

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ

ՕՐԵՆՔԸ

**ՕԴԱՅԻՆ ՓՈԽԱԴԴՐՈՒՄՆԵՐ ԻՐԱԿԱՆԱՑՆՈՂՆԵՐԻ ԵՎ ՕԴԱՆԱՎ
ՇԱՀԱԳՈՐԾՈՂՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ ՈՒՂԵՎՈՐՆԵՐԻ, ԹՈՒՉՔԱՅԻՆ ԵՎ ՍՊԱՍԱՐԿՈՂ
ԱՆՁՆԱԿԱԶՄԻ, ՈՒՂԵՔԵՌԻ, ՔԵՌԻ ԵՎ ԵՐՐՈՐԴ ԱՆՁԱՆՑ ՆԿԱՏԱՄԲ
ՊԱՏԱՍԽԱՆԱՏՎՈՒԹՅԱՆ ԱՊԱՀՈՎԱԳՐՈՒԹՅԱՆ ՆՎԱԶԱԳՈՒՅՆ
ՊԱՀԱՆՋՆԵՐԻ ՍԱՀՄԱՆՄԱՆ ՄԱՍԻՆ**

Սույն օրենքի նպատակն է օդային փոխադրումներ իրականացնողների և օդանավ շահագործողների համար ուղևորների, թռիչքային և սպասարկող անձնակազմի (ավիացիոն ինժեներներ, տեխնիկներ, բորտօպերատորներ և ուղեկցորդներ), ուղեբեռի, բեռի և երրորդ անձանց նկատմամբ պատասխանատվության ապահովագրության նվազագույն պահանջների սահմանումը:

Հոդված 1. Օրենքի կարգավորման առարկան

1. Սույն օրենքը կարգավորում է օդային փոխադրումներ իրականացնողների և օդանավ շահագործողների կողմից ուղևորների, թռիչքային և սպասարկող անձնակազմի, ուղեբեռի, բեռի և երրորդ անձանց նկատմամբ պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության, ինչպես նաև այդ ապահովագրության նվազագույն պահանջների, ծածկույթների և դրանց ապահովման հետ կապված հարաբերություններ:

Հոդված 2. Գործողության ոլորտը

1. Սույն օրենքը կիրառվում է Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքում բոլոր օդային փոխադրումներ իրականացնողների և օդանավ

շահագործողների նկատմամբ:

2. Սույն օրենքով նախատեսված կարգավորումները չեն տարածվում.

1) պետական այն օդանավերի վրա, որոնք նշված են 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին Չիկագոյում ստորագրված «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» կոնվենցիայի 3(բ) հոդվածում,

2) 20 կիլոգրամից պակաս առավելագույն թռիչքային քաշ ունեցող մոդելային օդանավերի վրա,

3) ոտքով արձակվող թռչող ապարատների վրա (այդ թվում՝ շարժիչավոր պարապլաններ և դելտապլաններ),

4) կապովի օդապարիկների վրա,

5) օդապարուկների վրա,

6) պարաշյուտների վրա (այդ թվում՝ պարասեյլինգ պարաշյուտներ),

7) 500 կիլոգրամից պակաս առավելագույն թռիչքային քաշով օդանավերի (այդ թվում՝ սավառնակներ) և գերթթալ թռչող ապարատների վրա, որոնք՝

ա. օգտագործվում են ոչ առևտրային նպատակներով, կամ

բ. օգտագործվում են ուսուցման նպատակով իրականացվող ներքին թռիչքներում և որի դեպքում չի ենթադրվում միջազգային սահմանների հատում:

Հոդված 3. Օրենքում կիրառվող հիմնական հասկացությունները

1. Սույն օրենքի իմաստով՝

1) «օդային փոխադրող»՝ օդային փոխադրումներ իրականացնող կազմակերպություն, որն ունի կանոնավոր առևտրային օդային փոխադրումների իրականացման գործող հավաստագիր,

2) «օդանավ շահագործող»՝

ա. օդային փոխադրում չիրականացնող կամ օդային փոխադրող չհանդիսացող ֆիզիկական կամ իրավաբանական անձ, որն ունի օդանավի օգտագործման կամ շահագործման շարունակական տնօրինման իրավասություն,

բ. ֆիզիկական կամ իրավաբանական անձ, որի անունով գրանցված է օդանավը, բացառությամբ այն դեպքերի, երբ ֆիզիկական կամ իրավաբանական

անձը կարող է ապացուցել, որ շահագործողն այլ անձ է,

3) «թռիչք»՝

ա. թռիչքային անձնակազմի դեպքում՝ ժամանակահատված, որը սկսվում է այն պահից, երբ անձնակազմի անդամը զեկուցում է իր հերթափոխը սկսելու մասին, որը ներառում է մեկ կամ մի քանի սեկտոր և ավարտվում է այն պահին, երբ օդանավը վերջնականապես կանգ է առնում և շարժիչներն անջատվում են, վերջին սեկտորի վերջում, որտեղ անձնակազմի անդամը գործում է որպես թռիչքային անձնակազմ,

բ. սպասարկող անձնակազմի դեպքում՝ ժամանակահատված, որը սկսվում է այն պահից, երբ անձնակազմի անդամը օպերատորի կողմից պարտավորվում է ներկայանալ կամ սկսել իր պարտականությունները, և ավարտվում է այն պահին, երբ նա ազատվում է բոլոր պարտականություններից, ներառյալ թռիչքից հետո կատարվող պարտականությունները,

գ. ուղևորների կամ չգրանցված ուղեբեռի դեպքում՝ օդանավով ուղևորների տեղափոխման ժամանակահատվածը, այդ թվում՝ օդանավ բարձրանալը և օդանավից իջնելը,

դ. բեռի կամ գրանցված ուղեբեռի դեպքում՝ ուղեբեռի կամ բեռի տեղափոխման ժամանակահատվածը՝ օդային փոխադրողին ուղեբեռը կամ բեռը հանձնելու պահից մինչև նշված ստացողին դրանց տրամադրման պահը,

ե. երրորդ անձանց դեպքում՝ օդանավի օգտագործումը գետնավարման կամ իրական վերթիռի նպատակով դրա շարժիչներին սնուցման մատակարարման պահից մինչև այն պահը, երբ այն գտնվում է գետնի մակերևույթին, և դրա շարժիչների աշխատանքը լիովին դադարեցվել է, ինչպես նաև օդանավի շարժը քարշակող կամ հրող տրանսպորտային միջոցների կամ այն ուժերի օգնությամբ, որոնք բնորոշ են օդանավի վարման և վերելքի համար, մասնավորապես՝ օդի հոսքերը,

4) «Առավելագույն թռիչքային քաշ (այսուհետ՝ ԱԹՔ)»՝ օդանավի հավաստագրված փաստաթղթերում նշված՝ օդանավի բոլոր տեսակներին բնորոշ հաստատված առավելագույն մեծությանը համապատասխանող քաշ,

- 5) «ուղևոր»՝ ցանկացած անձ, որը գտնվում է օդանավում օդային փոխադրողի կամ օդանավ շահագործողի թույլտվությամբ՝ բացառությամբ թռիչքային և սպասարկող (որոնք կարող են գտնվել հնքնաթիռում թռիչքի ժամանակ) անձնակազմում ընդգրկված անդամների,
- 6) «երրորդ անձ»՝ իրավաբանական կամ ֆիզիկական անձ՝ բացառությամբ ուղևորների, ինչպես նաև թռիչքային և սպասարկող անձնակազմում ընդգրկված անդամների,
- 7) «առևտրային փոխադրումներ»՝ փոխադրումներ վարձատրության կամ վճարի դիմաց,
- 8) «փոխառության հատուկ իրավունք (այսուհետ՝ ՓՀԻ)»՝ միջազգային պահուստային ակտիվ է, որը ստեղծվում է Արժույթի միջազգային հիմնադրամի (ԱՄՀ) կողմից և տեղաբաշխվում է նրա անդամների միջև ի լրումն առկա պահուստային ակտիվների,
- 9) լիազոր մարմին՝ «Ավիացիայի մասին» օրենքով սահմանված Հայաստանի Հանրապետության ավիացիայի (բացառությամբ ռազմականի) բնագավառի քաղաքականությունը մշակող և իրականացնող համապատասխան նախարարությունը,
- 10) «հատուկ ավիացիոն պատասխանատվություն»՝ ընդհանուր քաղաքացիական պատասխանատվությունից տարբերվող, ավիացիայի ոլորտին հատուկ կարգավորում ունեցող պատասխանատվություն օդային փոխադրումների ընթացքում պատճառված վնասների համար,
- 11) «համատեղ օգտագործման ծածկագիր»՝ պայմանավորվածություն երկու կամ ավելի ավիաընկերությունների միջև՝ նույն թռիչքը համատեղ շահագործելու մասին՝ օգտագործելով տարբեր թռիչքային համարներ (ծածկագրեր/(Code Sharing):

Հոդված 4. Ապահովագրության իրականացումը, ապահովագրվող ռիսկերը և օդային փոխադրողների և օդանավ շահագործողների պարտականությունը

1. Օդային փոխադրողների և օդանավ շահագործողների ապահովագրությունն

իրականացվում է սույն օրենքի համաձայն՝ ուղևորների, թռիչքային և սպասարկող անձնակազմի, ուղեբեռների, բեռների և երրորդ անձանց նկատմամբ հատուկ ավիացիոն պատասխանատվության առումով: Ապահովագրվող ռիսկերի թվին են դասվում ռազմական գործողությունները, ահաբեկչությունը, օդանավի հափշտակումը, դիվերսիոն գործողությունները, օդանավի անօրինական զավթումը և քաղաքացիական խռովությունները:

2. Օդային փոխադրողները և օդանավ շահագործողները ապահովում են, որ ապահովագրական ծածկույթ (գումար) առկա լինի յուրաքանչյուր թռիչքի համար՝ անկախ այն հանգամանքից, թե շահագործվող օդանավը նրանց տնօրինման ներքո գտնվում է սեփականության իրավունքով թե վարձակալության պայմանագրով, կամ համատեղ գործունեություն իրականացնելու կամ համալիր ձեռնարկատիրական գործունեության թույլտվության (ֆրանչայզինգի), համատեղ օգտագործման ծածկագրերի (Code Sharing) կամ ցանկացած այլ համանման պայմանագրով:

Հոդված 5. Համապատասխանությունը

1. Օդային փոխադրողները և անհրաժեշտության դեպքում՝ օդանավ շահագործողներն ապացուցում են սույն օրենքում սահմանված ապահովագրության պահանջներին համապատասխանությունը՝ լիազոր մարմնին ի պահ հանձնելով ապահովագրության պայմանագիրը (վկայագիր, սերտիֆիկատ կամ վկայական) կամ գործող ապահովագրության այլ ապացույցներ:
2. Ֆինանսական շուկայի ճգնաժամի, Կառավարության կողմից հայտարարված արտակարգ կամ ռազմական դրության իրավական ռեժիմների հետևանքով ապահովագրական շուկայի գործունեության խափանման դեպքերում Կառավարությունը կարող է սահմանել սույն օրենքի 4-րդ հոդվածի 2-րդ մասով, ինչպես նաև 6-րդ և 7-րդ հոդվածներով սահմանված կարգավորումներից տարբերվող կարգավորումներ:

Հողված 6. Ուղևորների, թռիչքային և սպասարկող անձնակազմի, ուղեբեռի և բեռի նկատմամբ պատասխանատվության ապահովագրությունը

1. Ուղևորների, թռիչքային և սպասարկող անձնակազմի նկատմամբ պատասխանատվության ապահովագրության մասով նվազագույն ապահովագրական ծածկույթը, բացառությամբ 2 700 կգ կամ պակաս ԱԹՔ-ով օդանավով իրականացվող ոչ առևտրային փոխադրումների համար, մարմնական վնասվածքի, առողջությանն այլ վնաս պատճառելու կամ մահվան դեպքում կազմում է առնվազն 250000 ՓՀԻ՝ յուրաքանչյուրի համար:
2. 2 700 կգ կամ պակաս ԱԹՔ-ով օդանավով իրականացվող ոչ առևտրային փոխադրումների համար նվազագույն ապահովագրական ծածկույթը կազմում է առնվազն 100 000 ՓՀԻ՝ մեկ ուղևորի համար:
3. Ուղեբեռի փոխադրման ժամանակ դրանց ֆիզիկական ոչնչացման, կորչելու կամ վնասվելու դեպքում պատասխանատվության ապահովագրության մասով նվազագույն ապահովագրական ծածկույթը կազմում է 1519 ՓՀԻ՝ առևտրային փոխադրումների շրջանակում մեկ ուղևորի համար:
4. Բեռի փոխադրման ժամանակ դրանց ֆիզիկական ոչնչացման, կորչելու կամ վնասվելու դեպքում պատասխանատվության ապահովագրության մասով նվազագույն ապահովագրական ծածկույթը կազմում է 26 ՓՀԻ՝ առևտրային փոխադրումների շրջանակում մեկ կիլոգրամի համար:
5. Փոստային առաքումների փոխադրման ժամանակ օդանավ շահագործողը պատասխանատվություն է կրում համապատասխան փոստային ծառայություն մատուցող կազմակերպության առջև, փոխադրողների և փոստային ծառայություն մատուցողների միջև հարաբերությունների նկատմամբ կիրառվող կանոնների երկուստեք պայմանավորվածության համաձայն, ընդ որում, մի քանի հաջորդական փոխադրողների միջոցով իրականացման ենթակա փոխադրման դեպքում ապահովագրական ծածկույթի սահմանաչափերը գործում են որպես օդանավ շահագործողների կողմից իրականացվող մեկ գործողություն:

**Հողված 7. Երրորդ անձանց նկատմամբ պատասխանատվության
ապահովագրությունը**

1. Երրորդ անձանց նկատմամբ պատասխանատվության ապահովագրության մասով՝ մեկ պատահարի համար նվազագույն ապահովագրական ծածկույթը յուրաքանչյուր օդանավի դեպքում կազմում է՝

Կատեգորիա	ԱԹՔ (կգ)	Նվազագույն ապահովագրության ծածկույթ (միլիոն ՓՀԻ)
1	< 500	0,75
2	< 1000	1,5
3	< 2700	3
4	< 6000	7
5	< 12000	18
6	< 25000	80
7	< 50000	150
8	< 200000	300
9	< 500000	500
10	≥ 500000	700

2. Եթե պատերազմի կամ ահաբեկչության ռիսկերով պայմանավորված, երրորդ անձանց հասցվող վնասի ապահովագրական ծածկույթը հասանելի չէ օդային փոխադրողին կամ օդանավ շահագործողին յուրաքանչյուր պատահարի փոխհատուցման սկզբունքով, այդ օդային փոխադրողը կամ օդանավ շահագործողը պետք է կատարի այդ ռիսկերն ապահովագրելու իր պարտավորությունը՝ ապահովագրելով դրանք ընդհանուր փոխհատուցման սկզբունքով: Ընդհանուր փոխհատուցումը առնվազն համարժեք պետք է լինի սույն հոդվածի 1-ին մասով սահմանված համապատասխան գումարին:

Հոդված 8. Կատարման ապահովումը և պատասխանատվության միջոցները

1. Լիազոր մարմինը ապահովում է, որ օդային փոխադրողները և օդանավ շահագործողները կատարեն սույն օրենքի պահանջները:
2. Օտարերկրյա գրանցում ունեցող օդային փոխադրողները կամ օդանավ շահագործողները, որոնք թռիչքներ են իրականացնում Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքով պետք է լիազոր մարմինն ներկայացնեն սույն օրենքում սահմանված ապահովագրական պահանջների կատարման ապացույց:
3. Լիազոր մարմինը անհրաժեշտության դեպքում օտարերկրյա գրանցում ունեցող օդային փոխադրողներից, օդանավ շահագործողներից կամ ապահովագրողից կարող է պահանջել սույն օրենքի 5-րդ հոդվածի 1-ին մասով սահմանված փաստաթղթերը, որպես լրացուցիչ ապացույցներ, եթե ապահովագրական պահանջների կատարման վերաբերյալ ներկայացված փաստաթղթերի իսկությունը ակնհայտ կասկածելի է:
4. Սույն օրենքի դրույթների խախտումներն առաջացնում են պատասխանատվություն՝ «Ավիացիայի մասին» օրենքի 47-րդ հոդվածով սահմանված կարգով:
5. Եթե լիազոր մարմինը չի հավաստիացել սույն օրենքի պայմանների կատարման հարցում, ապա չի թույլատրում օդանավի վերասլացքը, քանի դեռ համապատասխան օդային փոխադրողը կամ օդանավ շահագործողը սույն օրենքի համաձայն չի ներկայացրել պատշաճ ապահովագրական ծածկույթի ապացույց:

Հոդված 9. Վեճերի լուծման կարգը

1. Օդային փոխադրումներ իրականացնողների կամ օդանավ շահագործողների և ուղևորների, թռիչքային կամ սպասարկող անձնակազմի կամ երրորդ անձանց միջև սույն օրենքի առարկայի շրջանակներում ծագած ցանկացած վեճ կարող է լուծվել հետևյալ կարգով՝
 - 1) կողմերի փոխադարձ համաձայնությամբ՝ ապահովագրության

պայմանագրով նախատեսված միջոցներով,

2) Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական օրենսգրքով սահմանված ընթացակարգերով,

3) դատական կարգով:

2. Վեճերի լուծման ընթացքում կիրառվում են սույն օրենքով սահմանված նվազագույն ապահովագրական պահանջներն ու պայմանները:

Հոդված 10. Եզրափակիչ մաս և անցումային դրույթներ

1. «Օդանավ շահագործողների պատասխանատվության ապահովագրության նվազագույն ծածկույթի սահմանաչափերը սահմանելու մասին» 2009 թվականի հունիսի 10-ի ՀՕ-156-Ն օրենքը ուժը կորցրած է ճանաչվում սույն օրենքի ուժի մեջ մտնելու պահից:

2. Սույն օրենքն ուժի մեջ է մտնում 2027 թվականի հունվարի 1-ից:

ՏԵՂԵԿԱՆՔ

ՓՈՓՈԽՎՈՂ ՀՈԴՎԱԾՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ

ՕՐԵՆՔԸ

**ՕԴԱՅԻՆ ՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐ ԻՐԱԿԱՆԱՑՆՈՂՆԵՐԻ ԵՎ ՕԴԱՆԱԿ
ՇԱՀԱԳՈՐԾՈՂՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ ՈՒՂԵՎՈՐՆԵՐԻ, ԹՈՒՉՔԱՅԻՆ ԵՎ
ՍՊԱՍԱՐԿՈՂ ԱՆՁՆԱԿԱԶՄԻ, ՈՒՂԵԲԵՌԻ, ԲԵՌԻ ԵՎ ԵՐՐՈՐԴ ԱՆՁԱՆՑ
ՆԿԱՏՄԱՄԲ ՊԱՏԱՍԽԱՆԱՏՎՈՒԹՅԱՆ ԱՊԱՀՈՎԱԳՐՈՒԹՅԱՆ
ՆՎԱԶԱԳՈՒՅՆ ՊԱՀԱՆՋՆԵՐԻ ՍԱՀՄԱՆՄԱՆ ՄԱՍԻՆ**

Սույն օրենքի նպատակն է օդային փոխադրումներ իրականացնողների և օդանավ շահագործողների համար ուղևորների, թռիչքային և սպասարկող անձնակազմի (ավիացիոն ինժեներներ, տեխնիկներ, բորտօպերատորներ և ուղեկցորդներ), ուղեբեռի, բեռի և երրորդ անձանց նկատմամբ պատասխանատվության ապահովագրության նվազագույն պահանջների սահմանումը:

Հոդված 1. Օրենքի կարգավորման առարկան

1. Սույն օրենքը կարգավորում է օդային փոխադրումներ իրականացնողների և օդանավ շահագործողների կողմից ուղևորների, թռիչքային և սպասարկող անձնակազմի, ուղեբեռի, բեռի և երրորդ անձանց նկատմամբ պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության, ինչպես նաև

այդ ապահովագրության նվազագույն պահանջների, ծածկույթների և դրանց ապահովման հետ կապված հարաբերություններ:

Հոդված 12. Գործողության ոլորտը

1. Սույն օրենքը կիրառվում է Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքում բոլոր օդային փոխադրումներ իրականացնողների և օդանավ շահագործողների նկատմամբ:
2. Սույն օրենքով նախատեսված կարգավորումները չեն տարածվում.
 - 1) պետական այն օդանավերի վրա, որոնք նշված են 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին Չիկագոյում ստորագրված «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» կոնվենցիայի 3(բ) հոդվածում,
 - 2) 20 կիլոգրամից պակաս առավելագույն թռիչքային քաշ ունեցող մոդելային օդանավերի վրա,
 - 3) ոտքով արձակվող թռչող ապարատների վրա (այդ թվում՝ շարժիչավոր պարապլաններ և դելտապլաններ),
 - 4) կապովի օդապարիկների վրա,
 - 5) օդապարուկների վրա,
 - 6) պարաշյուտների վրա (այդ թվում՝ պարասեյլինգ պարաշյուտներ),
 - 7) 500 կիլոգրամից պակաս առավելագույն թռիչքային քաշով օդանավերի (այդ թվում՝ սավառնակներ) և գերթեթև թռչող ապարատների վրա, որոնք՝
 - ա. օգտագործվում են ոչ առևտրային նպատակներով, կամ
 - բ. օգտագործվում են ուսուցման նպատակով իրականացվող ներքին թռիչքներում և որի դեպքում չի ենթադրվում միջազգային սահմանների հատում:

Հոդված 23. Օրենքում կիրառվող հիմնական հասկացությունները

1. Սույն օրենքի իմաստով՝
 - 1) «օդային փոխադրող»՝ օդային փոխադրումներ իրականացնող կազմակերպություն, որն ունի կանոնավոր առևտրային օդային փոխադրումների իրականացման գործող հավաստագիր,

2) «օդանավ շահագործող»՝

ա. օդային փոխադրում չիրականացնող կամ օդային փոխադրող չհանդիսացող ֆիզիկական կամ իրավաբանական անձ, որն ունի օդանավի օգտագործման կամ շահագործման շարունակական տնօրինման իրավասություն,

բ. ֆիզիկական կամ իրավաբանական անձ, որի անունով գրանցված է օդանավը, բացառությամբ այն դեպքերի, երբ ֆիզիկական կամ իրավաբանական անձը կարող է ապացուցել, որ շահագործողն այլ անձ է,

3) «թռիչք»՝

ա. թռիչքային անձնակազմի դեպքում՝ ժամանակահատված, որը սկսվում է այն պահից, երբ անձնակազմի անդամը գեկուցում է իր հերթափոխը սկսելու մասին, որը ներառում է մեկ կամ մի քանի սեկտոր և ավարտվում է այն պահին, երբ օդանավը վերջնականապես կանգ է առնում և շարժիչներն անջատվում են, վերջին սեկտորի վերջում, որտեղ անձնակազմի անդամը գործում է որպես թռիչքային անձնակազմ.

բ. սպասարկող անձնակազմի դեպքում՝ ժամանակահատված, որը սկսվում է այն պահից, երբ անձնակազմի անդամը օպերատորի կողմից պարտավորվում է ներկայանալ կամ սկսել իր պարտականությունները, և ավարտվում է այն պահին, երբ նա ազատվում է բոլոր պարտականություններից, ներառյալ թռիչքից հետո կատարվող պարտականությունները.

գ. ուղևորների ~~ե~~կամ չգրանցված ուղեբեռի դեպքում՝ օդանավով ուղևորների տեղափոխման ժամանակահատվածը, այդ թվում՝ օդանավ բարձրանալը և օդանավից իջնելը,

դ. բեռի ~~ե~~կամ գրանցված ուղեբեռի դեպքում՝ ուղեբեռի ~~ե~~կամ բեռի տեղափոխման ժամանակահատվածը՝ օդային փոխադրողին ուղեբեռը կամ բեռը հանձնելու պահից մինչև նշված ստացողին դրանց տրամադրման պահը,

ե. երրորդ անձանց դեպքում՝ օդանավի օգտագործումը գետնավարման կամ իրական վերթիռի նպատակով դրա շարժիչներին սնուցման մատակարարման պահից մինչև այն պահը, երբ այն գտնվում է գետնի մակերևույթին, և դրա շարժիչների աշխատանքը լիովին դադարեցվել է, ինչպես նաև օդանավի շարժը

քարշակող կամ հրող տրանսպորտային միջոցների կամ այն ուժերի օգնությամբ, որոնք բնորոշ են օդանավի վարման և վերելքի համար, մասնավորապես՝ օդի հոսքերը,

4) «Առավելագույն թռիչքային քաշ (այսուհետ՝ ԱԹՔ)»՝ օդանավի հավաստագրված փաստաթղթերում նշված՝ օդանավի բոլոր տեսակներին բնորոշ հաստատված առավելագույն մեծությանը համապատասխանող քաշ,

5) «ուղևոր»՝ ցանկացած անձ, որը գտնվում է օդանավում օդային փոխադրողի կամ օդանավ շահագործողի թույլտվությամբ՝ բացառությամբ թռիչքային և սպասարկող (որոնք կարող են գտնվել ինքնաթիռում թռիչքի ժամանակ) անձնակազմում ընդգրկված անդամների,

6) «երրորդ անձ»՝ իրավաբանական կամ ֆիզիկական անձ՝ բացառությամբ ուղևորների, ինչպես նաև թռիչքային և սպասարկող անձնակազմում ընդգրկված անդամների,

7) «առևտրային փոխադրումներ»՝ փոխադրումներ վարձատրության կամ վճարի դիմաց,

8) «փոխառության հատուկ իրավունք (այսուհետ՝ ՓՀԻ)»՝ միջազգային պահուստային ակտիվ է, որը ստեղծվում է Արժույթի միջազգային հիմնադրամի (ԱՄՀ) կողմից և տեղաբաշխվում է նրա անդամների միջև ի լրումն առկա պահուստային ակտիվների,

9) լիազոր մարմին՝ «Ավիացիայի մասին» ~~←←~~ օրենքով սահմանված Հայաստանի Հանրապետության ավիացիայի (բացառությամբ ռազմականի) բնագավառի քաղաքականությունը մշակող և իրականացնող համապատասխան նախարարությունը:

10) «հատուկ ավիացիոն պատասխանատվություն»՝ ընդհանուր քաղաքացիական պատասխանատվությունից տարբերվող, ավիացիայի ոլորտին հատուկ կարգավորում ունեցող պատասխանատվություն օդային փոխադրումների ընթացքում պատճառված վնասների համար.

9)11) «համատեղ օգտագործման ծածկագիր»՝ պայմանավորվածություն

երկու կամ ավելի ավիաընկերությունների միջև՝ նույն թռիչքը համատեղ շահագործելու մասին՝ օգտագործելով տարբեր թռիչքային համարներ (ծածկագրեր/(Code Sharing)):

Հոդված 34. Ապահովագրության իրականացումը, ապահովագրվող ռիսկերը և օդային փոխադրողների և օդանավ շահագործողների պարտականությունը

1. Օդային փոխադրողների և օդանավ շահագործողների ապահովագրությունն իրականացվում է սույն օրենքի համաձայն՝ ուղևորների, թռիչքային և սպասարկող անձնակազմի, ուղեբեռների, բեռների և երրորդ անձանց նկատմամբ հատուկ ավիացիոն պատասխանատվության առումով: Ապահովագրվող ռիսկերի թվին են դասվում ռազմական գործողությունները, ահաբեկչությունը, օդանավի հափշտակումը, դիվերսիոն գործողությունները, օդանավի անօրինական զավթումը և քաղաքացիական խռովությունները:
2. Օդային փոխադրողները և օդանավ շահագործողները ապահովում են, որ ապահովագրական ծածկույթ (գումար) առկա լինի յուրաքանչյուր թռիչքի համար՝ անկախ այն հանգամանքից, թե շահագործվող օդանավը նրանց տնօրինման ներքո գտնվում է սեփականության իրավունքով թե ~~որևէ~~ վարձակալության պայմանագրով, կամ համատեղ գործունեություն իրականացնելու կամ համալիր ձեռնարկատիրական գործունեության թույլտվության (ֆրանչայզինգի), համատեղ օգտագործման ծածկագրերի (Code Sharing) կամ ցանկացած այլ համանման պայմանագրով:

Հոդված 45. Համապատասխանությունը

1. Օդային փոխադրողները և անհրաժեշտության դեպքում՝ օդանավ շահագործողներն ապացուցում են սույն օրենքում սահմանված ապահովագրության պահանջներին համապատասխանությունը՝ ~~Հայաստանի Հանրապետության~~ լիազոր մարմնին ի պահ հանձնելով ապահովագրության պայմանագիրը (վկայագիր, սերտիֆիկատ կամ

վկայական) կամ գործող ապահովագրության այլ ապացույցներ:

2. Ֆինանսական շուկայի ճգնաժամի, ~~Հայաստանի Հանրապետության~~ ~~ԿԿ~~ առավարության կողմից հայտարարված արտակարգ կամ ռազմական դրության իրավական ռեժիմների հետևանքով ապահովագրական շուկայի գործունեության խափանման դեպքերում ~~Հայաստանի Հանրապետության~~ ~~ԿԿ~~ առավարությունը կարող է սահմանել սույն օրենքի 34-րդ հոդվածի 2-րդ մասով, ինչպես նաև 56-րդ և 67-րդ հոդվածներով սահմանված կարգավորումներից տարբերվող կարգավորումներ:

Հոդված 56. Ուղևորների, թռիչքային և սպասարկող անձնակազմի, ուղեբեռի և բեռի նկատմամբ պատասխանատվության ապահովագրությունը

1. Ուղևորների, թռիչքային և սպասարկող անձնակազմի նկատմամբ պատասխանատվության ապահովագրության մասով նվազագույն ապահովագրական ծածկույթը, բացառությամբ 2 700 կգ կամ պակաս ԱԹՔ-ով օդանավով իրականացվող ոչ առևտրային փոխադրումների համար, մարմնական վնասվածքի, առողջությանն այլ վնաս պատճառելու կամ մահվան դեպքում կազմում է առնվազն 250000 ՓՀԻ՝ յուրաքանչյուրի համար:
2. 2 700 կգ կամ պակաս ԱԹՔ-ով օդանավով իրականացվող ոչ առևտրային փոխադրումների համար նվազագույն ապահովագրական ծածկույթը կազմում է առնվազն 100 000 ՓՀԻ՝ մեկ ուղևորի համար:
3. Ուղեբեռի փոխադրման ժամանակ դրանց ֆիզիկական ոչնչացման, կորչելու կամ վնասվելու դեպքում պատասխանատվության ապահովագրության մասով նվազագույն ապահովագրական ծածկույթը կազմում է 1519 ՓՀԻ՝ առևտրային փոխադրումների շրջանակում մեկ ուղևորի համար:
4. Բեռի փոխադրման ժամանակ դրանց ֆիզիկական ոչնչացման, կորչելու կամ վնասվելու դեպքում պատասխանատվության ապահովագրության մասով նվազագույն ապահովագրական ծածկույթը կազմում է 26 ՓՀԻ՝

առևտրային փոխադրումների շրջանակում մեկ կիլոգրամի համար:

- Փոստային առաքումների փոխադրման ժամանակ օդանավ շահագործողը պատասխանատվություն է կրում համապատասխան փոստային ծառայություն մատուցող կազմակերպության առջև, փոխադրողների և փոստային ծառայություն մատուցողների միջև հարաբերությունների նկատմամբ կիրառվող կանոնների երկուստեք պայմանավորվածության համաձայն, ընդ որում, մի քանի հաջորդական փոխադրողների միջոցով իրականացման ենթակա փոխադրման դեպքում ապահովագրական ծածկույթի սահմանաչափերը գործում են որպես օդանավ շահագործողների կողմից իրականացվող մեկ գործողություն:

Հոդված 67. Երրորդ անձանց նկատմամբ պատասխանատվության ապահովագրությունը

- Երրորդ անձանց նկատմամբ պատասխանատվության ապահովագրության մասով՝ մեկ պատահարի համար նվազագույն ապահովագրական ծածկույթը յուրաքանչյուր օդանավի դեպքում կազմում է՝

Կատեգորիա	ԱԹՔ (կգ)	Նվազագույն ապահովագրության ծածկույթ (միլիոն ՓՀԻ)
1	< 500	0,75
2	< 1000	1,5
3	< 2700	3
4	< 6000	7
5	< 12000	18
6	< 25000	80
7	< 50000	150
8	< 200000	300
9	< 500000	500
10	≥ 500000	700

2. Եթե պատերազմի կամ ահաբեկչության ռիսկերով պայմանավորված, երրորդ անձանց հասցվող վնասի ապահովագրական ծածկույթը հասանելի չէ օդային փոխադրողին կամ օդանավ շահագործողին յուրաքանչյուր պատահարի փոխհատուցման սկզբունքով, այդ օդային փոխադրողը կամ օդանավ շահագործողը պետք է կատարի այդ ռիսկերն ապահովագրելու իր պարտավորությունը՝ ապահովագրելով դրանք ընդհանուր փոխհատուցման սկզբունքով: Ընդհանուր փոխհատուցումը առնվազն համարժեք պետք է լինի սույն հոդվածի 1-ին մասով սահմանված համապատասխան գումարին:

Հոդված 78. Կատարման ապահովումը և պատասխանատվության միջոցները

1. ~~Լիազոր մարմինը «Ավիացիայի մասին» «Օրենքով սահմանված Հայաստանի Հանրապետության ավիացիայի (բացառությամբ ռազմականի) բնագավառի քաղաքականությունը մշակող և իրականացնող համապատասխան նախարարությունը (այսուհետ՝ ավիացիոն իշխանություն) ապահովում է, որ օդային փոխադրողները և օդանավ շահագործողները կատարեն սույն օրենքի պահանջները:~~
2. Օտարերկրյա գրանցում ունեցող օդային փոխադրողները կամ օդանավ շահագործողները, որոնք թռիչքներ են իրականացնում Հայաստանի Հանրապետության օդային տարածքով պետք է ~~Հայաստանի Հանրապետության ավիացիոն իշխանություններին~~ լիազոր մարմինն ներկայացնեն սույն օրենքում սահմանված ապահովագրական պահանջների կատարման ապացույց:
3. ~~Լիազոր մարմինը Հայաստանի Հանրապետության ավիացիոն իշխանությունը~~ անհրաժեշտության դեպքում օտարերկրյա գրանցում ունեցող օդային փոխադրողներից, օդանավ շահագործողներից կամ ապահովագրողից կարող է պահանջել սույն օրենքի 45-րդ հոդվածի 1-ին մասով սահմանված փաստաթղթերը, որպես լրացուցիչ ապացույցներ, եթե

ապահովագրական պահանջների կատարման վերաբերյալ ներկայացված փաստաթղթերի իսկությունը ակնհայտ կասկածելի է:

4. Սույն օրենքի դրույթների խախտումներն առաջացնում են պատասխանատվություն՝ «Ավիացիայի մասին» օրենքի 47-րդ հոդվածով սահմանված կարգով:
5. Եթե ~~Հայաստանի Հանրապետության ավիացիոն իշխանությունը~~ լիազոր մարմինը չի հավաստիացել սույն օրենքի պայմանների կատարման հարցում, ապա չի թույլատրում օդանավի վերապլացքը, քանի դեռ համապատասխան օդային փոխադրողը կամ օդանավ շահագործողը սույն օրենքի համաձայն չի ներկայացրել պատշաճ ապահովագրական ծածկույթի ապացույց:

Հոդված 89. Վեճերի լուծման կարգը

1. Օդային փոխադրումներ իրականացնողների կամ օդանավ շահագործողների և ուղևորների, թռիչքային կամ սպասարկող անձնակազմի կամ երրորդ անձանց միջև սույն օրենքի առարկայի շրջանակներում ծագած ցանկացած վեճ կարող է լուծվել հետևյալ կարգով՝
 - 1) կողմերի փոխադարձ համաձայնությամբ՝ ապահովագրության պայմանագրով նախատեսված միջոցներով,
 - 2) Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական օրենսգրքով սահմանված ընթացակարգերով,
 - 3) դատական կարգով:
2. Վեճերի լուծման ընթացքում կիրառվում են սույն օրենքով սահմանված նվազագույն ապահովագրական պահանջներն ու պայմանները:

Հոդված 910. Եզրափակիչ մաս և անցումային դրույթներ

1. «Օդանավ շահագործողների պատասխանատվության ապահովագրության նվազագույն ծածկույթի սահմանաչափերը սահմանելու մասին»

~~Հայաստանի Հանրապետության~~ 2009 թվականի հունիսի 10-ի ՀՕ-156-Ն
օրենքը ուժը կորցրած է ճանաչվում սույն օրենքի ուժի մեջ մտնելու պահից:

2. Սույն օրենքն ուժի մեջ է մտնում 2027 թվականի հունվարի 1-ից:

ԱՄՓՈՓԱԹԵՐԹ

ՀՀ ԱԶԳԱՅԻՆ ԺՈՂՈՎՈՒՄ ԱՌԱՋԻՆ ԸՆԹԵՐՑՄԱՄԲ ԸՆԴՈՒՆՎԱԾ «ՕԴԱՅԻՆ ՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐ ԻՐԱԿԱՆԱՑՆՈՂՆԵՐԻ ԵՎ ՕԴԱՆԱՎ ՇԱՀԱԳՈՐԾՈՂՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ ՈՒՂԵՎՈՐՆԵՐԻ, ԹՈՒԻՉՔԱՅԻՆ ԵՎ ՍՊԱՍԱՐԿՈՂ ԱՆՁՆԱԿԱԶՄԻ, ՈՒՂԵԲԵՌԻ, ԲԵՌԻ ԵՎ ԵՐՐՈՐԴ ԱՆՁԱՆՑ ՆԿԱՏՄԱՄԲ ՊԱՏԱՍԽԱՆԱՏՎՈՒԹՅԱՆ ԱՊԱՀՈՎԱԳՐՈՒԹՅԱՆ ՆՎԱԶԱԳՈՒՅՆ ՊԱՀԱՆՋՆԵՐԻ ՍԱՀՄԱՆՄԱՆ ՄԱՍԻՆ» ՕՐԵՆՔԻ ՆԱԽԱԳԾԻ (Կ-1252-02.02.2026-ՏՀ-011/1) ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ՆԵՐԿԱՅԱՑՎԱԾ ԱՌԱՋԱՐԿՆԵՐԻ

№	Առաջարկության (փոփոխության, լրացման) հեղինակը	Հոդվածը, կետը, որին վերաբերում է առաջարկությունը	Առաջարկություն (փոփոխություն, լրացում)	Առաջարկության վերաբերյալ հեղինակի (հիմնական զեկուցողի) եզրակացությունը	Առաջարկություններն ընդունելու կամ մերժելու վերաբերյալ հանձնաժողովի որոշումը
1.	Կառավարություն	Լրացվող նոր 1-ին հոդված	<p>Նախագծով սահմանված չէ վերջինիս կարգավորման առարկան, հետևաբար, հիմք ընդունելով «Նորմատիվ իրավական ակտերի մասին» օրենքի 9-րդ հոդվածի 1-ին մասը, առաջարկում ենք սահմանել օրենքի կարգավորման առարկան:</p> <p>Հաշվի առնելով վերագրյալը նախագիծը լրացվել է նոր 1-ին հոդվածով՝ հետևյալ բովանդակությամբ.</p> <p>«Հոդված 1. Օրենքի կարգավորման առարկան</p> <p>1. Սույն օրենքը կարգավորում է օդային փոխադրումներ իրականացնողների և օդանավ շահագործողների կողմից ուղևորների, թռիչքային և սպասարկող անձնակազմի, ուղեբեռի, բեռի և երրորդ անձանց նկատմամբ պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության, ինչպես նաև այլ</p>	Ընդունվել է:	Ընդունվել է:

			<p>ապահովագրության նվազագույն պահանջների, ծածկույթների և դրանց ապահովման հետ կապված հարաբերություններ:»</p> <p>Ըստ այդմ հոդվածների համարակալումը վերանայվել է, և օրենքի նախագծով դրանց տրված հղումները համապատասխանաբար փոփոխվել են:</p>		
2.	Կառավարություն	<p>2-րդ` (Լրամշակված 3-րդ) հոդված</p>	<p>1. Հիմք ընդունելով «Նորմատիվ իրավական ակտերի մասին» օրենքի 15-րդ հոդվածը առաջարկում ենք օրենքի նախագծի 2-րդ (Լրամշակված 3-րդ) հոդվածի 1-ին մասի 3-րդ կետում լրացնել նոր «ա» և «բ» ենթակետեր՝ սահմանելով նաև «թռիչք» հասկացությունը՝ թռիչքային անձնակազմի և սպասարկող անձնակազմի համար՝</p> <p>«ա. թռիչքային անձնակազմի դեպքում՝ ժամանակահատված, որը սկսվում է այն պահից, երբ անձնակազմի անդամը զեկուցում է իր հերթափոխը սկսելու մասին, որը ներառում է մեկ կամ մի քանի սեկտոր և ավարտվում է այն պահին, երբ օդանավը վերջնականապես կանգ է առնում և շարժիչներն անջատվում են, վերջին սեկտորի վերջում, որտեղ անձնակազմի անդամը գործում է որպես թռիչքային անձնակազմ,</p> <p>բ. սպասարկող անձնակազմի դեպքում՝ ժամանակահատված, որը սկսվում է այն պահից, երբ անձնակազմի անդամը օպերատորի կողմից պարտավորվում է</p>	Ընդունվել է:	Ընդունվել է:

			<p>ակտերի մասին» օրենքի 15-րդ հոդվածի 1-ին մասը, այն է. «Նորմատիվ իրավական ակտում կիրառվում են նորմատիվ իրավական ակտերով սահմանված կամ հանրաձայնությամբ հասկացություններ կամ տերմիններ»՝ առաջարկում ենք կա՛մ սահմանել «հատուկ ավիացիոն պատասխանատվություն» հասկացությունը, կա՛մ խմբագրել այն՝ դրա փոխարեն նշելով Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությունով կիրառվող և նույն իմաստն արտահայտող այլ բառեր:</p> <p>Սույն դիտարկումը վերաբերելի է նաև Նախագծի 3-րդ (Լրամշակված 4-րդ) հոդվածի 2-րդ մասում նշված «համատեղ օգտագործման ծածկագրեր» բառերին:</p> <p>Հաշվի առնելով վերոգրյալը՝ Նախագծի 2-րդ՝ (Լրամշակված 3-րդ) հոդվածի 1-ին մասի 9-րդ կետից հետո առաջարկում ենք լրացնել նոր 10-րդ և 11-րդ կետեր, հետևյալ բովանդակությամբ՝</p> <p>«10) «հատուկ ավիացիոն պատասխանատվություն»՝ ընդհանուր քաղաքացիական պատասխանատվությունից տարբերվող, ավիացիայի ոլորտին հատուկ կարգավորում ունեցող պատասխանատվություն օդային փոխադրումների ընթացքում պատճառված վնասների համար,</p>		
--	--	--	---	--	--

			11) «համատեղ օգտագործման ծածկագիր»՝ պայմանավորվածություն երկու կամ ավելի ավիաընկերությունների միջև՝ նույն թռիչքը համատեղ շահագործելու մասին՝ օգտագործելով տարբեր թռիչքային համարներ (ծածկագրեր/(Code Sharing))»:		
3.	Կառավարություն	3-րդ՝ (Լրամշակված 4-րդ) հոդված	<p>1. 3-րդ՝ (Լրամշակված 4-րդ) հոդվածի 2-րդ մասում նշված է «անկախ այն հանգամանքից, թե շահագործվող օդանավը նրանց տնօրինման ներքո գտնվում է սեփականության իրավունքով թե որևէ վարձակալության պայմանագրով» ձևակերպումը, իրավական շփոթից խուսափելու համար անհրաժեշտ է հստակեցնել, թե վարձակալության որ պայմանագրերի մասին է խոսքը քննարկվող նորմում:</p> <p>Հաշվի առնելով վերոգրյալը՝ շփոթմունքից խուսափելու համար առաջարկում ենք «որևէ» բառը հանել:</p> <p>2. «օգտագործման ծածկագրերի» բառերից հետո լրացնել «(Code Sharing)» բառերը՝ հաշվի առնելով 2-րդ՝ (Լրամշակված 3-րդ) հոդվածի 1-ին մասում լրացվող նոր «11»-րդ կետը:</p>	Ընդունվել է:	Ընդունվել է:
				Ընդունվել է:	Ընդունվել է:

4.	Կառավարություն	4-րդ՝ (Լրամշակված 5-րդ) հոդված	<p>1. 4-րդ՝ (Լրամշակված 5-րդ) հոդվածի 1-ի մասից՝ առաջարկում ենք հանել «Հայաստանի Հանրապետության» բառերը,</p> <p>2. 4-րդ՝ (Լրամշակված 5-րդ) հոդվածի 2-րդ մաս՝ «Հայաստանի Հանրապետության կառավարության» և «Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը» բառերն առաջարկում ենք փոխարինել «Կառավարության» և «Կառավարությունը» բառերով՝ հիմք ընդունելով «Նորմատիվ իրավական ակտերի մասին» օրենքի 15-րդ հոդվածի 1-ին մասով սահմանված կարգավորումը:</p> <p>3. 4-րդ՝ (Լրամշակված 5-րդ) հոդվածի 2-րդ մասում օրենքի նախագծի հոդվածներին արված հղումները վերանայվել են հաշվի առնելով Նախագծում լրացված նոր 1-ին հոդվածը:</p>	<p>Ընդունվել է:</p> <p>Ընդունվել է:</p> <p>Ընդունվել է:</p>	<p>Ընդունվել է:</p> <p>Ընդունվել է:</p> <p>Ընդունվել է:</p>
5.	Կառավարություն	7-րդ՝ (Լրամշակված 8-րդ) հոդված	Օրենքի նախագծի 2-րդ (Լրամշակված 3-րդ) հոդվածի 1-ին մասի 9-րդ կետով սահմանվում է «լիազոր մարմին» հասկացությունը՝ որտեղ սահմանումը շարադրելուց հետո նշված է նաև «(այսուհետ՝ ավիացիոն իշխանություն)», այսինքն՝ Նախագծով միաժամանակ կիրառվում են նույն իմաստն արտահայտող տարբեր	Ընդունվել է:	Ընդունվել է:

			<p>արտահայտություններ, ինչը հակասում է «Նորմատիվ իրավական ակտերի մասին» օրենքի 15-րդ հոդվածի 2-րդ մասին: Վերոգրյալը հաշվի առնելով առաջարկում ենք 7-րդ` (Լրամշակված 8-րդ) հոդվածում նշված բոլոր տարբերակները փախարհնել «լիազոր մարմին» հասկացությամբ, և՛ 7-րդ (Լրամշակված 8-րդ) հոդվածի՝</p> <p>1. 1-ին մասում «Ավիացիայի մասին» ՀՀ օրենքով սահմանված Հայաստանի Հանրապետության ավիացիայի (բացառությամբ ռազմականի) բնագավառի քաղաքականությունը մշակող և իրականացնող համապատասխան նախարարությունը (այսուհետ՝ ավիացիոն իշխանություն)» բառերի փոխարեն լրացնել «Լիազոր մարմինը» բառերը,</p> <p>2. 2-րդ մասում «Հայաստանի Հանրապետության ավիացիոն իշխանություններին» բառերի փոխարեն լրացնել «լիազոր մարմին», իսկ 3-րդ և 5-րդ մասերում՝ «Հայաստանի Հանրապետության ավիացիոն իշխանությունը» բառերի փոխարեն լրացնել «լիազոր մարմինը» բառերը,</p> <p>3. 3-րդ մասում օրենքի նախագծի «4-րդ» հոդվածին արված հղումը շտկել՝ նշելով «5-րդ» հոդված, հաշվի առնելով նախագծում լրացված նոր 1-ին հոդվածը:</p>	<p>Ընդունվել է:</p> <p>Ընդունվել է:</p> <p>Ընդունվել է:</p> <p>Ընդունվել է:</p>	<p>Ընդունվել է:</p> <p>Ընդունվել է:</p> <p>Ընդունվել է:</p>
--	--	--	---	---	---

6.	Կառավարություն	9-րդ՝ (Լրամշակված 10-րդ) հոդված	Առաջարկում ենք 1-ին մասից հանել «Հայաստանի Հանրապետության» բառերը հաշվի առնելով «Նորմատիվ իրավական ակտերի մասին» օրենքի 18-րդ հոդվածի 3-րդ մասի պահանջը:	Ընդունվել է:	Ընդունվել է:
----	----------------	---	--	--------------	--------------