անձ կամ մարմին, որը պատշաճ կերպով լիազորված է կատարելու սույն Համաձայնագրին առնչվող՝ նշված իշխանությունների կողմից իրականացվող ցանկացած գործառույթ,

c) «**նշանակված ավիաընկերություն**» տերմինը նշանակում է՝ միջազգային օդային հաղորդակցություններ իրականացնող ավիաընկերություն, որին յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ նշանակել է սույն Համաձայնագրի Հավելվածում սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման համար՝ համաձայն սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի,

d) «**տարածք**», «**միջազգային օդային հաղորդակցություն**» և «**ոչ առևտրային նպատակներով կանգառ**» տերմիններն ունեն Կոնվենցիայի 2-րդ և 96-րդ հոդվածներով դրանց վերագրված իմաստները,

e) «**Համաձայնագիր**» տերմինը նշանակում է՝ սույն Համաձայնագիրը, դրա Հավելվածները և դրանց ցանկացած փոփոխություն,

f) «**սահմանված երթուղիներ**» տերմինը նշանակում է՝ սույն Համաձայնագրի Հավելվածում սահմանված կամ սահմանվելիք երթուղիներ,

g) «**համաձայնեցված հաղորդակցություններ**» տերմինը նշանակում է՝ սահմանված երթուղիներով միջազգային օդային հաղորդակցություններ, որոնք կարող են շահագործվել սույն Համաձայնագրի դրույթների համաձայն,

h) «**սակագին**» տերմինը նշանակում է՝ գներ, որոնք ենթակա են վճարման ուղևորների և բեռների փոխադրման համար, գնի կիրառման պայմաններ, ներառյալ գործակալության և այլ հարակից ծառայությունների գները և պայմանները՝ բացառությամբ փոստի փոխադրման վարձավճարների և պայմանների:

i) «**տարողություն**» տերմինը նշանակում է՝

(i) օդանավի առնչությամբ՝ նշված օդանավի նստատեղերի և/կամ բեռների առկայությունը ամբողջ երթուղում կամ երթուղու որևէ հատվածում,

(ii) համաձայնեցված հաղորդակցությունների առնչությամբ՝ նման հաղորդակցություններում շահագործվող օդանավի տարողունակություն՝ բազմապատկած նման օդանավով ամբողջ երթուղով կամ այդ երթուղու որևէ



հատվածով սահմանված ժամանակահատվածում իրականացվող թռիչքների հաճախականությամբ,

յ) «**բեռնվածություն**» տերմինը նշանակում է՝ ուղևորներ, ուղեբեռներ, բեռներ և փոստ,

կ) «**սպառողից գանձումներ**» նշանակում է՝ իրավասու մարմնի կողմից կամ այդ մարմնի կողմից թույլատրված գանձում ավիաընկերություններից օդանավակայանի սեփականության կամ սպասարկման միջոցների կամ աերոնավիգացիոն սարքավորումների տրամադրման դիմաց կամ օդանավերին, անձնակազմերին, ուղևորներին և բեռներին տրամադրվող ծառայությունների և սպասարկման միջոցների մատուցման դիմաց:

2) Սույն Համաձայնագրի Հավելվածը և նրա փոփոխությունները կազմում են Համաձայնագրի անբաժանելի մասը:

### ՀՈԴՎԱԾ 3 ԻՐԱՎՈՒՆՔՆԵՐԻ ՏՐԱՄԱԴՐՈՒՄ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմին տրամադրում է սույն Համաձայնագրով նախատեսված իրավունքները՝ Հավելվածում սահմանված երթուղիներով կանոնավոր միջազգային օդային հաղորդակցությունների հաստատման նպատակով:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունները սահմանված երթուղով համաձայնեցված հաղորդակցություն շահագործելիս օգտվում են հետևյալ իրավունքներից.

a) մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքի վրայով առանց վայրէջքի թռչելու իրավունք,

b) ոչ առևտրային նպատակներով նշված տարածքում վայրէջքներ կատարելու իրավունք,

c) նշված տարածքի՝ սույն Համաձայնագրի Հավելվածի երթուղիների ցանկում սահմանված կետերում վայրէջքներ կատարելու իրավունք՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք կամ տարածքից միջազգային փոխադրման նպատակով ուղևորներ, ուղեբեռ, բեռ, փոստ առանձին կամ համակցված կերպով օդանավ վերցնելու կամ օդանավից իջեցնելու համար՝ սույն Համաձայնագրի Հավելվածի դրույթների համաձայն:

3. Պայմանավորվող կողմերի այն ավիաընկերությունները, որոնք նշանակված ավիաընկերություն չեն, պետք է օգտվեն վերը նշված «a» և «b» ենթակետերով սահմանված իրավունքներից:

4. Սույն Համաձայնագրում ոչինչ չպետք է դիտվի որպես Պայմանավորվող կողմերից մեկի նշանակված ավիաընկերություններին մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում կաբոտաժի իրավունքի տրամադրում:



5. Եթե զինված հակամարտությունների, բնական աղետների կամ քաղաքական ընդվզումների հետևանքով Պայմանավորվող որևէ կողմի նշանակված ավիաընկերությունն անկարող է իրականացնելու սահմանված երթուղով հաղորդակցություն, Պայմանավորվող մյուս կողմը պետք է ձեռնարկի առավելագույն ջանքեր՝ երթուղիների համապատասխան ժամանակավոր վերադասավորման միջոցով նման հաղորդակցությունների շարունակական շահագործումն ապահովելու համար:

#### ՀՈԴՎԱԾ 4

### ԱՎԻԱԸՆԿԵՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՆՇԱՆԱԿՈՒՄԸ ԵՎ ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ ԹՈՒՅԼՏՎՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՏՐԱՄԱԴՐՈՒՄԸ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, մյուս Պայմանավորվող կողմին դիվանագիտական ուղիներով գրավոր ծանուցում ուղարկելով, իրավունք ունի սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունները շահագործելու նպատակով ցանկացած թվով ավիաընկերություններ նշանակելու և նախկինում նշանակված ավիաընկերությունը մեկ այլ ավիաընկերությամբ փոխարինելու:

2. Նման նշանակումը և նշանակված ավիաընկերության կողմից ըստ սահմանված ձևի և եղանակի հայտը ստանալուն պես մյուս Պայմանավորվող կողմը ընթացակարգային նվազագույն ժամկետներում տրամադրում է համապատասխան շահագործման լիազորությունները և թույլտվությունները՝ սույն հոդվածի 3-րդ և 4-րդ կետերի դրույթների համաձայն:

3. Մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ցանկացած ավիաընկերությունից պահանջել ապացույցներ, որ նա ի վիճակի է կատարելու այն օրենքներով և կանոնակարգերով նախատեսված պայմանները, որոնք այդ իշխանությունների կողմից սովորաբար և հիմնավորված կերպով կիրառվում են միջազգային օդային հաղորդակցությունների շահագործման նկատմամբ՝ համաձայն Կոնվենցիայի դրույթների:

4. Սույն հոդվածի 2-րդ կետում նշված շահագործման լիազորությունները տրամադրվում են այն պայմանով, որ.

4.1. Հայաստանի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում՝

4.1.1. այն հիմնադրված լինի Հայաստանի Հանրապետության տարածքում և լիցենզավորված Հայաստանի Հանրապետության գործող օրենսդրությանը համապատասխան, և

4.1.2. այդ ավիաընկերության սեփականության վերահսկիչ փաթեթը պատկանի Հայաստանի Հանրապետությանը կամ նրա քաղաքացիներին և փաստացիորեն վերահսկվի նրանց կողմից:



4.1.3. ավիաընկերությանը նշանակած Պայմանավորվող կողմը համապատասխանի 8-րդ հոդվածում և 9-րդ հոդվածում սահմանված դրույթներին:

4.2. Հորդանանի Հաշիմյան Թագավորության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում՝

4.2.1. այն հիմնադրված լինի Հորդանանի Հաշիմյան Թագավորության տարածքում և լիցենզավորված Հորդանանի Հաշիմյան Թագավորության գործող օրենսդրությանը համապատասխան, և

4.2.2. այդ ավիաընկերության սեփականության իրավունքի էական մասը պատկանի Հորդանանի Հաշիմյան Թագավորությանը կամ նրա քաղաքացիներին և փաստացիորեն վերահսկվի նրանց կողմից:

4.2.3. ավիաընկերությանը նշանակած Պայմանավորվող կողմը համապատասխանի 8-րդ և 9-րդ հոդվածներում սահմանված դրույթներին:

5. Այն դեպքում, երբ ավիաընկերությունը նման կերպով է նշանակվել և լիազորվել, այն կարող է ցանկացած ժամանակ սկսել համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործումները՝ համաձայն սույն Համաձայնագրով սահմանված դրույթների:

## ՀՈԴՎԱԾ 5 ՉԵՂՅԱԼ ՀԱՅՏԱՐԱՐԵԼԸ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի չեղյալ հայտարարելու մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությանը տրված շահագործման լիազորությունը կամ տեխնիկական թույլտվությունները կամ կասեցնելու սույն Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածում սահմանված իրավունքներից օգտվելը կամ սահմանելու այնպիսի պայմաններ, որոնք անհրաժեշտ կհամարի այդ իրավունքներից օգտվելու համար.

a) 1. Հայաստանի Հանրապետության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում՝

i) եթե այն հիմնադրված չէ Հայաստանի Հանրապետության տարածքում կամ լիցենզավորված չէ Հայաստանի Հանրապետության գործող օրենսդրությանը համապատասխան, կամ

ii) ավիաընկերության նկատմամբ սեփականության հիմնական իրավունքը չի պատկանում Հայաստանի Հանրապետությանը կամ նրա քաղաքացիներին, և փաստացի հսկողությունը չի իրականացվում նրանց կողմից:

2. Հորդանանի Հաշիմյան Թագավորության կողմից նշանակված ավիաընկերության դեպքում՝

i) եթե այն հիմնադրված չէ Հորդանանի Հաշիմյան Թագավորության տարածքում և լիցենզավորված չէ Հորդանանի Հաշիմյան Թագավորության գործող օրենսդրությանը համապատասխան, կամ

ii) ավիաընկերության նկատմամբ սեփականության հիմնական իրավունքը չի պատկանում Հորդանանի Հաշիմյան Թագավորությանը կամ նրա



քաղաքացիներին, և փաստացի հսկողությունը չի իրականացվում նրանց կողմից, կամ

b) եթե տվյալ ավիաընկերությունը չի համապատասխանում այդ իրավունքները տրամադրած Պայմանավորվող կողմի պետության օրենքներին և կանոնակարգերին, կամ

c) ցանկացած դեպքում, երբ ավիաընկերությունը չի կարողանում համաձայնեցված հաղորդակցությունները շահագործել ըստ սույն Համաձայնագրում նշված պայմանների,

d) այն դեպքում, երբ մյուս Պայմանավորվող կողմը չի պահպանում կամ կիրառում սույն Համաձայնագրի 8-րդ հոդվածում և 9-րդ հոդվածում սահմանված թռիչքային և ավիացիոն անվտանգության չափանիշները:

2. Առանց սահմանափակելու 8-րդ և 9-րդ հոդվածների դրույթների կիրառումը և մինչև անհապաղ չեղյալ հայտարարելը, կասեցնելը կամ սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված պայմանները սահմանելը, անհրաժեշտ է օրենքների և կանոնակարգերի հետագա խախտումները կանխելու համար նման իրավունքը իրականացնել միայն մյուս Պայմանավորվող կողմի հետ խորհրդակցություններից հետո:

## ՀՈԴՎԱԾ 6

### ՕՐԵՆՔՆԵՐԻ ԵՎ ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳԵՐԻ ԿԻՐԱՌՈՒՄԸ

1. Որևէ Պայմանավորվող կողմի օրենքները և կարգավորումները, որոնք վերաբերում են միջազգային օդային հաղորդակցության մեջ ներգրավված օդանավերի՝ իր տարածք մուտք գործելուն, տարածքում գտնվելուն կամ տարածքից մեկնելուն կամ իր տարածքում գտնվելիս նման օդանավերի շահագործմանը և նավիգացիային, պետք է կիրառվեն Պայմանավորվող երկու կողմերի օդանավերի նկատմամբ և պետք է պահպանվեն Պայմանավորվող մյուս կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից՝ վերոնշյալ Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտք գործելիս, տարածքում գտնվելիս և տարածքից մեկնելիս:

2. Մի Պայմանավորվող կողմի՝ մուտքին, ձևակերպումներին, տարանցմանը, իմիգրացիոն, անձնագրային, մաքսային, արժույթային, սանիտարական պահանջներին և կարանտինին վերաբերող օրենքների և կարգավորումների կատարումը պետք է ապահովվի մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից կամ միջազգային օդային հաղորդակցություններ կատարող նրա օդանավերի, անձնակազմերի կողմից՝ ուղևորների, ուղեբեռի, բեռների և փոստի առնչությամբ՝ այդ Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտք գործելիս, մեկնելիս, այնտեղ գտնվելիս կամ տարանցիկ անցնելիս:

3. Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը չպետք է առավելություն տա իր կամ այլ ավիաընկերության՝ համանման միջազգային օդային հաղորդակցություններում ընդգրկված Պայմանավորվող մյուս կողմի



ավիաընկերությունների նկատմամբ՝ սույն հոդվածի 1-ին և 2-րդ կետերում նշված կարգավորումների կիրառման տեսանկյունից կամ իր հսկողության տակ գտնվող օդանավակայանների, երթուղիների, օդային երթևեկության ծառայությունների և հարակից սարքավորումների/միջոցների օգտագործման տեսանկյունից:

## ՀՈԴՎԱԾ 7

### ՍԵՐՏԻՖԻԿԱՏՆԵՐԻ ԵՎ ԼԻՑԵՆԶԻԱՆԵՐԻ ՃԱՆԱԶՈՒՄԸ

1. Թռիչքային պիտանիության վկայականները, որակավորման վկայականները և լիցենզիաները, որոնք տրվել կամ վավեր են ճանաչվել համաձայն մի Պայմանավորվող կողմի կանոնների և ընթացակարգերի և դեռևս ուժի մեջ են, պետք է վավեր ճանաչվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից սույն Համաձայնագրի Հավելվածում սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման նպատակով՝ պայմանով, որ այն պահանջները, որոնց համաձայն տրվել կամ վավեր են ճանաչվել նման վկայականները և լիցենզիաները, հավասար են Կոնվենցիայով սահմանված նվազագույն չափանիշներին կամ գերազանցում են դրանք:

2. Այնուամենայնիվ, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի իրավունք է վերապահվում մերժելու մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից իր քաղաքացիներին տրված կամ վավեր ճանաչված համապատասխանության վկայականների ու լիցենզիաների վավեր ճանաչումը՝ իր պետության տարածքի վրայով թռիչքի և/կամ տարածքում վայրէջքի նպատակով:

## ՀՈԴՎԱԾ 8

### ԹՌԻԶՔՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից ընդունված՝ օդանավի անձնակազմերին, օդանավերին կամ դրանց շահագործմանը վերաբերող ցանկացած ոլորտի թռիչքային չափանիշների շուրջ խորհրդակցությունների անցկացում խնդրել: Նման խորհրդակցությունները պետք է անցկացվեն այդ խնդրանքի օրվանից 30 օրվա ընթացքում:

2. Եթե այդպիսի խորհրդակցություններից հետո մի Պայմանավորվող կողմը գտնում է, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը նման որևէ ոլորտում արդյունավետորեն չի հետևում և կիրառում թռիչքների անվտանգության չափանիշները, որոնք առնվազն հավասար են այդ պահի դրությամբ Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշներին, առաջին Պայմանավորվող կողմը պետք է տեղեկացնի մյուս Պայմանավորվող կողմին հայտնաբերված նման թերությունների և տվյալ նվազագույն չափանիշներին համապատասխանությունն ապահովելու համար անհրաժեշտ քայլերի մասին, իսկ մյուս Պայմանավորվող կողմը պետք է ձեռնարկի համապատասխան ուղղիչ գործողություն: Մյուս



Պայմանավորվող կողմի կողմից 15 օրվա ընթացքում կամ համաձայնեցված ավելի երկար ժամանակահատվածում համապատասխան գործողության չձեռնարկումը պետք է հիմք լինի սույն Համաձայնագրի 5-րդ հոդվածի (Չեղյալ հայտարարումը) կիրառման համար:

3. Չնայած Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածում նշված պարտավորություններին՝ համաձայնեցված է, որ մի Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների կողմից դեպի մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք կամ այդ տարածքից իրականացվող հաղորդակցություններում շահագործվող ցանկացած օդանավ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում գտնվելիս կարող է մյուս Պայմանավորվող կողմի լիազորված ներկայացուցիչների կողմից դառնալ օդանավում և օդանավի շրջակայքում իրականացվող զննության առարկա՝ ստուգելու օդանավի և նրա անձնակազմի փաստաթղթերի վավերությունը, օդանավի և նրա սարքավորումների փաստացի վիճակը (սույն հոդվածում կոչվում է «կառամատուցային տեսչական ստուգում»)՝ պայմանով, որ այդ գործողությունները չեն հանգեցնի անհարկի ուշացման:

4. Եթե այդպիսի կառամատուցային տեսչական ստուգումը կամ մի շարք կառամատուցային տեսչական ստուգումները առաջացնում են.

ա) լուրջ մտահոգություններ, որ օդանավը կամ օդանավի շահագործումը չի համապատասխանում այդ պահի դրությամբ Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշներին, կամ

բ) լուրջ մտահոգություններ, որ այդ պահի դրությամբ Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված թռիչքների անվտանգության չափանիշների արդյունավետ պահպանումը և կառավարումը թերի են,

ստուգումն իրականացնող Պայմանավորվող կողմը պետք է, Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածի նպատակներով, ազատ լինի եզրակացնելու, որ այն պահանջները, որոնց համաձայն տրվել կամ վավեր են ճանաչվել այդ օդանավի կամ այդ օդանավի անձնակազմի վկայականները կամ լիցենզիաները, կամ այն պահանջները, որոնց համաձայն շահագործվում է օդանավը, հավասար չեն Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշներին կամ չեն գերազանցում դրանք:

5. Այն դեպքում, երբ մի Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների ներկայացուցչի կողմից մերժվել է վերոնշյալ 3-րդ կետի համաձայն շահագործվող օդանավի կառամատուցային տեսչական ստուգում իրականացնելու նպատակով մուտքը, մյուս Պայմանավորվող կողմը ազատ է ենթադրելու, որ առաջանում են 4-րդ կետում նշված լուրջ մտահոգությունները, և կատարելու այդ կետում նշված եզրակացությունները:

6. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների շահագործման լիազորությունը անմիջապես կասեցնելու կամ փոփոխելու իրավունք է վերապահվում այն դեպքում, երբ առաջին Պայմանավորվող կողմը



կառամատուցային տեսչական ստուգման, կառամատուցային տեսչական ստուգումների շարքի, կառամատուցային տեսչական ստուգման մուտքի մերժման, խորհրդակցության կամ այլ կերպ եզրակացնում է, որ անհապաղ գործողությունն անհրաժեշտ է ավիաընկերության թռիչքային անվտանգության համար:

7. Վերոնշյալ 2-րդ և 6-րդ կետերի համաձայն իրականացվող՝ Պայմանավորվող կողմի ցանկացած գործողություն պետք է դադարեցվի, երբ այդ գործողության ձեռնարկման հիմքերը վերանան:

8. Պայմանավորվող որևէ կողմի նշանակված ավիաընկերությունները չպետք է ընդգրկված լինեն թռիչքային անվտանգության որևէ ճանաչված գործակալության կամ թռիչքային պիտանիության հարցերով զբաղվող մարմնի կողմից հրապարակված՝ արգելված ավիաընկերությունների որևէ ցուցակում:

## ՀՈԴՎԱԾ 9

### ԱՎԻԱՑԻՈՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆ

1. Միջազգային իրավունքից բխող իրենց իրավունքներին ու պարտավորություններին համապատասխան՝ Պայմանավորվող կողմերը հաստատում են, որ քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությունն անօրինական միջամտություններից պաշտպանելու՝ միմյանց նկատմամբ իրենց պարտավորությունը կազմում է սույն Համաձայնագրի անբաժանելի մասը: Առանց միջազգային իրավունքի ներքո իրենց ստանձնած իրավունքների ու պարտավորությունների սահմանափակման՝ Պայմանավորվող կողմերը պետք է, մասնավորապես, գործեն համաձայն 1963 թվականի սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված՝ «Օդանավում կատարված հանցագործությունների և որոշ այլ գործողությունների մասին» կոնվենցիայի, 1970 թվականի դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված՝ «Օդանավերի անօրինական զավթման դեմ պայքարի մասին» կոնվենցիայի, 1971 թվականի սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված՝ «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական գործողությունների դեմ պայքարի մասին» կոնվենցիայի՝ «Միջազգային օդանավակայաններում բռնության անօրինական ձեռնարկումների դեմ պայքարելու մասին» 1988 թվականի փետրվարի 24-ին Մոնրեալում ստորագրված արձանագրության, որը լրացնում է 1971 թվականի սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված՝ «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական գործողությունների դեմ պայքարի մասին» կոնվենցիան, 1991 թվականի մարտի 1-ին Մոնրեալում ստորագրված՝ «Պայթուցիկ նյութերի հայտնաբերման նպատակով նշագրման մասին» կոնվենցիան և նույն ոլորտի այլ միջազգային փաստաթղթերի, որոնց անդամ կարող են հանդիսանալ Պայմանավորվող կողմերը:

2. Պայմանավորվող կողմերը խնդրանքի դեպքում պետք է միմյանց տրամադրեն անհրաժեշտ աջակցություն՝ կանխելու համար օդանավերի ապօրինի գրավման գործողությունները և օդանավերի, դրանց ուղևորների և անձնակազմի,



օդանավակայանների և ատրոնավիգացիոն միջոցների անվտանգության դեմ ուղղված այլ անօրինական գործողությունները և քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ցանկացած այլ սպառնալիք:

3. Պայմանավորվող կողմերը իրենց փոխադարձ հարաբերություններում պետք է գործեն Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության հաստատած և Կոնվենցիայի Հավելվածներ հանդիսացող՝ ավիացիոն անվտանգության դրույթներին համապատասխան՝ այնքանով, որքան ավիացիոն անվտանգության այդպիսի դրույթները կիրառելի են Պայմանավորվող կողմերի նկատմամբ. նրանք պետք է պահանջեն, որ իրենց գրանցման օդանավ շահագործողները կամ օդանավ շահագործողները, որոնց գործունեության հիմնական վայրը կամ մշտապես գտնվելու վայրը Պայմանավորվող կողմերի տարածքում է, և իրենց տարածքում օդանավակայանային շահագործողները գործեն ավիացիոն անվտանգության այդ դրույթներին համապատասխան:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ համաձայնում է, որ նման օդանավ շահագործողներից կարող է պահանջվել պահպանել վերը նշված կետում հիշատակվող՝ մյուս Պայմանավորվող կողմից պահանջվող ավիացիոն անվտանգության դրույթների ապահովումը այդ մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտք գործելու, մեկնելու կամ նրա տարածքում գտնվելու ընթացքում: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է ապահովի, որ արդյունավետ պատշաճ միջոցներ կիրառվեն իր պետության տարածքում օդանավի պաշտպանության և ուղևորների, անձնակազմի, ձեռքի իրերի, ուղեբեռի, բեռի և օդանավի պաշարների զննման համար մինչև դրանց ընդունումն օդանավ: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է նաև բարյացակամ դիտարկման արժանացնի կոնկրետ սպառնալիքի դիմակայմանն ուղղված՝ անվտանգության հիմնավորված հատուկ միջոցներ ձեռնարկելու մյուս Պայմանավորվող կողմի յուրաքանչյուր խնդրանք:

5. Երբ տեղի է ունենում միջադեպ կամ առկա է քաղաքացիական օդանավի ապօրինի գրավման միջադեպի սպառնալիք կամ այլ անօրինական գործողություն՝ ուղղված նման օդանավի, նրա ուղևորների և անձնակազմի, օդանավակայանների կամ ատրոնավիգացիոն միջոցների անվտանգության դեմ, Պայմանավորվող կողմերը պետք է աջակցեն միմյանց՝ դյուրացնելով կապը, ու համապատասխան այլ միջոցներ ձեռնարկեն՝ ուղղված նման միջադեպի կամ դրա սպառնալիքի հնարավորինս արագ և անվտանգ վերացմանը:

6. Երբ Պայմանավորվող կողմը հիմնավոր հիմքեր ունի կարծելու, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը շեղվել է սույն հոդվածի ավիացիոն անվտանգության դրույթներից, այդ Պայմանավորվող կողմը կարող է պահանջել անհապաղ խորհրդակցություններ մյուս Պայմանավորվող կողմի հետ:

7. Առանց սույն Համաձայնագրի 5-րդ հոդվածի (Չեղյալ հայտարարումը) սահմանափակման՝ նման խնդրանքի օրվանից տասնհինգ (15) օրվա ընթացքում բավարար համաձայնության չկայացումը հիմք է երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիաընկերությունների շահագործողական լիազորության կամ տեխնիկական



թույլտվության մերժման, չեղարկման, սահմանափակման կամ դրանցում պայմանների սահմանման համար:

8. Չկանխատեսված և անմիջական սպառնալիքով պայմանավորված՝ Պայմանավորվող կողմը կարող է ձեռնարկել միջանկյալ գործողություն նախքան տասնհինգ (15) օրվա լրանալը:

9. Վերը նշված 7-րդ կետի համաձայն ձեռնարկված ցանկացած գործողություն դադարեցվում է մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից սույն հոդվածի դրույթներին համապատասխանությունն ապահովելու դեպքում:

10. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ բոլոր հնարավոր միջոցները պետք է ձեռնարկի, որպեսզի իր երկրի տարածք ժամանած՝ անօրինական գրավման կամ այլ անօրինական միջամտության առարկա դարձած օդանավը մնա այնտեղ մինչև նրա մեկնելը խիստ անհրաժեշտ լինի մարդկային կյանքի պաշտպանության համար: Հնարավորության դեպքում նման գործողությունները պետք է իրականացվեն երկկողմ խորհրդակցությունների հիման վրա:

#### **ՀՈԴՎԱԾ 10**

#### **ՕԴԱՆԱՎԱԿԱՅԱՆԱՅԻՆ ԳԱՆՁՈՒՄՆԵՐ**

Յուրաքանչյուր օդանավակայանից, ներառյալ նրա համակարգերը, տեխնիկական և այլ հարմարություններից ու ծառայություններից օգտվելու դիմաց գանձվող վարձավճարները և այլ գանձումները, ինչպես նաև օդային երթևեկության սարքավորումների, հաղորդակցության միջոցների և ծառայությունների դիմաց բոլոր գանձումները, համաձայն Կոնվենցիայի 15-րդ հոդվածի, պետք է կատարվեն յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում սահմանված դրույթներին և սակագներին համապատասխան՝ պայմանով, որ նշված գանձումները չպետք է գերազանցեն նշված օդանավակայանից և ծառայություններից օգտվելու համար նմանատիպ միջազգային հաղորդակցություններում ներգրավված իր ազգային օդանավից գանձվող վարձավճարները:

#### **ՀՈԴՎԱԾ 11**

#### **ԱԶԱՏՈՒՄՆԵՐ**

1. Որևէ Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների օդանավերը, որոնք շահագործվում են միջազգային օդային հաղորդակցություններում, ինչպես նաև դրանց հաշվեցուցակային սարքավորումները (սարքավորումներ, որոնք անհրաժեշտ են օդանավի շահագործման ժամանակ օգտագործելու համար), վառելիքի ու քսայուղերի պաշարները և նման օդանավերում գտնվող պաշարները (ներառյալ սննդամթերքը, ըմպելիքները և ծխախոտը) մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք ժամանելիս ազատվում են բոլոր մաքսատուրքերից և այլ վճարներից կամ



հարկերից՝ պայմանով, որ այդպիսի սարքավորումները և պաշարները մնալու են օդանավում մինչև դրանց վերարտահանվելը:

2. Նման վճարներից կամ հարկերից ազատումներ են նաև նախատեսվում, բացառությամբ մատուցված ծառայությունների դիմաց համապատասխան վճարների.

a) օդանավի պաշարները, որոնք օդանավ են վերցվել որևէ Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում՝ այդ Պայմանավորվող կողմի իշխանությունների կողմից հաստատված սահմանաչափերով և նախատեսված են միջազգային օդային հաղորդակցություններ իրականացնող մյուս Պայմանավորվող կողմի օդանավում օգտագործման համար,

b) այն պահեստամասերը, որոնք բերվել են որևէ Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից միջազգային օդային հաղորդակցություններում շահագործվող օդանավի տեխնիկական սպասարկման կամ վերանորոգման համար,

c) վառելիքը և քսայուղերը, որոնք նախատեսված են մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից միջազգային օդային հաղորդակցություններում շահագործվող օդանավի համար. նույնիսկ այն դեպքում, երբ այդ պաշարները պետք է օգտագործվեն թռիչքի այն հատվածում, որն անցնում է այն Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքի վրայով, որտեղ դրանք վերցվել են օդանավ,

d) տպագրված ավիատոմսերը, ավիաբեռնագրերը, ցանկացած տպագրված նյութ, որն իր վրա կրում է ընկերության տարբերանշանները, համազգեստները և գովազդային նյութերը, որոնք սովորաբար անվճար բաշխվում են նշանակված ավիաընկերությունների կողմից:

3. Որևէ Պայմանավորվող կողմի օդանավի հաշվեցուցակային սարքավորումները, ինչպես նաև օդանավում գտնվող նյութերը և պաշարները կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում բեռնաթափվել միայն այդ տարածքի մաքսային իշխանությունների համաձայնությամբ: Նման դեպքում դրանք կարող են դրվել նշված իշխանությունների հսկողության ներքո այնքան ժամանակ, մինչև վերարտահանվեն կամ այլ կերպ իրացվեն՝ մաքսային կանոնակարգերին համապատասխան:

4. Սույն հոդվածով նախատեսված ազատումները պետք է նաև տրամադրվեն այն դեպքերում, երբ որևէ Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունները պայմանավորվածություններ են ձեռք բերում այլ ավիաընկերությունների հետ՝ հաշվեցուցակային սարքավորումների և սույն հոդվածում նշված այլ պարագաների՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում փոխառելու կամ փոխանցելու նպատակով՝ պայմանով, որ մյուս ավիաընկերությանը կամ ավիաընկերություններին այդ Պայմանավորվող կողմը տրամադրում է նույն ազատումները:



5. Որևէ Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքով անցնող տարանցիկ ուղևորները, ինչպես նաև նրանց ուղեբեռը ենթակա են գործող մաքսային կանոնակարգերով սահմանված հսկողությանը: Ուղիղ տարանցմամբ փոխադրվող ուղեբեռը և բեռը պետք է ազատվեն ներմուծման մաքսատուրքերից և նման այլ հարկերից:

6. Սույն հոդվածով նախատեսվող ազատումները պետք է տրամադրվեն մաքսային կանոնակարգերում սահմանված ընթացակարգերի համաձայն:

## **ՀՈԴՎԱԾ 12 ՀԱՐԿԱՅԻՆ ՀԱՄԱԿԱՐԳ**

Եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև չի գործում ավիաընկերությունների հարկային համակարգը կարգավորող՝ կրկնակի հարկումից խուսափելու մասին համաձայնագիր, ապա յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, փոխադարձության հիմունքով, մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերություններին պետք է ազատի բոլոր տեսակի օդային հաղորդակցությունների շահագործումից ստացված շահույթներից և հասույթներից գանձվող հարկերից և վճարներից՝ առանց սահմանափակելու յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի սահմանած օրենսդրական պարտավորությունների կատարումը:

## **ՀՈԴՎԱԾ 13 ԱՌԵՎՏՐԱՅԻՆ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅԱՆ ԿԱՐԳԱՎՈՐՄԱՆ ՍԿԶԲՈՒՆՔՆԵՐԸ**

1. Պայմանավորվող կողմերը փոխադարձության հիմունքներով ավիաընկերություններին կթույլատրեն ազատ մրցակցել սույն Համաձայնագրով համաձայնեցված հաղորդակցությունները շահագործելիս՝ պայմանով, որ երկու Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունների համար կապահովվեն հավասար և արդար հնարավորություններ իրենց համապատասխան տարածքների միջև սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցությունները շահագործելիս:

2. Համաձայնեցված հաղորդակցությունները շահագործելիս երկու Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունների նկատմամբ ուղևորային, բեռնային և/կամ փոստի փոխադրման, տարողության, հաճախականությունների և/կամ օգտագործվող օդանավերի տիպերի հարցում սահմանափակումներ չեն կիրառվի: Երկու Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունները ազատ կլինեն համաձայնեցված հաղորդակցություններում իրականացվող իրենց շահագործումների հաճախականությունները և տարողությունը սահմանելիս:

3. Ոչ մի Պայմանավորվող կողմ միակողմանիորեն չի սահմանափակի մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից օգտագործվող օդանավի տարողությունը՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ դա



կպահանջվի մաքսային, տեխնիկական, շահագործողական և/կամ շրջակա միջավայրի պահպանության համընդհանուր պահանջներից ելնելով:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կթույլատրվի, առևտրային հիմունքներով և շուկայական պայմաններին համաձայն, սահմանելու իր սակագները՝ առանց գործող մրցակցային օրենքների խախտման:

5. Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերությունից չի պահանջվում սակագների առնչությամբ խորհրդակցել երթուղում կամ նրա մի հատվածում շահագործումներ իրականացնող մյուս ավիաընկերությունների հետ:

6. Որևէ Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները մշտադիտարկման նպատակով կարող են պահանջել, որ նշանակված ավիաընկերությունը ներկայացնի իր սակագները: Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները չպետք է առանց հիմնավոր պատճառաբանություն ներկայացնելու մերժեն նման կերպ ներկայացված սակագները:

7. Պայմանավորվող կողմերը չպետք է միակողմանիորեն մերժեն նշանակված ավիաընկերության սակագները կամ դադարեցնեն դրանց կիրառումը՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ ավիացիոն իշխանությունները կգտնեն, որ նման սակագների կիրառումը հանդիսանում է կամ կհանդիսանա գործող մրցակցային օրենքների խախտում:

8. Եթե որևէ Պայմանավորվող կողմ գտնում է, որ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության սակագները խախտում են համապատասխան մրցակցային օրենքները, ապա ցանկացած Պայմանավորվող կողմ իրավասու է խորհրդակցություններ պահանջելու: Նման խորհրդակցությունները պետք է նշանակվեն խորհրդակցության մասին խնդրանքի ծանուցումն ստանալուց 30 օրվա ընթացքում: Պայմանավորվող կողմերը պետք է համագործակցեն՝ հարցին անհրաժեշտ լուծում տալու համար պահանջվող տեղեկատվությունը տրամադրելով:

#### ՀՈԴՎԱԾ 14

#### ԱՌԵՎՏՐԱՅԻՆ ՀՆԱՐԱՎՈՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերություններին փոխադարձության սկզբունքով իրավունք է վերապահվում մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում ունենալու իրենց գրասենյակները և ներկայացուցիչները, ինչպես նաև առևտրային, շահագործողական և տեխնիկական անձնակազմը, ինչը պահանջվում է համաձայնեցված հաղորդակցությունների շահագործման համար:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իր հայեցողությամբ կարող է պահել իր անձնակազմը կամ օգտվել այն կազմակերպության, ընկերության կամ ավիաընկերության ծառայություններից, որը գործում է մյուս Պայմանավորվող



կողմի պետության տարածքում և ունի այդ պետության տարածքում նման ծառայությունների մատուցման իրավունք:

3. Ներկայացուցիչները և անձնակազմը ենթակա են մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության գործող օրենքներին և կանոնակարգերին, և, համաձայն այդ օրենքների և կանոնակարգերի, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, փոխադարձության հիման վրա և առանց հապաղման, սույն հոդված 1-ին կետում նշված ներկայացուցիչներին և անձնակազմին կտրամադրի կացության և աշխատանքի թույլտվություններ, անհրաժեշտության դեպքում՝ արտոնագրեր կամ այլ համանման փաստաթղթեր:

4. Եթե, հատուկ հանգամանքներով պայմանավորված, անհրաժեշտ լինի անձնակազմի անհետաձգելի և ժամանակավոր մուտքը կամ կացությունը, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետության օրենքներով և կանոնակարգերով պահանջվող արտոնագրերը և այլ փաստաթղթերը կտրամադրվեն առանց հապաղման՝ նման անձնակազմի համապատասխան երկրի մուտքը չուշացնելու նպատակով:

5. Յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերություն պետք է իրավունք ունենա մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում ինքնուրույն իրականացնելու վերգետնյա սպասարկման աշխատանքներ կամ, իր հայեցողությամբ, ամբողջովին կամ մասնակիորեն օգտվելու նման ծառայությունների մատուցման իրավունք ունեցող մատակարարների ծառայություններից: Եթե մի Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքի վերգետնյա սպասարկման վերաբերյալ կանոնակարգումները բացառում կամ սահմանափակում են պայմանագրային հիմունքներով նման ծառայություններից օգտվելը կամ ինքնասպասարկումը, ապա յուրաքանչյուր նշանակված ավիաընկերության միատեսակ հնարավորություններ կտրվի ինքնասպասարկման և մատակարարի կամ մատակարարների կողմից մատուցվող վերգետնյա սպասարկման ծառայություններից օգտվելու հարցում:

6. Առաջնորդվելով փոխադարձության սկզբունքով և բացառելով միջազգային հաղորդակցություններ իրականացնող մեկ այլ ավիաընկերության հանդեպ խտրական վերաբերմունքը, Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերություններն ազատ են ինքնուրույն կամ գործակալի միջոցով ցանկացած արտարժույթով իրականացնելու օդային փոխադրումների վաճառք երկու Պայմանավորվող կողմերի տարածքում՝ համաձայն յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պետության գործող օրենքների:

7. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությունները կարող են վաճառքի տարածքից իրենց տարածք փոխանցել վաճառքի տարածքում ծախսերի նկատմամբ հասույթների ավելցուկը: Նման զուտ փոխանցումներն ընդգրկում են ինքնուրույն կամ գործակալի միջոցով օդային փոխադրումների ծառայությունների և հարակից կամ լրացուցիչ ծառայությունների վաճառքից գոյացած հասույթները և այդպիսի հասույթներից մինչ դրանց փոխանցումը գոյացած տոկոսագումարները:



8. Նման փոխանցումները պետք է կատարվեն առանց որևէ Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում գործող ֆինանսական պարտավորությունների սահմանափակման:

9. Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերություններին համապատասխան թույլտվություն կտրամադրվի՝ իրականացնելու համար նման փոխանցումները պատշաճ ժամանակին, ազատ փոխարկելի արժույթով՝ հարցման օրվա դրությամբ գործող պաշտոնական փոխարժեքով:

#### **ՀՈՂՎԱԾ 15 ՎԻՃԱԿԱԳՐԱԿԱՆ ՏՎՅԱԼՆԵՐԸ**

Մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին, վերջիններիս խնդրանքով, տրամադրում են համաձայնեցված հաղորդակցություններում առաջին Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից դեպի մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք կամ այդ տարածքից փոխադրումների վերաբերյալ տեղեկություն և վիճակագրական տվյալներ՝ այն կարգով, որով այդ նշանակված ավիաընկերությունները պատրաստել և ներկայացրել են իրենց ազգային ավիացիոն իշխանություններին: Փոխադրումներին առնչվող ցանկացած լրացուցիչ վիճակագրական տվյալ, որը Պայմանավորվող կողմերից մեկի ավիացիոն իշխանությունները կարող են խնդրել մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններից, Պայմանավորվող կողմերից մեկի խնդրանքի համաձայն, ենթակա է Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև քննարկման և համաձայնեցման:

#### **ՀՈՂՎԱԾ 16 ԶՎԱՑՈՒՑԱԿՆԵՐԸ**

Որևէ Պայմանավորվող կողմ չպետք է հաստատման նպատակով մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերություններից պահանջի չվացուցակների, չվերթերի իրականացման ծրագրերի կամ չվերթերի շահագործման պլանների ներկայացում՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ դա կպահանջվի ոչ խտրական հիմքերով միատեսակ պայմաններ պարտադրելու համար, ինչպես նախատեսված է սույն հոդվածում, կամ երբ դա հստակորեն թույլատրվում է սույն Համաձայնագրով: Եթե Պայմանավորվող կողմը պահանջում է վերոնշյալ փաստաթղթերի ներկայացումը տեղեկատվական նպատակներով, ապա նա պետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությունների համար նվազագույնի հասցնի դրանց ներկայացման վարչական պահանջները և ընթացակարգերը:



## **ՀՈԴՎԱԾ 17** **ԽՈՐՀՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ**

Սերտ համագործակցության ոգով՝ Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները ժամանակ առ ժամանակ պետք է խորհրդակցեն՝ սույն Համաձայնագրի դրույթներին համապատասխանությունը և դրանց կիրառումը ապահովելու նպատակով:

## **ՀՈԴՎԱԾ 18** **ՎԵՃԵՐԻ ԼՈՒԾՈՒՄԸ**

1. Սույն Համաձայնագրի մեկնաբանման կամ կիրառման վերաբերյալ ցանկացած վեճի առաջացման դեպքում Պայմանավորվող կողմերը պետք է ձգտեն առաջին հերթին այն լուծել ուղիղ բանակցությունների միջոցով:

2. Եթե Պայմանավորվող կողմերը չեն կարողանում վեճը լուծել բանակցությունների միջոցով, Պայմանավորվող որևէ կողմի առաջարկով՝ որոշում կայացնելու համար այն կարող է ներկայացվել երեք արբիտրներից բաղկացած տրիբունալ, որոնցից մեկական արբիտր նշանակում է յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, իսկ երրորդը նշանակվում է նման ձևով նշանակված երկու արբիտրների կողմից: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ արբիտրին նշանակում է վաթսուն (60) օրվա ընթացքում՝ սկսած այն օրվանից, երբ Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը դիվանագիտական ուղիներով մյուսի կողմից ծանուցում է ստանում վեճը այդպիսի տրիբունալում լուծելու խնդրանքով: Երրորդ արբիտրը նշանակվում է երկրորդ արբիտրի նշանակմանը հաջորդող վաթսուն (60) օրվա ընթացքում: Երրորդ արբիտրը պետք է լինի այլ պետության քաղաքացի, պետք է գործի որպես միջնորդ դատարանի նախագահ և որոշի դատավարության անցկացման վայրը: Եթե Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը չի կարողանում նշանակել արբիտր սահմանված ժամկետում, ապա Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության խորհրդի նախագահը, Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի խնդրանքով, պետք է նշանակի արբիտր կամ արբիտրներ, ինչպես պահանջվի: Բոլոր դեպքերում երրորդ արբիտրը պետք է լինի երրորդ պետության քաղաքացի և պետք է գործի որպես միջնորդ դատարանի նախագահ:

3. Պայմանավորվող կողմերը պարտավորվում են կատարել սույն հոդվածի 2-րդ կետում սահմանված՝ միջնորդ դատարանի նախագահի ցանկացած որոշում:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կվճարի իր արբիտրի հետ կապված ծախսերը և նրա վարձավճարը. երրորդ արբիտրի վճարը և նրա համար անհրաժեշտ ծախսերը, ինչպես նաև դատավարության հետ կապված ծախսերը պետք է հավասարապես բաշխվեն Պայմանավորվող կողմերի միջև:



5. Այն դեպքում, երբ որևէ Պայմանավորվող կողմը կամ նրա կողմից նշանակված ավիաընկերությունը չի կատարում սույն հոդվածի 3-րդ կետի համաձայն կայացված որոշումները, մյուս Պայմանավորվող կողմը կարող է սահմանափակել, կասեցնել կամ չեղյալ հայտարարել ցանկացած իրավունք կամ արտոնություն, որը նա շնորհել է սույն Համաձայնագրի ուժով:

### **ՀՈԴՎԱԾ 19 ԳՐԱՆՑՈՒՄԸ ԻԿԱՕ-ՈՒՄ**

Սույն Համաձայնագիրը, ներառյալ դրա ցանկացած փոփոխությունը, պետք է գրանցվեն Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունում Հորդանանի Հաշիմյան Թագավորության Կառավարության կողմից:

### **ՀՈԴՎԱԾ 20 ՓՈՓՈԽՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ**

1. Եթե որևէ Պայմանավորվող կողմ ցանկանում է փոփոխել սույն Համաձայնագրի դրույթներից որևէ մեկը, նա կարող է խորհրդակցություն խնդրել մյուս Պայմանավորվող կողմի հետ: Նման խորհրդակցությունը կարող է անցկացվել ավիացիոն իշխանությունների միջև և կազմակերպվել քննարկման կամ գրագրության միջոցով և պետք է սկսվի խնդրանքի ներկայացման օրվանից վաթսուն (60) օրվա ընթացքում: Այդ կերպով համաձայնեցված ցանկացած փոփոխություն ուժի մեջ է մտնում 23-րդ հոդվածի համաձայն:

2. Սույն Համաձայնագրի Հավելվածի փոփոխությունները կարող են կատարվել Պայմանավորվող կողմերի իրավասու ավիացիոն իշխանությունների միջև ուղղակի համաձայնությամբ և հաստատվել դիվանագիտական հայտագրերի փոխանակմամբ: Այս բնույթի խորհրդակցությունները կարող են անցկացվել քննարկման կամ գրագրության միջոցով և պետք է սկսվեն խնդրանքի օրվանից վաթսուն (60) օրվա ընթացքում:

### **ՀՈԴՎԱԾ 21 ԲԱԶՄԱԿՈՂՄ ԿՈՆՎԵՆՑԻԱՆԵՐԻ ԿԻՐԱՌՈՒՄԸ**

Եթե երկու Պայմանավորվող կողմերի առնչությամբ ուժի մեջ մտնի ավիացիայի ոլորտի ընդհանուր բազմակողմ կոնվենցիա, ապա նման կոնվենցիայի դրույթները կունենան գերակա բնույթ:



**ՀՈԴՎԱԾ 22  
ԴԱԴԱՐԵՑՈՒՄԸ**

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ գրավոր ծանուցել մյուս Պայմանավորվող կողմին սույն Համաձայնագիրը դադարեցնելու իր որոշման մասին: Նման ծանուցումը միաժամանակ պետք է ուղարկվի Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությանը: Նման դեպքում սույն Համաձայնագիրը դադարեցվում է ծանուցումը մյուս Պայմանավորվող կողմի ստանալու օրվանից տասներկու (12) ամիս անց, եթե մինչև այդ ժամանակահատվածի լրանալը ծանուցումը փոխհամաձայնությամբ հետ չի վերցվում: Մյուս Պայմանավորվող կողմից ծանուցման ստացման փաստի հավաստման բացակայության դեպքում ծանուցումը ստացված է համարվում Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության ստանալու օրվանից տասնչորս (14) օր հետո:

**ՀՈԴՎԱԾ 23  
ՈՒԺԻ ՄԵՋ ՄՏՆԵԼԸ**

Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտնում հայտագրերից վերջինի ստացման օրվանից, որով Պայմանավորվող կողմերը դիվանագիտական ուղիներով միմյանց ծանուցում են սույն Համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելու համար անհրաժեշտ իրենց համապատասխան ներպետական իրավական ընթացակարգերի կատարման մասին:

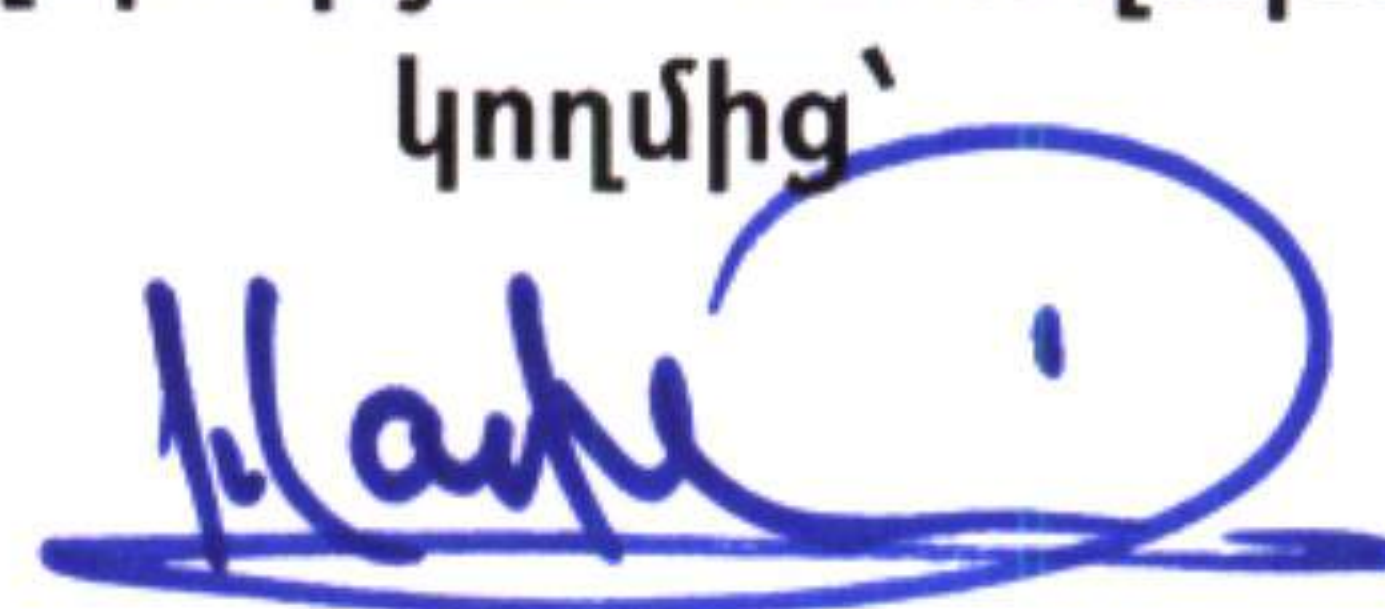
Ի հավաստումն որի՝ ներքոստորագրյալները, լինելով պատշաճ կերպով լիազորված իրենց համապատասխան կառավարությունների կողմից, ստորագրել են սույն Համաձայնագիրը:

Կատարված է Ամման քաղաքում 2018 թվականի *հունիսի 1-ին* -ին, երկու բնօրինակով, յուրաքանչյուրը՝ հայերեն, արաբերեն և անգլերեն, ընդ որում՝ բոլոր տեքստերը հավասարազոր են: Մեկնաբանության ժամանակ տարաձայնության դեպքում կգերակայի անգլերեն տեքստը:

**Հայաստանի Հանրապետության  
Կառավարության կողմից՝**



**Հորդանանի Հաշիմյան  
Թագավորության Կառավարության  
կողմից՝**





**ՀԱՎԵԼՎԱԾ  
ԵՐԹՈՒՂԻՆԵՐԻ ՑԱՆԿ**

A. Հայաստանի Հանրապետության ավիացիոն իշխանությունների կողմից նշանակված ավիաընկերություններին իրավունք է տրվում շահագործելու երկու ուղղություններով օդային հաղորդակցություններ հետևյալ սահմանված երթուղիներով.

Կետեր Հայաստանում	Միջանկյալ կետեր	Կետեր Հորդանանում	Կետեր տարածքից դուրս
ցանկացած կետ	ցանկացած կետ	ցանկացած կետ	ցանկացած կետ

B. Հորդանանի Հաշիմյան Թագավորության ավիացիոն իշխանությունների կողմից նշանակված ավիաընկերություններին իրավունք է տրվում շահագործելու երկու ուղղություններով կանոնավոր միջազգային օդային հաղորդակցություններ հետևյալ սահմանված երթուղիներով.

Կետեր Հորդանանում	Միջանկյալ կետեր	Կետեր Հայաստանում	Կետեր տարածքից դուրս
ցանկացած կետ	ցանկացած կետ	ցանկացած կետ	ցանկացած կետ

**Նշումներ**

1. Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունները կարող են մեկ կամ բոլոր թռիչքների ընթացքում բաց թողնել կամ փոփոխել սահմանված երթուղու մեկ կամ մի քանի կետեր՝ պայմանով, որ երթուղու մեկնման կամ ժամանման կետը գտնվի տվյալ Պայմանավորվող կողմի տարածքում:

2. Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերությունները կարող են կիրառել Օդային փոխադրումների «ազատության» հինգերորդ իրավունքը, ինչը ենթակա է երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների համաձայնությանը:



3. Սահմանված երթուղիներով օդային հաղորդակցություններ շահագործելիս մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ցանկացած ավիաընկերություն կարող է կողերի համատեղ օգտագործման համաձայնություն կայացնել՝

a) նույն Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ,

b) մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ,

c) որևէ երրորդ կողմի ավիաընկերության կամ ավիաընկերությունների հետ:

Եթե նման երրորդ կողմը չի թույլատրում կամ հաստատում մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությունների և այլ ավիաընկերությունների միջև համանման համաձայնությունների կայացումը դեպի այդ երրորդ երկիր, այդ երկրից կամ այդ երկրի միջով իրականացվող հաղորդակցությունների նկատմամբ, այդ Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններն իրավունք են ունենում չընդունելու նման համաձայնությունները:

4. Կողերի համատեղ օգտագործման համաձայնություններում երրորդ կողմի ներգրավվածությանը վերաբերող վերոնշյալ դրույթները, այնուամենայնիվ, կկիրառվեն՝ պայմանով, եթե նման համաձայնություններին մասնակցող բոլոր ավիաընկերությունները՝

a) ստացել են Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հաստատումը և համապատասխանում են նման համաձայնությունների նկատմամբ նրանց կողմից կիրառվող պահանջներին,

b) ունեն օդային փոխադրումների պահանջվող իրավունքները և համապատասխանում են սույն Համաձայնագրի պահանջներին,

c) ուղևորներին տրամադրում են անհրաժեշտ տեղեկություն կողերի համատեղ օգտագործման նման համաձայնությունների մասին,

d) համապատասխանում են նման համաձայնությունների նկատմամբ Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների կողմից սովորաբար կիրառվող թռիչքային անվտանգությանը վերաբերող և այլ պահանջներին:



**AIR SERVICES AGREEMENT**

**BETWEEN**

**THE GOVERNMENT OF  
THE REPUBLIC OF ARMENIA**

**AND**

**THE GOVERNMENT OF  
THE HASHEMITE KINGDOM OF JORDAN**



**AIR SERVICES AGREEMENT  
BETWEEN  
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ARMENIA  
AND  
THE GOVERNMENT OF THE HASHEMITE KINGDOM OF JORDAN**

The Government of the Republic of Armenia and the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan (hereinafter referred to as the Contracting Parties);

Desiring to promote an international aviation system which offers fair and equal opportunities to their respective airlines for the operation of the services and which allows them to compete in accordance with the laws and regulations of each Contracting Party;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property; and

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

Have agreed as follows:

**ARTICLE 1  
SUBJECT**

The Contracting Parties cooperate in the field of air services, in accordance with this Agreement, national legislation of their States, as well as with the recognized principles and standards of the international law.

**ARTICLE 2  
DEFINITIONS**

1) For the purpose of the interpretation and application of this Agreement, except as otherwise provided herein:



a) the term **Convention** means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, any amendment of the Annexes or the Convention under Article 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments; have become effective for or have been ratified by both Contracting Parties;

b) the term **Aeronautical Authorities** means in the case of the Republic of Armenia, the Civil Aviation Committee of the Republic of Armenia and in the case of the Hashemite Kingdom of Jordan, Civil Aviation Regulatory Commission, or, in both cases, any person or body duly authorized to perform any function related to this Agreement exercised by the said Authorities;

c) the term **Designated Airline** means the airline providing international air services that each Contracting Party has designated to operate the agreed services on the specified routes as established in the Annex to this Agreement and in accordance with Article 3 of this Agreement;

d) the terms **Territory, International Air Service, and Stop for non Traffic Purposes** have the meanings specified in Articles 2 and 96 of the Convention;

e) the term **Agreement** means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;

f) the term **Specified Routes** means the routes established or to be established in the Annex to this Agreement;

g) the term **Agreed Services** means the international air services which can be operated, according to the provisions of this Agreement, on the specified routes;

h) The term "**Tariff**" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which these prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;

i) The term "**Capacity**" means:

(i) in relation to an aircraft, the availability of seats and/or cargo of the said aircraft on a route or section of a route;

(ii) in relation to the Agreed Services, the Capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route;

j) The term "**Traffic**" means passengers, baggage, cargo and mail;

k) The term "**User Charges**" means a charge made to Airlines by the competent authorities or permitted by those authorities to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

2) The Annex to this Agreement and any amendments thereto forms an integral part of the Agreement.



### **ARTICLE 3 GRANT OF RIGHTS**

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights, specified in this Agreement, for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto.

2. The airlines designated by each Contracting Party, shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

a) to fly over the territory of State of the other Contracting Party without landing;

b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;

c) to make stops in the said territory at points specified in the Route Schedule in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on or putting down international traffic of passengers, cargo and mail, jointly or separately, in accordance with the provisions of the Annex to this Agreement, to or from the territory of State of the other Contracting Party.

3. Airlines of either Contracting Party other than the designated airlines shall be ensured the rights specified in paragraphs a) and b) above.

4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party rights of cabotage in the territory of States of the other Contracting Party.

5. If due to armed conflict, natural disasters, or political disturbances a Designated Airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes.

### **ARTICLE 4 DESIGNATION OF AIRLINES AND OPERATING AUTHORIZATION**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party as many airlines as it wishes for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to substitute another airline for an airline previously designated.

2. On receipt of such designation, and on application from the designated airline, in the form and manner prescribed, the other Contracting Party shall grant with minimum procedural delay the appropriate operating authorizations and permissions, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article.

3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require any airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and



reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. The granting of the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article shall require:

4.1. in the case of an airline designated by the Republic of Armenia:

4.1.1. It is established in the territory of the Republic of Armenia and is licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Armenia; and

4.1.2. The substantial ownership and effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Republic of Armenia or in its nationals.

4.1.3 The Contracting Party designating the Airline is in compliance with the provisions set forth in Article 8 and Article 9.

4.2. in the case of an airline designated by the Hashemite Kingdom of Jordan:

4.2.1. It is established in the territory of the Hashemite Kingdom of Jordan and is licensed in accordance with the applicable law of the Hashemite Kingdom of Jordan; and

4.2.2 The substantial ownership and effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Hashemite Kingdom of Jordan or in its nationals;

4.2.3 The Contracting Party designating the Airline is in compliance with the provisions set forth in Article 8 and Article 9.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services in accordance with the provisions established in this Agreement.

## **ARTICLE 5 REVOCATIONS**

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or technical permissions or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3 of this Agreement given to the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of these rights:

a) 1. 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 or is not licensed in accordance with the applicable laws and regulation of the Republic of Armenia; or;

ii) The substantial ownership and effective regulatory control of the airline is not exercised and maintained by the Republic of Armenia or in its nationals.

2. in the case of an airline designated by the Hashemite Kingdom of Jordan:



i) it is not established in the territory of the Hashemite Kingdom of Jordan and is not licensed in accordance with the applicable law of the Hashemite Kingdom of Jordan; or

ii) The substantial ownership and effective regulatory control of the airline is not exercised and maintained by the Hashemite Kingdom of Jordan or in its nationals;

b) in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the State of the Contracting Party granting these rights, or

c) in any case in which that airline otherwise fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

d) in the case of failure by the other Contracting Party to comply with or apply the Safety and Security standards in accordance with Articles 8 and 9 of this Agreement.

2. Without prejudice to the provisions under Articles 8 and 9 and unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article are essential to prevent further infringement of the laws and regulations, such a right shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party.

## **ARTICLE 6 APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS**

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission into, stay in, or departure from its Territory of aircraft engaged in international air transport, or to the operation and navigation of such aircraft while within its Territory, shall be applied to the aircraft of both Contracting Parties without distinction as to nationality, and shall be complied with by the Designated Airlines of the other Contracting Party upon entering or departure from or while within the said Territory of that Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, currency, sanitary requirements and quarantine shall be complied with by the Designated Airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of their aircraft engaged in international air transport, crews, passengers, baggage, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the Territory of such Contracting Party.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other Airline over the Airlines engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its regulations specified in paragraphs 1 and 2 of this Article or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.



**ARTICLE 7**  
**RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES**

1. Certificates of airworthiness, certificates of competence and licenses issued or rendered valid in accordance with the rules and procedures of one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes in the Annex to this Agreement, provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, of refusing to recognize the validity of the certificates of competency and the licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party, for the purpose of overflying and/or landing in its own State territory.

**ARTICLE 8**  
**AVIATION SAFETY**

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

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 5 of this Agreement (Revocations).

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of State of another Contracting Party may, while within the territory of State 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 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 the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the 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 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

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

8. The designated airlines of each Contracting Party shall be a non-listed in any Banning list (or equivalent) published by recognized Safety Agency or Airworthiness Authority.

## **ARTICLE 9 AVIATION SECURITY**

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14th September 1963, the Convention for the



Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16th December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23rd September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24th February 1988 which is supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23rd September 1971, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1st March 1991, and all other international instruments in the same field which the Contracting Parties may be parties to.

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security 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 who have their principal place of business or permanent residence in their territory of the Contracting Parties, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in the paragraph above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of State of that Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its State 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. 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.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occur, 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.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, that Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party.



7. Without prejudice to Article 5 (Revocations) of this Agreement, failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request will constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of the airlines of both Contracting Parties.

8. When required by an immediate and extraordinary threat, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

9. Any action taken in accordance with the paragraph 7 above shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the provisions of this Article.

10. Each Contracting Party shall take measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference, which has landed in its Territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

## **ARTICLE 10 AIRPORT CHARGES**

Fees and other charges for the use of each airport including its installations, technical and other facilities and services as well as any charges for the use of air navigation facilities, communication facilities and services shall be made in accordance with the rates and tariffs established by each Contracting Party on the territory of its State, in accordance with Article 15 of the Convention provided that the said fees may not exceed the fees imposed on its own national aircraft used on similar international services for the use of the said airport and services.

## **ARTICLE 11 EXEMPTIONS**

1. Aircraft operated in international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment (the equipment necessary to be used during the operation of the aircraft), supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempt from all customs duties and other duties or taxes on arriving in the territory of State of the other Contracting Party, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall also be an exemption from the same duties and taxes, with the exception of payments corresponding to the service performed:



a) aircraft stores taken on board in the territory of State of either Contracting Party, within the limits fixed by the Authorities of the said Contracting Party, and for use on board the aircraft engaged in international air services of the other Contracting Party;

b) spare parts, brought into the territory of State of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airlines of the other Contracting Party; and

c) fuels and lubricants destined to supply aircraft operated in international air services by the designated airlines of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of State of the Contracting Party in which they are taken on board.

d) printed tickets, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon, uniforms and usual publicity material distributed without charge by the designated airlines.

3. Regular airborne equipment, as well as materials and supplies on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of States of the other Contracting Party only with the approval of the Customs Authorities of such territory. In such case, they may be placed 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.

4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with other airlines, for the loan or transfer in the territory of State of the other Contracting Party, of the regular equipment and the other items referred to in this Article provided that the other airline or airlines enjoy the same exemptions from that other Contracting Party.

5. Passengers in transit across the territory of State of either Contracting Party as well as their baggage shall be subject to the controls established under the applicable Customs regulations. Baggage and cargo in direct transit shall be exempted from customs duties and other similar taxes levied on imports.

6. The exemptions provided for in this Article shall be granted in accordance with the procedures established in the Customs regulations.

## **ARTICLE 12 TAX SYSTEM**

While an Agreement governing the tax system of the airlines to avoid the double taxation between the Contracting Parties is not applicable, each Contracting Party shall exempt the designated airlines of the other Contracting Party, on a mutual basis, from all taxes and charges on profits and earnings obtained from air



service operations without prejudice to compliance with the formal obligations legally laid down by each Contracting Party.

### **ARTICLE 13**

#### **PRINCIPLES GUIDING COMMERCIAL ACTIVITIES**

1. The Contracting Parties shall, on reciprocal basis, allow Airlines to freely compete in providing the Agreed Services according to this Agreement, provided that fair and equal opportunity is provided for the Designated Airlines of both Contracting Parties to operate the Agreed Services on the specified routes between their respective territories.

2. No limitations shall be imposed on the Designated Airlines of both Contracting Parties in their operation of the Agreed Services, be it passengers, cargo and/or mail, with regard to Capacity, number of flights operated (frequency), and/or the type of aircraft used. The Designated Airlines of both Contracting Parties shall be free to decide the frequency and Capacity of their operation on the Agreed Services.

3. Neither of the Contracting Parties shall unilaterally impose any limitations on the Capacity of the aircraft used by the Designated Airlines of the other Contracting Party, except as required for custom, technical, operational, and/or environmental requirements according to unified conditions.

4. The Designated Airlines of both Contracting Parties shall be allowed to set their Tariffs on commercial basis and in accordance with the commercial situation of the market, without violating the applicable competition laws.

5. The Designated Airlines of both Contracting Parties shall not be required to consult with the other Airlines operating over the whole or part of the route with regard to Tariffs.

6. The Aeronautical Authorities of a Contracting Party may require that a Designated Airline file its Tariffs for monitoring purposes. The Aeronautical Authorities of a Contracting Party shall not reject Tariffs so filed without providing a justified reason.

7. The Contracting Parties shall not unilaterally take any action to refuse the Tariffs of a Designated Airline or stop the application thereof, except in situations that the Aeronautical Authorities consider that the application of such Tariffs is, or will constitute a violation of the applicable competition laws.

8. If a Contracting Party considers the Tariffs of an Airline Designated by the other Contracting Party to be in violation of the relevant competition laws, any Contracting Party shall be entitled to ask for consultations. Such consultations shall be set within 30 days from the date of receipt of the consultations request. The Contracting Parties shall cooperate in providing the necessary information for adopting the required solutions for the issue at hand.



## ARTICLE 14 COMMERCIAL OPPORTUNITIES

1. The designated airlines of each Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of State of the other Contracting Party, their offices and representatives, as well as their commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

2. The request for staff may, at the option of the designated airlines of each Contracting Party, be satisfied either by their own personnel or by using the services of any other organization, company or airlines operating in the territory of State of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of State of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force in the State of the other Contracting Party, and, according to such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum delay, issue the residency and employment authorizations, visas, where applicable, or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

4. Should special circumstances require the entry or permanence of staff on an emergency and temporary basis, the permits, visas and any other documents required by the laws and regulations of the State of each Contracting Party shall be issued promptly so as not to delay the entry of such personnel into the state concerned.

5. Each designated airline shall have the right to provide their own ground-handling services in the territory of State of the other Contracting Party or otherwise to contract these services out, in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorized for the provision of such services. Where or as long as the regulations applicable to the provision of ground-handling in the territory of State of one Contracting Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

6. On a reciprocal and non discriminatory basis with respect to any other airline operating in international traffic, the airlines designated by the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the territories of States of both Contracting Parties, either directly or through an agent, and in any currency in accordance with the laws in force in each State of Contracting Party.

7. The airlines of each Contracting Party shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through an agent of air transport services, and ancillary or supplementary



services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

8. Such remittances shall be made without prejudice to any fiscal obligations in force in the territory of State of either Contracting Party.

9. The airlines designated by the Contracting Parties shall be granted the appropriate authorization to make such remittances on the due dates in freely convertible currency at the official rate of exchange in force at the time of the request.

## **ARTICLE 15 STATISTICS**

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, the information and statistics related to the traffic carried by the airlines designated by one Contracting Party on the agreed services to or from the territory of State of the other Contracting Party in the same form as they have been prepared and submitted by the designated airlines to their national Aeronautical Authorities. Any additional statistical data related to traffic which the Aeronautical Authorities of one Contracting Party may request from the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall be subject to discussions between the Aeronautical Authorities of both Contracting parties, at the request of either Contracting Party.

## **ARTICLE 16 FLIGHT SCHEDULES**

Neither Contracting Party shall require filing of schedules, programs for flights, or operational plans by airlines of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce uniform conditions as foreseen in this Article or as may be specifically authorized in this Agreement. If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on the airlines of the other Contracting Party.

## **ARTICLE 17 CONSULTATIONS**

In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the Agreement.



**ARTICLE 18**  
**SETTLEMENT OF DISPUTES**

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and a third to be appointed by the two so nominated. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration on the dispute. The third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days as from the designation of the second arbitrator. This third arbitrator shall be a national of another State, shall act as the President of the Tribunal and shall determine the venue where the Arbitration shall be held. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators, as the case requires. In such a case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as the President of the Tribunal.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision made by the President of the Tribunal under paragraph 2 of this Article.

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

5. If and so long as either Contracting Party or its Designated Airline fails to comply with the decisions given under paragraph 3 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement.

**ARTICLE 19**  
**REGISTRATION WITH ICAO**

This Agreement, including any amendments thereto, shall be registered with the International Civil Aviation Organization by the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan.



## **ARTICLE 20 AMENDMENTS**

1. If either Contracting Party considers it desirable to modify any of the provisions of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation may be between the Aeronautical Authorities and may be conducted by discussion or correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force in accordance with Article 23.

2. Modifications to the Annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent Aeronautical Authorities of the Contracting Parties and confirmed by exchange of diplomatic notes. Consultations to this effect may be conducted by discussion or correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

## **ARTICLE 21 APPLICABILITY OF MULTILATERAL CONVENTIONS**

If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail.

## **ARTICLE 22 TERMINATION**

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such a case, the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice of termination is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

## **ARTICLE 23 ENTRY INTO FORCE**

This Agreement shall enter into force on the date of receipt of the last written notification by which the Contracting Parties have notified each other, through diplomatic channels, that their respective internal legal requirements for the entry into force of this Agreement have been fulfilled.



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

Done at Amman on this *1st of November* day of 2018 in two originals, in the Armenian, Arabic, and English languages, all the texts being equally authentic. In the case of the divergence of interpretation the English text shall prevail.

**For the Government of  
The Republic of Armenia**



**For the Government of  
The Hashemite Kingdom of  
Jordan**





**A N N E X**  
**ROUTE SCHEDULE**

A. The Designated Airline or Airlines of the Hashemite Kingdom of Jordan shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points in Jordan	Intermediate points	Points in Armenia	Points beyond
any point	any point	any point	any point

B. The Designated Airline or Airlines of the Republic of Armenia shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points in Armenia	Intermediate points	Points in Jordan	Points beyond
any point	any point	any point	any point

**NOTES:**

1. Any point or points on the specified routes may be omitted by the Designated Airlines of either Contracting Party on one or all flights, provided that the point of origin or arrival is in the Territory of that Contracting Party.

2. Fifth freedom traffic rights may be exercised by airlines designated by either Contracting Party, subject to the approval of aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. In operating air services on the specified routes any Designated Airline of one Contracting Party may enter into code-share arrangement with:

- a) an Airline or Airlines of the same Contracting Party,
- b) an Airline or Airlines of the other Contracting Party,
- c) an Airline or Airlines of a third party. Should such a third party not authorize or allow comparable arrangements between the Airlines of the other Contracting Party and other Airlines on services to, from and via such third country, the Aeronautical Authorities of the concerned Contracting Party have the right not to accept such arrangements.

4. The above provisions on third-party code-share are, however, subject to the conditions that all Airlines in such arrangements:

- a) have received approval from and meet the requirements applied to such arrangements by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties,
- b) hold the underlying Traffic rights and meet the terms of this Agreement,
- c) provide the consumers with the proper information concerning such code-share arrangements.
- d) meet safety and other requirements normally applied to such arrangements by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.



Սույնով հավաստվում է, որ կցված տեքստը 2018թ. նոյեմբերի 1-ին ստորագրված «Հայաստանի Հանրապետության Կառավարության և Հորդանանի Հաշիմյան Թագավորության Կառավարության միջև օդային հաղորդակցությունների մասին» համաձայնագրի՝ Հայաստանի Հանրապետության արտաքին գործերի նախարարության միջազգային պայմանագրերի պահոցում (դեպոզիտում) պահվող բնօրինակի նույնական պատճենն է:

Հայաստանի Հանրապետության  
արտաքին գործերի նախարարության  
միջազգային պայմանագրերի և  
իրավունքի վարչության պետի պ/կ՝



Տիգրան Գալստյան

