

ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Նիդերլանդների
Թագավորության կառավարության միջև օդային
հաղորդակցությունների մասին

Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը և
Նիդերլանդների Թագավորության կառավարությունը, այսուհետ՝
Պայմանավորվող կողմեր,

լինելով 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ից Չիկագոյում
ստորագրման համար բաց «Միջազգային քաղաքացիական
ավիացիայի մասին» Կոնվենցիայի կողմեր,

ձգտելով նպաստել միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի
զարգացմանը,

ձգտելով կնքել համաձայնագիր՝ իրենց համապատասխան
տարածքների միջև և տարածքներից դուրս կանոնավոր օդային
հաղորդակցություններ հաստատելու նպատակով,

համաձայնեցին ներքոհիշյալի մասին.

Հոդված 1 Սահմանումներ

Սույն Համաձայնագրի և դրա Հավելվածի նպատակով, եթե
ենթատեքստը այլ բան չի պահանջում՝

ա) «Կոնվենցիա» տերմինը նշանակում է «Միջազգային
քաղաքացիական ավիացիայի մասին» Չիկագոյի Կոնվենցիան, որը
ստորագրման համար բաց է 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ից,
ներառյալ վերջինիս ցանկացած Հավելված, որը ընդունվել է
Կոնվենցիայի 90-րդ հոդվածին համաձայն, ինչպես նաև
Հավելվածների կամ Կոնվենցիայի ցանկացած փոփոխություն, որը
կատարվել է Կոնվենցիայի 90-րդ և 94-րդ հոդվածներին համաձայն՝
այնքանով, որքանով այդ Հավելվածներն ու փոփոխությունները
ընդունվել են երկու Պայմանավորվող կողմերի կողմից,

բ) «ավիացիոն իշխանություններ» տերմինը նշանակում է՝
Հայաստանի Հանրապետության դեպքում՝ քաղաքացիական
ավիացիայի գլխավոր վարչություն. Նիդերլանդների Թագավորության
դեպքում՝ տրանսպորտի, հասարակական աշխատանքների և ջրերի
կառավարման նախարար. երկու դեպքում էլ՝ ցանկացած անձ կամ
մարմին, որը լիազորված է իրականացնելու վերոհիշյալ
իշխանությունների կողմից ներկայումս իրականացվող
գործառնությունները,

գ) «նշանակված ավիաընկերություն» տերմինը նշանակում է ավիաընկերություն, որը նշանակված և լիազորված է սույն Համաձայնագրի 4-րդ հոդվածի համաձայն,

դ) «տարածք» տերմինը պետության առնչությամբ ունի այն իմաստը, որը նրան տրված է Կոնվենցիայի 2-րդ հոդվածով,

ե) «օդային հաղորդակցություն», «միջազգային օդային հաղորդակցություն», «ավիաընկերություն» և «կանգառ ոչ առևտրային նպատակներով» տերմինները ունեն այն իմաստները, որոնք նրանց տրված են Կոնվենցիայի 96-րդ հոդվածով,

զ) «համաձայնեցված հաղորդակցություն» և «սահմանված երթուղի» տերմինները նշանակում են, համապատասխանաբար, միջազգային օդային հաղորդակցություն՝ համաձայն սույն Համաձայնագրի Հավելվածի սահմանված երթուղու,

է) «պաշարներ» տերմինը նշանակում է սպառման համար նախատեսված պատրաստի առարկաներ՝ թռիչքի ժամանակ օդանավում օգտագործման կամ վաճառքի համար, ներառյալ տնտեսապարենային պաշարները,

ը) «Համաձայնագիր» տերմինը նշանակում է սույն Համաձայնագիրը, նրա Հավելվածը՝ կնքված վերջինիս կիրառման նպատակով, Համաձայնագրի կամ Հավելվածի ցանկացած փոփոխություն,

թ) «սակագին» տերմինը նշանակում է ավիաընկերությունների կողմից ուղղակիորեն կամ իրենց գործակալների միջոցով անձից կամ կազմակերպությունից ուղևորների (և նրանց ուղեբեռների) և բեռի (բացառությամբ փոստի) փոխադրման համար գանձվող կամ գանձվելիք ցանկացած գումար, ներառյալ.

1. սակագնի մատչելիությունը և կիրառելիությունը կարգավորող պայմանները, և

2. փոխադրման ժամանակ ավիաընկերության կողմից առաջարկվող օժանդակ ծառայությունների գները և պայմանները,

ժ) «օդանավի փոխարինում» տերմինը նշանակում է համաձայնեցված հաղորդակցության շահագործումը նշանակված ավիաընկերության կողմից այնպիսի ձևով, որ երթուղու մեկ կամ մի քանի հատվածները շահագործվեն տարբեր տարողության օդանավերով,

Ճ) «համակարգչային ռեզերվացիոն համակարգ» (ՀՌՀ) տերմինը նշանակում է համակարգչային համակարգ, որը պարունակում է տեղեկություններ ավիաընկերության չվացուցակների, նստատեղերի առկայության, գների և հարակից ծառայությունների մասին, և որի միջոցով կարելի է կատարել ռեզերվացիա և/կամ բաց թողնել տոմսեր, և որը թվարկված ծառայությունները լրիվ կամ մասամբ մատչելի է դարձնում ճամփորդական գործակալների համար:

Հոդված 2 Իրավունքների տրամադրում

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ մյուս Պայմանավորվող կողմին այդ Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունների կողմից միջազգային օդային հաղորդակցությունների իրականացման համար տրամադրում է հետևյալ իրավունքները, եթե Հավելվածում այլ բան սահմանված չէ.

ա) իր տարածքի վրայով առանց վայրէջքի թռիչք կատարելու իրավունք,

բ) իր տարածքում ոչ առևտրային նպատակներով կանգառներ կատարելու իրավունք, և

գ) սահմանված երթուղով ուղևորների, բեռների և փոստի (առանձին կամ համակցված) փոխադրումներ իրականացնելիս իր տարածքում կանգառներ կատարելու իրավունք՝ ուղևորներին օդանավ վերցնելու և օդանավից իջեցնելու, ինչպես նաև բեռները և փոստը բեռնելու և բեռնաթափելու նպատակով:

2. Սույն հոդվածի 1-ին կետի դրույթները չպետք է դիտվեն որպես մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը իրավունքի տրամադրում՝ մասնակցելու մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքի վայրերի միջև օդային հաղորդակցություն իրականացնելու նպատակով:

Հոդված 3 Օդանավի փոխարինում

1. Նշանակված ավիաընկերություններից յուրաքանչյուրը կարող է համաձայնեցված հաղորդակցության ցանկացած կամ բոլոր չվերթերի վրա իր ընտրությամբ փոխել օդանավը մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում կամ սահմանված երթուղու ցանկացած կետում՝ պայմանով, որ.

ա) փոխարինման կետից դուրս օգտագործված օդանավը պետք է պլանավորվի ժամանող կամ մեկնող օդանավին համապատասխան, որ դեպքը որ լինի,

բ) մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում օդանավի փոխարինման դեպքում, և երբ մեկից ավելի օդանավ է շահագործվում փոխարինման կետից դուրս, ոչ ավելի, քան մեկ այդպիսի օդանավ կարող է լինել համապատասխան չափի, և ոչ մեկը չպետք է լինի ավելի մեծ, քան երրորդ և չորրորդ ազատության հատվածների վրա օգտագործվող օդանավը:

2. Օդանավի շահագործման փոփոխության դեպքում նշանակված ավիաընկերությունը կարող է օգտագործել իր սեփական սարքավորումները և, ազգային կանոնների համաձայն, վարձակալել

սարքավորումներ և կարող է շահագործել այն մեկ այլ ավիաընկերության հետ առևտրային համաձայնությամբ:

3. Նշանակված ավիաընկերությունը կարող է օգտագործել տարբեր կամ նույն չվերթերի համարներ օդանավի շահագործման իր փոփոխված հատվածների համար:

Հոդված 4 Նշանակում և լիազորում

1. Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը իրավունք ունի մյուս Պայմանավորվող կողմին դիվանագիտական ուղիներով գրավոր ծանուցմամբ նշանակել մեկ ավիաընկերություն՝ Հավելվածում սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված օդային հաղորդակցություն իրականացնելու նպատակով, և փոխարինել նախկինում նշանակված ավիաընկերությունը մեկ այլ ավիաընկերությամբ:

2. Նման ծանուցում ստանալու դեպքում յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է անհապաղ տրամադրի մյուս կողմի նշանակած ավիաընկերությանը շահագործման համար անհրաժեշտ լիազորություններ՝ սույն հոդվածի դրույթների համաձայն:

3. Սույն հոդվածի 2-րդ կետով նախատեսված շահագործման լիազորություն ստանալուց հետո նշանակված ավիաընկերությունը կարող է ցանկացած ժամանակ սկսել համաձայնեցված հաղորդակցության իրականացումը մասամբ կամ ամբողջովին՝ պայմանով, որ այն բավարարի սույն Համաձայնագրի դրույթների պահանջները, և որ նման փոխադրման համար կիրառվող սակագները սահմանվեն սույն Համաձայնագրի 6-րդ հոդվածի դրույթների համաձայն:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի հրաժարվել սույն հոդվածի 2-րդ կետում հիշատակվող շահագործման լիազորությունը տրամադրելուց կամ տրամադրել լիազորությունը այնպիսի պայմաններով, որ անհրաժեշտ կհամարվի նշանակած ավիաընկերության կողմից սույն Համաձայնագրի 2-րդ հոդվածում նշված իրավունքների իրականացման կապակցությամբ, եթե նա համոզված չէ, որ ավիաընկերության նկատմամբ գույքային սեփականության իրավունքը և արդյունավետ վերահսկողությունը պատկանում են այդ ավիաընկերությունը նշանակած Պայմանավորվող կողմին կամ նրա քաղաքացիներին կամ էլ երկուսին:

Հոդված 5 Լիազորության չեղյալ հայտարարումը կամ դադարեցումը

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ իրավունք ունի չեղյալ համարելու մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած

ավիաընկերության՝ նշված 4-րդ հոդվածում հիշատակված լիազորությունը կամ ժամանակավորապես դադարեցնել այդ լիազորությունը կամ պարտադիր պայմաններ.

ա) եթե, այդ Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների կարծիքով, ավիաընկերությունը բավարարողակապովորում չունի այդ Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների կողմից՝ Կոնվենցիայի դրույթների համաձայն սովորաբար և խելամտորեն կիրառվող օրենքներին և կանոններին համապատասխան,

բ) եթե ավիաընկերությունը չի կատարում Պայմանավորվող կողմի օրենքները և կանոնները,

գ) եթե նրանք համոզված չեն, որ այդ ավիաընկերության նկատմամբ գույքային սեփականության իրավունքը և արդյունավետ վերահսկողությունը նշանակած Պայմանավորվող կողմին կամ նրա քաղաքացիներին կամ երկուսին էլ,

դ) եթե ավիաընկերությունը չի գործում սույն Համաձայնագրում նախատեսված պայմաններին համապատասխան:

2. Եթե սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված իրավունքները կկիրառվեն միայն մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների հետ խորհրդակցելուց հետո, եթե վերոհիշյալ օրենքների ու կանոնների հետագա խախտումների կանխման համար անհապաղ միջոցների ձեռնարկման անհրաժեշտություն չկա: Եթե այլ պայմանավորվածություն չկա Պայմանավորվող կողմերի միջև, նման խորհրդակցությունները պետք է սկսվեն խնդրանքի ստացման օրվան հաջորդող հետագա վաթսուն օրվա ընթացքում:

Հոդված 6 Սակագներ

1. Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների կողմից նրանց տարածքների միջև փոխադրումների համար գանձվելիք սակագները պետք է ստանան երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հավանությունը և պետք է սահմանվեն ընդունելի չափերով, որում պետք է պատշաճորեն հաշվի առնվեն բոլոր համապատասխան գործոնները, ներառյալ շահագործման ծախսերը, ընդունելի շահույթը և սահմանված երթուղու ցանկացած հատվածի վրա այլ ավիաընկերությունների կողմից կիրառվող սակագները:

2. Նշանակված ավիաընկերությունները հնարավորության դեպքում սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված սակագները պետք է համաձայնեցնեն սակագների սահմանման վերաբերյալ Միջազգային օդային տրանսպորտի ասոցիացիայի ընթացակարգերի կիրառմամբ: Երբ դա հնարավոր չէ, սակագները պետք է համաձայնեցվեն նշանակված ավիաընկերությունների միջև: Բոլոր դեպքերում

սակագները պետք է ստանան երկու Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հավանությունը:

3. Նման ձևով համաձայնեցված բոլոր սակագները պետք է ներկայացվեն Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը ծանուցումը ստանալուց առնվազն վաթսուն /60/ օր առաջ, բացառությամբ, եթե նշված ավիացիոն իշխանությունները համաձայնում են հատուկ դեպքերում կրճատել այդ ժամկետը:

4. Սակագների հաստատումը պետք է հստակ արտահայտված լինի, կամ էլ եթե ավիացիոն իշխանություններից ոչ մեկը չի արտահայտել իր անհամաձայնությունը սակագների ներկայացման օրվանից սկսած երեսուն (30) օրվա ընթացքում՝ սույն հոդվածի 3-րդ կետի համաձայն, ապա սակագները պետք է համարվեն հաստատված: Ներկայացման համար նախատեսված ժամանակահատվածի կրճատման դեպքում, ինչպես նախատեսված է 3-րդ կետով, ավիացիոն իշխանությունները կարող են համաձայնել, որ այն ժամանակահատվածը, որի ընթացքում որևէ անհամաձայնություն կարող է հայտնվել, կկրճատվի համապատասխանաբար:

5. Եթե համաձայնություն ձեռք չի բերվում որևէ սակագնի վերաբերյալ սույն հոդվածի 2-րդ կետի համաձայն կիրառվող ժամանակահատվածի ընթացքում, մի Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունները մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին ծանուցում են սույն հոդվածի 2-րդ կետին համապատասխան համաձայնեցված սակագների վերաբերյալ իրենց անհամաձայնության մասին, Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները պետք է ձգտեն սահմանել սակագինը փոխադարձ համաձայնությամբ:

6. Եթե ավիացիոն իշխանությունները համաձայնության չեն կարողանում գալ սույն հոդվածի 3-րդ կետի համաձայն իրենց ներկայացված սակագնի կամ սույն հոդվածի 5-րդ կետի համաձայն որևէ սակագնի սահմանման վերաբերյալ, ապա վեճը պետք է կարգավորվի սույն Համաձայնագրի 18-րդ հոդվածի դրույթներին համապատասխան:

7. Սույն հոդվածի դրույթների համաձայն հաստատված սակագները պետք է ուժի մեջ մնան մինչև նոր սակագների հաստատումը:

8. Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունները չեն կարող գանձել սույն հոդվածի դրույթներին համապատասխան հաստատված սակագներից տարբերվող սակագներ:

Հոդված 7
Առևտրային գործունեություն

1. Երկու Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերություններին թույլատրվում է.

ա) մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում բացել գրասենյակներ օդային փոխադրումների և ավիատոմսերի վաճառքի համար, ինչպես նաև ունենալ օդային փոխադրումներով պայմանավորված այլ սարքավորումներ,

բ) մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում ուղղակիորեն և, ավիաընկերության հայեցողությամբ, գործակալների միջոցով իրականացնել օդային փոխադրումների վաճառք:

2. Մի Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությանը պետք է թույլատրվի մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք բերել և այնտեղ ունենալ իր ղեկավար, առևտրային, ծառայողական և տեխնիկական աշխատակազմը, որը կարող է պահանջվել օդային փոխադրումների ապահովման համար:

3. Վերոհիշյալ անձնակազմը կարող է համալրվել նշանակված ավիաընկերության ընտրությամբ՝ իր իսկ անձնակազմով, կամ նա կարող է օգտվել մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում գործող մեկ այլ կազմակերպության, ընկերության կամ ավիաընկերության ծառայություններից, որը լիազորված է նման ծառայություններ իրականացնել այդ Պայմանավորվող կողմի տարածքում:

4. Վերոհիշյալ գործունեությունը պետք է իրականացվի մյուս Պայմանավորվող կողմի օրենքներին և կանոններին համապատասխան:

Հոդված 8

Արդար մրցակցություն

1. Երկու Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունների համար պետք է ստեղծվեն արդարացի և հավասար հնարավորություններ սույն Համաձայնագրով նախատեսված միջազգային օդային փոխադրումներին մասնակցելու համար:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է ձեռնարկի բոլոր անհրաժեշտ միջոցները իր իրավասության շրջանակներում՝ կանխելու համար խտրականության կամ անարդար մրցակցության բոլոր դրսևորումները, որոնք կարող են վնաս հասցնել մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերությունների մրցակցային դիրքերին:

Հոդված 9

Չվացուցակ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունը պետք է քառասունհինգ (45) օր առաջ

տեղեկացնի մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին իր կողմից իրականացվելիք փոխադրումների չվացուցակի մասին՝ նշելով թռիչքների հաճախականությունը, օդանավի տեսակը, կոնֆիգուրացիան և տրամադրվելիք նստատեղերի քանակը:

2. Լրացուցիչ չվերթերի շահագործման թույլտվության վերաբերյալ խնդրանքները կարող են նշանակված ավիաընկերության կողմից ներկայացվել ուղղակիորեն մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանություններին՝ հավանության համար:

Հոդված 10

Հարկեր, մաքսատուրքեր և գանձումներ

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից միջազգային օդային հաղորդակցություններում շահագործվող օդանավը, ինչպես նաև դրանց կանոնավոր սարքավորումները, պահեստամասերը, վառելիքի և քայուղերի պաշարները, օդանավի մեջ գտնվող պաշարները (ներառյալ սննդամթերքը, ըմպելիքները և ծխախոտը), ինչպես նաև նման օդանավերի մեջ պահվող գովազդային և օժանդակ նյութերը մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածք ժամանելիս ազատվում են ամեն տեսակ մաքսատուրքերից, տեսչական վճարներից և նմանօրինակ ազգային կամ տեղական գանձումներից՝ պայմանով, որ այդ սարքավորումները և պաշարները մնան օդանավի մեջ մինչև դրանց վերաարտահանումը:

2. Մի Պայմանավորվող կողմի տարածք մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից կամ վեջինիս անունից ներմուծված կամ այդ նշանակված ավիաընկերության կողմից շահագործվող օդանավ բարձած և միջազգային հաղորդակցության շահագործման ընթացքում միայն օդանավում օգտագործման համար նախատեսված կանոնավոր սարքավորումների, պահեստամասերի, վառելիքի և քայուղերի պաշարների և օդանավի մեջ գտնվող պաշարների նկատմամբ չպետք է կիրառվեն ոչ մի տուրք և գանձում՝ ներառյալ առաջին Պայմանավորվող կողմի տարածքում մտցված մաքսատուրքերը և տեսչական վճարները, նույնիսկ երբ այդ պաշարները օգտագործվելու են այն Պայմանավորվող կողմի տարածքով իրականացվող ուղևորության որոշ հատվածներում, որտեղ նրանք բարձվել են օդանավ:

Կարող է պահանջվել, որ վերը հիշատակված առարկաները գտնվեն մաքսային հսկողության ներքո:

Սույն կետի դրույթները չեն կարող մեկնաբանվել որպես Պայմանավորվող կողմի պարտավորություն՝ փոխհատուցել այն մաքսատուրքերը, որոնք արդեն իսկ հաշվարկված են վերը նշված առարկաների գներում:

3. Մի Պայմանավորվող կողմի օդանավում գտնվող կանոնավոր սարքավորումները, պահեստամասերը, վառելիքի և քսայուղերի պաշարները, օդանավի պաշարները կարող են մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում բեռնաթափվել միայն այդ Պայմանավորվող կողմի մաքսային ծառայությունների համաձայնությամբ, որոնք կարող են պահանջել, որ այդ նյութերը տեղադրվեն այդ ծառայությունների վերահսկողության ներքո՝ մինչև դրանց վերաարտահանումը կամ այլ կերպ տնօրինումը՝ մաքսային կանոններին համապատասխան:

Հոդված 11 Կրկնակի հարկում

1. Միջազգային երթևեկության մեջ ներգրավված օդանավի շահագործումից ստացված եկամուտը և շահույթները ենթակա են հարկման միայն այն պետությունում, որտեղ տեղակայված է ձեռնարկության ղեկավարությունը:

2. Միջազգային երթևեկության մեջ շահագործվող օդանավի օտարումից ստացված եկամուտները ենթակա է հարկման միայն այն պետությունում, որտեղ գտնվում է ձեռնարկության ղեկավարությունը:

3. Միջազգային երթևեկության մեջ շահագործվող օդանավով, ինչպես նաև այդ օդանավի շահագործմանը վերաբերող շարժական գույքով ներկայացված կապիտալը ենթակա են հարկման միայն այն պետությունում, որտեղ գտնվում է ձեռնարկության ղեկավարությունը:

4. Սույն հոդվածի 1-ին կետի դրույթները կիրառվում են նաև կապիտալների միավորմանը, համատեղ ձեռնարկատիրությանը կամ գործող միջազգային գործակալությունում մասնակցությունից ստացված եկամուտների և շահույթների նկատմամբ:

5. Եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև «Եկամուտների և գույքի կրկնակի հարկումից խուսափելու մասին» Համաձայնագրով նախատեսվող ընթացակարգերը տարբերվում են սույն հոդվածի 1-ինից 4-րդ կետերում նշվածներից, ապա պետք է կիրառվեն «Եկամուտների և գույքի կրկնակի հարկումից խուսափելու մասին» Համաձայնագրի դրույթները:

Հոդված 12 Դրամական միջոցների փոխանցում

1. Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունները կարող են ազատորեն վաճառել օդային փոխադրումների ծառայությունները երկու Պայմանավորվող կողմերի տարածքներում ուղղակիորեն կամ գործակալի միջոցով՝ ցանկացած տարադրամով:

2. Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունները կարող են այն տարածքից, որտեղ կատարվել է վաճառքը, ազատորեն իրենց տարածք փոխանցել եկամտի ավելցուկը, որը ձեռք է բերվել

վաճառքի տարածքում: Նման մաքուր փոխանցումները պետք է ներառեն ուղղակիորեն կամ գործակալների միջոցով կատարված օդային փոխադրումների ծառայությունների և օժանդակ ծառայությունների վաճառքից ստացված եկամուտները, ինչպես նաև դեպոզիտում գտնվող և փոխանցման ենթակա եկամուտների նորմալ առևտրային տոկոսները:

3. Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունները պետք է նման փոխանցման համար հավանություն ստանան դիմումից առավելագույնը երեսուն (30) օրվա ընթացքում՝ ազատ փոխարկելի տարադրամով՝ վաճառքի օրը տեղական արժույթի փոխանակման համար գործող պաշտոնական ընթացագծին համաձայն:

Պայմանավորվող կողմերի նշանակած ավիաընկերությունները հավանություն ստանալու դեպքում ազատորեն կարող են կատարել ընթացիկ փոխանցումը:

Հոդված 13

Օրենքների, կանոնների և ընթացակարգերի կիրառում

1. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի օրենքները, կանոնները և ընթացակարգերը, որոնք վերաբերում են միջազգային օդային հաղորդակցության մեջ ներգրավված օդանավերի՝ իրենց տարածք ժամանմանը կամ տարածքից մեկնմանը կամ նման օդանավերի շահագործմանը և օդանավագնացությանը, պետք է կատարվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից՝ վերոհիշյալ տարածք մուտքի և տարածքից ելքի ժամանակ:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի օրենքները, կանոնները և ընթացակարգերը, որոնք վերաբերում են ներգաղթին, անձնագրերին կամ այլ հաստատված ճամփորդական փաստաթղթերին, մուտքին, մաքսազերծմանը, մաքսատուրքերին և կարանտինին, պետք է կիրառվեն մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից փոխադրվող օդանավերի անձնակազմերի, ուղևորների, բեռների և փոստի նկատմամբ՝ վերոհիշյալ Պայմանավորվող կողմի տարածք մուտքի և ելքի ժամանակ:

3. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի տարածքով ուղիղ տարանցմամբ փոխադրվող ուղևորները, ուղեբեռները և բեռները, որոնք չեն լքում օդանավակայանի՝ այդ նպատակի համար հատկացված գոտին, պետք է ենթարկվեն ոչ ավելի, քան պարզեցված հսկողության, բացառությամբ բռնության և օդահենության դեմ անվտանգության միջոցների: Ուղիղ տարանցմամբ անցնող ուղեբեռները և բեռները պետք է ազատվեն մաքսատուրքերից և նմանատիպ հարկերից:

4. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի տարածքում մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիաընկերության շահագործման նկատմամբ կիրառվող վճարումները և գները՝ առաջին Պայմանավորվող կողմի տարածքում օդանավակայանների և այլ ավիացիոն սարքավորումների օգտագործման համար, չպետք է լինեն ավելի բարձր, քան նմանատիպ շահագործման մեջ ներգրավված այլ ավիաընկերությունների նկատմամբ կիրառվող վճարումները:

5. Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկը չպետք է առավելություն տա այլ ավիաընկերության՝ մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության նկատմամբ՝ կապված իր մաքսային, ներգաղթային, կարանտինային և նմանատիպ կանոնների կատարման կամ իր ղեկավարման ներկա գտնվող օդանավակայանների, չվուղիների, օդային երթևեկության ծառայությունների և հարակից սարքավորումների օգտագործման հետ:

Հոդված 14

Վկայականների և լիցենզիաների ձևաչափ

Օդանավի թռիչքային պիտանության վկայականները, որակավորման վկայականները և լիցենզիաները, որոնք տրվել են կամ վավերական են ձևաչափով Պայմանավորվող կողմերից մեկի կողմից և դեռ ուժի մեջ են, պետք է վավերական ձևաչափ են մյուս Պայմանավորվող կողմի կողմից՝ սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված հաղորդակցության շահագործման նպատակով՝ պայմանով, որ նման վկայականները կամ լիցենզիաները տրվել են կամ վավերական են ձևաչափով Կոնվենցիայով սահմանված չափանիշներին համապատասխան:

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ, սակայն, իրեն իրավունք է վերապահում հրաժարվել ձևաչափի մյուս Պայմանավորվող կողմից իր քաղաքացիներին՝ իր տարածքով թռիչքներ իրականացնելու նպատակով տրված որակավորման վկայականները և լիցենզիաները:

Հոդված 15

Ավիացիոն անվտանգություն

1. Պայմանավորվող կողմերը համաձայնում են անհրաժեշտության դեպքում միմյանց օգնություն ցուցաբերել՝ կանխելու համար օդանավերի անօրինական զավթումը և օդանավերի, օդանավակայանների և օդագնացային սարքավորումների անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական այլ գործողությունները, ինչպես նաև քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ցանկացած այլ վտանգ:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ համաձայնում է պահպանել ոչ խտրական և սովորաբար կիրառվող անվտանգության

դրույթները, որոնք պահանջվում են մյուս Պայմանավորվող կողմից նրա տարածք մուտքի համար, և ձեռնարկել համապատասխան միջոցներ ուղևորների և նրանց ուղեբեռների ստուգման համար: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է նաև անհրաժեշտ ուշադրության արժանացնի մյուս Պայմանավորվող կողմի ցանկացած խնդրանքը՝ կոնկրետ սպառնալիքի դիմակայման նպատակով իր օդանավերի կամ ուղևորների նկատմամբ հատուկ անվտանգության միջոցներ ձեռնարկելու համար:

3. Պայմանավորվող կողմերը պետք է գործեն Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կողմից հաստատված ավիացիոն անվտանգության կիրառելի դրույթներին համապատասխան: Եթե Պայմանավորվող կողմերից մեկը չի հետևում այդ դրույթներին, ապա մյուս Պայմանավորվող կողմը կարող է պահանջել խորհրդակցություններ այդ Պայմանավորվող կողմի հետ: Եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև այլ պայմանավորվածություն չկա, նման խորհրդակցությունները պետք է սկսվեն վաթսուն (60) օրվա ընթացքում՝ նման խնդրանքի ստացման օրվանից հաշված: Ընդհանուր համաձայնության չհասնելու դեպքում կարող է կիրառվել սույն Համաձայնագրի 18-րդ հոդվածը:

4. Պայմանավորվող կողմերը պետք է գործեն «Օդանավերում կատարվող հանցագործությունների և այլ գործողությունների մասին» 1963թ. սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված Կոնվենցիայի, «Օդանավերի անօրինական զավթումը կանխելու մասին» 1970 թվականի դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված Կոնվենցիայի և «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական գործողությունների կանխարգելման մասին» 1971 թվականի սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված Կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխան՝ այնքանով, որքանով որ երկու Պայմանավորվող կողմերն էլ հանդիսանում են այդ Կոնվենցիաների կողմեր:

5. Օդանավի անօրինական զավթմանը ուղղված որևէ միջադեպի կամ միջադեպի սպառնալիքի կամ օդանավի, օդանավակայանների և օդագնացային միջոցների անվտանգության դեմ ուղղված այլ անօրինական գործողությունների առկայության դեպքում Պայմանավորվող կողմերը պետք է միմյանց օգնություն ցուցաբերեն՝ ղյուրացնելով հաղորդակցությունը նման միջադեպի կամ նրա սպառնալիքի արագ ու անվտանգ վերացման համար:

Հոդված 16

Համակարգչային ռեզերվացիոն համակարգ

1. Պայմանավորվող կողմերը պայմանավորվում են, որ.

ա) օդային փոխադրումների ծառայությունից օգտվողների շահերը պետք է պաշտպանվեն տեղեկության սխալ օգտագործումից, ներառյալ վերջինիս ապակողմնորոշող ներկայացումը,

բ) Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերությունը, ինչպես նաև ավիաընկերության գործակալները մյուս Պայմանավորվող կողմի տարածքում պետք է ունենան անսահմանափակ և առանց խտրականության մուտք դեպի ՀՌՀ-ները և նրանց օգտագործումը,

գ) այս առումով, ԵՏՀ-ի կողմից հաստատված ՀՌՀ վարքագծի կանոնները կգերակայեն Նիդերլանդների տարածքում, որքան որ Հայաստանի Հանրապետությունում կկիրառվեն գերակայելի վարքագծի կանոնները:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ երաշխավորում է մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության կողմից ընտրված ՀՌՀ-ի՝ իր հիմնական համակարգին ազատ և անարգել մուտքը իր տարածք: Պայմանավորվող կողմերից ոչ մեկը իր տարածքում չպետք է մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակած ավիաընկերության ՀՌՀ-ին պարտադրի կամ թույլատրի պարտադրելու ավելի խիստ պահանջներ, քան այն պահանջները, որոնք պարտադրված են իր նշանակած ավիաընկերության ՀՌՀ-ին, ինչպես օրինակ՝

ա) ՀՌՀ ծառայությունների շահագործման և վաճառքի, ներառյալ ՀՌՀ ցուցադրման և խմբագրման կանոնները, և

բ) հաղորդակցության միջոցների մատչելիության և օգտագործման տեխնիկական սարքերի ու ծրագրերի ընտրության և օգտագործման կամ սարքերի տեղադրման առնչությամբ:

Հոդված 17

Խորհրդակցություն և փոփոխություն

1. Սերտ համագործակցության ոգով Պայմանավորվող կողմերի ավիացիոն իշխանությունները պետք է ժամանակ առ ժամանակ խորհրդակցեն միմյանց հետ՝ ապահովելու համար սույն Համաձայնագրի դրույթների պատշաճ իրականացումը և կատարումը:

2. Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է պահանջել խորհրդակցություններ սույն Համաձայնագրի կամ նրա Հավելվածի փոփոխման կապակցությամբ: Այդ խորհրդակցությունները պետք է սկսվեն վաթսույն (60) օրվա ընթացքում՝ սկսած այն օրվանից, երբ մյուս Պայմանավորվող կողմը ստացել է նման խնդրանք, եթե այլ պայմանավորվածություն չկա: Նման խորհրդակցությունները կարող են իրականացվել քննարկումների կամ նամակագրության միջոցով:

3. Պայմանավորվող կողմերի միջև համաձայնեցված՝ սույն Համաձայնագրի ցանկացած փոփոխություն ուժի մեջ է մտնում այն օրվանից, երբ Պայմանավորվող կողմերը գրավոր տեղեկացնում են

միմյանց իրենց համապատասխան սահմանադրական պահանջների կատարման մասին:

4. Սույն Համաձայնագրի Հավելվածի ցանկացած փոփոխություն պետք է գրավոր կերպով համաձայնեցվի ավիացիոն իշխանությունների միջև և ուժի մեջ մտնի նշված իշխանությունների կողմից սահմանված օրվանից:

Հոդված 18 Վեճերի կարգավորում

1. Եթե Պայմանավորվող կողմերի միջև որևէ վեճ է ծագում սույն Համաձայնագրի մեկնաբանության կամ կիրառման առնչությամբ, ապա Պայմանավորվող կողմերը պետք է առաջին հերթին փորձեն այն լուծել բանակցությունների միջոցով:

2. Եթե Պայմանավորվող կողմերին չի հաջողվում վեճը կարգավորել բանակցությունների միջոցով, այն կարող է յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմի պահանջով ներկայացվել երեք միջնորդ դատավորներից կազմված դատարանին: Ընդ որում յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կնշանակի մեկական միջնորդ դատավոր, իսկ երրորդ դատավորը չափտի լինի Պայմանավորվող կողմերից և ոչ մեկի քաղաքացի: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ պետք է միջնորդ դատավոր նշանակի վաթսուն (60) օրվա ընթացքում՝ մյուս Պայմանավորվող կողմից վեճը միջնորդ դատարանի լուծմանը ներկայացնելու վերաբերյալ պահանջ պարունակող դիվանագիտական ծանուցման ստացման օրվանից սկսած, իսկ երրորդ դատավորը պետք է նշանակվի հետագա վաթսուն (60) օրվա ընթացքում: Եթե Պայմանավորվող կողմերից որևէ մեկը չի կարողանում նշանակել իր միջնորդ դատավորին վաթսուն (60) օրվա ընթացքում, կամ եթե երրորդ դատավորը չի նշանակվում նշված ժամկետում, Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը կարող է խնդրել Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության խորհրդի նախագահին, որ նա նշանակի դատավորին կամ դատավորներին:

3. Պայմանավորվող կողմերը պարտավորվում են ենթարկվել սույն հոդվածի 2-րդ կետի համաձայն կայացրած ցանկացած որոշման:

Հոդված 19 Դադարեցում

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ դիվանագիտական ուղիներով գրավոր ծանուցման միջոցով մյուս Պայմանավորվող կողմին հայտնել սույն Համաձայնագրի դադարեցման մասին իր որոշումը: Միաժամանակ նման ծանուցում ուղարկվում է Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպություն: Նման դեպքում սույն Համաձայնագրի

գործողությունը պետք է դադարեցվի մյուս Պայմանավորվող կողմից ծանուցման ստացման օրվանից տասներկու (12) ամիս անց, եթե դադարեցման մասին ծանուցումը մինչև այդ ժամանակահատվածի լրանալը հետ չի վերցվել Կողմերի երկուստեք համաձայնությամբ: Մյուս Պայմանավորվող կողմից նման ծանուցման ստացման մասին որևէ տեղեկության բացակայության դեպքում ծանուցումը ստացված է համարվում Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կողմից՝ ծանուցումը ստանալուց տասնչորս (14) օր հետո:

Հոդված 20

Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կողմից գրանցվելը

Սույն Համաձայնագիրը և նրա ցանկացած փոփոխությունը պետք է գրանցվեն Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպությունում:

Հոդված 21

Բազմակողմ Համաձայնագրերի կիրառելիությունը

1. Կոնվենցիայի դրույթները կկիրառվեն սույն Համաձայնագրի նկատմամբ:

2. Եթե երկու Պայմանավորվող կողմերի կողմից ընդունված, սույն Համաձայնագրով կարգավորվող որևէ հարցի վերաբերյալ բազմակողմ համաձայնագիր է ուժի մեջ մտնում, ապա այդ համաձայնագրի համապատասխան դրույթները գերակայում են սույն Համաձայնագրի համապատասխան դրույթների նկատմամբ:

Հոդված 22

Կիրառելիություն

Ինչ վերաբերում է Նիդերլանդների Թագավորությանը, սույն Համաձայնագիրը կիրառվում է Թագավորության նկատմամբ միայն Եվրոպայում:

Հոդված 23

Ուժի մեջ մտնելը

Սույն Համաձայնագիրը ուժի մեջ է մտնում Պայմանավորվող կողմերի՝ իրենց երկրներում սահմանադրությամբ նախատեսված ընթացակարգերի կատարման մասին մինչև զրավոր ծանուցման օրվան հաջորդող երկրորդ ամսվա առաջին օրվանից:

Ի վկայություն որի՝ իրենց կառավարությունների կողմից համապատասխան ձևով լիազորված ներքոստորագրյալները ստորագրեցին սույն Համաձայնագիրը:

Կատարված է Երևան քաղաքում 1999 թվականի նոյեմբերի 26-ին, երկու բնօրինակով, հայերեն, հոլանդերեն և անգլերեն, ընդ որում բոլոր տեքստերն էլ հավասարազոր են: Սույն Համաձայնագրի մեկնաբանության ընթացքում որևէ տարաձայնություն առաջանալու դեպքում նախապատվությունը տրվում է անգլերեն տեքստին:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ

Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Նիդերլանդների
Թագավորության կառավարության միջև օդային
հաղորդակցությունների մասին
Համաձայնագրի

1. Հայաստանի Հանրապետությունում նշանակված
ավիաընկերությունը լիազորված է շահագործելու օդային
հաղորդակցություններ ստորև սահմանված երթուղիներով.

վայրեր Հայաստանում, միջանկյալ վայրեր, վայրեր Նիդերլանդներում,
վայրեր սահմաններից դուրս և հակառակը:

2. Նիդերլանդների Թագավորության նշանակված
ավիաընկերությունը լիազորված է շահագործելու օդային
հաղորդակցություններ ստորև սահմանված երթուղիներով.

վայրեր Նիդերլանդներում, միջանկյալ վայրեր, վայրեր Հայաստանում,
վայրեր սահմաններից դուրս և հակառակը:

3. Սահմանված երթուղիների վրա գտնվող ցանկացած
միջանկյալ վայր կամ բոլոր միջանկյալ վայրերը և/կամ սահմաններից
դուրս գտնվող վայրերը կարող են յուրաքանչյուր նշանակված
ավիաընկերության հայեցողությամբ բաց թողնվել ցանկացած կամ
բոլոր թռիչքների ժամանակ՝ պայմանով, որ այդ թռիչքները սկիզբ են
առնում և համապատասխանաբար ավարտվում են
ավիաընկերությունը նշանակված Պայմանավորվող կողմի տարածքում:

4. Պայմանավորվող կողմերի նշանակված ավիաընկերություններին
թույլատրվում է շահագործել թռիչքներ վերը նշված երթուղիներով՝
առանց հաճախականության և օդանավի տեսակի
սահմանափակումների, ցանկացած կոնֆիգուրացիայով:

5. Ցանկացած միջանկյալ վայր և/կամ սահմաններից դուրս վայր
կարող է սպասարկվել մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված
ավիաընկերության կողմից առանց այդ վայրերի և մյուս
Պայմանավորվող կողմի տարածքի միջև հինգերորդ ազատության
երթևեկության իրավունքների իրականացման: Սակայն հինգերորդ
ազատության երթևեկության իրավունքները կարող են իրականացվել
մի Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից՝
մյուս Պայմանավորվող կողմի ավիացիոն իշխանությունների
համաձայնությունը նախապես ստանալուց հետո:

ՓՈՆԸՄԲՈՆՄԱՆ ՀՈՒՇԱԳԻՐ

1. Ստորագրող կողմերից յուրաքանչյուրը ցանկացած ժամանակ կարող է պահանջել թռիչքային անձնակազմի, օդանավի կամ նրանց շահագործմանը վերաբերող ցանկացած ոլորտի` մյուս Ստորագրող կողմից ընդունված անվտանգության չափանիշներին վերաբերող խորհրդակցություններ: Այդ խորհրդակցությունները պետք է տեղի ունենան այդ պահանջը ներկայացնելուց հետո 30 օրվա ընթացքում:

2. Այն դեպքում, եթե նման խորհրդակցություններից հետո Ստորագրող կողմերից մեկը հայտնաբերում է, որ մյուս Ստորագրող կողմը ցանկացած նման ոլորտում արդյունավետորեն չի պահպանում և չի կառավարում անվտանգության չափանիշները, որոնք առնվազն պետք է համապատասխանեն Չիկագոյի Կոնվենցիայով տվյալ պահին հաստատված նվազագույն չափանիշներին, առաջին Ստորագրող կողմը կտեղեկացնի մյուս Ստորագրող կողմին այդ հայտնաբերումների և այն քայլերի մասին, որոնք անհրաժեշտ են այդ նվազագույն չափանիշներին համապատասխանելու համար, և որ մյուս Ստորագրող կողմը կձեռնարկի համապատասխան ուղղիչ գործողություններ: Մյուս Ստորագրող կողմից 15 օրվա կամ ավելի երկար ժամանակահատվածի ընթացքում համապատասխան գործողությունների չդիմելը հիմք կհանդիսանա 1999թ. նոյեմբերի 26-ին Երևան քաղաքում ստորագրված «Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Նիդերլանդների Թագավորության կառավարության միջև օդային հաղորդակցությունների մասին» Համաձայնագրի 5-րդ հոդվածի կիրառման համար («Լիազորության չեղյալ հայտարարումը կամ դադարումը»):

3. Չնայած Չիկագոյի Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածում հիշատակված պարտավորություններին` համաձայնություն է ձեռք բերվում, որ մեկ Ստորագրող կողմի ավիաընկերության կողմից շահագործվող ցանկացած օդանավ դեպի մյուս Ստորագրող կողմի տարածք կամ այդ տարածքից հաղորդակցությունների ժամանակ, մյուս Ստորագրող կողմի տարածքում գտնվելիս, նրա լիազորված ներկայացուցիչների կողմից կարող է ենթարկվել ստուգման օդանավի ներսում և շուրջը` ստուգելու համար ինչպես օդանավի ու նրա անձնակազմի փաստաթղթերի վավերականությունը, այնպես էլ օդանավի և դրա սարքավորումների արտաքին վիճակը (այսուհետ` կառամատուցային ստուգում)` պայմանով, որ դրա իրականացումը չպետք է հանգեցնի ոչ խելամիտ հետաձգման:

4. Այն դեպքում, երբ կառամատուցային նման ստուգումը կամ մի շարք կառամատուցային ստուգումները առաջացնում են.

ա) լուրջ մտահոգություն, որ օդանավը կամ օդանավի շահագործումը չի համապատասխանում Չիկագոյի Կոնվենցիայով այդ ժամանակում հաստատված նվազագույն չափանիշներին, կամ

բ) լուրջ մտահոգություն, որ Չիկագոյի Կոնվենցիայով այդ ժամանակ հաստատված անվտանգության չափանիշների արդյունավետ հաստատման կամ կառավարման պակաս կա, ստուգում իրականացնող Ստորագրող կողմը պետք է Չիկագոյի Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածի նպատակների համար ազատ լինի եզրակացնել, որ այն պահանջները, որոնցով որպես վավերական թողարկվել կամ տրամադրվել են օդանավի կամ դրա անձնակազմի հետ կապված վկայականները կամ արտոնագրերը, կամ որ այն պայմանները, որոնց ներքո շահագործվում է այդ օդանավը, հավասար չեն Չիկագոյի Կոնվենցիայով հաստատված նվազագույն չափանիշներին կամ բարձր են դրանցից:

5. Այն դեպքում, երբ վերոհիշյալ 3-րդ կետի համաձայն մեկ Ստորագրող կողմի ավիաընկերության կողմից կամ նրա համար շահագործվող օդանավի կառամատուցային ստուգում նախաձեռնելու նպատակով մուտքը մերժվում է այդ ավիաընկերության ներկայացուցչի կողմից, մյուս Ստորագրող կողմը պետք է ազատ լինի եզրակացնել, որ վերոհիշյալ 4-րդ կետում նշված մտահոգությունները ծագել են, և կայացնի այդ կետում նշված եզրակացությունները:

6. Ստորագրող կողմերից յուրաքանչյուրը իրավունք է վերապահում անհապաղ դադարեցնել կամ փոխել մյուս Ստորագրող կողմի ավիաընկերության շահագործման թույլտվությունը այն դեպքում, երբ առաջին Ստորագրող կողմը կառամատուցային ստուգումից, մի շարք նման ստուգումներից, կառամատուցային ստուգումների համար մուտքի մերժումից, խորհրդակցությունից կամ այլ կերպ եզրակացնում է, որ անհապաղ գործողությունները կարևոր են ավիաընկերության գործառնության անվտանգության համար:

7. Վերոհիշյալ 2-րդ կամ 6-րդ կետերի համաձայն մեկ Ստորագրող կողմից իրականացվող ցանկացած գործողություն պետք է դադարեցվի, հենց որ այդ գործողությունը սկսելու հիմքը դադարի գոյություն ունենալ:

Կատարված է Երևան քաղաքում 1999 թվականի նոյեմբերի 26-ին, երկու նույնական բնօրինակիով՝ հայերեն և անգլերեն:

Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտել 2001 թվականի դեկտեմբերի 1 -ից: