

## СОГЛАШЕНИЕ

Между Правительством Республики Армения  
и Правительством Украины о воздушном сообщении

Правительство Республики Армения и Правительство Украины, в дальнейшем именуемые Договаривающимися сторонами,

являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года,

желая заключить Соглашение с целью установления воздушного сообщения между их соответствующими территориями и за их пределами,

договорились о нижеследующем:

### Статья 1

1. Для целей настоящего Соглашения нижеследующие термины означают:

а) "Конвенция" - Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, а также любое Приложение и любую поправку к ним, в той мере, в какой они приняты Договаривающимися сторонами и применимы к ним;

б) "авиационные власти" в отношении Республики Армения - Главное управление гражданской авиации и в отношении Украины - Государственный департамент авиационного транспорта или в обоих случаях - лицо либо орган, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время упомянутыми властями,

в) "назначенное авиапредприятие" - авиапредприятие, которое было назначено и получило разрешение на выполнение полетов в соответствии со статьей 3 настоящего Соглашения;

г) "территория" в отношении государства - земные поверхности, территориальные и внутренние воды и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом этого государства;

д) "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиапредприятие" и "остановка с некоммерческими целями" имеют значения, указанные в статье 96 Конвенции;

е) "тариф" - плату за перевозку пассажиров, багажа и груза и условия взимания этой платы, включая сумму оплаты,

комиссионные и условия агентских и иных дополнительных услуг, но исключая оплату и условия перевозки почты.

2. Приложение к настоящему Соглашению составляет его неотъемлемую часть.

## Статья 2

1. Каждая Договаривающаяся сторона предоставляет другой Договаривающейся стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления международных воздушных линий по маршрутам, указанным в Приложении к настоящему Соглашению (именуются в дальнейшем соответственно "договорные линии" и "установленные маршруты").

2. Авиапредприятие, назначенное каждой Договаривающейся стороной, будет пользоваться при эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам следующими правами:

а) совершать пролет территории другой Договаривающейся стороны без посадки;

б) совершать посадки на территории другой Договаривающейся стороны с некоммерческими целями в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению;

в) совершать посадки на территории другой Договаривающейся стороны в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, с целью погрузки и (или) выгрузки пассажиров, почты и груза, следующих между территориями Договаривающихся сторон.

3. Ничто в настоящей статье не будет рассматриваться как предоставление права назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся стороны брать на борт пассажиров, почту и груз для их перевозки между пунктами на территории другой Договаривающейся стороны за вознаграждение или на условиях аренды.

4. Маршруты полетов воздушных судов по договорным линиям и пункты пролета государственных границ устанавливаются каждой Договаривающейся стороной на своей территории.

5. Технические и коммерческие вопросы, касающиеся полетов воздушных судов и перевозок пассажиров, груза и почты на договорных линиях, а также вопросы, касающиеся коммерческого сотрудничества, в частности, частоты рейсов, типов воздушных судов, заправки авиатопливом, технического обслуживания воздушных судов на земле, и порядка финансовых расчетов, будут решаться по договоренности между

назначенными авиапредприятиями и представляться на утверждение авиационных властей Договаривающихся сторон. При отсутствии договоренности эти вопросы будут решаться авиационными властями Договаривающихся сторон.

### Статья 3

1. Каждая Договаривающаяся сторона будет иметь право назначить авиапредприятие(я) с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно Другую Договаривающуюся сторону.

Каждая Договаривающаяся сторона на каждую договорную линию будет иметь право назначить только одно авиапредприятие.

2. По получении такого уведомления другая Договаривающаяся сторона в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 настоящей Статьи незамедлительно предоставит каждому назначенному авиапредприятию соответствующее разрешение на полеты.

3. Авиационные власти одной Договаривающейся стороны до выдачи разрешения на полеты могут потребовать от авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся стороной, доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно применяемыми этими властями при эксплуатации международных воздушных линий и не превышающими по своему уровню требований Конвенции.

4. Каждая Договаривающаяся сторона будет иметь право отказать в предоставлении разрешения на полеты, указанного в пункте 2 настоящей статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 2 настоящего Соглашения, в любом случае, когда упомянутая Договаривающаяся сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием(ями) принадлежат Договаривающейся стороне, назначившей это авиапредприятие, ее органам или гражданам.

5. Назначенное авиапредприятие, получившее указанное в настоящей статье разрешение, может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что на таких линиях введены в действие тарифы в соответствии со статьей 12 настоящего Соглашения, а также решены технические и коммерческие вопросы в соответствии с пунктом 4 статьи 3 настоящего Соглашения.

## Статья 4

1. Каждая Договаривающаяся сторона будет иметь право аннулировать разрешение на полеты или приостановить пользование указанными в статье 2 настоящего Соглашения правами, предоставленными назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами:

а) в любом случае, если она не убеждена в том, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежит Договаривающейся стороне, назначившей это авиапредприятие, или ее гражданам, или им обоим, или

б) в случае, если это авиапредприятие не соблюдает законы и правила Договаривающейся стороны, предоставляющей эти права, или

в) в случае, если авиапредприятие каким-либо иным образом не соблюдает условия, предписанные настоящим Соглашением.

2. Если немедленное аннулирование разрешения, приостановление прав или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не является необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, то право, о котором говорится в этом пункте, будет использоваться только после консультации между авиационными властями Договаривающихся сторон. Такие консультации между авиационными властями должны состояться в возможно короткие сроки с даты запроса.

## Статья 5

1. Договаривающиеся стороны примут все необходимые меры для обеспечения безопасной и эффективной эксплуатации договорных линий. Для этой цели каждая Договаривающаяся сторона будет предоставлять воздушным судам авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся стороной, все средства радиосветотехнического, метеорологического и другого обслуживания необходимого для эксплуатации договорных линий.

2. Авиационные власти одной Договаривающейся стороны должны предоставлять авиационным властям другой Договаривающейся стороны сведения о запасных и основных аэродромах, воздушных трассах, системах связи и

аэронавигационных средствах, об управлении воздушным движением и по другим вопросам в объемах, необходимых для обеспечения безопасной и эффективной эксплуатации воздушных судов на договорных линиях.

## Статья 6

1. Законы и правила одной Договаривающейся стороны, регулирующие прилет на ее территорию и вылет с нее воздушных судов, совершающих международные полеты, или эксплуатацию или навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах ее территории, будут применяться к воздушным судам авиапредприятий, назначенных другой Договаривающейся стороной.

2. Законы и правила одной Договаривающейся стороны, относящиеся к международным перевозкам, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с ее территории пассажиров, экипажей, груза и почты, и, в частности, формальности, относящиеся к паспортным, таможенным, валютным и санитарным правилам, будут применяться к пассажирам, экипажам, грузу и почте воздушных судов авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся стороной, во время их пребывания в пределах указанной территории.

## Статья 7

Любые сборы и платежи за пользование каждым аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги, а также любые платежи за пользование аэронавигационными средствами, средствами связи и услугами будут взиматься в соответствии со ставками и тарифами, установленными каждой Договаривающейся стороной на своей территории, при условии, что такие сборы и платежи не должны превышать аналогичных сборов, взимаемых с воздушных судов других государств.

## Статья 8

1. Воздушные суда назначенных авиапредприятий при полетах над территорией другой Договаривающейся стороны должны иметь опознавательные и регистрационные знаки своих государств, свидетельства о регистрации, удостоверения о годности к полетам и другие, установленные авиационными властями Договаривающихся сторон судовые документы.

Пилоты и другие члены экипажа должны иметь установленные свидетельства и удостоверения. Требования, в соответствии с которыми такие свидетельства и удостоверения выдаются, должны соответствовать или превышать минимальные стандарты, устанавливаемые в соответствии с требованиями Конвенции.

2. Все указанные в пункте 1 настоящей статьи документы, а также свидетельства (сертификаты) эксплуатанта и лицензии (коммерческие разрешения) на осуществление соответствующих перевозок, выданные или утвержденные одной из Договаривающихся сторон и не просроченные, будут признаваться действительными на территории другой Договаривающейся стороны.

## Статья 9

1. В случае вынужденной посадки, катастрофы или другого происшествия с воздушным судном авиапредприятия одной Договаривающейся стороны на территории другой Договаривающейся стороны, Договаривающаяся сторона, на территории которой имело место происшествие, без задержек и наиболее быстрым способом известит другую Договаривающуюся сторону о происшедшем, об имеющихся подробностях и обстоятельствах происшествия, примет необходимые меры для расследования причины происшествия, а также предпримет неотложные меры по оказанию такой помощи, которая может потребоваться экипажу и пассажирам, обеспечит сохранность воздушного судна и почты, багажа и грузов этого воздушного судна в том виде, в каком они оказались после происшествия, и обеспечит их быструю дальнейшую перевозку.

2. Договаривающаяся сторона, в реестр которой занесено воздушное судно, будет иметь право назначить своих наблюдателей, которые по договоренности с другой Договаривающейся стороной могут принимать участие в расследовании авиационного происшествия.

## Статья 10

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию одной Договаривающейся стороны и не покидающие района аэропорта, выделенного для этой цели, будут подвергаться лишь упрощенному контролю, если это не вызывается мерами по обеспечению авиационной безопасности. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, не будут

облагаться таможенными пошлинами и сборами, имеющими эквивалентное действие.

## Статья 11

1. Каждая Договаривающаяся сторона предоставит назначенным авиапредприятиям обеих Договаривающихся сторон справедливые и равные возможности эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам между их соответствующими территориями.

2. При эксплуатации договорных линий назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся стороны должно принимать во внимание интересы назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся стороны, с тем чтобы не нанести ущерба перевозкам последнего авиапредприятия, которое эксплуатирует авиалинию по этому же маршруту или его части.

3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями Договаривающихся сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам, и каждое авиапредприятие должно иметь первоочередной задачей предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим и разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между соответствующими территориями их государств.

4. Емкости по договорным линиям определяются путём согласования между авиационными властями Договаривающихся сторон, и договоренность оформляется отдельным Протоколом.

## Статья 12

1. Тарифы на любой договорной линии должны устанавливаться на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль, особенности перевозки и тарифы других авиапредприятий для любой части установленного маршрута. Эти тарифы должны быть установлены в соответствии с указанными ниже условиями настоящей статьи.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, должны, по мере возможности, согласовываться по каждому из установленных маршрутов назначенными авиапредприятиями обеих Договаривающихся сторон после консультаций с другими

авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или его часть.

Такое согласование будет достигаться путем использования соответствующего механизма установления тарифов, применяемого ИАТА. Согласованные таким образом тарифы подаются авиационным властям Договаривающихся сторон на утверждение не менее чем за тридцать (30) дней до начала эксплуатации.

3. Если назначенные авиапредприятия не смогут согласиться с любым из этих тарифов или по каким-либо другим причинам тариф не может быть согласован в соответствии с условиями пункта 2 настоящей статьи, авиационные власти Договаривающихся сторон должны попытаться установить тариф по договоренности между собой.

4. Если авиационные власти не смогут достигнуть согласия по вопросу утверждения какого-либо тарифа, представленного им в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, или по установлению какого-либо тарифа в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, это разногласие должно быть урегулировано согласно условиям статьи 20 настоящего Соглашения.

5. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей статьи, должны оставаться в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы в соответствии с условиями настоящей статьи.

6. Ни один тариф не вступит в силу, если авиационные власти одной из Договаривающихся сторон не утвердят его.

### Статья 13

1. Назначенное авиапредприятие каждой Договаривающейся стороны должно не позднее, чем за тридцать (30) дней до начала полетов представить предполагаемое расписание авиационным властям другой Договаривающейся стороны для утверждения, указав частоту полетов, тип воздушного судна, компоновку и предлагаемое для продажи число мест.

2. Любые последующие изменения в утвержденное расписание назначенного авиапредприятия должны представляться на утверждение авиационным властям другой Договаривающейся стороны.

### Статья 14

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся стороны, а также их табельное имущество, запасы топлива и смазочные материалы, бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту таких воздушных судов, будут освобождаться от таможенных пошлин и сборов по прибытии на территорию другой Договаривающейся стороны при условии, что эти имущество, материалы и запасы остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза.

2. Также будут освобождаться от таких пошлин и сборов, за исключением сборов за предоставленное обслуживание;

а) бортовые запасы, взятые на территории одной Договаривающейся стороны в пределах лимитов, установленных властями упомянутой Договаривающейся стороны, и предназначенные для использования на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся стороны;

б) запасные части, ввезенные на территорию одной Договаривающейся стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся стороны;

в) топливо и смазочные материалы, предназначенные для использования воздушным судном, эксплуатируемым на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся стороны, даже если эти запасы будут использоваться на участке маршрута в пределах территории другой Договаривающейся стороны, где они взяты на борт;

г) документы, используемые назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся стороны, включая авиабилеты, авианакладные, а также рекламные материалы, распространяемые бесплатно на территории другой Договаривающейся стороны.

3. Материалы, запасы и запасные части, а также документы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, по требованию могут быть поставлены под контроль таможенных властей.

4. Топливо, смазочные материалы, запасные части, табельное имущество, бортовые запасы, включая продукты питания, напитки и табачные изделия, рекламные материалы, автотранспорт, электронное оборудование для бронирования и связи и запасные части к ним, мебель и предметы для оборудования и деятельности представительств, перевозочные документы, доставленные или доставляемые назначенным

авиапредприятием одной Договаривающейся стороны на территорию другой Договаривающейся стороны для своих эксплуатационных нужд, освобождаются от таможенных пошлин и сборов при их ввозе, вывозе и во время нахождения на территории этой другой Договаривающейся стороны.

#### Статья 15

1. Расчеты между назначенными авиапредприятиями будут производиться в соответствии с действующими между Договаривающимися сторонами соглашениями о расчетах и платежах.

2. Каждая Договаривающаяся сторона предоставляет назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этим авиапредприятием от эксплуатации договорных линий.

3. Такой перевод должен производиться в соответствии с положениями соглашения, регулирующего финансовые отношения между Договаривающимися сторонами. В случае отсутствия такого соглашения или соответствующих положений в нем перевод должен осуществляться в соответствии с действующим законодательством Договаривающихся сторон.

#### Статья 16

1. Для обеспечения эксплуатации договорных линий назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся стороны предоставляется право открыть в пунктах на договорных линиях, расположенных на территории другой Договаривающейся стороны, свои представительства с необходимым административным, коммерческим и техническим персоналом.

2. Назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся стороны на территории другой Договаривающейся стороны будет иметь право самостоятельной продажи авиаперевозок на собственных перевозочных документах и назначения агентов по их продаже в соответствии с законами и правилами этой другой Договаривающейся стороны.

#### Статья 17

1. В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся

стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву. Договаривающиеся стороны действуют в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 г., и Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 г., положениями действующих двусторонних соглашений между Договаривающимися сторонами, а также тех соглашений, которые будут заключены между ними в последующем.

2. Договаривающиеся стороны оказывают по просьбе всю необходимую помощь друг другу по предотвращению незаконного захвата воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

3. Договаривающиеся стороны действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности и техническими требованиями, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и предусмотренными Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к Договаривающимся сторонам; они будут требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации, эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на их территории, и эксплуатанты международных аэропортов на их территории действовали в соответствии с такими положениями и требованиями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся сторона соглашается с тем, что другая Договаривающаяся сторона может потребовать от таких эксплуатантов воздушных судов соблюдения упомянутых в пункте 3 настоящей статьи положений и требований по авиационной безопасности, которые предусматриваются этой

другой Договаривающейся стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах ее территории. Каждая Договаривающаяся сторона будет обеспечивать применение надлежащих мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся стороны о принятии специальных мер безопасности в случае конкретной угрозы.

5. Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом гражданских воздушных судов или с другими незаконными актами, направленными против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств. Договаривающиеся стороны оказывают друг другу помощь посредством облегчения связи и принятия соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

6. Если какая-либо из Договаривающихся сторон имеет достаточные основания полагать, что другая Договаривающаяся сторона отступает от положений по авиационной безопасности настоящей статьи, авиационные власти этой Договаривающейся стороны могут просить о проведении немедленных консультаций с авиационными властями другой Договаривающейся стороны. В случае недостижения приемлемой договоренности в течении пятнадцати (15) дней с даты обращения с просьбой о проведении консультаций или появления непосредственной угрозы безопасности гражданской авиации возникнет основание для применения статьи 4 настоящего Соглашения.

## Статья 18

Для обеспечения тесного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению настоящего Соглашения, между авиационными властями Договаривающихся сторон периодически могут проводиться консультации.

## Статья 19

Авиационные власти одной Договаривающейся стороны по запросу авиационных властей другой Договаривающейся стороны предоставляют периодически статистическую информацию, которая может быть разумно затребована с целью

определения объема перевозок, выполняемого назначенным авиапредприятием первой Договаривающейся стороны на договорных линиях.

## Статья 20

1. Любой спор, возникающий в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения или Приложения к нему, будет разрешаться посредством прямых переговоров между авиационными властями обеих Договаривающихся сторон. Если упомянутые власти не придут к соглашению, спор будет разрешаться непосредственно между Договаривающимися сторонами.

2. Если Договаривающиеся стороны не решат спора путем переговоров, они могут передать право решения спора другому лицу или организации, или по требованию любой из сторон спор может быть вынесен на рассмотрение арбитражем в составе трех арбитров, двое из которых, назначенные каждой из Договаривающихся сторон, называют третьего. Каждая Договаривающаяся сторона должна назвать арбитра в течение 60 дней с момента получения по дипломатическим каналам от другой Договаривающейся стороны сообщения с требованием арбитражного решения спора, а третий арбитр должен быть назначен в течение последующих 30 дней. Если в указанный период какая-либо из Договаривающихся сторон не назначит своего арбитра, или не будет назван третий арбитр, Президент Совета Международной организации гражданской авиации по требованию одной из Сторон назначает арбитра или арбитров, как того требует дело. Если Президент является гражданином одной из Договаривающихся сторон или по другой причине не может выполнить эту обязанность, его заместитель должен сделать необходимые назначения. Третий арбитр должен быть гражданином третьей страны и обязан действовать как Президент арбитража.

3. Арбитраж выносит свое решение большинством голосов. Такое решение является обязательным для обеих Договаривающихся сторон. Каждая Договаривающаяся сторона несет расходы по участию ее арбитра в разбирательстве. Расходы, связанные с работой Президента арбитража, и другие подобные расходы распределяются между Договаривающимися сторонами поровну. По всем другим аспектам арбитраж самостоятельно определяет процедуру своей работы.

## Статья 21

Если одна из Договаривающихся сторон предложит изменить положения настоящего Соглашения или Приложения к нему, между авиационными властями Договаривающихся сторон будут проводиться консультации относительно предполагаемого изменения. Консультации должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты запроса об их проведении, если только авиационные власти Договаривающихся сторон не договорятся о продлении этого периода. Поправки к Соглашению вступят в силу после подтверждения путем обмена нотами по дипломатическим каналам об их принятии. Приложение может быть изменено по согласованию между авиационными властями Договаривающихся сторон.

## Статья 22

Настоящее Соглашение и любые поправки к нему будут зарегистрированы в Международной организации гражданской авиации.

## Статья 23

1. Настоящее Соглашение заключено на неопределенный срок.
2. Каждая Договаривающаяся сторона может в любое время уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление должно быть одновременно направлено в Международную организацию гражданской авиации. В таком случае настоящее Соглашение прекратит свое действие через двенадцать (12) месяцев с даты получения такого уведомления другой Договаривающейся стороной, если только уведомление о прекращении действия не отозвано по обоюдному согласию Договаривающихся сторон до истечения этого периода. В отсутствие подтверждения получения другой Договаривающейся стороной уведомления, оно будет считаться полученным через четырнадцать (14) дней после получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

## Статья 24

Настоящее Соглашение вступит в силу со дня получения последнего письменного уведомления о выполнении

Договаривающимися сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.

Совершено в городе Киев, 17 июня 1995 года, в двух подлинных экземплярах, каждый на армянском, украинском и русском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу. Однако в случае разногласий тексту на русском языке отдается предпочтение.

## ПРИЛОЖЕНИЕ К СОГЛАШЕНИЮ

Между Правительством Республики Армения  
и Правительством Украины о воздушном сообщении

1. Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенными авиапредприятиями Украины;

Пункты отправления	Промежуточные Пункты	пункты назначения	Пункты за пределами Армении
Любые пункты в Украине	пункты в третьих странах	Любые пункты в Армении	пункты в третьих странах

2. Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенными авиапредприятиями Республики Армения;

Пункты отправления	Промежуточные Пункты	пункты назначения	Пункты за пределами Украины
Любые пункты в Армении	пункты в третьих странах	любые пункты в Украине	пункты в третьих странах

Примечание;

а) право назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся стороны осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между пунктами на территории другой Договаривающейся стороны и пунктами в третьих странах является предметом отдельной договоренности между авиационными властями Договаривающихся сторон ;

б) "промежуточные пункты" и "пункты за пределами" будут определяться по договоренности между авиационными властями Договаривающихся сторон.

Соглашение вступило в силу 24 июля 1995 года.