

ԱՐՁԱՆԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆ

**Հայաստանի Հանրապետության Կառավարության և Ոսկրահնայի
Կառավարության միջև օդային հաղորդակցության մասին
համաձայնագրում փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու մասին**

Հայաստանի Հանրապետության Կառավարությունը և Ոսկրահնայի
Նախարարների Կաբինետը, այսուհետ՝ Պայմանավորվող կողմեր,

1995 թվականի հունիսի 17-ին Կիև քաղաքում ստորագրված՝ Հայաստանի
Հանրապետության Կառավարության և Ոսկրահնայի Կառավարության միջև
օդային հաղորդակցության մասին համաձայնագրում, այսուհետ՝
Համաձայնագիր, փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու նպատակով,

պայմանավորվեցին հետևյալի մասին.

ՀՈԴՎԱԾ 1

Համաձայնագրի 1-ին հոդվածի 1-ին կետը լրացնել հետևյալ
խմբագրությամբ ենթակետով.

<<է) <<չափանիշ>> - ֆիզիկական բնութագրերի,
փոխդասավորության, նյութական մասի, տեխնիկական բնութագրերի,
անձնակազմի կամ կանոնների նկատմամբ ցանկացած պահանջ, որի
միատեսակ կիրառումը միջազգային աերոնավիգացիայի
(օդանավագնացության) անվտանգության կամ կանոնավորության
ապահովման համար ճանաչվում է անհրաժեշտ, և որը Պայմանավորվող
կողմերը կպահպանեն Կոնվենցիային համապատասխան. չափանիշին
հետևելու անհնարինության դեպքում Պայմանավորվող կողմերը պարտադիր
կերպով, Կոնվենցիայի 38-րդ հոդվածին համապատասխան, ծանուցում են
ուղարկում Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպություն
(ԻԿԱՕ):>>:

ՀՈԴՎԱԾ 2

1. Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի 1-ին կետի երկրորդ
պարբերությունը շարադրել հետևյալ խմբագրությամբ.

<<Յուրաքանչյուր պայմանագրային ուղու վրա նշանակված ավիաձեռնարկությունների քանակը որոշվում է Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջև կայացած համաձայնությամբ:>>:

2. Համաձայնագրի 3-րդ հոդվածի 5-րդ կետը շարադրել հետևյալ խմբագրությամբ.

<<5. Նշանակված և այդ կերպով թույլտվություն ստացած ավիաձեռնարկությունը կարող է սկսել պայմանագրային ուղիների շահագործումն այն պայմանով, որ նա պահպանում է սույն Համաձայնագրի դրույթները:>>:

ՀՈԴՎԱԾ 3

Համաձայնագրի 11-րդ հոդվածը լրացնել հետևյալ խմբագրությամբ կետով.

<<5. Սահմանված երթուղիներով իրականացնելով կամ առաջարկելով ավիափոխադրումներ՝ մի Պայմանավորվող կողմի ցանկացած նշանակված ավիաձեռնարկություն կարող է ցանկացած Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաձեռնարկության կամ ավիաձեռնարկությունների հետ կնքել նստատեղերի բլոկի տրամադրման կամ կողերի համատեղ օգտագործման մասին համաձայնագիր:

Սույն կետի հիման վրա կողերի համատեղ օգտագործման մասին համաձայնագիր կնքած յուրաքանչյուր ավիաձեռնարկություն տոմսի վաճառքի ժամանակ պետք է գնորդին տեղեկացնի այն ավիաձեռնարկության մասին, որը յուրաքանչյուր հատվածի վրա անմիջականորեն իրականացնելու է փոխադրում, և՛ այն մասին, թե որ ավիաձեռնարկության հետ գնորդը կունենա պայմանագրային հարաբերություններ:>>:

ՀՈԴՎԱԾ 4

Համաձայնագրի 12-րդ հոդվածը շարադրել հետևյալ խմբագրությամբ.

<<1. Նշանակված ավիաձեռնարկությունների կողմից ցանկացած պայմանագրային ուղու վրա փոխադրումների սակագները պետք է սահմանվեն հիմնավորված մակարդակով՝ հաշվի առնելով բոլոր համապատասխան գործոնները, ներառյալ շահագործման ծախսերը, խելամիտ շահույթը, փոխադրումների յուրահատկությունները: Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանություններն անընդունելի կհամարեն այն սակագները, որոնք խտրական են, փոխադրումների շուկայում գերիշխող դիրքի չարաշահման պատճառով անչափ բարձր են կամ սահմանափակող, կամ արհեստականորեն իջեցված են ուղղակի կամ

անուղղակի աջակցության կամ պետական դրամական հատկացումների բերումով:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են պահանջել, որ նշանակված ավիաձեռնարկությունները, որոնք, սույն Համաձայնագրին համապատասխան, իրականացնում են ուղևորների փոխադրում, իրենց ուղարկեն այդպիսի փոխադրումների սակագների սահմանման կամ հրապարակման մասին հաղորդագրություն: Սա չի վերաբերում բեռնային ավիափոխադրումների սակագներին կամ այն սակագներին, որոնք սահմանվում են մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաձեռնարկության կողմից՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքի և երրորդ պետության միջև փոխադրումների համար:

3. Չսահմանափակելով հակամենաշնորհային օրենսդրության և Պայմանավորվող կողմերի սպառողների իրավունքների պաշտպանությանը վերաբերող օրենսդրության կիրառումը՝ Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների միջամտությունը սահմանափակվում է հետևյալով.

ա) չհիմնավորված ցածր կամ խտրական սակագների սահմանման նախազգուշացմամբ,

բ) սպառողների պաշտպանությամբ՝ շուկայում գերիշխող դիրքի չարաշահման կամ ավիաձեռնարկությունների գաղտնի համաձայնության բերումով գոյացած՝ չհիմնավորված բարձր կամ չհիմնավորված սահմանափակող սակագների կիրառումից, կամ

գ) ավիաձեռնարկությունների պաշտպանությամբ՝ այնպիսի սակագների սահմանումից, որոնք արհեստականորեն իջեցված են ուղղակի կամ անուղղակի պետական դրամական հատկացումների կամ աջակցության պատճառով:

4. Եթե Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկի ավիացիոն իշխանությունները գտնում են, որ ներկայացված սակագինն անհամատեղելի է սույն հոդվածի 1-ին կետի դրույթների հետ, նրանք համապատասխան ծանուցում են ուղարկում նշանակված ավիաձեռնարկությանը, որը ծանուցումն ստանալուց հետո պետք է անհապաղ դադարեցնի այդպիսի սակագնի կիրառումը: Նշանակված ավիաձեռնարկությանը ծանուցում ուղարկելու հետ միաժամանակ ավիացիոն իշխանությունները կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին ուղարկել սակագների վերաբերյալ խորհրդակցություններ անցկացնելու մասին հարցում: Այդպիսի խորհրդակցությունները պետք է սկսվեն ոչ ուշ, քան համապատասխան հարցումն ստանալու օրվանից 14 օր հետո: Եթե համաձայնություններ ձեռք չեն բերվել, մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները կարող են օգտվել սույն Համաձայնագրի 4-րդ հոդվածում նշված իրավունքներից:»>:

ՀՈԴՎԱԾ 5

Համաձայնագրի 13-րդ հոդվածի 1-ին կետը շարադրել հետևյալ խմբագրությամբ.

<<1. Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաձեռնարկությունը մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանն է ներկայացնում պայմանագրային ուղիներով երթևեկության չվացուցակը փոխադրումների իրականացումն սկսելու ենթադրյալ օրվանից ոչ ուշ, քան 45 օր առաջ: Առանձին դեպքերում այդ ժամկետը կարող է կրճատվել նշված իշխանությունների համաձայնությամբ: >>:

ՀՈԴՎԱԾ 6

Համաձայնագիրը լրացնել 17 bis հոդվածով՝ հետևյալ խմբագրությամբ.

<<Հոդված 17 bis

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ ցանկացած ժամանակ կարող է մյուս Պայմանավորվող կողմին ուղարկել մյուս Պայմանավորվող կողմի ընդունած՝ թռիչքների անվտանգության չափանիշների, անձնակազմի, օդանավի կամ դրա շահագործման վերաբերյալ խորհրդակցությունների անցկացման մասին հարցում: Այդպիսի խորհրդակցությունները կսկսվեն հարցումն ստանալու օրվանից 30 օրվա ընթացքում:

2. Եթե այդպիսի խորհրդակցությունների անցկացման արդյունքում մի Պայմանավորվող կողմը հայտնաբերի, որ մյուս Պայմանավորվող կողմը չի պահպանում և համապատասխան ձևով չի կիրառում այդ պահի դրությամբ Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշները, ապա այդ Պայմանավորվող կողմը կձանուցի մյուս Պայմանավորվող կողմին հայտնաբերված թերությունների և այն միջոցների մասին, որոնք անհրաժեշտ է ձեռնարկել նշված չափանիշներին համապատասխանեցնելու նպատակով: Մյուս Պայմանավորվող կողմը պարտավորվում է վերացնել հայտնաբերված թերությունները: Եթե մյուս Պայմանավորվող կողմը 15 օրվա ընթացքում կամ համաձայնեցված այլ ժամանակահատվածում չի կարողանում վերացնել թերությունները, ապա դա հիմք կհանդիսանա սույն Համաձայնագրի 4-րդ հոդվածի կիրառման համար:

3. Կոնվենցիայի 16-րդ հոդվածի համաձայն՝ Պայմանավորվող կողմերը պայմանավորվում են, որ մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաձեռնարկության կողմից մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածք կամ պետության տարածքից փոխադրումների իրականացման

համար շահագործվող օդանավերը մյուս Պայմանավորվող կողմի պետության տարածքում գտնվելու ժամանակ կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների լիազորված ներկայացուցիչների կողմից լինել ստուգման օբյեկտ (այսուհետ՝ կառամատուցային ստուգում)՝ այն պայմանով, որ դա չի հանգեցնի չվերթի անհիմն ուշացման: Ճանաչելով օդանավի փաստաթղթերի վավերությունը, թռիչքային անձնակազմի անդամների վկայականները Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածին համապատասխան կառամատուցային ստուգման անցկացման ժամանակ կարող են ստուգվել նշված փաստաթղթերը և վկայականները, օդանավի և դրա սարքավորումների վիճակը՝ կառամատուցային ստուգման անցկացման պահին Կոնվենցիայով սահմանված՝ թռիչքների անվտանգության համապատասխանության չափանիշներով:

4. Եթե կառամատուցային ստուգման կամ կառամատուցային մի շարք ստուգումների անցկացման ժամանակ առաջանան լուրջ հիմքեր՝ համարելու, որ.

ա) օդանավը կամ դրա շահագործումը չի համապատասխանում այդ պահի դրությամբ Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշներին,

բ) բացակայում է այդ պահի դրությամբ Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված թռիչքների անվտանգության չափանիշների արդյունավետ կիրառումը և պահպանումը,

ապա այն Պայմանավորվող կողմը, որն անցկացրել է կառամատուցային ստուգում, կարող է Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածի նպատակներով եզրակացություն անել, որ այն պահանջները, որոնց համաձայն տրվել են կամ վավեր են ճանաչվել օդանավին կամ դրա թռիչքային անձնակազմին առնչվող վկայագրերը կամ վկայականները, կամ օդանավի շահագործման նկատմամբ պահանջները չեն համապատասխանում Կոնվենցիայի համաձայն սահմանված նվազագույն չափանիշներին:

5. Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաձեռնարկության ներկայացուցչի կողմից սույն հոդվածի 3-րդ կետին համապատասխան կառամատուցային ստուգման անցկացման մերժման դեպքում մյուս Պայմանավորվող կողմը կարող է հանգել սույն հոդվածի 4-րդ կետում նշված եզրակացությանը:

6. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրեն իրավունք է վերապահում կասեցնելու մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաձեռնարկության թռիչքների իրականացման թույլտվության գործողությունը կամ փոփոխելու դրա պայմանները, եթե կառամատուցային ստուգման կամ մի շարք կառամատուցային ստուգումների անցկացման արդյունքների հիման վրա, այդպիսի կառամատուցային ստուգման անցկացման մերժման դեպքում, խորհրդակցություններ անցկացնելուց հետո

կամ այլ դեպքերում որոշի, որ այդպիսի գործողություններն անհրաժեշտ են թռիչքների անվտանգության ապահովման համար:

7. Սույն հոդվածի 2-րդ կետին կամ 6-րդ կետին համապատասխան մի Պայմանավորվող կողմի ցանկացած գործողություն մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաձեռնարկությունների նկատմամբ դադարեցվում է այդպիսի գործողության կիրառման հիմքը վերացնելուց անմիջապես հետո:

8. Եթե սույն հոդվածի 2-րդ կետը հաշվի առնելով՝ պարզվել է, որ մի Պայմանավորվող կողմը համաձայնեցված ժամանակահատվածի ավարտից հետո շարունակում է չպահպանել ԻԿԱՕ-ի չափանիշները, ապա մյուս Պայմանավորվող կողմը այդ մասին ծանուցում է ԻԿԱՕ-ի գլխավոր քարտուղարին, իսկ հետագայում՝ ԻԿԱՕ-ի չափանիշների պահպանման նպատակով առաջին Պայմանավորվող կողմի կողմից միջոցների ձեռնարկման մասին:>>:

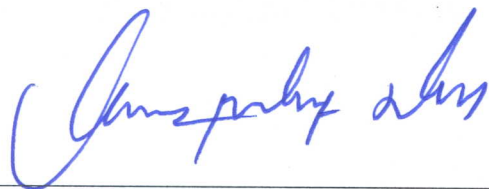
ՀՈԴՎԱԾ 7

1. Սույն Արձանագրությունը հանդիսանում է Համաձայնագրի անբաժանելի մասը և ուժի մեջ է մտնում Պայմանավորվող կողմերի կողմից սույն Արձանագրության ուժի մեջ մտնելու համար անհրաժեշտ ներպետական ընթացակարգերի կատարման մասին վերջին գրավոր ծանուցումն ստանալու օրվանից:

2. Սույն Արձանագրությունը դադարեցնում է իր գործողությունը Համաձայնագրի գործողությունը դադարեցնելու հետ միասին:

Կատարված է պիկ քաղաքում երկու հազար պահ թվականի հուլիսի 1, երկու օրինակով, յուրաքանչյուրը՝ հայերեն, ուկրաիներեն և ռուսերեն, ընդ որում բոլոր տեքստերը հավասարազոր են: Սույն Արձանագրության մեկնաբանման ժամանակ տարաձայնություններ առաջանալու դեպքում առավելություն կունենա ռուսերեն տեքստը:

Հայաստանի Հանրապետության
Կառավարության կողմից՝



Ուկրաինայի Նախարարների
Կաբինետի կողմից՝

