

**No. 32208**

---

**UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN  
AND NORTHERN IRELAND  
and  
AZERBAIJAN**

**Agreement concerning air services (with annex). Signed at  
London on 23 February 1994**

*Authentic texts: English and Azerbaijani.*

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland  
on 25 October 1995.*

---

**ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE  
ET D'IRLANDE DU NORD  
et  
AZERBAÏDJAN**

**Accord relatif aux services de transport aérien (avec annexe).  
Signé à Londres le 23 février 1994**

*Textes authentiques : anglais et azerbaïdjanais.*

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord  
le 25 octobre 1995.*

AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE AZERBAIJAN REPUBLIC CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Azerbaijan Republic;

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;<sup>2</sup>

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE I

**Definitions**

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) the term “the Chicago Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes: (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;
- (b) the term “aeronautical authorities” means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport, and for the purpose of Article 7, the Civil Aviation Authority and in the case of the Azerbaijan Republic, the State Concern, Azerbaijan Airlines, or, in both cases, any person or body who may be authorized to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;
- (c) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (d) the term “territory” in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;
- (e) the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;

<sup>1</sup> Came into force on 23 February 1994 by signature, in accordance with article 18.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213; and vol. 1175, p. 297.

- (f) the term “this Agreement” includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;
- (g) the term “user charges” means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

## ARTICLE 2

### Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

## ARTICLE 3

### Grant of Rights

- (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:
  - (a) the right to fly across its territory without landing;
  - (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.
- (2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called “the agreed services” and “the specified routes” respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.
- (3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.
- (4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

## ARTICLE 4

**Designation of and Authorization of Airlines**

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.
- (2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorizations.
- (3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Chicago Convention.
- (4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.
- (5) When an airline has been so designated and authorized it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

## ARTICLE 5

**Revocation or Suspension of Operating Authorizations**

- (1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:
  - (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
  - (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or
  - (c) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
- (2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

## ARTICLE 6

**Principles Governing Operation of Agreed Services**

- (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.
- (2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.
- (3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:
  - (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
  - (b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
  - (c) the requirements of through airline operation.

## ARTICLE 7

**Tariffs**

- (1) (a) The term "tariff" means:
  - (i) the price to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail);
  - (ii) the additional goods, services or other benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage or as a matter which is incidental thereto or consequential thereon; and
  - (iii) the prices to be charged for such additional goods, services or benefits; and includes the conditions that are to govern the applicability of any such price and the furnishing or availability of any such goods, services or benefits;
  - (iv) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.

(b) Where fares or rates differ according to the season, day of the week or time of the day on which a flight is operated, the direction of travel or according to some other factor, each different fare or rate shall be regarded as a separate tariff whether or not it has been filed separately with the related conditions with the relevant authorities.

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines for carriage between the territories of the two Contracting Parties shall be established at reasonable levels due regard being paid to all relevant factors, including the interests of users, cost of operation, reasonable profit and market considerations. The aeronautical authorities of both countries shall not require their airlines to consult other airlines before filing for approval tariffs for services covered by the following provisions.

(3) The aeronautical authorities of both countries shall apply the following provisions for the approval of tariffs to be charged by airlines of either country for carriage between a point in one country and a point in the other country:

- (i) Any proposed tariff to be charged for carriage between the two countries shall be filed by or on behalf of the designated airline concerned with both aeronautical authorities at least 30 days (or such shorter period as both aeronautical authorities may agree) before it is proposed that the tariff will take effect.
- (ii) A tariff so filed may be approved at any time by the aeronautical authorities. However, subject to the next two following sub-paragraphs, any such tariff shall be treated as having been approved 21 days after the day on which the filing was received unless the aeronautical authorities of both countries have informed each other in writing within 20 days of the filing being received by them that they do not approve the proposed tariff.
- (iii) Nothing in paragraph (ii) above shall prevent the aeronautical authorities of either country from unilaterally disallowing any tariff filed by one of its own designated airlines. However, such unilateral action shall be taken only if it appears to those authorities either that a proposed tariff is excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another airline or other airlines.
- (iv) If the aeronautical authorities of either country consider either that a proposed tariff filed with them by a designated airline of the other country is excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another airline or other airlines they may, within 20 days of receiving the filing, request consultations with the aeronautical authorities of the other country. Such consultations shall be completed within 21 days of being requested and the tariff shall take effect at the end of that period unless the authorities of both countries agree otherwise.
- (v) In the event that a tariff which has come into effect in accordance with the provisions above is considered by the aeronautical authorities of one country to be causing serious damage to another airline or other airlines on a particular route or routes, those aeronautical authorities may request consultations with the aeronautical authorities of the other country. Such consultations shall be completed within 21 days of being requested unless the authorities of both countries agree otherwise.

(4) The tariffs to be charged by a designated airline of one country for carriage between the territory of the other country and a third state shall be filed for the approval of the aeronautical authorities of the other country. Each tariff filed shall be given approval if it is identical in level, conditions and date of expiry to a tariff currently approved by those aeronautical authorities and applied by a designated airline of that other country for carriage between its territory and that of a third state, provided that those aeronautical authorities may withdraw their approval if the tariff being matched is discontinued for any reason, or may vary the terms of the approval to correspond to any approved variation in the tariff being matched.

(5) Each tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until it has been replaced by a new tariff established in accordance with the provisions of this Article. Unless otherwise agreed by both Contracting Parties however a tariff shall not have its validity extended by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

#### ARTICLE 8

##### Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall be relieved from all customs duties, national excise taxes and similar national fees, as shall:

- (a) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:
  - (i) repair, maintenance and servicing equipment and component parts;
  - (ii) passenger handling equipment and component parts;
  - (iii) cargo-loading equipment and component parts;
  - (iv) security equipment including component parts for incorporation into security equipment;
  - (v) instructional material and training aids;
  - (vi) computer equipment and component parts;
  - (vii) airline and operators' documents; and
- (b) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:
  - (i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Contracting Party;
  - (ii) fuel, lubricants and consumable technical supplies;
  - (iii) spare parts including engines;

provided in each case that they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned.

(2) The relief from customs duties, national excise taxes and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airline(s) of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraph (1) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph (1) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

(5) Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in relation to measures dealing with aviation security, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs and other similar duties. This paragraph is not applicable to the cabin baggage of passengers arriving in the United Kingdom from the Republic of Azerbaijan and transferring to an intra EC flight.

## ARTICLE 9

### Aviation Security

(1) The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (and in particular their obligations under the Chicago Conventions, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963,<sup>1</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970<sup>2</sup> and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971<sup>3</sup>) form an integral part of this Agreement.

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

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to vol. 974).



(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security Standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Chicago Convention; and shall require that operators of aircraft of the registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph the reference to aviation security Standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned. Each Contracting Party shall give advance information to the other of its intention to notify any difference.

(4) Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet increases in the threat. Each Contracting Party agrees that its airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life such incident or threat.

#### ARTICLE 10

##### Provisions of Statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

#### ARTICLE 11

##### Transfer of Earnings

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

**ARTICLE 12****Airline Representation and Sales**

(1) The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents appointed by the designated airline. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

**ARTICLE 13****User Charges**

(1) Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

(2) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

**ARTICLE 14****Consultation**

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin with a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

**ARTICLE 15****Settlement of Disputes**

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

- (a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;
- (b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment within 30 days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the International Court of Justice in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

## ARTICLE 16

### Amendment

Any amendments of this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

## ARTICLE 17

**Termination**

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

## ARTICLE 18

**Entry into Force**

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

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

Done, in duplicate at London this Twenty-third day of February 1994 in the English and Azeri languages, both texts being equally authoritative.

For the Government  
of the United Kingdom of Great Britain  
and Northern Ireland:

JOHN MAJOR

For the Government  
of the Azerbaijan Republic:

H. ALIEV

**ANNEX****ROUTE SCHEDULE****Section 1**

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom:

Points in the United Kingdom—Intermediate Points—Points in The Azerbaijan Republic.

**NOTES:**

1. Intermediate points may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the United Kingdom.

2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of The Azerbaijan Republic, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

**Section 2**

Routes to be operated by the designated airline or airlines of The Azerbaijan Republic.

Points in The Azerbaijan Republic—Intermediate Points—Points in the United Kingdom.

**NOTES:**

1. Intermediate points may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in The Azerbaijan Republic.

2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the United Kingdom, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

---

[AZERBAIJANI TEXT — TEXTE AZERBAÏDJANAIS]

БӨЈҮК БРИТАНИЈА ВӘ ШИМАЛИ ИРЛАНДИЈА  
БИРЛӘШМИШ КРАЛЛЫҒЫ ҺӨКУМӘТИ ИЛӘ  
АЗӘРБАЈЧАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҺӨКУМӘТИ  
АРАСЫНДА ҺАВА ӘЛАГӘЛӘРИ ҺАГТЫНДА

---

САЗИШ

Бөјүк Британија вә Шимали Ирландија Бирләшмиш Краллығы  
Һөкүмәти илә Азәрбајчан Республикасы Һөкүмәти,

1994-чү ил декабрын 7-дә Чикагода имзаланмағ үчүн ачығ олан  
Бејнәлхалг Авиасија үзрә Конвенсиянын иштиракчылары оларағ;

Оиларын мұвафиг әразиләри арасында һава јоллары ачылмасы  
мәгсәдилә, јухарыда гејд олуан Конвенсияја әләвә әларағ, Сазиш  
бағламағ үчүн, ашағыдакылар барәдә разылыға кәлмишләр;

М а д д ә I

Тә'рифләр

Бу Сазишин мәгсәдләрини тәфсир едән терминләр контекстдә  
дикәр һаллар иәзәрдә тугулмадығы тәгдирдә ашағыдакы мә'нада  
ишләдилмишдир;

(а) "Чикаго Конвенсиясы" термини 1994-чү ил декабрын 7-дә  
Чикагода имзаламағ үчүн ачығ олан Бејнәлхалг Мүлки Авиасија үзрә  
Конвенсия демәкдир вә она ;

(I) - 94-чү Маддәнин "а" бәндинә әсасән гүввәјә минмиш вә һәр ики Разылыға Кәлән Тәрәфләрин ратификасија етдији истәнилән дүзәлишләр;

(II) - Разылыға Кәлән Тәрәфләрин гәбул вә тәтбиг етдикләри һәддә Конвенсијанын 90-чы Маддәсинә әсасән истәнилән әлавәләр вә ја истәнилән дүзәлишләр аиддир;

(в) "авиасија һакимијјәт органлары" термини Бирләшмиш Краллыгда Нәглијјат үзрә Дөвләт Мүшавири вә 7-чи Маддәјә әсасән Мүлки Авиасија Тәшкилаты вә Азәрбајчан Республикасында "Азәрбајчан Һава Јоллары" Мүлки авиасија Дөвләт консерни вә ја һәр ики һалда мүвафиг шәкилдә кәстәрилән һөкүмәт рәһбәрләри функцијанын јеринә јетирмәк сәләһијјәтини дашыјан истәнилән шәхс вә ја тәшкилат демәкдир;

(с) "тә'јин едилмиш авиасија мүәссисәси" термини бу Сазишин 4-чү Маддәсинә ујғун олараг тә'јин вә вәкил едилмиш авиасија мүәссисәси демәкдир;

(d) "әрази" термини - дөвләт барәсиндә Чикаго Конвенсијанын 2-чи Маддәси илә мүәјјән олунмуш мә'наја маликдир;

(е) "һава әлагәси", "бејнәлхалг һава әлагәси", "авиасија мүәссисәси" вә "гејри - коммерсија мөгсәдләри илә дајаначаг" терминләри Чикаго Конвенсијасынын 96-чи Маддәси илә мүәјјән олунмуш мә'наја маликдир;

(f) "бу Сазиш" термининә һәмин Сазишә едилән Әләвә, она вә Сазишә едилән истәннән дүзәлишләр аиддир.

(g) "истеълак гиџмәтләри" термини һава кәмиси мүлкиџәтнән истифадеја, хидмәтләрә вә ја аеронавигасија хидмәтләринә керә, һакимиџәт органлары тәрәфиндән авиасија мүәссисәси үчүн мүәџән едилмиш вә ја онлар тәрәфиндән мүәџән едилмәк үчүн ичазә верилмиш гиџмәт демәкдир.

## М а д д ә II

### Чикаго Конвенсijasынын тәтбиги

Бу Сазишин мүддәалары, бејнәлхалг һава јолларында тәтбиг олуан һәддә Чикаго Конвенсijasынын мүддәаларына табе олачагдыр.

## М а д д ә III

### Һүгуларын тәгдим едилмәси

I. Разылыға Кәлән һәр бир Тәрәф дикәр Тәрәфә, бејнәлхалг һава хәтләриндә истифаде етмәк үчүн нәзәрдә тутулмуш ашағыдакы һүгулары верир:

(а) Разылыға Кәлән о бири Тәрәфин әразиси үзәриндән учуб кечмәк һүгугу;

(в) гејри - коммерсија мөгсәдләри илә Разылыға Кәлән о бири Тәрәфин әразисиндәки мәнәгәләрә енмәк һүгугу.

2. Разылыға Кәләи һәр бир Тәрәф дикәр Тәрәфә бу Сазишә әлавә олуан Чәдвәлни мүвафиг бөлмәсиндә мүәџән едилән маршрутлар үзрә бејнәлхалг һава хидмәтләринин тәшкили вә фәалиџәти мөгсәдилә бу Сазишдә разылашдырылмыш һүгулар верир.



Белә хидмәтләр вә маршрутлар мұвафиг олараг "Разылашдырылмыш хидмәтләр" вә "мүәјјәнләшдирилмиш маршрутлар" мә'насыны дашыјачагдыр.

Мүәјјән олунмуш маршрутлар үзрә разылашдырылмыш хидмәтләрин гүввәдә олдуғу заман Разылыға Кәлән Тәрәфләрин тә'јин олунмуш авиасија мүәссисәләри бу Маддәнин I-чи бәиндә кәстәрилән һүгулардан әлавә дикәр Разылыға Кәлән Тәрәфин әразисиидә, бу Сазишә әлавә едилмиш Чәдвалдә маршрут үзрә мүәјјән олунмуш мәнтәгәләрдә сәрнишинләрин минмәси вә дүшмәси, почт дахил олмагла јүкүн јүкләнмәси вә бошаддылмасы мәгсәди илә енмәк һүгугундан истифадә едәчәкләр.

3. Бу Сазишин 2-чи бәиндә кәстәриләнләрин һеч бири Разылыға Кәлән Тәрәфләрдән бириин тә'јин едилмиш авиасија мүәссисәсинә почт дахил олмагла јүкү вә сәрнишинләри Разылыға Кәлән о бири Тәрәфин әразисиндәки мәнтәгәләр арасында һагт мұгабилиндә вә ја музла дашымаг үчүн кәмијә кәтүрмәк һүгуу вермир.

4. Силаһлы мұнағишә, снјаси иғтишашлар вә ја хүсуси везијјәт шәраитиндә Разылыға Кәлән Тәрәфләрдән биринин тә'јин едилмиш авиасија мүәссисәси мүәјјәнләшдирилмиш маршрутлар үзрә һава хәттини истисмар етмәк имканына малик дејилдирсә, Разылыға Кәлән дикәр Тәрәф мүвәгтәтн олараг дәјишдирилмиш ујғун маршрут үзрә учушун давам етдирилмәсинә бүгүн гүввәләрини сәрф едәчәкдир.

## М а д д э I V

Авиасија мүэссисэсинин тэ'жин олунмасы вэ она  
сэлаһијјэтлэр верилмэси

1. Разылыға Кэлэн һэр бир Тэрэф мүэјјән едилмиш маршрутлар үзрэ разылашдырылмыш хидмэтлэрин јеринэ јетирилмэси мэгсэдилэ бир вэ ја бир нечэ авиасија мүэссисэсини тэ'жин етмэк вэ диқэр Разылыға Кэлэн Тэрэфэ јазылы хэбэрдарлыг етмэклэ бу тэ'жинаты дәјишдирмэк вэ ја ондан мәррум етмэк һугуна малик олачагдыр.

2. Разылыға Кэлэн о бири Тэрэф белэ тэ'жинаты алдыгда бу Маддэни 3-чү вэ 4-чү бэндлэринин мүддэаларына ујғун олараг дәрһал тэ'жин едилмиш һэр бир авиасија Мүэссисэсинэ мүвафиг сэлаһијјэтлэр верэчәқдир.

3. Разылыға Кэлэн һэр бир Тэрэфин авиасија һакимнјјэт органлары учуша ичазэ веренэдәк Разылыға Кэлэн о бири Тэрэфин тэ'жин етдији авиасија мүэссисэсиндән тэлэб едэ билэр ки, бејнэлхал һава хэтглэринин истисмары заманы бу һакимијјэт органларынын адэтән тэтбиг етдији вэ өз сэвијјэсинэ көрә Чикаго Конвенсijasынын тэлэблэриндән јүксәк олмајан ганун вэ ғаждаларда мүэјјәнләшдирилмнш шэртлэри јеринэ јетирмәјә гадир олдуғуну сүбүт етсин.

4. Разылыға Кэлэн һэр бир Тэрэфи һугу олачагдыр ки , тэ'жин едилмиш авиасија мүэссисэсинэ үстүнлүк саһиблијинин вэ һәгиги нэзарэтин бу авиасија мүэссисэсинин тэ'жин етмиш Разылыға Кэлэн Тэрэфэ, онун органларына вэ ја вәтәидашларына мэхсус олдуғу барэдэ элиндэ сүбүт олмадығы һэр һансы һалда бу Маддэнин 2 - чи бэндиндэ көстэрилмиш учушлара ичазэ вермәқдән имтина етсин вэ ја бу

Сазишин 3(2) маддәсиндә көстәрилмиш һүгүтлардаи истифадә заманы зәрури сәјдығы шәртләрин јеринә јетирилмәсини тәјин едилмиш авиасија мүәссисәсиндән тәләб етсин.

5. Тәјин едилмиш вә сәләһијјәтләр верилмиш авиасија мүәссисәси разылашдырылмыш хидмәтләрин һәјата кечирилмәсинә бу Сазишин мүддәаларына әмәл етмәк шәртилә башлаја биләр.

#### М а д д ә V

Учуш әмәлијјатлары үчүн гәрарын тә'хирә салынмасы  
вә ја ләғв едилмәси

1. Разылыға Кәлән һәр бир Тәрәфин һүгүтү олачагдыр ки, Разылыға Кәләи о бири Тәрәфин тәјин едилмиш авиасија мүәссисәсинә учуш үчүн верилән ичазәни ашағыдакы һалларда ләғв етсин, јахуд бу Сазишин 3(2) маддәсиндә көстәрилмиш һүгүтлардан истифадәни дајандырсын вә ја бу һүгүтлардан истифадә замани зәрури сәјдығы шәртләрини тәләб етсин :

а) авиасија мүәссисәсинә үстүнлүк саһиблијинин вә ја һәгиги нәзәрәтин бу авиасија мүәссисәсини тәјин етмиш Разылыға Кәлән Тәрәфә, оиун вәтәндашларына мөхсус олдугуна әмин олмадыгда;

б) бу авиасија мүәссисәси һәмин һүгүтлары вермиш Разылыға Кәлән Тәрәфин ганунларына әмәл етмәдикдә;

в) авиасија мүәссисәси бу Сазишдә ирәли сүрүлмүш шәртләрә һәр һансы башга шәкилдә әмәл етмәдикдә.

3. Әкәр ичазәнин дәрһал ләғв едилмәси, һүгүтларын дајандырылмасы вә ја бу маддәнин I-чи бәндиндә көстәрилмиш

шэртлэри јеринэ јетирмэјин тэлэб едилмэси ганунларын вэ гаждаларын сонракы позунтуларыны арадан галдырмаг үчүн зэрури дејилдирсэ, онда бу бэнддэ кэстэрилмиш ыгугдан јалныз Разылыга Кэлэн Тэрэфлэрин авнасија Ѓакимијјэт органлары арасында мэслэһэтлэшмэлэрдэн сонра истифаде едилэчэқдир.

## М а д д э VI

### Мүгавилэ хэттлэринин истисмар принциплэри

1. Разылыга Кэлэн Тэрэфлэрин тэјин едилмиш авнасија мүэссисэлэри онларыи мүвафиг эразилэри арасында мүэјјэилэшдирилмиш маршрутлар үзрэ мүгавилэ хэттлэринин истисмары үчүн эдалэтли вэ бэрабэр шэраит јарадачаглар.

2. Мүгавилэ хэттлэринин истисмары замаиы Разылыга Кэлэн Тэрэфлэрдэн биринин авнасија мүэссисэси бу маршрут узрэ авнасија хэттини вэ ја онун бир ыссэсини истисмар едэн Разылыга Кэлэн о бири Тэрэфин тэјин едилмиш авнасија мүэссисэсинин дашынмаларына зэрэр вурмамаг үчүн һэмин мүэссисэнин менафелэрини нэзэрэ алмалыдыр.

3. Разылыга Кэлэн Тэрэфлэрин тэјин едилмиш авнасија мүэссисэлэринин хидмэт етдиклэри мүгавилэ хэттлэри мүэјјэнлэшдирилмиш маршрутлар үзрэ дашымалары олан ичтимаи тэлэбата ујгун кэлмэли вэ һэр бир авнасија мүэссисэсинин үмде вэзифэси елэ һэчмде јер вермэк олмалыдыр ки, бу, сэмэрэли јүқвурма эмсалы тэтбиг едилэркэн сэрнишинлэрин, јүқүн вэ почтун онларын мүвафиг эразилэри арасында дашынмасына олан мөвчуд вэ күман едилэн тэлэбата ујгун кэлсин. Авнасија мүэссисэсини тэјин едэн Дөвлэтин эразисинлэ олмајан, мүэјјэн едилмиш маршрутлар үзрэ

мэнтэгэлэрдэ жүклэнэн вэ бошалдылан сэрнишин вэ почт да дахил олмагла жүк дашымаларынын шэртлэрн эсас гаждлара ујгун кэлмэлдир ки, бунлара эсасэн тутум ашагыдакылардан асылы олачагдыр:

(а) авнасија мүэссисэсини тэјин едэи Разылыга Кэлэн Тэрэфин эразисннэ вэ ја эразисиндэн дашымалара олан тэлэбат;

(в) бу эразинин мэхсус олдугу Дөвлэтлэрин авиаснја мүэссисэлэринин мүэјјэн етдиклэрн дикэр нэглијјэт хидмэтлэринин нэзэрэ алмагла, ыава хэттлэринин кечдији рајонун дашымаларына олан тэлэбат;

(с) транзит дашымалара олан тэлэбат.

## М а д э VII

### Тарифлэр

( I ) (а) " Тарифлэр"терминн ашагыдакылары нфаде едир:

(I) почт истисиа олмагла, сэрниншин, багаж вэ жүк дашынмасы үчүн тэјин олунмуш гижмэт;

(II) элавэ мал, хидмэтлэр вэ белэ дашынмадан элдэ олунмуш вэ ја онунла элагэдар мүмкүн олан вэ ја оидан ирэли кэлэн дикэр кэлир;

(III) бу чүр элавэ мал, хидмэтлэр, кэлнр үчүн мүэјјэн олунмуш гижмэтлэр;

вэ бунлара гижмэтин тэтбнг едилмэсинэ нэзарэт едэн мүддэалар вэ белэ малын, хидмэтлэрин вэ ја кэлирин верилмэсн вэ ја мүмкүнлүјү дахилдир;

(IV) билетләрин сатышы вә ја мүнтәзәм рејсләрдә дашынмаг үчүн јүк фактураларынын долдурулмасына көрә авиасија мүәссисәсинин агентә өдәдији комисјон һагтынын мәбләги.

(б) Учущларын јеринә јетирилмә мөвсүмү, күнләри, һәфтәси вә ја вахты, учуш истигамәти вә һәр һансы дикәр амилләрдән асылы олараг мұхтәлиф верки тарифләри вә ја гијмәтләр тәтбиг олундуғу һалда, һәр бир фәргләнән верки тарифләри вә ја гијмәтләр мұвафиг шәртләр вә сәләһијјәтли һакимијјәт органларынын бу вә ја дикәр шәкилдә тәтбиг етдији ајрыча тариф кими нәзәрдән кечирилмәлидир.

2. Тәјин олунмуш авиасија мүәссисәләринин Разылыға Кәлән һәр ики Тәрәфин әразиләри арасында дашынмаја тәтбиг етдији тарифләр бүтүн мұвафиг амилләри, истеълакчыларын мәнәфеләри, истисмар хәрчләри, сәмәрәли кәлир вә базар шәртләри дахил олмагла дүшүнүлмүш сәвијјәдә мұјјән олунмалыдыр. Һәр ики өлкәнин авиасија һакимијјәт органлары нөвбәти шәртләрдә нәзәрдә тутулан хидмәт тарифләри мұзакирәјә вериләнәдәк өз авиасија мүәссисәләриндән дикәр авиасија мүәссисәләри илә мәсләһәтләшмәји тәләб етмәмәлидир.

3. Һәр ики өлкәнин авиасија һакимијјәт органлары өлкәләрин мәнәтәгәләри арасында дашынмаја көрә бир өлкәнин авиасија мүәссисәсинин тәтбиг етдикләри тарифләрин нәзәрдән кечрилмәси үчүн ашағыдакы шәртләри тәтбиг едәчәкләр:

(I) Ики Өлкә арасында дашынмалар үчүн мұјјәнләшдирилмиш вә тәклиф олунан истәнилән тариф, мұвафиг авиасија һакимијјәт органларына тәјин олунмуш авиасија мүәссисәси тәрәфиндән вә ја онун адындан гүввәјә минмәсиидән 30 күн әввәл ( вә ја һәр ики

өлкәнин авиасија һакимијјет органлары арасында әлдә олунмуш разылыға әсасән гыса мүддәт әрзиндә ) тәгдим олунмалыдыр;

(II) Мүзакирәјә верилмиш тариф авиасија һакимијјет органлары тәрәфиндән истәнилән вахт тәсдиг олуна биләр. Лакин, сонракы ики јарым бәндә әсасән, истәнилән бу чүр тариф мүзакирәјә верилдији күндән 21 күн сонра тәсдиг олунмуш һесаб едилә биләр ки, бу да һәр ики өлкәнин авиасија һакимијјет органларынын бир-биринә мүзакирәјә вермиш тарифи алдыгдан сонра 20 күн мүддәтиндә јазылы сурәтдә тәклиф олунан тарифи тәсдиг етмәдикләри һагта хәбәрдарлыг етмәдији һалы истисна едир.

(III) Бу Мәддәнин (II) бәндиндә кәстәриләнләрин һеч бири һәр бир өлкәнин авиасија һакимијјет органларына биртәрәфли олараг өзүнүн тә'јин етдији һәр һансы бир авиасија мүәссисәси тәрәфиндән мүзакирәјә верилмиш тарифи рәдд етмәјә мане ола билмәз.

Лакин, бу чүр биртәрәфли һәрәкәти авиасија һакимијјет органлары тәклиф олунмуш тарифин һәддән артыг олдуғуну, онун тәтбигинин гејри сағлам рәгабәтә сәбаб олачағыны вә диқәр авиасија мүәссисәсинә вә ја мүәссисәләринә зијан вурачағыны көрдүкдә тәтбиг едә биләрләр.

(IV) Әкәр бир өлкәнин авиасија һакимијјет органлары диқәр өлкәнин авиасија мүәссисәсинә мүзакирәјә вердији тарифи гәбул едилмәз вә онун тәтбигини гејри-сағлам рәгабәтә сәбәб олачағыны һесаб едәрсә, бу тәгдирдә мүзакирәјә верилмиш тариф алындыгдан сонра 20 күн мүддәтиндә диқәр өлкәнин авиасија һакимијјет органлары илә мәсләһәтләшмәләр тәләб едә биләрләр. Белә мәсләһәтләшмәләр тәләбин алындығы вахтдан е'тибарән 21 күн

эрзиндэ баша чатдыралачаг вэ нэр ики өлкөнүн авиасија һакимијјет органлары башга гэрара кәлмәдикләри һалда, јухарыда кәстәрилмиш мүддәтин сонунда гүввәјә минмиш һесаб олуначагдыр.

(V) Бир өлкөнүн авиасија һакимијјет органлары јухарыда кәстәрилән шәртләрә әсасән гүввәјә минмиш тарифин дикәр авиасија мүәссисәсинә вә ја мүәссисиләрә ајры-ајры маршрутларда чидди зијан вурдугуну һесаб едирсә, бу һалда дикәр өлкөнүн авиасија һакимијјет органлары илә мәсләһәтләшмәләр тәләб едә биләрләр. Белә мәсләһәтләшмәләр тәләбин алындығы вахтдан е'тибарән 21 күн эрзиндә баша чатдыралачаг вэ нэр ики өлкөнүн авиасија һакимијјет органлары башга гэрара кәлмәјечәји тәгдирдә, јухарыда кәстәрилмиш мүддәтин сонунда гүввәјә мнмиш һесаб олуначагдыр.

4. Бир өлкөнүн тә'јин олуномуш авиасија мүәссисәси тәрәфиндән мүәјјән едилмиш, дикәр Тәрәфлә үчүнчү бир дәвләтин әразиси арасында дашыма тарифләри , дикәр Тәрәфин авиасија һакимијјет органлары тәрәфиндән тәсдиг олуномасы үчүн мүзакирә олуномалыдыр. Нәр бир мүзакирәјә верилмиш тариф дикәр Тәрәфин вә үчүнчү дәвләтин әразисиндә дашынма үчүн бу өлкөнүн тә'јин олуномуш авиасија мүәссисәси тәрәфнндән тәтбиг олуна вә мүвафиг авиасија һакимијјет органларынын тәсдиг етдикләри тарифдә ејни сәвијјәјә, тәтбиголунма шәртләринә вә мүддәтә малик олса да тәсдиг олуномалыдыр.

Әкәр мүгасијә едилән тариф нәр һансы сәбәбләрдән ләғв олуноубса, һәмин авиасија һакимијјет органлары тәсдиг едилмиш тарифи кери кәтүрүб, тәсдиг олуноманын шәртләрини дәјиширдә биләрләр.



5. Бу Маддәнин мүддәаларына ујгун олараг мүәјјән едилмиш һәр бир тариф јени тарифләр мүәјјән едиләнәдәк гүввәдә галмалыдыр. Тәрәфләр арасында башга разылыг әлдә олунмадыгы тәгдирдә тарифин фәалнјјәт мүддәти 12 ајдан артыг узадыла билмәз.

## М а д д ә VIII

### Көмрүк веркиләри

1. Разылыга Кәлән Тәрәфләрден һәр биринин тә'јин едилмиш авиасија мүәссисәсәннин мүгавилә хәтләриндә истисмар етдији һава кәмиләри, бүтүн көмрүк веркиләриндән, милли рүсум вә аксизләриндән азад едилмәлидир, о чүмләдән:

(а) Разылыга Кәлән һәр бир Тәрәфии авиасија мүәссисәсинин дикәр Тәрәфинн әразисинә кәтирдији ашағыдакы әшјалар:

(I) Тә'мир вә техники хидмәт аваданлығы вә комплектләшдиричи һиссәләр;

(II) Сәрнишииләрә хидмәт кәстәрилмәси үчүн аваданлығы вә комплектләшдиричи һиссәләр;

(III) Јүквурма аваданлығы вә комплектләшдиричи һиссәләр;

(IV) Комплектләшдиричи һиссәләр дахил олмагла мүһафизә аваданлығы;

(V) Тәдрис материалы вә вәсаитләри;

(VI) Компүтер аваданлығы вә комплектләшдиричи һиссәләр;

(VII) Авиасија мүәссисәсинин вә истисмарчынын сәнәдләри.

(в) Разылыга Кэлэн бир Тэрэфин авиасија мүссисэсинин дикэр Разылыга Кэлэн Тэрэфин эразисинэ кәтирдији вә ја бир Разылыга Кэлэн Тэрэфин тәјин олунмуш авиасија мүссисэсинэ дикэр Разылыга Кэлэн Тэрэфин эразисиндә верилән ашагыдакы эшјалар:

(I) Кәтирилмиш вә ја дикэр Разылыга Кэлэн Тэрэфин эразисиндә һава кәмисини кәтүрүлмүш ( гида, ички, вә түтүн дахил олмагла, лакин бунунла мәдудлашдырылмајан эшјалар) ьтијатлар;

(II) Јаначаг, сүрткү материаллары вә истифадә едилән техники ьтијатлар;

(III) мүәррикләр дә дахил олмагла ьтијат һиссәләри;

Һәр бир һалда бу эшјалар һава кәмисиндә истифадә үчүн вә ја тәјин олунмуш авиасија мүссисэсинини бејнәлхалг һава хидмәтләрини јеринә јетирәркән бејнәлхалг һава лиманы лимитләри һәддиндә тәһизаты вә сахланылмасы үчүн нәзәрдә тутулмалыдыр.

2. Көмрүк рүсумлары вә веркиләрдән, дәвләт аксизләрн вә һагтларындан азад олунма дикэр Разылыга Кэлэн Тэрэфин тәјин олунмуш авиасија мүссисэсинә кәстәрилән хидмәтләрин дәјеринә асасланан рүсумлара шамил едилмәјәчәкдир.

3. Бу Маддәнин 1-чи бәндиндә кәстәрилән аваданлыг вә ьтијат тәләб мүгабилиндә мүвафиг сәләһијәтли органларын нәзәрәти алтында верилә биләр.

4. Бу Маддәдә нәзәрдә тутулан азадлыглар, Разылыга Кэлэн бир Тэрэфин тәјин едилмиш авиасија мүссисэсинин дикэр Тэрэфин тәјин едилмиш авиасија мүссисэси илә, бу Маддәнин I-чи бәндиндә

көстөрилмиш эшжаларын кәтирилмәси барәдә разылыг әлдә едиләчәји вә дикәр тә'јин едилмиш авиасија мүәссисәсинин тәтбиг едәчәји тәгдирдә дә гүввәјә минмиш һесаб едилир.

5. Разылыға Кәлән Тәрәфләрин әразиси үзәриндә бирбаша транзитлә кедән вә бу мәгсәдлә әјрылмыш аеропорт рајонуну тәрк етмәјән сәрнишииләр, багаж вә јүк јалныз садәләшдирилмиш нәзарәтдән кечириләчәкдир. Бирбаша транзитлә апарылан багаждан вә јүкдән көмрүк рүсумлары вә бу кими башга веркиләр тутулмајачагдыр.

Бу параграф Азәрбајчан Республикасындан Бөјүк Британијаја кедән вә Авропа Игтисади Бирлијн өлкәләри дахилиндә һәрәкәт едән вәтәндашларын салон багажына тәтбиг едилмәјәчәкдир.

## М а д д ө IX

### Авиасија тәһлүкәсизлији

1. Мүлки һава кәмиси , онун сәрнишинләри вә һеј'әтинин тәһлүкәсизлик зәманәти бејнәлхалг һава хидмәтләринин јеринә јетирилмәсинин әсас шәртидир ; Разылыға Кәлән Тәрәфләр бир-бири илә әлагәдәр үзәрнләринә көтүрдүкләри мүлки авиасија тәһлүкәсизлији гејри-гануни мүдахилә актларындан мүдафиә етмәк вәзифәси, һәмчинин, Чикаго Конвенсияларына, 1963-чү ил сентјабрын 14-дә Токиода имзаланмыш һава кәмиләриндә баш верән чинајәтләр вә бә'зи дикәр актлар һаггында Конвенсияја, 1970-чи ил декабрын 16-да һаагада имзаланмыш һава кәмиләринин гејри- гануни әлә кечирилмәсинә гаршы мүбаризә Конвенсиясы , 1971-чи ил сентјабрын 23-дә Монреалда имзаланмыш мүлки авиасија тәһлүкәсизлијинә гаршы јөнәлдимиш гејри-гануни актларла мүбаризә һаггында

Конвенсияја асасланыр вэ бу Сазишин ајрылмаз ыссэсини тэшкил едир.

2. Разылыға Кэлэн Тэрэфлэр Нава Кэмилеринин ганунсуз элэ кечирилмэсинин вэ нава кэмилеринин , онларын сэрнишинлеринин вэ ыеј'этлеринин, аэропортларын вэ аэронавигасија васитэлеринин тэылүкэсизлијинэ гаршы јөнэлдилэн башга ганунсуз ыэрэкэтлерин, на белэ мүлки авиасија тэылүкэсизлији үчүн горху төрэдэн ыэр ыансы башга ыэрэкэтин гаршысыны алмаг үчүн хаышлэ бир-биринэ лазымы көмэк көстэрирлэр.

3. Разылыға Кэлэн Тэрэфлэр Бејнэлхалг Мүлки Авиасија Тэшкилатынын мүэјјэн етдији вэ " Бејнэлхалг мүлки авиасија нагтында" Чикаго Конвенсиясынын мүддэаларына Элавэ кими нэзэрдэ тугулмуш авиасија тэылүкэсизлији мүддэаларына Разылыға Кэлэн Тэрэфлэрэ тэтбиг едилэ билэн дэрэчэдэ эмэл едирлэр; онлар тэлэб едэчэклэр ки, гејдијјата алдыглары нава кэмнлеринин истисмарчылары, асас фэалијјэт јери вэ ја даими јери онларын эразисиндэ олан нава кэмилеринин истисмарчылары вэ онларын эразисиндэки бејнэлхалг аэропортларын истисмарчылары авиасија тэылүкэсизлији үзрэ белэ мүддэалара вэ тэлэблэрэ мүвафиг сурэтдэ фэалијјэт көстэрсиилэр. Бу параграфда авиасија тэылүкэсизлији Стандартларына мүрачиет едэркэн мүвафиг Разылыға Кэлэн Тэрэфин көстэрдиди истэннлэн фэрглэр дахилдир. Разылыға Кэлэн ыэр бир Тэрэф, дикэр Тэрэфи ыэр ыансы фэрглэри көстэрмэк истэји нагтында габагчадан хэбэрдар етмэлидир.

4. Разылыға Кэлэн ыэр бир Тэрэф өз эразиси дахилиндэ нава кэмилеринин мүдэфиэси вэ сэрнишинлерин, ыеј'этин, багажын, јүкүн вэ кэми ентијатларынын енмэдэн вэ ја јүквурмадан габаг вэ енмэ, јүквурма заманы јохланмасы үчүн лазымы тэдбирлерин көрүлмэсини

тә'мин едәчәкдир. Разылыға Кәлән һәр бир Тәрәф бунунла разылашыр ки, Разылыға Кәлән о бири Тәрәф бу маддәнин 3-чү бәндиндә көстәрилән вә өз әразиси һүдудларына кәлмәк, орадан кетмәк вә орада олмаг үчүн нәзәрдә тутдуғу авиасија тәйлүкәсизлији мүддәаларына вә тәләбләриә әмәл олунмасыны һава кәмиләринин бу чүр истисмарчыларындан тәләб едә биләр. Разылыға Кәлән һәр бир Тәрәф конкрет тәйлүкә илә әлагәдәр хүсуси тәйлүкәсизлик тәдбирләринин гәбул едилмәси һагтында дикәр Разылыға Кәлән Тәрәфин истәнилән хаһишини ејни хејирхаһлыгла нәзәрә алачагдыр.

5. Мүлки һава кәмиләринин ганунсуз әлә кечирилмәси вә ја һава кәмиләринин, оиларын сәрнишииләринин вә һеј'әтинин, аеропортларын вә ја аеронавигасија васитәләринин тәйлүкәсизлијинә гаршы јөнәлдилән башга ганунсуз һәрәкәтләр илә бағлы мұнагишә вә ја мұнагишә тәйлүкәси олдуғда Разылыға Кәлән Тәрәфләр рабитәни асанлашдырмаг вә белә мұнагишәинн вә ја бу чүр тәйлүкәнн гаршысыны тез вә тәйлүкәсиз алмаг мәгсәдилә мұвафиг тәдбирләр көрмәк васитәсилә бир-биринә көмәк көстәрирләр.

## М а д д ә Х

### Статистик көстәричиләрин тәгдим едилмәси

Разылыға Кәлән Тәрәфин авиасија һакимијјәт органлары дикәр Разылыға Кәлән Тәрәфин авиасија һакимијјәт оргаиларына оиларын хаһиши илә дөври вә ја дикәр статистик көстәричиләри верә биләрләр ки, бунлар өз нөвбәсиндә бу Маддәнин әввәлиндә хатырланан Разылыға Кәлән Тәрәфин тәјин олунмуш авиасија мүәссисәсинин мұгавилә хндмәтләринин истәһсалат имканларыныи мүәјјән едилмәсиндә вачибдир.

Мүгавилә хидмәтләри әсасында бу авиасија мүәссисәләрини һәјата кечирдикләри рејсләрин мигдарыны мүәјјән етмәк үчүн зәрури олан бүтүн информасија, белә рејсләрии учуш вә тә'јиат мәнтәгәләри дахил олмагла статистик кәстәричиләрә аид едиләчәкдир.

## М а д д ә XI

### Кәлирин көчүрүлмәси

Һәр бир тә'јин олунмуш авиасија мүәссисәси дахил олан артыг пул вәсантләрини конвертләшдириб, өз өлкәсннин әразисинә көчүрмәк һүгугуна малик олачагдыр. Конверсија вә пул көчүрмәләри Сазишин һазырки дөврүндә гүввәдә олан рәсми мүбадилә курсу үзрә мәълудијјет олмадан һәјата кечириләчәк, конверсија вә ја көчүрмә кәстәричиләринин јеринә јетирилмәси илә алагәдар банкларын гојдуғу веркиләр истисна олмагла, башга веркиләрдән азад олуначагдыр.

## М а д д ә XII

### Нүмајәндикләринин тә'јии олунмасы

1. Разылыға Кәлән Тәрәфләрдән биринин тә'јин олунмуш авиасија мүәссисәсинә вә ја авиасија мүәссисәләринә диқәр Разылыға Кәлән Тәрәфин әразисинә кәлмәси, јашама вә әмәк ганун вә гајдаларына әсасән һава хидмәтләриинин јеринә јетирилмәси үчүн лазым олан өз инзибати, техники, ишчн вә диқәр һеј'әтләринин диқәр Разылыға Кәлән Тәрәфии әразисинә кәтирилмәси вә сахланмасы һүгугу вериләчәкдир.

2. Разылыға Кәлән Тәрәфләрин Тә'јин олунмуш авиасија мүәссисәләри диқәр Разылыға Кәлән Тәрәфии әразисиндә мүстәгил вә ја тә'јин олунмуш авиасија мүәссисәләриинин мүәјјән етдији акентләр

васитәсилә һава дашымаларынын сатышы һугуна малик олачагдыр. Разылыға Кәлән Тәрәфләрин тә'јин олунмуш авиасија мүәссисәләри јерли вә ја истәнилән дикәр сәрбәст дөнәрли валјута илә дашыма сәнәдини сатмаг вә истәнилән шәхс ону алмаг һугуна малик олачагдыр.

### М а д д ә XIII

#### Истеълак гијмәтләри

1. Разылыға Кәлән Тәрәфләр дикәр Разылыға Кәлән Тәрәфин тә'јин олунмуш авиасија мүәссисәсинә һәмин бејнәлхалғ һава хидмәтләрини јеринә јетирән, онларын өз авиасија мүәссисәләри үчүн мүәјјән едилмиш гијмәтләрдән јүксәк истеълак гијмәтләри мүәјјән етмәјә ичазә вермәјәчәк вә мүәјјән етмәјәчәкдир.

2. Разылыға Кәлән һәр бир Тәрәф истеълак гијмәтләрини мүәјјән едән өз сәләһијјәтли органлары вә бу органларын, нмкан дахилиндә, һәмин авиасија мүәссисәләринин нүмајәндәликләри васитәсилә верилән хидмәтләрдән истифадә едән авиасија мүәссисәләри арасында мәсләһәтләшмәләр кечирәчәкдир. Истеълак гијмәтләринин тәклиф олунан истәнилән дәјишкликләри һагтында билдириш истеълакчыларын дәјишкликләр едиләнә гәдәр өз фикирләрини билдирмәләри үчүн онлара тәгдим олунмалыдыр. Разылыға Кәлән һәр бир Тәрәф истеълак гијмәтләрини мүәјјән едән өз сәләһијјәтли оргаиларынын вә истеълакчыларын истеълак гијмәтләринә аид мұвафиг мә'лумат мұбадиләси етмәләринә тәсир кәстәрәчәкдир.

## М а д д а XIV

### Мәсләһәтләшмәләр

Разылыға Кәлән Тәрәфләр бу Сазишин јеринә јетирилмәси, изаһы, тәтбиги вә ја дүзәлиши илә әләгәдар вә ја она мұвафиг оларағ нстәнилән вахт мәсләһәтләшмәләр тәләб едә биләр. Авиасија һакимијјәт органлары арасында кечирилә билән белә мәсләһәтләшмәләр, әкәр Разылыға Кәлән Тәрәфләр арасында башга сөвдәләшмәләр олмәзса, диқәр Разылыға Кәлән Тәрәфин онларын кечирилмәси һагтында јазылы сорғу алдығы күндән сонра 60 күн мүддәтиндә башланмәлыдыр.

## М а д д а XV

### Мұбаһисәли мәсәләләрин һәлли

1. Бу Сазишин изаһы вә ја тәтбиги илә әләгәдар Разылыға Кәлән Тәрәфләр арасында мұбаһисәли мәсәләләр мејдана чыхарса, Разылыға Кәлән Тәрәфләр илк нөвбәдә һәмин мәсәләнин данышығлар јолу илә һәлл олунмәсына бүгүн гүввәләрини сәрф едәчәкләр.

2. Разылыға Кәлән Тәрәфләр данышығлар јолу илә мұбаһисәли мәсәләни һәлл едә билмәдикдә, өз араларында разылашдырдығлары гәрәра әсасән, мұвафиг шәхсә вә ја структура вә јахуд Разылыға Кәлән һәр һансы бир Тәрәфин тәкнди илә һәмин мәсәләни 3 мүнсифдән ибарәт мәһкәмәјә тәғдим едә биләр ки, онлар да өз нөвбәсиндә ашағыдакы шәкилдә мұәјјән олуначағлар:

(а) Разылыға Кәлән һәр бир Тәрәф арбитраж кечирилмәсинә тәләб алындығдан сонра 30 күн мүддәтиндә бир мүнсиф мұәјјән етмәлидир. Сонракы 60 күн әрзиндә ики мүнсиф арасында разылыға әсасән үчүнчү мүнсиф мұәјјән олуначағдыр ки, о, Мәһкәмәнин Сәдри



вэзифэсини јеринэ јетирэчэк вэ үчүнчү Дөвлөт тэрэфиндэн тэгдим олуначагдыр.

(в) Көстөрилөн мүддөт эрзиндө мүнсифлөрдөн һәр һансы мүэјјөн олунмазса, истәнилөн Разылыға Кәлән Тәрәф 30 күн мүддәтиндә мувафиг мүнсифин мүэјјөн олунмасы хаһиши илә Бејнәлхалг Мәһкәмәнин Сәдринә мүрачиәт едә биләр. Әкәр Президент Разылыға Кәлән Тәрәфлөрдөн бири илә ејни вәтәндашлығы малик оларса, мүнсифин мүэјјөн едилмәси функцијалары, рүтбәчә бөјүк олан Витсе-Президентә һәвалә олуначагдыр.

3. Мәһкәмә, бу маддәдә көстөрилөн јахуд Тәрәфлөрдөн разылығы илә башга мүддәалары истисна етмәклә, өз јүрисдиксијасынын һүддуларыны вә проседурасыны тәјјин едир. Мәһкәмә тәркиби мүэјјөн едилдикдән соира 30 күн мүддәтиндә, Мәһкәмәнин көстөриши вә ја һәр һансы Разылыға Кәлән Тәрәфин тәләби илә Шура кечириләчәкдир ки, бу да Арбитраж Мәһкәмәсиндә гојулачаг мәсәләни дәгиг мүэјјән едәчәк вә ишә бахма проседурасыны мүэјјән едәчәкдир.

4. Мәһкәмә тәркиби мүэјјөн едилдикдән сонра 45 күн мүддәтиндә һәр бир Разылыға Кәлән Тәрәф, Разылыға Кәлән Тәрәфләр арасында мәһкәмәнин башга көстөрнши олмадығы һаллар истисна олмагла, өз меморандуму тэгдим етмәли олачагдыр. Чаваблар 60 күндән сонра верилмәлидир. Чаваблар тэгдим олундуғу күндән 30 күн мүддәтиндә Мәһкәмә истәнилөн Разылыға Кәлән Тәрәфин тәләби вә ја рәји илә динләмәләр кечирәчәкдир.

5. Мәһкәмә, динләмәләр баша чатдығдан сонра 30 күн мүддәтиндә вә ја әкәр динләмәләр кечирилмәјибсә, онда Разылыға Кәлән Тәрәфләрин чаваблары тәгдим олундугдан 30 күн сонра өз

гэрары Һаггында жазылы шәкилдә мә'лумат вермәјә чалышачагдыр. Гэрар сәс чохлуғу илә гәбул олуначагдыр.

6. Разылыға Кәлән Тәрәфләр гэрар алындыгдан сонра 15 күн мүддәтнндә изаһат тәләб едә биләр вә һәмин изаһат 15 күн мүддәтиндә верилә биләр.

7. Разылыға Кәлән Тәрәфләр Мәккәмәнин гэрарыны јерниә јетирмәлндиләр.

8. Разылыға Кәлән һәр бир Тәрәф өз мүнсифиннн хәрчләрини өдәмәлндир. Арбитраж мәккәмәсинин дикәр хәрчләри, Бејнәлхалг Эдаләт Мәккәмәсинин Президенти вә ја Витсе-Президент тәрәфнндән едилән истәнилән хәрчләр дахил олмагла, Разылыға Кәлән Тәрәфләр арасыида бәрабәр бөлүнәчәкдир ( бу Маддәнин 2 " в" параграфы).

#### М а д д ә XVI

#### Дәјишикликләр

Разылыға Кәлән Тәрәфләр арасыида разылыға әсасән бу Сазишдә едилмнш дәјишикликләр, онларын дипломатик ноталар мүбадиләси илә тәсдигийдәи сонра гүввәјә минәчәкдир.

#### М а д д ә XVII

#### Ләгв етмә

Һәр Разылыға Кәлән Тәрәф истәнилән вахт дикәр Разылыға Кәлән Тәрәфи бу Сазиши ләгв етмәк гэрары Һаггында жазылы сурәтдә хәбәрләр едә биләр. Ејни заманда ләгвәтмә Һаггында билдириши Бејнәлхалг Мүлки Авиасија Тәшкилатына тәгдим етмәк лазымдыр. Бу

Сазиш, билдиришин кестәрилән мүддәт гуртаранадәк кери чагырылдыгы һаллар истисна олмагла, дикәр Разылыға Кәлән Тәрәфә билдириш верилдији вахтдан 12 ај кечдикдән сонра кечәярысы, алындыгы јердә, ләғв олунур.

Әкәр Разылыға Кәлән Тәрәфләрдән бири, дикәр Разылыға Кәлән Тәрәфдән билдириш алдыгыны тәсдиг етмәзсә, билдиришин Бејнәлхалт Мүлки Авиасија Тәшкилаты тәрәфиндән алындыгы күндән 14 күн сонра онун дикәр Тәрәфин алмыш олдуғу сајылачаг.

### М а д д ә XVIII

#### Гүввәјә миимә

Бу Сазишин имзаландыгы тарихдән гүввәјә минир.

Буну тәсдиг едәрәк, ашағыдакы шәхсләр өз мүвафиг һөкүмәтләри тәрәфиндән лазымы сәләһијјәтләрә малик олараг, бу Сазиши имзаламышлар.

1994-чү ил феврал ајынын 23-дә, һәр бири инкилис вә азербәјчан дилләриндә олмагла ики әсл нүсхәдә бағланмышдыр, һәр ики мәтн ејни гүввәјә маликдир.

Бөјүк Британија вә Шимали  
Ирландија Бирләшмиш Краллыгы

адындан



JOHN MAJOR

Азербәјчан Республикасы  
адындан



H. ALIEV

## ӘЛАВӘ

### Маршрутлар графика

#### 1 бәнд

Бирләшмиш Краллыгын тә'јин едилмиш авиасија мүәссисәсинин вә ја мүәссисәләринин истисмар едәчәји маршрутлар:

Бирләшмиш Краллыгдакы мәнәтәгәләр - аралыг мәнәтәгәләри - Азербәјчан Республнкасындакы мәнәтәгәләр.

#### Гәјдләр:

1. Әкәр учуш Бирләшмиш Краллыгын әразисиндән башлајыб,бу өлкәдә дә битирсә, аралыг мәнәтәгәләри бурахыла биләр.

2. Азербәјчан Республикасы әразисиндәки аралыг мәнәтәгәләрдән вә керижә, Разылыга Кәлән Тәрәфләрин авиасија һакимијјәт органлары бу мәсәләнин һәллиндә гаршылыгылы разылышмаја кәлдикләри һаллар истисна олмагла, сәрнишин вә јүк дашымалары һәјата кечирә билмәз. Бу мәндудийјәтләр һәм дә аралыг мәнәтәгәләрдә дајанмагла учушларын бүтүн формаларына аиддир.

#### 2 бәнд

Азербәјчан Республикасынын тә'јин едилмиш авиасија мүәссисәсинин вә ја мүәссисәләринин истисмар едәчәјн маршрутлар :

Азербәјчан Республикасындакы мәнәтәгәләр - аралыг мәнәтәгәләри - Бирләшмиш Краллыгдакы мәнәтәгәләр.

### Гейдләр:

1. Әкәр учуш Азәрбајчан Республикасынын әразисиндә башлајыб, бу өлкәдә дә битирсә, аралыг мәнтәгәләри буралыхла биләр.

2. Бирләшмиш Краллыг әразисиндәки аралыг мәнтәгәләрдән вә керижә, Разылыға Кәлән Тәрәфин авнасија һакимијјәт органлары бу мәсәләнинн һәлиндә гаршылыглы разылашмаја кәлднкләри һаллар истисна олмагла, сәрнишин вә јүк дашымалары һәјата кечирилә билмәз. Бу мәдудијјәтләр һәм дә аралыг мәнтәгәләрдә дајанмагла учушларын бүтүн формаларына аиддир.

---

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE AZERBAÏDJANAISE RELATIF AUX SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République azerbaïdjanaise,

Etant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago<sup>2</sup>,

Désireux de conclure un accord complémentaire de ladite Convention dans le dessein de créer des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier*

## DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord, et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

a) Les mots « la Convention de Chicago » s'entendent de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et également : i) de tout amendement à cette Convention entré en vigueur en vertu de son article 94, a et ratifié par les deux Parties contractantes; ii) de toute annexe ou amendement à cette annexe adoptés conformément à l'article 90 de la Convention, dans la mesure où l'amendement ou annexe en question est en vigueur pour les deux Parties contractantes;

b) Les mots « autorités aéronautiques » s'entendent, dans le cas du Royaume-Uni, du Ministre-secrétaire aux transports et, aux fins de l'article 7, de la Civil Aviation Authority, et, dans le cas de la République azerbaïdjanaise, de l'entreprise d'Etat, la Compagnie de transport aérien azerbaïdjanaise, ainsi que, dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilités à exercer une des fonctions relevant à ce jour des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

c) Les mots « entreprise désignée » s'entendent d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

d) Le mot « territoire », en ce qui concerne un Etat, a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention de Chicago;

e) Les mots « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention de Chicago;

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 23 février 1944 par la signature, conformément à l'article 18.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

f) Les mots « le présent Accord » s'entendent également de son annexe et de tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'à l'Accord lui-même;

g) L'expression « redevances d'usage » s'entend des redevances exigées des entreprises de transport aérien par les autorités aéronautiques, ou dont l'imposition est autorisée par elles, pour l'utilisation des installations ou équipements d'aéroports ou des facilités de navigation, y compris les prestations et facilités accessoires offertes pour les aéronefs, les passagers, les équipages et les marchandises transportées.

## Article 2

### APPLICABILITÉ DE LA CONVENTION DE CHICAGO

Les dispositions du présent Accord sont subordonnées aux dispositions de la Convention de Chicago, dans la mesure où ces dernières sont applicables aux services aériens internationaux.

## Article 3

### OCTROI DES DROITS

1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants en ce qui concerne ses services aériens internationaux :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;
- b) Le droit d'y faire des escales non commerciales.

2) Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits énoncés ci-après dans le présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante du tableau annexé au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après dénommés « les services convenus » et « les routes indiquées ». Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, les entreprises désignées par chaque Partie contractante auront, outre les droits indiqués au paragraphe 1 du présent article, celui de faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points de ladite route indiqués dans l'Annexe au présent Accord, en vue d'embarquer ou de débarquer des passagers ou des marchandises, y compris du courrier.

3) Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers ou des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter, en vertu d'un contrat de louage ou moyennant rémunération, à un autre point du territoire de cette autre Partie.

4) Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou événements politiques ou de circonstances particulières et exceptionnelles, une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire habituel, l'autre Partie contractante s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens de faciliter la poursuite de l'exploitation dudit service en réorganisant temporairement les routes comme il conviendra.

#### Article 4

##### DÉSIGNATION DES ENTREPRISES ET AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

1) Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises qui sera chargée d'assurer les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que d'annuler ou modifier ces désignations.

2) Au reçu des désignations, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai les autorisations d'exploitation voulues à l'entreprise ou aux entreprises désignées.

3) Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux en conformité avec les dispositions de la Convention de Chicago.

4) Chaque Partie contractante aura le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5) Lorsqu'une entreprise aura été ainsi désignée et autorisée, elle pourra mettre en exploitation les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

#### Article 5

##### ANNULATION OU SUSPENSION DES AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

1) Chaque Partie contractante aura le droit d'annuler une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou encore d'imposer les conditions qu'elle pourra juger nécessaires à l'exercice de ces droits dans l'une des éventualités suivantes :

a) Dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie;

b) Si l'entreprise en question ne respecte pas les lois ou les règlements appliqués normalement et à juste titre par la Partie contractante qui a concédé ces droits;

c) Si, de toute autre manière, l'entreprise ne conforme pas son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2) Sauf s'il est immédiatement indispensable de prendre une mesure de suspension ou d'annulation ou d'imposer les conditions visées au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher que ne se poursuivent des infractions aux lois ou règlements, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.



### Article 6

#### PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS

1) Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

2) Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes devront, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3) Les services convenus qu'assureront les entreprises désignées par les Parties contractantes devront être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et auront pour but essentiel de fournir, à un coefficient de remplissage normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et/ou de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, à la fois embarqués et débarqués le long des routes indiquées en des points situés sur le territoire d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par les services convenus, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par des entreprises des Etats de la région;

c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

### Article 7

#### TARIFS

1) a) Le terme « tarif » s'entend :

i) Du prix demandé pour le transport de passagers et de leurs bagages, ou du fret (à l'exception du courrier);

ii) Des biens, services ou autres prestations supplémentaires fournis, ou mis à la disposition des intéressés à l'occasion de ce transport ou à titre accessoire ou subsidiaire; et

iii) Des prix demandés pour ces biens, services ou prestations supplémentaires;

y compris des conditions régissant l'application de ces prix et la fourniture ou mise à disposition de ces biens, services ou prestations;

iv) De la commission versée par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou lettres de transport établies par ledit agent pour un transport sur des services aériens réguliers;

b) Lorsque les barèmes ou taux varient suivant la saison, le jour de la semaine ou l'heure de la journée à laquelle le vol est exploité, la direction du voyage ou quelque autre facteur, chaque barème ou taux différent est considéré comme un tarif

distinct, qu'il ait été déposé séparément ou non, assorti des conditions qui s'y attachent, auprès des autorités pertinentes.

2) Les tarifs que les entreprises désignées par les Parties contractantes appliqueront au transport entre les territoires des deux Parties seront fixés à des niveaux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation à retenir, y compris l'intérêt des usagers, les frais d'exploitation, une marge de bénéfice raisonnable et la situation du marché. Les entreprises désignées peuvent se consulter ou, si elles le désirent, procéder à des échanges de vues avec d'autres entreprises de transport aérien au sujet des tarifs proposés, mais elles ne sont pas tenues de le faire avant de déposer le tarif proposé.

3) Les autorités aéronautiques des deux pays appliqueront les dispositions suivantes pour l'agrément des tarifs que demanderont les entreprises de l'une ou l'autre Partie pour le transport entre un point d'un de ces pays et un point de l'autre pays :

- i) Tout tarif proposé pour le transport entre les deux pays sera déposé par l'entreprise désignée concernée, ou en son nom, auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins trente (30) jours (ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques des deux Parties y consentent) avant la date où il est proposé d'appliquer ce tarif;
- ii) Les tarifs ainsi déposés pourront être agréés à n'importe quel moment par les autorités aéronautiques. Cependant, sous réserve des dispositions des deux premiers alinéas ci-après, tout tarif ainsi déposé sera considéré comme agréé vingt-et-un (21) jours après la date de réception de la demande d'agrément, à moins que les autorités aéronautiques des deux pays ne se soient mutuellement informées par écrit, dans les vingt (20) jours suivant la date où elles auront reçu la demande, qu'elles n'acceptent pas le tarif proposé;
- iii) Aucune disposition de l'alinéa ii ci-dessus n'empêchera les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie de refuser unilatéralement un tarif déposé par l'une des entreprises désignées par cette Partie. Toutefois, cette décision unilatérale ne sera prise que si les autorités concernées estiment, soit que le tarif proposé est excessif, soit que son application constituerait un comportement anticoncurrentiel de nature à causer un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien;
- iv) Si les autorités aéronautiques de l'un ou l'autre pays estiment, soit qu'un tarif qui leur est proposé par une entreprise désignée de l'autre pays est excessif, soit que son application constituerait un comportement anticoncurrentiel de nature à causer un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien, elles pourront, dans les vingt (20) jours suivant la réception du tarif proposé, demander à engager des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre pays. Ces consultations devront être menées à leur terme dans les vingt-et-un (21) jours suivant celui où elles auront été demandées et le tarif prendra effet à l'expiration de ce délai, à moins que les autorités des deux pays n'en soient convenues autrement;
- v) Si les autorités aéronautiques de l'un des pays estiment qu'un tarif entré en vigueur conformément aux dispositions ci-dessus cause un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien sur une ou plusieurs routes particulières, elles pourront demander à engager des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre pays. Ces consultations seront menées à

leur terme dans un délai de vingt-et-un (21) jours à compter de la date à laquelle elles auront été demandées, à moins que les autorités des deux pays n'en soient convenues autrement.

4) Les tarifs qu'entend appliquer une entreprise désignée par l'un des pays pour le transport entre le territoire de l'autre Partie et un Etat tiers seront déposés pour agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre pays. Chaque tarif ainsi proposé sera agréé s'il est identique, par son niveau, par les conditions dont il s'assortit et par sa date d'expiration, à un tarif déjà agréé par ces autorités aéronautiques et appliqué par une entreprise désignée par cet autre pays pour le transport entre son territoire et celui d'un Etat tiers, étant entendu que ces autorités aéronautiques pourront retirer leur agrément si le tarif de comparaison n'est plus appliqué pour quelque raison que ce soit ou modifier les conditions d'agrément de manière à les faire correspondre à toute modification agréée du tarif de comparaison.

5) Chaque tarif établi conformément aux dispositions du présent article restera en vigueur tant qu'il n'aura pas été remplacé par un nouveau tarif, fixé conformément auxdites dispositions. Toutefois, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement, la validité d'un tarif ne sera pas prorogée en vertu du présent paragraphe au-delà de douze (12) mois à compter de la date prévue pour son expiration.

### Article 8

#### DROITS DE DOUANE

1) Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante seront exonérés de tous droits de douane, droits d'accise nationaux et autres frais nationaux similaires, de même que :

a) Les articles suivants introduits par une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre :

- i) Matériel de réparation, d'entretien et de maintenance et pièces de rechange;
- ii) Matériel d'embarquement et de débarquement des passagers et pièces de rechange;
- iii) Matériel de chargement des marchandises et pièces de rechange;
- iv) Matériel de sécurité, y compris pièces de rechange pour ce matériel;
- v) Matériel destiné à l'instruction et aides à la formation;
- vi) Matériel informatique et pièces de rechange;
- vii) Documents de l'entreprise et des exploitants; et

b) Les articles suivants introduits ou fournis par une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre :

- i) Provisions de bord (y compris mais non exclusivement les articles tels que denrées alimentaires, boissons et tabac), qu'elles soient introduites ou embarquées sur le territoire de l'autre Partie contractante;
- ii) Carburants, lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate;
- iii) Pièces de rechange, y compris moteurs;

à condition dans tous les cas qu'ils soient destinés à être utilisés à bord d'un appareil ou dans le périmètre d'un aéroport international en liaison avec la création ou l'exploitation d'un service aérien international par l'entreprise désignée intéressée.

2) L'exonération des droits de douane, des droits d'accise nationaux et des frais nationaux analogues ne s'étendra pas aux redevances demandées sur la base du coût des services fournis par les entreprises désignées d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre.

3) Il pourra être exigé que les équipements et approvisionnements mentionnés au paragraphe 1 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4) Les exemptions que prévoit le présent article s'appliqueront également lorsque les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes auront conclu avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles énumérés au paragraphe 1 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

5) Sauf lorsque des mesures de sécurité aérienne doivent être prises, les passagers, bagages et marchandises qui transitent par le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante sans quitter la zone de transit de l'aéroport ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et marchandises en transit seront exemptés de droits de douane et autres droits analogues. Les dispositions du présent paragraphe ne seront pas applicables aux bagages à main des passagers en provenance de la République azerbaïdjanaise arrivant au Royaume-Uni pour être transférés sur un vol à destination de pays de la Communauté européenne.

### Article 9

#### SÉCURITÉ AÉRIENNE

1) L'assurance de sécurité pour les aéronefs civils, leurs passagers et équipage étant une condition préalable fondamentale de l'exploitation des services aériens internationaux, les Parties contractantes réaffirment que les obligations qu'elles ont à l'égard de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite font partie intégrante du présent Accord. En particulier, elles s'acquitteront de leurs obligations en vertu des Conventions de Chicago, de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963<sup>1</sup>, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970<sup>2</sup> et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971<sup>3</sup>.

2) Chaque Partie contractante prêtera à l'autre, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, comme des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

3) Dans leurs relations mutuelles les Parties contractantes se conformeront aux normes de sécurité aérienne et, dans la mesure où elles leur sont applicables, aux Pratiques recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent en annexes à la Convention de Chicago; elles exigeront des exploitants d'aéronefs de leur pavillon, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne. La référence faite dans ce paragraphe aux normes de sécurité aérienne recouvre les différences notifiées par chaque Partie contractante. Chacune d'elles signifiera à l'avance son intention de notifier une éventuelle différence.

4) Chacune des Parties contractantes veillera à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs, de contrôler les passagers et leurs bagages à main et d'inspecter comme il convient les équipages, les marchandises (y compris les bagages de soute) et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et à ce que ces mesures soient aménagées en cas d'intensification de la menace. Chacune des Parties contractantes est convenue que ses entreprises de transport aérien pourront être tenues de respecter les dispositions en matière de sécurité aérienne visées au paragraphe 3 qui sont imposées par l'autre Partie contractante à l'entrée ou au séjour sur son territoire et au départ de ce territoire. Chacune des Parties contractantes donnera également une suite favorable à toute demande, faite par l'autre Partie contractante, de prendre des mesures de sécurité spéciales et raisonnables en cas de menace particulière.

5) Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de ces aéronefs, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

#### *Article 10*

#### FOURNITURE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront à celles de l'autre Partie, à la demande de ces dernières, les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci auront raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte sur les services convenus par les entreprises désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises désignées sur les services convenus ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

#### *Article 11*

#### TRANSFERT DE BÉNÉFICES

Chaque entreprise désignée aura le droit de convertir et de transférer dans son pays sur simple demande l'excédent de ses recettes locales sur ses dépenses locales.

Les opérations de conversion et de transfert seront autorisées sans aucune restriction, au taux de change applicable aux transactions au comptant en vigueur au moment où ces recettes seront présentées aux fins de conversion et de transfert et aucun frais ne sera retenu pour ces opérations à l'exception des commissions normalement facturées par les banques pour de telles conversions ou de tels transferts.

### *Article 12*

#### REPRÉSENTATION DES ENTREPRISES ET VENTES

1) L'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante auront le droit de faire entrer et d'employer sur le territoire de l'autre Partie contractante, conformément à ses lois et règlements concernant l'entrée, le séjour et l'emploi sur ce territoire, les personnels administratifs, techniques, d'exploitation et autres personnels spécialisés nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2) Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes auront le droit de vendre, sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement ou par l'entremise d'agents, des prestations de transport aérien et d'ouvrir des bureaux à cet effet. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante auront le droit de vendre ces prestations, et toute personne aura le droit de les acheter, en monnaie locale ou en toute autre monnaie librement convertible.

### *Article 13*

#### REDEVANCES D'USAGE

1) Aucune des Parties contractantes n'imposera ni ne permettra que soient imposées, aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises désignées qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

2) Chacune des Parties contractantes encouragera la concertation entre ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations considérés, concertation qui aura lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Toute modification proposée des redevances d'usage sera notifiée aux utilisateurs avec un préavis raisonnable de manière à leur permettre d'exprimer leur point de vue avant la modification. Chacune des Parties contractantes encouragera en outre ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage et les entreprises de transport aérien à échanger les informations qui conviendront concernant ces redevances.

### *Article 14*

#### CONSULTATIONS

Chacune des Parties contractantes pourra demander à tout moment des consultations concernant la mise en œuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord, ou le respect de ses dispositions. Ces consultations, qui pourront se dérouler entre autorités aéronautiques, débuteront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de leur demande écrite par

l'autre Partie contractante, à moins que les deux Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

### Article 15

#### RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1) Si un différend s'élève entre elles au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes tenteront en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2) Si elles ne parviennent pas à un règlement du différend par voie de négociation, les Parties contractantes pourront le soumettre à une personne ou à un organisme choisi par elles à l'amiable, ou bien, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, le différend sera soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres constitué de la façon suivante :

a) Dans les trente (30) jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes désignera un arbitre. Les deux arbitres désignés choisiront d'un commun accord, dans les soixante (60) jours suivant la désignation du deuxième arbitre, un troisième arbitre, ressortissant d'un Etat tiers, qui fera fonction de président du tribunal;

b) Si, dans les délais précisés ci-dessus, l'un ou l'autre arbitre n'a pas été désigné, chacune des Parties contractantes pourra demander au Président de la Cour internationale de Justice de procéder dans les trente (30) jours à la désignation nécessaire. Si le Président a la nationalité de l'une des Parties contractantes, le Vice-Président le plus ancien qui ne peut être récusé à ce titre procédera à la désignation.

3) Sous réserve des dispositions ci-après du présent article, ou à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, le tribunal définira les limites de sa compétence et arrêtera lui-même sa procédure. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence sera réunie au plus tard trente (30) jours après la pleine constitution du tribunal pour déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et la procédure à suivre.

4) A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chacune des Parties contractantes déposera un mémoire dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la constitution du tribunal. Les répliques devront être déposées soixante (60) jours plus tard. A la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, ou de sa propre initiative, le tribunal tiendra audience dans les trente (30) jours suivant la date du dépôt obligatoire des répliques.

5) Le tribunal s'efforcera de rendre une sentence écrite dans les trente (30) jours suivant la clôture de l'audience ou en l'absence d'audience, dans les trente (30) jours suivant la date de dépôt de la deuxième réplique. La décision du tribunal sera prise à la majorité.

6) Les Parties contractantes pourront présenter une demande d'éclaircissements concernant la sentence dans un délai de quinze (15) jours suivant sa réception, et ces éclaircissements seront fournis dans un délai de quinze (15) jours à compter de la demande à cet effet.

7) La sentence du tribunal aura force obligatoire pour les Parties contractantes.

8) Chaque Partie contractante prendra à sa charge les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal seront divisés en parties égales entre les Parties contractantes, y compris les dépenses engagées par le Président ou le Vice-Président de la Cour internationale de Justice pour l'exécution des démarches prévues au paragraphe 2, *b* du présent article.

#### *Article 16*

#### AMENDEMENT

Toute modification du présent Accord convenue par les Parties contractantes prendra effet une fois confirmée par un échange de notes.

#### *Article 17*

#### DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord et cette notification devra être communiquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prendra alors fin à minuit (heure du lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de cette réception par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 18*

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

EN FOI DE QUOI les soussignés, à ce dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Londres, le 23 février 1994, en langues anglaise et azérie, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement  
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne  
et d'Irlande du Nord :

JOHN MAJOR

Pour le Gouvernement  
de la République azerbaïdjanaise :

H. ALIEV



## ANNEXE

## TABLEAU DES ROUTES

*Première Partie*

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignées du Royaume-Uni :

Points au Royaume-Uni - points intermédiaires - points en République azerbaïdjanaise

*Notes :*

- 1) Les points intermédiaires peuvent être omis lors de tout vol, à condition que les services aient leur origine ou leur destination en un point situé au Royaume-Uni.
- 2) Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué en des points situés en République azerbaïdjanaise, ou vice versa, à moins que les autorités aéronautiques des deux Parties n'en conviennent de temps à autre autrement. Cette restriction s'applique à toutes les formes d'arrêt en cours de route.

*Deuxième Partie*

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignées de la République azerbaïdjanaise :

Points en République azerbaïdjanaise - points intermédiaires - points au Royaume-Uni

*Notes :*

- 1) Les points intermédiaires peuvent être omis lors de tout vol, à condition que les services aient leur origine ou leur destination en un point situé en République azerbaïdjanaise.
  - 2) Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué en des points situés au Royaume-Uni ou vice versa, à moins que les autorités aéronautiques des deux Parties contractuelles n'en conviennent de temps à autre autrement. Cette restriction s'applique à toutes les formes d'arrêt en cours de route.
-

