

**No. 34381**

---

**NETHERLANDS  
and  
AZERBAIJAN**

**Agreement for air services (with annex). Signed at Bakoe on  
11 July 1996**

*Authentic texts: Dutch, Azerbaijani and English.*

*Registered by the Netherlands on 24 February 1998.*

---

**PAYS-BAS  
et  
AZERBAÏDJAN**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à  
Bakoe le 11 juillet 1996**

*Textes authentiques : néerlandais, azerbaïdjanais et anglais.*

*Enregistré par les Pays-Bas le 24 février 1998.*

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

VERDRAG TUSSEN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN  
EN DE AZERBAJDZJAANSE REPUBLIEK INZAKE LUCHTI-  
DIENSTEN

Het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Azerbajdzjaanse Republiek, hierna te noemen Verdragsluitende Partijen,

Partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld,

Geleid door de wens bij te dragen aan de vooruitgang van de internationale burgerluchtvaart,

Geleid door de wens een verdrag te sluiten met het doel luchtdiensten tussen en via hun respectieve grondgebieden in te stellen,

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

*Begripsomschrijvingen*

Tenzij het zinsverband anders vereist, hebben in dit Verdrag en de Bijlage daarbij de volgende begrippen de hierbij daaraan toegekende betekenis:

a. onder „het Verdrag van Chicago” wordt verstaan: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat Verdrag aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of dat Verdrag overeenkomstig de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide Verdragsluitende Partijen;

b. onder „luchtvaartautoriteiten” wordt verstaan:

wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat;

wat de Azerbajdzjaanse Republiek betreft, de Directeur-Generaal van het Staatsbedrijf voor Burgerluchtvaart,

of, in beide gevallen, elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie te vervullen die thans door genoemde autoriteiten wordt uitgeoefend;

c. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan: een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 van dit Verdrag;

d. het begrip „grondgebied” heeft met betrekking tot een Staat de betekenis die daaraan in artikel 2 van het Verdrag van Chicago wordt toegekend;

e. de begrippen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaart-maatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” hebben de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago onderscheidenlijk wordt toegekend;

f. onder „overeengekomen dienst” en „omschreven route” wordt onderscheidenlijk verstaan: een internationale luchtdienst ingevolge artikel 2 van dit Verdrag en de in de Bijlage bij dit Verdrag omschreven route;

g. onder „boordproviand” wordt verstaan: consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;

h. onder „Verdrag” wordt verstaan: dit Verdrag, de in toepassing daarvan opgestelde Bijlage, en alle wijzigingen van het Verdrag of van de Bijlage;

i. onder „tarief” wordt verstaan: elk bedrag dat door de luchtvaartmaatschappijen, rechtstreeks of via hun agenten, in rekening wordt gebracht of zal worden gebracht aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer van passagiers (en hun bagage) en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:

I. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief, en

II. de heffingen en voorwaarden voor alle bij zulk vervoer bijkomende diensten die door de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden;

j. onder „verandering van luchtvaartuig” wordt verstaan: de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zodanige wijze dat op een of meer delen van de route wordt gevlogen met luchtvaartuigen met een andere capaciteit dan die welke op een ander deel worden gebruikt;

k. onder „geautomatiseerd boekingsstelsel” (GBS) wordt verstaan: een geautomatiseerd stelsel dat informatie bevat over vluchtschema's, beschikbare plaatsen, prijzen en verwante diensten en door middel waarvan plaatsen kunnen worden geboekt en/of vliegbiljetten kunnen worden afgegeven en dat enkele of al deze faciliteiten ter beschikking van reisagenten stelt.

## Artikel 2

### *Verlening van rechten*

1. Elke Verdragsluitende Partij verleent de andere Verdragsluitende Partij, tenzij in de Bijlage anders is bepaald, de volgende rechten voor het verrichten van internationaal luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij:

a. het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;

b. het recht om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en

c. het recht om tijdens de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route op haar grondgebied te landen voor het opnemen en afzetten van internationaal verkeer in de vorm van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij het

recht te geven tot deelneming aan luchtvervoer tussen punten gelegen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij.

### Artikel 3

#### *Aanwijzing en verlening van vergunningen*

1. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg aan de andere Verdragsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Na ontvangst van bedoelde kennisgeving verleent elke Verdragsluitende Partij onverwijld aan de aldus door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, de desbetreffende exploitatievergunningen.

3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij te allen tijde een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij aan de bepalingen van dit Verdrag voldoet en de tarieven voor deze diensten zijn vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikel 5 van dit Verdrag.

4. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning te weigeren of deze vergunning te verlenen onder noodzakelijk geachte voorwaarden ter zake van de uitoefening van de in artikel 2 van dit Verdrag omschreven rechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

### Artikel 4

#### *Intrekking of opschorting van vergunningen*

1. De Verdragsluitende Partijen hebben het recht de in artikel 3 vermelde vergunningen voor een door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij niet te verlenen, deze in te trekken of op te schorten, of hieraan voorwaarden te verbinden:

a. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van die Verdragsluitende Partij aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag van Chicago toegepaste wetten en voorschriften;

b. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat de wetten en voorschriften van die Verdragsluitende Partij na te leven;

c. ingeval niet te hunnen genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijke toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen;

d. indien de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie te voeren in overeenstemming met de ingevolge dit Verdrag gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de hierboven bedoelde wetten en voorschriften, worden de in het eerste lid van dit artikel opgesomde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij. Tenzij anders door Verdragsluitende Partijen is overeengekomen, vangt zulk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake.

## Artikel 5

### *Tarieven*

1. De door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen in rekening te brengen tarieven voor vervoer tussen hun grondgebieden dienen de tarieven te zijn die zijn goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen, en dienen te zijn vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, waaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van de andere luchtvaartmaatschappijen voor enig deel van de omschreven route.

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen door middel van toepassing van de procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging („International Air Transport Association”) voor de vaststelling van tarieven. Wanneer zulks niet mogelijk is, worden de tarieven overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. In elk geval is voor de tarieven de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen vereist.

3. Alle aldus overeengekomen tarieven worden ten minste zestig (60) dagen voor de voorgestelde datum van invoering ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen, tenzij de bedoelde autoriteiten overeenkomen deze termijn in bijzondere gevallen te bekorten.

4. De tarieven kunnen uitdrukkelijk worden goedgekeurd of worden, indien geen van beide luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30) dagen na de datum van voorlegging overeenkomstig het derde lid van dit artikel te kennen heeft gegeven de tarieven niet goed te keuren, geacht te zijn goedgekeurd.

Ingeval de termijn van voorlegging wordt bekort, zoals bepaald in het derde lid van dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de termijn waarbinnen kennisgeving van afkeuring moet geschieden, dienovereenkomstig wordt bekort.

5. Indien een tarief niet kan worden overeengekomen overeenkomstig het tweede lid van dit artikel, of indien gedurende de overeenkomstig het vierde lid van dit artikel geldende termijn de ene luchtvaartautoriteit de andere luchtvaartautoriteit te kennen geeft dat zij een overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel overeengekomen tarief niet goedkeurt, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent een overeenkomstig het derde lid van dit artikel aan hen voorgelegd tarief, of omtrent de vaststelling van een tarief krachtens het vijfde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig de bepalingen van artikel 17 van dit Verdrag.

7. Overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld.

8. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen mogen geen tarieven in rekening brengen die afwijken van die welke in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel zijn goedgekeurd.

## Artikel 6

### *Commerciële activiteiten*

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen toegestaan om:

a. op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering van het luchtvervoer en de verkoop van vliegbiljetten, alsook andere voor het verzorgen van luchtvervoer vereiste voorzieningen;

b. zich op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij rechtstreeks en, naar goeddunk van die luchtvaartmaatschappij, via haar agenten, bezig te houden met de verkoop van luchtvervoer.

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij toegestaan om haar in verband met het verzorgen van luchtvervoer benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij.

3. In deze behoeften aan personeel kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die Verdragsluitende Partij.

4. De bovengenoemde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Verdragsluitende Partij.

## Artikel 7

### *Eerlijke concurrentie*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen worden op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld deel te nemen aan het internationale luchtvervoer waarop dit Verdrag betrekking heeft.

2. Elke Verdragsluitende Partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij nadelig beïnvloeden.

#### Artikel 8

##### *Dienstregeling*

1. De door de ene Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij doet vijfenveertig (45) dagen van tevoren kennisgeving van de dienstregeling van haar voorgenomen diensten aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij, en vermeldt daarbij de frequentie, het type luchtvaartuig, de indeling en het aantal zitplaatsen dat beschikbaar zal zijn voor het publiek.

2. Verzoeken om toestemming voor het uitvoeren van extra vluchten kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij rechtstreeks aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij ter goedkeuring worden voorgelegd.

#### Artikel 9

##### *Belastingen, douanerechten en heffingen*

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van beide Verdragsluitende Partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) aan boord, alsmede reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevindt, zijn vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale heffingen en belastingen bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserve-onderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en proviand die worden ingevoerd op het grondgebied van de ene Verdragsluitende Partij door of ten behoeve van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij, of aan boord van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen worden genomen uitsluitend voor gebruik aan boord van die luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale diensten, behoeven geen heffingen of belastingen te worden betaald, met inbegrip van douaneheffingen en inspectiekosten die verschuldigd zijn op het grondgebied van de eerste Verdragsluitende Partij, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de Verdragsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen.

Ten aanzien van de bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder het toezicht en beheer van de douane blijven.

De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd dat een Verdragsluitende Partij kan worden verplicht tot terugbetaling van douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.

3. Normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een van beide Verdragsluitende Partijen kunnen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van deze Verdragsluitende Partij, die kunnen verlangen dat deze materialen onder hun toezicht worden geplaatst totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

## Artikel 10

### *Dubbele belasting*

1. Inkomsten en winst uit de exploitatie van luchtvaartuigen in internationaal vervoer zijn slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van werkelijke leiding van de onderneming is gelegen.

2. Winst uit de vervreemding van in internationaal vervoer geëxploiteerde luchtvaartuigen is slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van werkelijke leiding van de onderneming is gelegen.

3. Kapitaal vertegenwoordigd door in internationaal vervoer geëxploiteerde luchtvaartuigen en door met de exploitatie van zodanige luchtvaartuigen verband houdende roerende goederen is slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van werkelijke leiding van de onderneming is gelegen.

4. De bepalingen van het eerste lid van dit artikel zijn ook van toepassing op inkomsten en winst uit de deelneming in een samenwerkingsverband („pool”), een gemeenschappelijke onderneming („joint business”) of een internationale exploitatie-instelling („international operating agency”).

5. Indien in een verdrag tussen de Verdragsluitende Partijen inzake het vermijden van dubbele belasting en het voorkomen van het ontgaan van belasting met betrekking tot het inkomen en het vermogen procedures zijn geregeld die afwijken van de in het eerste tot en met vierde lid van dit artikel bedoelde, zijn de bepalingen van het verdrag inzake het vermijden van dubbele belasting met betrekking tot het inkomen of vermogen van toepassing.

## Artikel 11

### *Overmaking van gelden*

1. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen vrij luchtvervoerdiensten te verkopen op de grondgebieden van beide Verdragsluitende Partijen, hetzij rechtstreeks, hetzij via een agent, in iedere munteenheid.

2. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen vrij het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven op



het grondgebied van verkoop over te maken van het grondgebied van verkoop naar hun eigen grondgebied. In deze netto-overmaking zijn begrepen de baten uit verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtvervoerdiensten en bijkomende of aanvullende diensten, alsmede de gebruikelijke handelsrente die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragssluitende Partijen verkrijgen binnen ten hoogste dertig (30) dagen na de aanvraag toestemming voor de overmaking, zulks in een vrij inwisselbare munteenheid, tegen de officiële koers voor het inwisselen van de plaatselijke munteenheid die geldt op de datum van verkoop.

Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragssluitende Partijen vrij de feitelijke overmaking te verrichten zodra zij de toestemming verkrijgen.

## Artikel 12

### *Toepassing van wetten, voorschriften en procedures*

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Verdragssluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van in internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zodanige luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragssluitende Partij te worden nageleefd vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit bedoeld grondgebied.

2. De wetten, voorschriften en procedures van een Verdragssluitende Partij betreffende immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, inkleding, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd door of ten behoeve van bemanningsleden, passagiers, vracht en post die worden vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragssluitende Partij vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit het grondgebied van eerstbedoelde Verdragssluitende Partij.

3. Passagiers, bagage en vracht die op doorreis zijn via het grondgebied van een Verdragssluitende Partij en die de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve wat veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht op doorreis zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

4. Kosten en heffingen die op het grondgebied van een Verdragssluitende Partij met betrekking tot de vluchten van de luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragssluitende Partij in rekening worden gebracht voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen op het grondgebied van de eerstbedoelde Verdragssluitende Partij, mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht met betrekking tot de vluchten van een andere luchtvaartmaatschappij die soortgelijke vluchten uitvoert.

5. Geen van beide Verdragssluitende Partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragssluitende Partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke

voorschriften, of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

### Artikel 13

#### *Erkenning van bewijzen en vergunningen*

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door een van de Verdragsluitende Partijen zijn uitgereikt of geldig verklaard en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere Verdragsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits deze bewijzen en vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de op grond van het Verdrag van Chicago vastgestelde normen.

Elke Verdragsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor om voor vluchten boven haar grondgebied de erkenning te weigeren van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die aan haar eigen onderdanen zijn verstrekt door de andere Verdragsluitende Partij.

### Artikel 14

#### *Veiligheid van de luchtvaart*

1. De Verdragsluitende Partijen komen overeen elkaar de bijstand te verlenen die nodig is ter voorkoming van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, en elke andere bedreiging voor de veiligheid van de luchtvaart.

2. Elke Verdragsluitende Partij stemt ermee in de niet-discriminatoire en algemeen toepasselijke beveiligingsbepalingen na te leven die de andere Verdragsluitende Partij voorschrijft voor de binnenkomst op het grondgebied van die andere Verdragsluitende Partij en toereikende maatregelen te treffen om passagiers en hun handbagage aan controle te onderwerpen. Elke Verdragsluitende Partij neemt ook elk verzoek van de andere Verdragsluitende Partij om bijzondere veiligheidsmaatregelen voor haar luchtvaartuigen of passagiers om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging welwillend in overweging.

3. De Verdragsluitende Partijen handelen overeenkomstig de toepasselijke beveiligingsbepalingen voor de luchtvaart die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een Verdragsluitende Partij van deze bepalingen afwijkt, kan de andere Verdragsluitende Partij verzoeken om overleg met die Verdragsluitende Partij. Tenzij anders door de Verdragsluitende Partijen is overeengekomen, begint zodanig overleg binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake. Het uitblijven van een bevredigend akkoord kan een grond vormen voor toepassing van artikel 17 van dit Verdrag.

4. De Verdragsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen, begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokyo op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te

's-Gravenhage op 16 december 1970, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, voor zover de Verdragsluitende Partijen beide partij zijn bij deze Verdragen.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Verdragsluitende Partijen elkaar bijstand door de verbindingen die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken, te vergemakkelijken.

#### Artikel 15

##### *Geautomatiseerde boekingsystemen*

1. De Verdragsluitende Partijen komen overeen dat:
  - a. het belang van gebruikers van luchtvervoerprodukten zal worden beschermd tegen alle misbruik van desbetreffende informatie, met inbegrip van misleidende voorstelling daarvan;
  - b. een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij en de agenten van die luchtvaartmaatschappij onbeperkt en op non-discriminatoire wijze toegang hebben tot en gebruik kunnen maken van de GBS-en op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij;
  - c. in dit verband de door de EG aangenomen GBS-Gedragscode van toepassing is op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden, terwijl op het grondgebied van de Azerbajdzjaanse Republiek de geldende Azerbajdzjaanse regeling van toepassing is.
2. Elke Verdragsluitende Partij waarborgt dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij op haar grondgebied vrije en onbelemmerde toegang heeft tot haar als hoofdsysteem gekozen GBS. Geen der Verdragsluitende Partijen zal op haar grondgebied aan het GBS van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij strengere eisen opleggen of toelaten dat deze worden opgelegd, dan die opgelegd aan het GBS van haar eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij, bijvoorbeeld ten aanzien van:
  - a. de exploitatie en verkoop van de GBS-diensten, met inbegrip van de regels inzake het tonen en redigeren van GBS-en, en
  - b. de toegang tot en het gebruik van communicatievoorzieningen, keuze en gebruik van technische apparatuur en programma's of de installatie van apparatuur.

#### Artikel 16

##### *Overleg en wijziging*

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg met elkaar teneinde te verzekeren dat de bepalingen van dit Verdrag worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd.

2. Elk der Verdragsluitende Partijen kan verzoeken om overleg met het oog op wijziging van dit Verdrag of van de Bijlage daarbij. Dit overleg vangt aan binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek door de andere Verdragsluitende Partij, tenzij anders overeengekomen.

Dit overleg kan zowel mondeling als schriftelijk plaatsvinden.

3. Door de Verdragsluitende Partijen overeengekomen wijzigingen op dit Verdrag worden van kracht op de datum waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar er schriftelijk van in kennis hebben gesteld dat aan hun onderscheiden constitutionele voorwaarden is voldaan.

4. Elke wijziging van de Bijlage bij dit Verdrag wordt schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten, en wordt van kracht op een door die autoriteiten te bepalen datum.

#### Artikel 17

##### *Regeling van geschillen*

1. Indien er tussen de Verdragsluitende Partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten de Verdragsluitende Partijen dit in de eerste plaats te regelen door middel van onderhandeling.

2. Indien de Verdragsluitende Partijen er niet in slagen het geschil te regelen door middel van onderhandeling, kan het op verzoek van een der Verdragsluitende Partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke Verdragsluitende Partij er een benoemt, waarna de aldus gekozen twee scheidsmannen overeenstemming bereiken over de derde, op voorwaarde dat de derde scheidsman geen onderdaan van een van beide Verdragsluitende Partijen is. Elk van de Verdragsluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop een van beide Verdragsluitende Partijen van de andere Verdragsluitende Partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke beslissing van het geschil wordt verzocht, en over de derde scheidsman wordt binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen overeenstemming bereikt. Indien een der Verdragsluitende Partijen haar eigen scheidsman niet aanwijst binnen de termijn van zestig (60) dagen of indien over de derde scheidsman niet binnen de genoemde termijn overeenstemming is bereikt, kan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door een der Verdragsluitende Partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen.

3. De Verdragsluitende Partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke uitspraak gedaan ingevolge het tweede lid van dit artikel.

#### Artikel 18

##### *Beëindiging*

Elk der Verdragsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Verdragsluitende Partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen.

Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dit geval eindigt het Verdrag twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Verdragsluitende Partij, tenzij de kennisgeving van opzegging in onderling overleg voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken. Indien de andere Verdragsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### Artikel 19

##### *Registratie bij de ICAO*

Dit Verdrag en alle wijzigingen daarop worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### Artikel 20

##### *Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten*

1. De bepalingen van het Verdrag van Chicago worden op dit Verdrag toegepast.
2. Indien een door beide Verdragsluitende Partijen aanvaard multilateraal verdrag ter zake van een aangelegenheid die onder dit Verdrag valt, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van dat verdrag voorrang boven de desbetreffende bepalingen van het onderhavige Verdrag.

#### Artikel 21

##### *Werkingsfeer*

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag slechts van toepassing op het Rijk in Europa.

#### Artikel 22

##### *Inwerkingtreding*

Dit Verdrag wordt voorlopig toegepast vanaf de dertigste dag na de datum van ondertekening ervan en treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand volgend op de datum waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de daarvoor constitutioneel vereiste formaliteiten in hun respectieve landen is voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun respectieve Regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Bakoe op 11 juli 1996 in tweevoud in de Nederlandse, de Azerbajdzjaanse en de Engelse taal, zijnde de drie teksten gelijkelijk authentiek. In geval van verschillen in interpretatie van de Nederlandse en Azerbajdzjaanse tekst, is de Engelse tekst doorslaggevend.

Voor het Koninkrijk  
der Nederlanden:

J. N. J. B. HORAK

Voor de Azerbajdzjaanse  
Republiek:

HASSAN HASSNOV

**BIJLAGE**

bij het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Azerbajdzjaanse Republiek inzake luchtdiensten

**Routetabel**

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden heeft het recht luchtdiensten te exploiteren op de hieronder omschreven routes:

alle punten in Nederland – tussenliggende punten – alle punten in Azerbajdzjan – verder gelegen punten – en vice versa.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Azerbajdzjaanse Republiek heeft het recht luchtdiensten te exploiteren op de hieronder omschreven routes:

alle punten in Azerbajdzjan – tussenliggende punten – alle punten in Nederland – verder gelegen punten – en vice versa.

---

## [AZERBAIJANI TEXT — TEXTE AZERBAÏJANAIS]

Нидерланд Краллыгы  
вә Азәрбајчан Республикасы  
арасында һава дашымалары һаггында

## С А З И Ш

Нидерланд Краллыгы вә Азәрбајчан Республикасы бундан сонра "Разылыға кәлән Тәрәфләр",

1944-чү ил декабрын 7-дә Чикагода имзаламаг үчүн ачыг олан Бејнәлхалг авиасија үрә Конвенсиянын иштиракчылары олага,

Бејнәлхалг Мүлки Авиасијанын инкишафына жардым етмәји арзу едәрәк;

Онларын мұвафиг әразиләри арасында вә онларын һудудларындан кәнарда һава дашымалары мәгсәдилә Сазиш бағламаг арзусунда олага,

ашағыдакылар барәсиндә разылыға кәлмишләр:

## Маддә 1

## Тә' рифләр

Бу Сазишин мәгсәдләри үчүн, әкәр мәзмун дикәрини тәләб етмирсә:

а) "Конвенсия" терминн 1944-чү ил декабрын 7-дән Чикагода имзаланмаг үчүн ачыг олан Бејнәлхалг Мүлки Авиасија Конвенсиясыны ифадә едир вә она һәмин Конвенсиянын 90-чы маддәсинә әсасән гәбул едилмиш һәр бир әләвә вә Конвенсияја вә ја онун әләвәләринә 90-чы вә 94-чү маддәләрә ујгун олан , һәмин Әләвәләр вә дүзәлишләрин һәр ики Разылыға кәлән Тәрәф үчүн гүввәјә миндији вә ја ратификасија едилдији вахтдан, дүзәлишләр аиддир.

б) "авиасија һакимијјәт органлары" термини - Азәрбајчан Республикасы барәсиндә - Мүлки Авиасија Дөвләт Консернинин Баш Директору; Нидерланд Краллыгы барәсиндә - нәглијјат назирин; вә ја, һәр ики һалда, кәстәрилән һакимијјәт органларынын функцијаларыны һәјата кечирмәјә вәкил едилмиш һәр һансы шәхс вә ја акентлик демәкдир;

с) "тә'јин едилмиш авиасија мүәссисәси" - бу Сазишин 3-чү маддәсинә ујгун олага тә'јин вә вәкил едилмиш авиасија мүәссисәси мәнәсындадыр;

д) "әрази" термини - дөвләт барәсиндә Конвенсиянын 2-чи маддәси илә мүәјјән олунмуш мәнәја маликдир;

е) "һава дашымасы", "бејнәлхалг һава дашымасы", "авиасија мүәссисәси" вә "гејри - коммерсија мәгсәдләри илә дајаначаг" терминләри Конвенсиясынын 96-чи маддәси илә мүәјјән олунмуш мәнәја маликдир;

ф) "разылашдырылмыш дашымалар" вә "мүәјјән едилмиш маршрут" терминләри, ујгун олага, бу Сазишин 2-чи маддәсиндә верилдији мәнәда бејнәлхалг һава дашымалары вә бу Сазишин Әләвәсиндә кәстәрилмиш маршрут демәкдир



g) "ектијатлар" термини тэјјарэнин учушу эрзиндэ сатыш үчүн нэзэрдэ тутулмуш, ектијатлар да дахил олмагла, истемал үчүн казыр олан шејлэр демэкдир;

h) "Сазиш" термини бу Сазиши, онун Элавэсини вэ Сазишэ вэ Элавајэ едилэн бүтүн дэјишиклнклэри нэзэрдэ тутур;

i) "тариф" термини авиасија мүэссисэси тэрэфиндэн һәм билаваситэ, һәм дэ өз агентлэри васитэси илэ истэнилэн шэхсдэн вэ ја мүэссисэдэн сэрнишинлэрин(вэ онларын јүкүнүн) вэ јүкүн (почт истисна олмагла) дашынмасы үчүн, ашагыдакылар дахил олмагла, алынан вэ ја алынмалы олан истэнилэн мэблэги билдирир:

I. тарифин варлыгы вэ тэтбигини тэизимлэјэн шэртлэр, вэ

II. дашымаларла элагэдар авиасија мүэссисэсинин тэклиф етдији элава хидмэтлэрэ керэ јыгымлар вэ шэртлэр.

ј) "һава кэмиснин дэјиширилмэси" термини тэјин едилмиш авиасија мүэссисэси тэрэфиндэн бир вэ ја бир нечэ разылаишырылмыш маршрутун истисмары заманы маршрутун бир вэ ја бир нечэ секторунда дикэр секторда истифадэ едилэн һава кэмисиндэн тутумуна керэ фэрглэнәнһава кэмилэринин учуш һајата кечирмэси демэкдир.

к) "Компјүтер Резервасија Системи"(КРС) термини тэјјарэлэрин учуш графиклэри, јерлэрин варлыгы, гижмэти вэ резервасијаны һајата кечирмэјэ вэ/вэ ја билет сатышына имкан верэн бунула баглы хидмэтлэр һагтында информасијаны сахлајан, бу имканларын бэзилэриндэн вэ ја һамысындан истифадэни турист агентлэри үчүн асанлаишыран компјүтерлэширилмиш систем демэкдир.

## Мащэ 2

### Һүгуларын верилмэси

1. Разылыга кэлэн һэр бир Тэрэф мүэјјэн едилмиш бејнэлхалг һава дашымаларыны һајата кечирмэк мэгсэдилэ, Элавэдэ кэстэрилэнлэрдэн башга, бу Сазишлэ нэзэрдэ тутулмуш һүгулары Разылыга кэлэн о бири Тэрэфин тэјин едилмиш авиасија мүэссисэлэринэ ашагыдакы шэкилдэ верир:

а) Разылыга кэлэн о бири Тэрэфин эразиси үзэриндэн учуб кечмэк һүгуту;

б) гејри - коммерсија мэгсэдлэри илэ Разылыга кэлэн о бири Тэрэфин эразисицдэки мэнтэгэлэрэ екмэк һүгуту; вэ

с) мүэјјэн едилмиш маршрут үзрэ разылаишырылмыш дашымалар һајата кечирилэркэн бејнэлхалг дашымаларда ажрылында вэ ја бирликдэ дашынан сэрнишинлэрин, јүкүн вэ почтун көјэртэјэ көтүрүлмэси вэ ја бошалдылмасы мэгсэди илэ онун эразисиндэ дајанмаг һүгуту .

2. Бу маддэнин I-чи бэндинин мүддэалары бир Разылыга кэлэн Тэрэфин авиасија мүэссисэсинэ дикэр Разылыга кэлэн Тэрэфин мэнтэгэлэри арасында һава дашымаларында иштирак һүгуту кими баша дүшүлмэјэчэк.

## Маддә 3

## Тәжин етмә вә сәләһијјәтләндирмә

1. Һәр бир Разылыга кәлән Тәрәф дипломатик каналларла дикәр Разылыга кәлән Тәрәфә јазылы билдириш вермәклә Әлавәдә көстәрилмиш маршрутларда һава дашымаларыны һәјата кечирәчәк авиасија мүәссисәсини тәжин етмәк вә әввәл тәжин едилмиш авиасија мүәссисәсини башгасы илә әвәз етмәк һүтугуна маликдир.

2. Разылыга кәлән һәр бир Тәрәф мүәјјәнләшдирилмиш маршрутлар үзрә разылашдырылмыш дашымаларыны һәјата кечирилмәси мәгсәдилә Разылыга кәлән о бири Тәрәфә јазылы билдириш вермәклә авиасија мүәссисәсини вә ја бир нечә мүәссисәләрини тәжин етмәк һүтугуна малик олачагдыр.

3. Бу маддәнин 2-чи бәндинә ујгун олараг, тәжин едилмиш авиасија мүәссисәси әмәлијјат ичазәси алдыгдан сонра истәнилән вахт, гисмән вә ја там һәчмдә, разылашдырылмыш дашымалары һәјата кечирмәјә башлаја биләр, бу шәртлә ки, о бу Сазишин мүддәаларына әмәл етсин вә дашымаларын тарифләрн бу Сазишин 5-чи маддәсинә ујгун олараг мүәјјән едилсин.

4. Разылыга кәлән һәр бир Тәрәфин һүтугу олачагдыр ки, тәжин едилмиш авиасија мүәссисәсинә үстүнлүк сәһиблијинин вә һәгиги нәзарәтин бу авиасија мүәссисәсини тәжин етмиш Разылыга кәлән Тәрәфә вә ја онун вәтәндашларына мәнхус олдуғу барәдә әлиндә сүбүт олмадығы һәр һансы һалда бу маддәнин 2-чи бәндиндә көстәрилмиш учушлара ичазә вермәкдән имтина етсин вә ја бу Сазишин 2-чи маддәсиндә көстәрилмиш һүтуғлары зәрури сәјдығы шәртләрин јеринә јетирилмәси тәләби илә тәжин едилмиш авиасија мүәссисәсинә версин.

## Маддә 4

## Сәләһијјәтин ләғви вә дајандырылмасы

1. Разылыга кәлән һәр бир Тәрәфин һүтугу олачагдыр ки, ашағыдакы һалларда Разылыга кәлән о бири Тәрәфин тәжин едилмиш авиасија мүәссисәсинә 3-чү маддәдә көстәрилән сәләһијјәти вермәкдән имтина етсин, учуш үчүн верилән ичазәни ләғв етсин, јахуд һүтуғлардан истифадәни дајандырсын вә ја бу һүтуғлардан истифадә заманы зәрури сәјдығы шәртләрин јеринә јетирилмәсини тәләб етсин:

а) бу авиасија мүәссисәси Разылыга кәлән Тәрәфин сәләһијјәтли органы тәрәфиндән ади һалда вә мәнтиғли шәкилдә Конвенсијаја ујгун олараг тәтбиг едилән ганунлара вә гајдалара мүвафиг олараг һәмин органын ирәли сүрдүјү тәләбләрә чаваб вермәдикдә;

б) бу авиасија мүәссисәси һәмин һүтуғлары вермиш Разылыга кәлән Тәрәфин ганунларына вә гајдаларына әмәл етмәдикдә; вә ја

в) авиасија мүәссисәсинә үстүнлүк сәһиблијинин вә ја һәгиги нәзарәтин бу авиасија мүәссисәсини тәжин етмиш Разылыга кәлән Тәрәфә вә ја онун вәтәндашларына мәнхус олдуғуна әмин олмадыгда вә ја һәр ики һалда;

d) авиасија мүәссисәси өз фәәлијјәти заманы бу Сазишдә нәзәрдә тутулмуш шәртләри јеринә јетирә билмәдикдә.

2. Әкәр ичазәнин дәрһал ләғв едилмәси, һугугларын дајандырылмасы вә ја бу маддәнин 1-чи бәндиндә көстәрилмиш шәртләрин јеринә јетирилмәсинин тәләб едилмәси, ганунларын вә гәјдаларын сонракы позунтуларыны арадан галдырмаг үчүн зәрури дејилдирсә, онда бу бәнддә көстәрилмиш һугугдан јалныз диһәр Разылыга кәлән Тәрәфин авиасија һакимијјәти органлары илә мәсләһәтләшмәләрдән сонра истифадә едиләчәкдир.

Разылыга кәлән Тәрәфләр арасында башга разылашма олмадыгда, белә мәсләһәтләшмәләр мүрачиәт алындыгы тарихдән кечән 60 күнлүк дөвр әрзиндә башламалыдыр.

#### Маддә 5 Тарифләр

1. Бир Разылыга кәлән Тәрәфин тәјин едилмиш авиасија мүәссисәсинин диһәр Разылыга кәлән Тәрәфин әразисинә вә ја әразисиндән дашымалар заманы тәтбиг етдији тарифләр әсасландырылмыш сәвијјәдә, истисмар хәрчләри, әсасландырылмыш мәнфәәт вә диһәр авиасија мүәссисәләрин тарифләри дахил олмагла, бүтүн мүвафиг амилләр нәзәрә алынмагла мүәјјән олунмалыдыр.

2. Бу маддәнин 1-чи бәндиндә көстәрилән тарифләр, имкан дахилиндә Бәјнәлхалг Авиасија Нәглијјәти Ассосиасијасынын гәјдаларыны истифадә етмәклә тәјин едилмиш авиасија мүәссисәләри арасында разылашдырылмалыдыр. Истәнилән һалда тарифләр һәр ики Разылыга кәлән Тәрәфин авиасија һакимијјәт органы тәрәфиндән тәсдиг едилмәлидир.

3. Бу чүр разылашдырылмыш тарифләр онларын тәтбиг едилмәси нәзәрдә тутулан тарихдән ән азы алтмыш (60) күн әввәл, авиасија һакимијјәт органларынын гаршылыгылы разылыгы илә бу мүддәтин һысалдылдыгы һаллар истисна олмагла, һәр ики Разылыга кәлән Тәрәфин авиасија һакимијјәт органларынын тәсдигинә вәриlmәлидир.

4. Тарифләр даһа тез тәсдиг едилә биләр. Авиасија һакимијјәт органларынын һеч бири бу маддәнин 3-чү бәндинә ујгун олараг тәгдим едилмә тарихиндән 30 күн әрзиндә тәсдиг етмәдијини билдирмәзсә, бу тарифләр тәсдиг едилмиш һесаб олуначагдыр. Тәгдим едилмә мүддәтинин бу маддәнин 3-чү бәндиндә көстәрилдији кимн һысалдылдыгы һалда авиасија һакимијјәт органлары тәсдиг едилмәмәк һагтында малуматын отуз (30) күнлүк мүддәтдән аз вахтда тәгдим едилмәси һагтында разылыга кәлә биләрләр.

5. Әкәр тәјин едилмиш авиасија мүәссисәләри бу тарифләрин һеч бири һагтында разылыг әлдә едә билмәзләрсә вә ја әкәр һәр һансы башга сәбәбә көрә тариф бу маддәнин 2-чи бәндинин шәртләринә мүвафиг сурәтдә разылашдырыла билмирсә, бу маддәнин 4-чү бәндиндә көстәрилән мүддәт әрзиндә бир Разылыга кәлән Тәрәф диһәр Разылыга кәлән Тәрәфин авиасија һакимијјәт органларына бу маддәнин 2-чи бәндинин мүддәаларына ујгун олараг разылашдырылмыш һәр һансы тарифлә разы олмадыгыны јазылы шәкилдә билдирирсә, Разылыга кәлән

Тэрэфлэрин авиасија һакимијјет органлары тарифи өз араларында разылашмаја әсасән тәјин етмәјә чалышырлар.

6. Әкәр авиасија һакимијјет органлары бу маддәнин 3-чү бәндинә ујгун олараг олара верилмиш һәр һансы тарифин тәсдиг едилмәси мәсәләсиндә вә ја бу маддәнин 5-чи бәндинә ујгун олараг һәр һансы тарифин мүүјјән едилмәсиндә разылыга кәлә билмирсә, онда мубаһисә бу Сазишин 17-чи маддәсинин шәртләринә мубафиг сурәтдә тәнзимләнмәлидир.

7. Бу маддәнин мүддәаларына ујгун олараг мүүјјән едилмиш тарифләр јени тарифләр мүүјјән едиләнәдәк гүввәдә галмалыдыр.

8. Разылыга кәлән Тәрәфин тәјин едилмиш авиасија мүәссисәләри бу маддәнин мүддәаларына ујгун олараг тәсдиг едилмиш тарифләрдән фәргли тарифләр тәтбиг слә билмәз.

#### Маддә 6 Коммерсија фәалијјәти

1. Һәр ики Разылыга кәлән Тәрәфин тәјин едилмиш авиасија мүәссисәләри аһагыдакы һүгүглара маликдир:

а. һава дашымаларыны тәшкил етмәк вә авиабилетләри сатмаг, һабелә һава дашымаларынын јеринә јетирилмәси үчүн зәрури олан дикәр ишләри јеринә јетирмәк мөгсәди илә дикәр Разылыга кәлән Тәрәфин әразисиндә офис тәсис етмәк;

б. дикәр Разылыга кәлән Тәрәфин әразисиндә, билаваситә вә ја авиасија мүәссисәсинин гәрары илә акент васитәси илә, һава дашымалары үзрә хидмәтләрин сатышыны һәјата кечирмәк;

2. Бир Разылыга кәлән Тәрәфин тәјин олунмуш авиасија мүәссисәсинә вә ја авиасија мүәссисәләринә дикәр Разылыга кәлән Тәрәфин әразисинә кәлмәси, јашама вә әмәк ганун вә гәјдаларына әсасән һава хидмәтләринин јеринә јетирилмәси үчүн лазым олан өз инзибати, техники, ишчи вә дикәр һејәтләринин дикәр Разылыга кәлән Тәрәфин әразисинә кәтирилмәси вә сахланмасы һүгугу вериләчәкдир.

3. Нүмајәндәлијә вә һејәтә белә тәләбатлар Разылыга кәлән Тәрәфләрдән биринин тәјин етдији авиасија мүәссисәсинин арзусу илә өз һејәтиндән вә дикәр Разылыга кәлән Тәрәфин әразисиндә фәалијјәтдә олан вә белә хидмәтләри һәмин Разылыга кәлән Тәрәфин әразисиндә һәјата кечирилмәси үчүн һүгугу олан һәр һансы бир тәшкилатын, ширкәтин вә авиасија мүәссисәсинин хидмәтләриндән истифадә етмәклә тәмин едилә биләр.

4. Јухарьда кәстәрилән фәалијјәт дикәр Разылыга кәлән Тәрәфин ганун вә гәјдаларына ујгун олараг һәјата кечирилир.

Маддә 7  
Әдаләтлi рәгабәт

1. Мүвафиг әразиләрдә вә онлардан кәнарда мүәјјән едилмиш маршрутларда разылашдырылмышы дашымалары һәјата кечирмәк үчүн Разылыға кәлән һәр ики Тәрәфини Авивасија мүәссисәләри әдаләтлi вә бәрәбәр имканлара малик олмалыдыр.

2. Һәр бир Разылыға кәлән Тәрәф өз юрисдиксијасы чәрчивәсиндә һәр чүр дискриминасија вә диқәр Разылыға кәлән Тәрәфини авиасија мүәссисәсинин рәгабәт габилитјәтинә мәнфи тәсир кәстәрән гејри-саглам рәгабәт һалларынын арадан галдырылмасы үчүн зәури тәдбирләри кәрмәлидир.

Маддә 8  
Чәдвәл

1. Бир Разылыға кәлән Тәрәфин тәјин етдији авиасија мүәссисәси, күман едилән учушларын башлапмасына ән азы 45 күн галмыш диқәр Разылыға кәлән Тәрәфини авиасија һакимијәт органларыны учушларын тезлији, тәјјәрәнин нөвү, гурулушу вә сәрһинишләр үчүн јерләрин сајы дахил олмагла учуш чәдвәли һаггында хәбәрлар етмәлидир.

2. Тәјин едилмиш авиасија мүәссисәси әләвә учушлар һәјата кечирмәк үчүн ичәтә алмаг мәгсәди илә мүрачнәти биләваситә диқәр Разылыға кәлән Тәрәфин авиасија һакимијәт органларынын тәсдигинә тәгдим едә биләр.

Маддә 9  
Веркиләр, рүсумлар вә јыгымлар

1. Разылыға кәлән Тәрәфләрдән һәр биринин тәјин етдији авиасија мүәссисәсинин бејнәлхалг һава дашымаларында истифадә едилән һава кәмисн, һабелә бу кәмицә олан, онларын мүнтәзәм аваданлығы, јаначаг вә сүрткү материаллары вә кәми ейтијатлары (о чүмләдән әрзаг, ичкиләр вә түтүн мәмулатлары) диқәр Разылыға кәлән Тәрәфин әразисинә кәтирилдикдә көмрүк рүсумларындан, јохлама һаггларындан вә диқәр рүсум вә ја веркиләрдән, бу шәртлә азад едиләчәкдир ки, һава кәмиләри әразини тәрк едәчәк вә һәмнн аваданлығы, әшјалар вә ейтијатлар һава кәмиләри әразини тәрк единчәјәдәк һәмнн һава кәмиләриндә галачагдыр.

2. Бир Разылыға кәлән Тәрәфин әразисинә диқәр Разылыға кәлән Тәрәфин тәјин едилмиш авиасија мүәссисәси тәрәфиндән вә ја онун адындаан кәтирилән, јахуд бу авиасија мүәссисәси тәрәфиндән истифадә едилән тәјјәрәнин көјәртәсинә көтүрүлән вә јалныз бејнәлхалг дашымаларын јеринә јетирилмәси заманы тәјјәрәдә истифадә үчүн нәзәрдә тутулан мүнтәзәм аваданлығы, ейтијат һиссәләри, јаначаг вә сүрткү материаллары ейтијатлары, тәјјәрәнин ейтијатларына мүнәсибәтдә, бу ейтијатлар маршрутун онларын көјәртәјә көтүрүлдүјү Разылыға кәлән Тәрәфин әразисиндәки һиссәсиндә истифадә едилмәк үчүн нәзәрдә тутулдугу һалда белә, биринчи Разылыға кәлән Тәрәфин әразисиндә, көмрүк рүсумлары вә инспексија јыгымлары да дахил олмагла, һеч бир верки вә мәбләг тутулмур.

Лухарьда кестэрилэн эшжаларын көмрүк мүшәидәси вә ја нәзарәти алтында сахланмасы тәләб едилә биләр.

Бу бәндин мүддәалары Разылыга кәлән Тәрәфи һәмин эшжаларла бағлы әввәлләр тутулмуш көмрүк веркиләрини компенсација етмәси өйдәлији кими тәфсир едилә билмәз.

3. Разылыга кәлән Тәрәфләриндән биринин һава кәмисиндә олан мүнтәзәм дашынан аваданлыг, ештијат һиссәләри, јаначаг вә сүрткү материаллары вә кәми ештијатлары Разылыга кәлән башга Тәрәфин әразисиндә һәмин Разылыга кәлән Тәрәфин көмрүк һакимијјети оргаиларынын разылыгы илә бошалдыла биләр. Белә һалда онлар көмрүк гајдаларына ујгун олараг јенидән ихрач едиләнә вә һәр һансы јолла ләгв едиләнә гәдәр јухарьда кестэрилән һакимијјет оргаиларынын нәзарәтиндә сахланыла биләр.

#### Маддә 10 Икигат веркигојма

1. Һава кәмиләринин бејнәлхалг һава хәтгләриндә истисмарындан алынан кәлир вә мәнфәәт јалһыз әразисиндә мүәссисәнин һәгиги идарә јеринин јерләшдији дәвләтдә веркијә чәлб едилир.

2. Бејнәлхалг һава хәтгләриндә истисмар олуна һава кәмиләринин өзкәнинкиләшдирилмәсиндән алынан кәлир јалһыз әразисиндә мүәссисәнин һәгиги идарә јеринин јерләшдији дәвләтдә веркијә чәлб едилир.

3. Бејнәлхалг дашымалары һәјата кечирән тәјјарәнин вә бу чүр тәјјарәнин истифаәси илә бағлы олан дашынар әмлак тимсалында капитал јалһыз әразисиндә мүәссисәнин һәгиги идарә јеринин јерләшдији дәвләтдә веркијә-чәлб едилир.

4. Бу мааддәнин 1-чи бәндинин мүддәалары "пула"да, биркә мүәссисәдә вә ја бејнәлхалг әмәлијјат агентлијиндә иштиракдан алынан кәлир вә мәнфәәтә дә аидир.

5. Әкәр Разылыга кәлән Тәрәфләр арасында икигат веркигојманын арадан галдырылмасы вә кәлирдән вә капитала көрә веркндән јаынманын гаршысынын алынмасы сазиши 1-чи - 4-чү бәндләрдә кестэрилдијиндән фәргли проседуралар нәзәрдә тутурса, кәлирә вә капитала икигат веркигојманын арадан галдырылмасы сазишинин мүддәалары әсас көтүрүлүр.

#### Маддә 11 Вәсаитин көчүрүлмәси

1. Разылыга кәлән Тәрәфләрин тәјин едилмиш авиасија мүәссисәләри һәр ики Разылыга кәлән Тәрәфин әразисиндә, һәм билаваситә, һәм дә агент вәситәслә авианәглијјат хидмәтләрини, истәнилән валјутаја, сатмаг һүтугуна маликдир.

2. Разылыга кәлән Тәрәфләрин тәјин едилмиш авиасија мүәссисәләри мәдахиллин мәхаричә нәзәрән артығыны сатышын һәјата кечирилдији әразидән өз

дөвләтинин әразисинә көчүрмәкдә сәрбәстдирләр. Бу чүр көчүрмәләрә билаваситә вә ја акентләр васитәсилә һава хидмәтләринин, әләвә хидмәтләрин сатышындан әлдә едилән кәлир, бу кәлирләр көчүрүлмә үчүн депозитдә көзләдији мүддәтдә онларын үзәринә кәлән коммерсија фаизләри дахилдир.

3. Разылыга кәлән Тәрәфләрин тәјин едилмиш авиасија мүәссисәләри бу чүр көчүрмәләрин һәјата кечирилмәсинин тәсдигини мүрачиәт олундугу вахтдан ән кечи 30 күн әрзиндә алмалыдыр вә көчүрмәләр дөнәрли валјута илә јерли валјутанын көчүрмә тарихинә рәсми мүбашилә курсу әсасында јеринә јетирилир.

Разылыга кәлән Тәрәфләрин тәјин едилмиш авиасија мүәссисәләри ичазә алындыгы тәгдирдә көчүрмәләри сәрбәст һәјата кечирмәк һүтугуна малик олачагдыр.

## Маддә 12

### Ганунларын, гәјдаларын вә просејурларын тәтбиги

1. Бир Разылыга кәлән Тәрәфин онун әразисинә бејнәлхалг һава әләгәләриндә истифадә едилән һава кәмисинин кәлмәси вә ја бу һава кәмисинин әразидә олмасы вә ја әразини тәрк етмәси вә ја онун әразисиндә олдугу мүддәтдә бу һава кәмисинин истифадәси вә навигасијасы илә әләгәдар ганунлары вә гәјдалары дикәр Разылыга кәлән Тәрәфин тәјин едилмиш авиасија мүәссисәләринин һава кәмиләринә тәтбиг едилир вә биринчи Разылыга кәлән Тәрәфин әразисинә дахил оларкән, ораны тәрк едәркән вә әразидә олдугу мүддәтдә һәмин һава кәмиси тәрәфиндән јеринә јетирилир.

2. Һәр бир Разылыга кәлән Тәрәфин иммиграсија, паспорт вә башга јол сәнәдләринә, кириш, ичазә, көмрүк вә карантинә аид ганунлары, гәјдалары вә просејурлары һејәтләр, сәрнишинләр тәрәфиндән вә ја онларын адындан, һәмчинин дикәр Разылыга кәлән Тәрәфин тәјин едилмиш авиасија мүәссисәсинин һава кәмиси тәрәфиндән дашынан јүк вә почта мүнәсбәтдә көстәрилән Разылыга кәлән Тәрәфин әразисинә дахил оларкән, әразисиндә галаркән вә әразисини тәрк едәркән, јеринә јетирилмәлидир.

3. Бир Разылыга кәлән Тәрәфин әразисиндән бирбаша транзитлә кечән вә һава лиманынын бу мәгсәд үчүн нәзәрдә тутулмуш саһәсини тәрк етмәјән сәрнишинләр, багаж вә јүк, ганунсуз һәрәкәтләр вә һава гачагчылығына гаршы тәһләкәсизлик тәдбирләри көрүлмәси һаллары истисна олмагла, анчаг асанлашдырылмыш нәзарәтдән кечир. Бирбаша транзитлә кедән багаж вә јүк көмрүк рүсумларындан вә дикәр бу чүр веркиләрдән азад едилир.

4. Һәр бир Разылыга кәлән Тәрәфин әразисиндә һава лиманларынын вә дикәр авиасија гургуларынын дикәр Разылыга кәлән Тәрәфин һәр бир тәјин едилмиш авиасија мүәссисәсинин һава кәмиси тәрәфиндән истифадәсинә көрә, тутулан јыгымлар охшар бејнәлхалг һава дашымаларыны һәјата кечирән милли авиасија мүәссисәсинин һава кәмисиндән тутулан јыгымлардан чоһ олмамалыдыр.

5. Разылыга кәлән Тәрәфләрдән һеч бири көмрүк, иммиграсија, карантин вә башга охшар гәјдаларын тәтбиги заманы вә ја һава лиманыны, һава јоллары вә хидмәтләрини вә онун нәзарәтиндә олан әләгәдар тәдбирләри истифаадә едәркән

һәр һансы башга авиасија мүссисәсинә диһәр Разылыға кәлән Тәрәфин авиасија мүссисәсинә нәзәрән үстүнлүк вермәјәчәкдир.

### Маддә 13

#### Сертификатларын вә ичазәләрин танынмасы

Бир Разылыға кәлән Тәрәфин вердији вә һаләлик гүввәдә олан һава дашымаларына јарарлылыг сертификатларыны, сәләһијјәтлилик сертификатларыны вә ичазәләри, бу сертификатлар вә ичазәләр вериләркән ирәли сүрүлән тәләбләр Конвенсијаја ујгун олараг мүәјјән едилән минимал тәләбләрә барабәр вә ја онлардан јүксәк олмасы шәрти илә, диһәр Разылыға кәлән Тәрәф бу Сазиндә мүәјјән едилән маршрутда вә даһымаларда истифадә етмәк үчүн гүввәдә олан сәнәд кими таныјачаг.

Һәр бир Разылыға кәлән Тәрәф диһәр Разылыға кәлән Тәрәфин вә ја истәнилән диһәр дәвләтин өз вәтәндашларына вердији сәләһијјәт сертификатларынын вә ичазәләринин, өз әразиси үзәриндә учушлары тәнзимләмәк мәгсәди илә, танынмасындан имтина етмәк һүгугу вардыр.

### Маддә 14

#### Авиасија тәһлүкәсизлији

1. Разылыға кәлән Тәрәфләр һава кәмиләринин ганунсуз әлә кечирилмәсинин вә һава кәмиләринин, һава лиманларынын вә асронавигасија васитәләри тәһлүкәсизлијинә гаршы јенәлдилән башга ганунсуз һәрәкәтләрин һабелә мүлки авиасијанын тәһлүкәсизлији үчүн горху төрәдән һәр һансы башга һәрәкәтин гаршысынын алынмасыны тәмин етмәк барәдә разылашырлар.

2. Һәр бир Разылыға кәлән Тәрәф дискриминасијаја јол вермәдән, ади һалда тәтбиг едилән, диһәр Разылыға кәлән Тәрәфин өз әраазисинә даһил олма заманы тәләб етдији тәһлүкәсизлик гәјдаларына әмәл едәчәјини вә сәрнишинләрин вә онларын әл јүкләринин јохланмасы үчүн ујгун тәдбирләри һәјата кечирәчәјини үзәринә кәтүрүр. Разылыға кәлән һәр бир Тәрәф конкрет тәһлүкә илә әлагәдар хусуси тәһлүкәсизлик тәдбирләри көрүлмәси барәдә Разылыға кәлән о бири Тәрәфин һаһишини дә һејирхаһлыгла гәбул едир.

3. Разылыға кәлән Тәрәфләр Бејнәлхалг Мүлки Авиасија Тәшкилатынын мүәјјән етдији вә тәтбиг едилән авиасија тәһлүкәсизлији гәјдаларына ујгун олараг һәрәкәт едәчәкдир. Әкәр Разылыға кәлән Тәрәф бу маддәнин авиасија тәһлүкәсизлији үзрә мүддәаларындан кәнара чыхарса, диһәр Разылыға кәлән Тәрәфин авиасија һакимијјәт органлары һәмин авиасија һакимијјәт органлары илә тәһлил мәсләһәтләшмәләрин кечирилмәсини тәләб едә биләрләр. Разылыға кәлән Тәрәфләр арасында башга чүр разылашма олмадыгда бу мәсләһәтләшмәләр мүрачидәт алындыгы тарихдән сајмагла 60 күн әрзиндә башламалыдыр. Гаршылыгы разылыгын әлдә олунмамасы бу Сазинин 17-чи маддәсинин тәтбиг едилмәси үчүн әсас јарашыр.



4. Разылыга калэн Тэрэфлэр бејнэлхалг һугуг үзрә өз һугуг вә өңдәликләринин үмуми тәтбигини мәңдүләшдирмадан "Һава кәмиләриндә төрәдилән чинајәтләр вә бә'зи башга һәрәкәтләр һаггында" 1963-чү ил сентјабрын 14-дә Токиода имзаланмыш Конвенсиянын, "Һава кәмиләрин ганунсуз әлә кечирилмәсинә гаршы мүбаризә һаггында" 1970-чи ил декабрын 16-да Һаагада имзаланмыш Конвенсиянын, "Мүлки авиасиянын тәһлүкәсизлији әлејһинә јөнәдилән ганунсуз һәрәкәтләрә гаршы мүбаризә һаггында" 1971-чи ил сентјабрын 23-дә Монреалда имзаланмыш Конвенсиянын вә ја һәр ики Разылыга калән Тәрәфин гошула биләчәји авиасия тәһлүкәсизлији һаггында конвенсияларын мүшәаларына ујғун һәрәкәт етмәји өңдәләринә көтүрүрләр.

5. Мүлки Һава кәмиләринин ганунсуз әлә кечирилмәси вә ја Һава кәмиләринин, Һава лиманларынын вә ја аэронавигасия васитәләринин тәһлүкәсизлијинә гаршы јөнәдилән башга ганунсуз һәрәкәтләр илә бағлы мұнағишә вә мұнағишә тәһлүкәси олдугда Разылыга калән Тэрэфләр коммуникасияны асанлашдырмаг вә белә мұнағишәнин вә ја бу чүр тәһлүкәнин тез вә тәһлүкәсиз арадан галдырмаг мәгсәдилә мұвафиғ тәдбирләр көрмәк васитәсилә бир-биринә көмәк көстәрирләр.

#### Маддә 15 Компјүтер Резервасия Системи

1. Разылыга калән Тэрэфләр гәбул едирләр ки:

- а) Һава дашымаларындан истифадә едәнләрин мәнәфеји информасиянын дүзкүн гејд олунмасы да дахил олмагла, бу информасиядан истиәнилән шәкилдә дүзкүн истифадә едилмәмәсиндән горунмалыдыр;
- б) Разылыга калән Тэрэфләр тәјин едилмиш авиасия мүәссисәләри вә авиасия мүәссисәсинин акенти дикәр Разылыга калән Тәрәфин әразисиндә мәңдүдијјәтсиз вә дискриминасияја јол вермәмәклә КРС-дән истифадә едәчәкдир;
- с) Нидерландын әразисиндә КРС-ә мұнасибәтдә Авропа Бирлијиндә гәбул едилмиш кодүстүнлүк тәшкил едир, ејни зааманда Азәрбајҗан Республикасынын әразисиндә онун гәјдалары тәтбиг едилир.

2. Һәр бир Разылыга калән Тэрәф дикәр Разылыга калән Тәрәфин тәјин едилмиш авиасия мүәссисәси тәрәфиндән сечилмиш КРС-ә өзүнүн әразисиндән сәрбәст вә фәсиләсиз информасия алмасына тәминат верир. Разылыга калән Тэрәфләрдән һеч бири дикәр Разылыга калән Тәрәфин тәјин едилмиш авиасия мүәссисәсинин КРС-нә, ашағьшакыларла әлағадар, онун өзүнүн тәјин едилмиш авиасия мүәссисәсинин КРС-нә мұнасибәтдә ирәли сүрүлән тәләбләрдән даһа чидди тәләбләр ирәли сүрмәјәчәкдир:

а) КРС-ин экрана чағрылмасы вә редактә гәјдалары да дахил олмагла, КРС-ин хидмәтләриндән истифадә вә онларын сатышы, вә

б) коммуникасия васитәләринә чыхыш вә онлардан истифадә, техники вә програм тәминатынын сечилмәси вә истифадә олунмасы, техники вааситәләрин гурулмасы.

Машә 16  
Мәсләһәтләшмә вә дүзәлиһи

1. Һәр ики ики Разылыға кәлән Тәрәфин авиасија мүәссисәләри сых әмәкдашлыг етмәк арзусу илә һазырки Сазишин вә әләвә едилмиш Маршрутларынын чәдвәли мүддәаларына ујгун олараг вә онлары тә"мин етмәк мәгсәди илә вахты-вахтында гаршылыгы мәсләһәтләшмәләр кәчирирләр.

2. Һәр бир Разылыға кәлән Тәрәф бу Сазишин вә онун Әләвәсинин дәјишдирилмәси мәгсәди илә мәсләһәтләшмәләр кечирмәк үчүн мүрачиәт едә биләр.

Белә мәсләһәтләшмәләр, башга разылашма олмадыгда, дикәр Разылыға кәлән Тәрәфдән мүрачиәт алындыгы тарихдән алтымыш (60) күн мүддәтиндә башланмалыдыр.

Бу чүр мәсләһәтләшмәләр һәм мүзакирәләр јолу илә, һәм дә јазышма јолу илә јсринә јетирилир.

3. Разылыға кәлән Тәрәфләр арасында разылашдырылмыш вә бу Сазишә едилмиш истәнилән дәјишлик Разылыға кәлән Тәрәфләрин бир бирини өзләринин мүвафиг гаһуни просејураларынын баша чатмасы һагында хәбәрдар етдикләри тарихдән гүввәјә минир.

4. Бу Сазишин Әләвәсинин истәнилән чүр дәјишдирилмәси јазылы шәкилдә авиасија һакимијјәт органлары тәрәфиндән разылашдырылып вә бу органларын мүәјјән етдији тарихдән гүввәјә минир.

Машә 17  
Мүбаһисәләрин һәлли

1. Разылыға кәлән Тәрәфләр арасында бу Сазишин тәфсири вә ја тәтбиги илә әләгәдар мүбаһисәли мәсәлә мејдана кәләрсә, Разылыға кәлән Тәрәфләр бу мүбаһисәли мәсәләни илк нөвбәдә данышыглар васитәсилә һәлл етмәјә чалышачаглар.

2. Әкәр Разылыға кәлән Тәрәфләр мүбаһисәли мәсәләни данышыглар јолу илә һәлл едә билмирләрсә, онлар мүвафиг шәхсә вә ја структурлара мүрачиәт едә биләрләр; әкәр кәстәрилән васитәләрлә разылыг әлдә едилмәсә, мүбаһисә Разылыға кәлән бир Тәрәфин тәләби илә трибуналда бахылмаға вериләчәк. Бу мәһкәмә үч мүнсифдән ибарәтдир, Разылыға кәлән һәр бир Тәрәф бир мүнсиф тә'јин едир, үчүнчүсү исә ики белә тә'јин едилмиш мүнсиф тәрәфиндән тә'јин едилир. Разылыға кәлән һәр бир Тәрәф Разылыға кәлән бир Тәрәфин о бирисиндән дипломатик каналларла мүбаһисәли мәсәләнин мүзакирәсини Арбитраж јолу илә һәлл етмәк һагында билдириш алшыгы тарихдән сонра алтымыш (60) күн мүддәтиндә мүнсиф тә'јин едир вә үчүнчү мүнсиф сонрақы алтымыш (60) күн мүддәтиндә тә'јин едилир. Әкәр разылыға кәлән һәр һансы Тәрәф кәстәрилән мүддәтдә мүнсиф тә'јин етмәсә вә ја үчүнчү мүнсиф кәстәрилән мүддәтдә тә'јин едилмәсә, Разылыға кәлән һәр һансы Тәрәф зәруријјәтдән асылы олараг мүнсиф вә ја мүнсифләр тә'јин едилмәси һагында хаһишлә Мүлки Авиасија Бејнәлхалг Тәһкилаты Шүрасынын Президентинә мүрачиәт едә биләр. Һәр һалда үчүнчү мүнсиф үчүнчү дөвләтин вәтәндашы олмалыдыр вә Мүнсифләр структурунун президенти вәзифәсини јеринә јетирмәлишир.

3. Разылыга калэн Тэрэфлэр бу маддэнин 2-чи бэндинэ ујгун олагаг гәбул едилән нәр һансы гәрарла разылашмаг үчүн бүтүн тәдбирләри көрмәлидир.

#### Маддә 18

##### Сазишә хитам верилмәси

Нәр Разылыга калэн Тэрэф истәнилән вахт дикәр Разылыга калэн Тэрәфи бу Сазишә хитам верилмәси һаггында јазылы сурәтдә хәбәрдар едә биләр.

Ејни заманда хитам һаггында билдириши Бејнәлхалг Мүлки Авиасија Тәшкилатына тәгдим етмәк лазымдыр. Бу Сазиш, билдиришин көстәрилән мүддәт гуртаранадак кери чағырылдыгы һаллар истһсна олмагла, дикәр Разылыга калән Тэрәфә билдириш верилднји вахтдан 12 ај кечдикдән сонра гүввәсини итирир. Әкәр Разылыга калән Тэрәфләрдән бири, дикәр Разылыга калән Тэрәфдән билдириш алдыгыны тәсдиг етмәзсә, билдириш Бејнәлхалг Мүлки Авиасија Тәшкилаты тәрәфиндән алындыгы тарихдән 14 күн сонра дикәр Тэрәф ону алмыш олдугу сајылачаг.

#### Маддә 19

##### БМАТ тәрәфиндән гејдијјат

Һазыркы Сазиш вә она едилән истәнилән дүзәлиш Бејнәлхалг Мүлки Авнасија Тәшкилатында гејдијјатдан кечмәлидир.

#### Маддә 20

##### Чохтәрәфли сазишләрин тәтбиги

1. Конвенсијанын мүддәалаары гу Сазишә мүнәсибәтдә тәтбиг едилир.

2. Нәр ики Разылыга калән Тэрәф чохтәрәфли сазиши гәбул едирсә вә о гүввәјә минирсә, бу Сазишин әһәтә етдији исәнилән мәсәлә илә бағлы, чохтәрәфли сазишин мүддәасы бу Сазишин ујгун мүддәасындан үстүндүр.

#### Маддә 21

##### Тәтбиг олунма

Нидерланд Краллығына мүнәсибәтдә бу Сазиш јалпыз Краллығын Авропа һиссәсинә аиддир.

#### Маддә 22

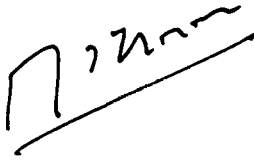
##### Гүввәјә минмә

Бу Сазиш имзаландыгы тарихдән отуз күн сонра мүвәггәти олагаг тәтбиг едиләчәкдир вә Разылыга калән Тэрәфләрин өлкәләриндә тәләб олунан мүвафиг конститусија гајдаларынын јеринә јетирилмәсини бир-биринә јазылы билдирдији тарихдән сонра калән икинчи ајын биринчи күнүндән гүввәјә минир.

Разылыга кәлән Тәрәфләрин Һөкүмәтләри тәрәфиндән сәләһијјәтләр алмыш нүмајәндәләри һазырки Сазыши имзаламышлар.

Бакы шаһәриндә 1996-чы ил ијул ајынын 11-дә, һолланд, азәрбајчан вә инкилис дилләриндә, һәр үч мәтн аутентик олмагла, ики әсл нүсхәдә бағланмышдыр. Һолланд вә азәрбајчан дилиндә мәтнләрин тәфсириндә фәрг олдуғда инкилис дилиндә олан мәтн әсас кәтүрүлүр.

Нидерланд Краллығы  
адындан:



Азәрбајчан Республикасы  
адындан:



Нидерланд Краллыгы вә Азербайжан Республикасы  
арасында һава дашымалары һаггында Сазышә  
ЭЛАВӘ

Маршрутун схеми:

I. Нидерланд Краллыгынын тәжин едилмиш авиасија мүәссисәси ашағыда көстәрилмиш маршрутларда һава дашымаларыны һәјата кечирмәк һүгуна маликдир:

Нидерландда бүтүн мәнәгәләр - аралыг мәнәгәләр - Азербайжанда бүтүн мәнәгәләр - кәнардакы мәнәгәләр - вә әксинә;

II. Азербайжан Республикасынын тәжин едилмиш авиасија мүәссисәси ашағыда көстәрилмиш маршрутларда һава дашымаларыны һәјата кечирмәк һүгуна маликдир:

Азербайжанда бүтүн мәнәгәләр - аралыг мәнәгәләр - Нидерландда бүтүн мәнәгәләр - кәнардакы мәнәгәләр - вә әксинә;

Гејдләр:

1. Учушлар авиасија мүәссисәсини тәжин едән Разылыга кәлән Тәрәфин әразисиндә башлајырса вә ујгун олараг баша чатырса, сечилмиш маршрутун үзәриндә јерләшән аралыг мәнәгәләрдән вә/вә ја кәнардакы мәнәгәләрдән истәнилән бири вә ја һамысы тәжин едилмиш авиасија мүәссисәсинин гәрары илә истәнилән учушда вә ја бүтүн учушларда бурахыла биләр.

2. Разылыга кәлән Тәрәфин тәжин едилмиш авиасија мүәссисәсинин јухарыда көстәрилән маршрутлар үзрә учушлары јеринә јетирмәсинә, тезликлә вә һава кәмисинин нөвү илә, истәнилән вариантда, әлагәдар мәвдудийјәт гојулмадан, ичазә верилир.

3. Бир Разылыга кәлән Тәрәфин тәжин едилмиш авиасија мүәссисәси истәнилән аралыг мәнәгәләр вә/вә ја кәнардакы мәнәгәләрдә бу мәнәгәләр вә дикәр Разылыга кәлән Тәрәфин әразиси арасында 5-чи һава сәрбәстлији һүгундан истифадә етмәдән хидмәт көстәрә биләр. Амма бу 5-чи һава сәрбәстлији һүгуу, дикәр Разылыга кәлән Тәрәфин авиасија һакимийјәт органларындаи әввәлчәдән разылыг алмагла, Разылыга кәлән Тәрәфин тәжин едилмиш авиасија мүәссисәси тәрәфиндән истифадә едилә биләр.

4. Һава кәмисинин дәјишдирилмәси мәгсәди илә, тәжин едилмиш авиасија мүәссисәси өзүгүн аваданлыгыны, милли гәјдалара ујгун олараг, ичәрәјә көтүрүлмүш аваданлыгы истифадә едә биләр вә башга авиасија мүәссисәси илә коммерсија әлагәси шәрәитидә (кодларын гаршылыгылы истифадәси вә башга авиасија мүәссисәси илә дашыма сәнәдләринин гаршылыгылы тапынмасы да дахил олмагла вә булуна мәвдудлашмајан) фәалијәт көстәрир.

5. Тәжин едилмиш авиасија мүәссисәси һава кәмисинин дәјишдирилдији секторларда мүхтәлиф вә ја ејни учуш нөмрәләриндән истифадә едә биләрләр.

## AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE AZERBAIJAN REPUBLIC FOR AIR SERVICES

The Kingdom of the Netherlands

and

the Azerbaijan Republic, hereinafter referred to as the Contracting Parties,

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

desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

have agreed as follows:

### Article 1

#### *Definitions*

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

a) the term “the Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;

b) the term “aeronautical authorities” means:

for the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport, Public Works and Watermanagement;

for the Azerbaijan Republic the General Director of the State Concern of Civil Aviation;

or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities;

c) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

d) the term “territory” in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

e) the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

<sup>1</sup> Came into force provisionally on 10 August 1996, and definitively on 1 June 1997 by notification, in accordance with article 22.

<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 terms “agreed service” and “specified route” mean international air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the Annex to this Agreement respectively;

g) the term “stores” means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies;

h) the term “Agreement” means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

i) the term “tariff” means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

I. the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

II. the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines.

j) the term “change of aircraft” means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one or more sectors of the route are flown by aircraft different in capacity from those used on another sector;

k) the term “Computer Reservation System” (CRS) means a computerized system containing information about airline schedules, seat availability, fares and related services and through which reservations can be made and/or tickets can be issued and which makes some or all of these facilities available to travel agents.

## Article 2

### *Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air transportation by the designated airline of the other Contracting Party:

a) the right to fly across its territory without landing;

b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

c) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party’s airline to participate in air transportation between points in the territory of the other Contracting Party.

### Article 3

#### *Designation and Authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party to designate an airline to operate air services on the routes specified in the Annex and to substitute another airline for an airline previously designated.

2. On receipt of such notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the airline so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article.

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article the designated airline may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 5 of this Agreement.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to grant this authorization under conditions that may be deemed necessary for the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating it or in its nationals or in both.

### Article 4

#### *Revocation and Suspension of Authorization*

1. The Contracting Parties shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions:

a) in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;

b) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

c) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals or in both;

d) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.



Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

## Article 5

### *Tariffs*

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines through the use of the procedures of the International Air Transport Association for the setting of tariffs. When this is not possible the tariffs shall be agreed between the designated airlines. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. All tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction, except where the said authorities agree to reduce this period in special cases.

4. Approval of tariffs may be given expressly, or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved.

In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

7. Tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established.

8. The designated airlines of both Contracting Parties may not charge tariffs different from those which have been approved in conformity with the provisions of this Article.

## Article 6

### *Commercial Activities*

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:
  - a) to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;
  - b) in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation.
2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.
3. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.
4. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

## Article 7

### *Fair Competition*

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in the international air transportation covered by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Contracting Party.

## Article 8

### *Timetable*

1. The airline designated by one Contracting Party shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party, forty-five (45) days in advance, of the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.
2. Requests for permission to operate additional flights can be submitted by the designated airline for approval directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

## Article 9

*Taxes, Customs and Charges*

1. Aircraft operating on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board that aircraft while operating international services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to above.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

## Article 10

*Double Taxation*

1. Income and profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

2. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

3. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

4. The provisions of paragraph 1 of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.

5. If an agreement between the Contracting Parties on avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion on income and on capital envisages procedures different from those referred to in paragraphs 1-4 of this Article, the provisions of the agreement on avoidance of double taxation on income or capital shall be applicable.

## Article 11

### *Transfer of Funds*

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the territories of both the Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

3. The designated airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfer within at most thirty (30) days of application, into a freely convertible currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of sale.

The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer on receipt of approval.

## Article 12

### *Application of Laws, Regulations and Procedures*

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon its entrance into, and until and including its departure from, the said territory.

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from the territory of the said Contracting Party.

3. 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 respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

4. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the territory of the first Contracting Party, shall not be higher than those applied to the operations of any other airline engaged in similar operations.

5. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

#### Article 13

##### *Recognition of Certificates and Licences*

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention.

Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

#### Article 14

##### *Aviation Security*

1. The Contracting Parties agree to provide aid to each other as necessary with a view to preventing unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

2. Each Contracting Party agrees to observe non-discriminatory and generally applicable security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of the other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers and their carry-on items. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

3. The Contracting Parties shall act in accordance with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 17 of this Agreement.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of 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, insofar as the Contracting Parties are both party to these Conventions.<sup>3</sup>

5. When an incident, or threat of an incident, of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

## Article 15

### *Computer Reservation System*

1. The Contracting Parties agree that:

a) the interest of consumers of air transport products will be protected from any misuse of such information including misleading presentation thereof;

b) a designated airline of a Contracting Party and the airline's agents will have unrestricted and non-discriminatory access to and use of CRS in the territory of the other Contracting Party;

c) in this respect the CRS Code of Conduct adopted by the EC shall prevail in the territory of the Netherlands, whereas in the territory of the Azerbaijan Republic the prevalent Azerbaijan regulation shall be applicable.

2. Each Contracting Party guarantees to the CRS chosen as its primary system by the designated airline of the other Contracting Party free and unimpaired access in its territory. Neither Contracting Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS of the designated airline of the other Contracting Party more stringent requirements than those imposed on the CRS of its own designated airline, such as with respect to:

a) the operation and sale of the CRS services including CRS display and editing rules, and

b) the access to and use of communications facilities, selection and use of technical hardware and software or the installation of hardware.

<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).

## Article 16

*Consultation and Amendment*

1. In a spirit of close cooperation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

2. Either Contracting Party may request consultations with a view to modify the present Agreement or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days from the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed.

Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. Any modification to the present Agreement agreed upon by the Contracting Parties, shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing of the completion of their respective constitutional requirements.

4. Any modification of the Annex to the present Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect on a date to be determined by the said authorities.

## Article 17

*Settlement of Disputes*

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

## Article 18

### *Termination*

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

## Article 19

### *Registration with ICAO*

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

## Article 20

### *Applicability of Multilateral Agreements*

1. The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.

2. If a multilateral agreement concerning any matter covered by this Agreement, accepted by both Contracting Parties, enters into force, the relevant provisions of that agreement shall supersede the relevant provisions of the present Agreement.

## Article 21

### *Applicability*

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Kingdom in Europe only.

## Article 22

### *Entry into Force*

The present Agreement shall be provisionally applied from the thirtieth day following the date of its signature and shall come into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required therefore in their respective countries have been complied with.



IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE in duplicate at Bakoe on 11 July 1996, in the Dutch, Azerbaijan and English languages, all three texts being authentic. In case of divergent interpretations of the Dutch and Azerbaijan texts, the English text shall prevail.

For the Kingdom  
of the Netherlands:

J. N. J. B. HORAK

For the Azerbaijan  
Republic:

HASSAN HASSANOV

ANNEX TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM  
OF THE NETHERLANDS AND THE AZERBAIJAN REPUBLIC

ROUTE SCHEDULE

- I. The designated airline of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

all points in the Netherlands – intermediate points – all points in Azerbaijan – points beyond – and vice versa.

- II. The designated airline of the Azerbaijan Republic shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

all points in Azerbaijan – intermediate points – all points in the Netherlands – points beyond – and vice versa.

---

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE D'AZERBAÏDJAN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Royaume des Pays-Bas et la République d'Azerbaïdjan, ci-après dénommés « les Parties contractantes »,

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

Désireux de contribuer au développement de l'aviation civile internationale,

Désireux de conclure un accord aux fins de créer des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier*

DÉFINITIONS

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

a) Le terme « Convention » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, de toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et de tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention elle-même, conformément à ses articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements sont applicables dans le cas des deux Parties contractantes ou pour autant qu'elles les aient ratifiées;

b) L'expression « autorités aéronautiques » désigne :

Pour le Royaume des Pays-Bas, le Ministre des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux,

Pour la République d'Azerbaïdjan, le Directeur général de la société publique de l'aviation civile,

Ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à exercer des fonctions qui relèvent actuellement desdites autorités;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

d) Le terme « territoire », s'agissant d'un Etat, a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention;

<sup>1</sup> Entré en vigueur à titre provisoire le 10 août 1996, et à titre définitif le 1<sup>er</sup> juin 1997 par notification, conformément à l'article 22.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, pp. 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.

e) Les expressions « 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;

f) Les expressions « service convenu » et « route indiquée » s'entendent respectivement d'un service aérien international visé à l'article 2 du présent Accord et de la route indiquée à l'annexe au présent Accord;

g) Le terme « provisions » s'entend des articles prêts à la consommation, destinés à l'usage ou à la vente sur l'aéronef en cours de vol, ainsi que des fournitures requises par le commissaire de bord;

h) Le terme « Accord » s'entend du présent Accord, de l'annexe établie aux fins de son application et de tout amendement qui leur serait apporté;

i) Le terme « tarif » s'entend des sommes payées ou à payer aux entreprises de transport aérien, directement ou par l'entremise de leurs agents, par toute personne physique ou morale pour le transport aérien de passagers, de leurs bagages ou de marchandises, à l'exclusion du courrier, ainsi que :

- I. Des conditions de l'établissement et de l'application d'un tarif, et
- II. Du coût des services auxiliaires offerts au cours du transport par les entreprises de transport aérien ou en leur nom, et des conditions de leur prestation;

j) L'expression « changement d'aéronef » s'entend de l'exploitation d'un des services convenus par une entreprise désignée de façon qu'un ou plusieurs secteurs de la route soient desservis par un aéronef différent en capacité de ceux utilisés pour un autre secteur.

k) L'expression « système de réservation par ordinateur » (SRO) s'entend d'un système informatisé contenant des informations sur les horaires des entreprises de transport aérien, la disponibilité des places, les tarifs et les services connexes, au moyen duquel des réservations peuvent être faites et/ou des billets peuvent être émis et qui rend certaines ou l'ensemble de ces possibilités accessibles aux agents de voyages.

## Article 2

### OCTROI DES DROITS

1. Sauf disposition contraire précisée dans l'annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux de transport par l'entreprise désignée de ladite autre Partie :

- a) Le droit de survoler son territoire sans atterrir;
- b) Le droit d'y faire des escales non commerciales; et
- c) Le droit d'y faire escale au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée pour y embarquer ou débarquer en trafic international des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou simultanément.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est censée conférer à l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes le droit d'effectuer des transports aériens d'un point à un autre du territoire de l'autre Partie contractante.

### Article 3

#### DÉSIGNATION DES ENTREPRISES ET OCTROI DES AUTORISATIONS

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de désigner par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien habilitée à exploiter des services aériens sur les routes désignées à l'annexe et de remplacer une entreprise désignée par une autre.

2. Au reçu de ladite désignation, chaque Partie contractante doit, sous réserve des dispositions du présent article, accorder sans délai les autorisations d'exploitation nécessaires à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante.

3. Au reçu de l'autorisation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée peut, à tout moment, entreprendre l'exploitation totale ou partielle des services convenus, à condition de respecter les dispositions du présent Accord et que les tarifs pour ces services aient été établis conformément aux dispositions de l'article 5 du présent Accord.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou de subordonner cet octroi aux conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice, par l'entreprise de transport aérien désignée, des droits énoncés à l'article 2 du présent Accord, si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée, ou par des ressortissants de cette Partie ou par les deux.

### Article 4

#### ANNULATION OU SUSPENSION DE L'AUTORISATION

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de refuser à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante les autorisations prévues à l'article 3, de les annuler ou de les suspendre, ou encore d'imposer des conditions :

a) Lorsque ladite entreprise ne fournit pas aux autorités aéronautiques de la première Partie contractante la preuve qu'elle remplit les conditions requises par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement en vertu de la Convention;

b) Lorsque ladite entreprise ne respecte pas les lois et règlements de la première Partie contractante;

c) Lorsqu'elles n'ont pas la certitude qu'une part importante de la propriété de cette entreprise et son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par des ressortissants de cette Partie ou par les deux;

d) Lorsque l'entreprise ne conforme pas son exploitation aux conditions prescrites en vertu du présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements visés ci-dessus, il ne sera fait usage des droits énoncés au paragraphe 1 du présent article qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consul-

tations débiteront dans les soixante (60) jours suivant la date de réception de la demande, à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

### Article 5

#### TARIFS

1. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes appliquent pour le transport entre leurs territoires sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties et fixés à un taux raisonnable, compte dûment tenu de tous éléments pertinents, notamment les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal et les tarifs appliqués par d'autres entreprises sur l'ensemble ou sur une partie de la route indiquée.

2. Les entreprises désignées fixent d'un commun accord les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article en ayant recours, dans la mesure du possible, à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international. Lorsque cela n'est pas possible, les tarifs sont établis à l'amiable par les entreprises désignées. Dans tous les cas, ils doivent être soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Les tarifs ainsi convenus doivent être déposés pour agrément auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date envisagée de leur entrée en vigueur, sauf dans les cas spéciaux où lesdites autorités consentent à un délai plus court.

4. L'agrément des tarifs peut être donné expressément; ou bien, si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques n'a fait opposition dans les trente (30) jours suivant la date de dépôt, conformément au paragraphe 3 du présent article, ces tarifs sont réputés agréés.

Si le délai prescrit pour le dépôt des tarifs est écourté comme prévu au paragraphe 3, les autorités aéronautiques peuvent convenir d'abrèger en conséquence le délai de notification d'un éventuel désaccord.

5. Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent pas se mettre d'accord sur un tarif conformément au paragraphe 2 du présent article ou si, durant le délai à respecter conformément au paragraphe 4 du présent article, une autorité aéronautique notifie à l'autre autorité son opposition au tarif établi conformément aux dispositions dudit paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront de fixer un tarif à l'amiable.

6. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet d'un tarif qui leur est soumis en application du paragraphe 3 du présent article, ou au sujet de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 5 du même article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

7. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient établis.

8. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ne peuvent appliquer des tarifs différents de ceux agréés conformément aux dispositions du présent article.

*Article 6*

## EXPLOITATION COMMERCIALE

1. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante est autorisée :

a) A établir sur le territoire de l'autre Partie des bureaux en vue d'y promouvoir le transport aérien, d'y vendre des billets d'avion et d'assurer toutes les autres prestations nécessaires pour l'exploitation du transport aérien;

b) A vendre sur ce même territoire, soit directement soit à sa discrétion, par l'entremise de ses agents, des prestations de transport aérien.

2. L'entreprise désignée par chaque Partie contractante peut faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie les personnels de direction, commercial, technique et d'exploitation nécessaires pour la prestation de services de transport aérien.

3. Ces besoins en personnel peuvent être satisfaits en faisant appel, au gré de l'entreprise, soit à ses propres effectifs, soit aux services de toute autre organisation, société ou entreprise exploitant des transports aériens sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisées à y déployer les services en question.

4. Les activités décrites ci-dessus sont exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

*Article 7*

## CONCURRENCE LOYALE

1. Les entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties ont la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services de transport aérien international visés par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toutes formes de discrimination ou pratiques concurrentielles déloyales susceptibles de nuire à la compétitivité des entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

*Article 8*

## HORAIRES

1. L'entreprise de transport aérien désignée par chacune des Parties contractantes communique aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante quarante-cinq (45) jours avant la mise en exploitation de ses services, leurs horaires, leurs fréquences, les types d'aéronefs utilisés, ainsi que la structure et le nombre des sièges mis à la disposition du public.

2. L'entreprise désignée peut soumettre des demandes d'autorisation de vols supplémentaires directement aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pour approbation.

### Article 9

#### TAXES, DOUANES ET REDEVANCES

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les fournitures de carburant et de lubrifiant, les provisions de bord y compris les vivres, les boissons et le tabac, et tout le matériel publicitaire se trouvant à bord desdits aéronefs, sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes analogues, locaux ou nationaux, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que cet équipement et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. L'équipement normal, les pièces de rechange, les fournitures de carburant et de lubrifiant et les provisions de bord introduits sur le territoire d'une des Parties contractantes par les soins ou pour le compte de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou pris à bord d'aéronefs exploités par cette entreprise désignée et destinés à être utilisés uniquement à bord de ces aéronefs pour l'exploitation des services internationaux, sont exonérés de taxes et de redevances, y compris les droits de douane et les frais d'inspection appliqués sur le territoire de la première Partie contractante, même si ces approvisionnements doivent être utilisés au cours du survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été pris à bord.

Les autorités concernées peuvent exiger que les articles mentionnés ci-dessus soient gardés sous la surveillance et le contrôle de la douane.

Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent en aucun cas être interprétées de manière à imposer à une Partie contractante l'obligation de rembourser des droits de douane qui auraient été déjà perçus sur les articles en question.

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les fournitures de carburant et de lubrifiant et les provisions transportés à bord des aéronefs de l'une ou l'autre Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'approbation des autorités douanières de ladite Partie, qui peuvent exiger que ces matériels soient placés sous leur surveillance jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur cession effectuées conformément aux règlements douaniers.

### Article 10

#### DOUBLE IMPOSITION

1. Les recettes et les bénéfices d'exploitation des aéronefs en trafic international ne sont imposables que dans l'Etat dans lequel est situé le siège effectif de l'entreprise de transport aérien.

2. Les bénéfices résultant de l'aliénation d'aéronefs qui sont exploités en trafic international sont uniquement imposables dans l'Etat où l'entreprise a son siège effectif.

3. Le capital que représentent les aéronefs exploités en trafic international ainsi que les effets mobiliers se rapportant à l'exploitation desdits aéronefs ne sont imposables que dans l'Etat où l'entreprise a son siège effectif.



4. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent également aux recettes et aux bénéfices tirés de la participation à un pool, à une coentreprise ou à un organisme international d'exploitation.

5. Si un accord conclu entre les Parties contractantes en ce qui concerne la suppression de la double imposition et la prévention de l'évasion fiscale en matière de revenus et de capitaux prévoit des procédures différentes de celles visées aux paragraphes 1 à 4 du présent article, les dispositions dudit accord sont applicables.

### *Article 11*

#### TRANSFERT DE FONDS

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont le droit de vendre des services de transport aérien sur le territoire des deux Parties contractantes soit directement soit par l'entremise d'un agent en quelque monnaie que ce soit.

2. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes sont libres de transférer du territoire de la vente vers leur territoire national toute différence réalisée sur le territoire de la vente entre leurs recettes et leurs dépenses. Dans ces transferts nets entrent le produit de la vente, directe ou par l'entremise d'agents, de services de transport aérien ou de services complémentaires ou accessoires, ainsi que les intérêts commerciaux normaux sur les recettes déposées en banque dans l'attente du transfert.

3. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes reçoivent dans le délai maximum de trente (30) jours à compter de la demande l'approbation relative à ces transferts, qui sont faits en monnaie librement convertible au taux de change officiel pour la conversion de la monnaie locale appliqué à la date de la vente.

Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes peuvent librement effectuer le transfert proprement dit dès réception de l'approbation.

### *Article 12*

#### APPLICATION DES LOIS, RÈGLEMENTS ET FORMALITÉS

1. Les lois, règlements et formalités de chaque Partie contractante, régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés aux services aériens internationaux ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs s'appliquent également aux aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante à leur entrée et à leur sortie dudit territoire, ainsi que pendant leur présence sur celui-ci.

2. Les lois, règlements et formalités de chaque Partie contractante en matière d'immigration, de passeports ou d'autres documents de voyage agréés, d'entrée, de dédouanement, de douane et de quarantaine sont applicables aux équipages, aux passagers, aux marchandises et au courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante à l'entrée et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et durant le séjour sur ce territoire.

3. Les passagers, bagages et marchandises en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf en ce qui concerne les mesures de sécurité contre des actes de violence ou la piraterie aérienne. Les bagages et les marchandises en transit sont exemptés des droits de douane et autres taxes similaires.

4. Les droits et redevances imposés aux activités de l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services de navigation aérienne sur le territoire de l'autre Partie contractante ne sont pas plus élevés que ceux imposés à toute autre entreprise assurant des services similaires.

5. Aucune Partie contractante n'accorde la préférence à une autre entreprise de transport aérien que celle désignée par l'autre Partie contractante en ce qui concerne l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et similaires, ou l'utilisation des aéroports, couloirs aériens, services du trafic aérien et autres installations sous son contrôle.

#### *Article 13*

#### RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET LICENCES

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins d'exploitation des services aériens convenus sur les routes indiquées, à condition que ces certificats, brevets ou permis aient été délivrés ou validés conformément aux normes instituées en vertu de la Convention.

Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître comme valables les brevets d'aptitude et permis délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante pour le survol de son territoire.

#### *Article 14*

#### SÉCURITÉ

1. Les Parties contractantes conviennent de se prêter mutuellement l'assistance nécessaire en cas de besoin en vue de prévenir la capture illicite d'aéronefs ou tout autre acte illicite portant atteinte à la sécurité des aéronefs, aéroports et installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité aérienne.

2. Chaque Partie contractante accepte de respecter les mesures de sécurité non discriminatoires et généralement admises, prescrites par l'autre Partie contractante à l'entrée sur son territoire, ainsi que de prendre les dispositions appropriées pour le contrôle des passagers et de leurs bagages à main. Par ailleurs, elle accueillera avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante et visant à la prise de mesures spéciales de sécurité pour assurer la protection de ses aéronefs et passagers contre une menace particulière.

3. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions appropriées relatives à la sécurité aérienne, prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si une Partie contractante déroge à ces dispositions, l'autre

Partie contractante peut déposer une demande de consultations avec ladite Partie. A moins que les Parties n'en soient convenues autrement, ces consultations commencent dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande. A défaut d'une entente satisfaisante, il pourra y avoir lieu d'appliquer l'article 17 du présent Accord.

4. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963<sup>1</sup>, aux dispositions de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970<sup>2</sup>, et aux dispositions 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>, pour autant qu'elles soient toutes deux parties à ces Conventions.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef ou de tout autre comportement illicite dirigé contre la sécurité des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications destinées à mettre fin rapidement et sans danger à l'incident ou à ladite menace.

#### Article 15

##### SYSTÈME DE RÉSERVATION PAR ORDINATEUR

1. Les Parties contractantes conviennent que :

a) L'intérêt des consommateurs de produits de transport aérien sera protégé contre toute utilisation abusive de ces renseignements, y compris contre toute présentation fallacieuse;

b) L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante et ses agents auront un accès illimité et non discriminatoire au système SRO et à son utilisation sur le territoire de l'autre Partie contractante;

c) A cet égard, le Code de conduite SRO adopté par la Communauté européenne prévaudra sur le territoire des Pays-Bas, et la réglementation azerbaïdjanaise prévalente sera applicable sur le territoire de la République d'Azerbaïdjan.

2. Chaque Partie contractante garantit au SRO choisi comme son système principal par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante un accès libre et illimité sur son territoire. Aucune des deux Parties contractantes n'impose ou ne permet que soient imposées au SRO de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante des obligations plus rigoureuses que celles imposées au SRO de sa propre entreprise de transport aérien désignée s'agissant, par exemple,

a) De l'exploitation et de la vente des services SRO, y compris les règles en matière d'affichage et de mise en forme du SRO; et

b) De l'accès aux moyens de communication et de leur utilisation, du choix et de l'utilisation du matériel et des logiciels techniques, ou de l'installation du matériel.

<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 et vol. 1217, p. 404 (rectificatif au volume 974).

## Article 16

### CONSULTATIONS ET AMENDEMENTS

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent régulièrement en vue d'assurer l'application et le juste respect des dispositions du présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes peut demander à engager des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son annexe. Lesdites consultations commencent dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante, à moins que les deux Parties contractantes n'en conviennent autrement. Ces consultations peuvent avoir lieu soit face à face, soit par correspondance.

3. Toute modification au présent Accord décidée par les Parties contractantes entre en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se sont informées par écrit de l'achèvement de leurs formalités respectives et exigées par la législation nationale.

4. Toute modification apportée à l'annexe au présent Accord fait l'objet d'une entente confirmée par écrit entre les autorités aéronautiques et entre en vigueur à une date fixée par lesdites autorités.

## Article 17

### RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, celles-ci s'efforcent d'abord de le régler par voie de négociation.

2. Si elles ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, le différend peut, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, dont un est nommé par chacune des Parties contractantes et le troisième fait l'objet d'une concertation entre les deux arbitres ainsi choisis, à condition que le troisième arbitre en question ne soit pas un ressortissant de l'une ou l'autre Partie contractante. Chacune de celles-ci désigne un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une ou l'autre Partie contractante d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre doit être désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai de soixante (60) jours, ou si le troisième arbitre n'est pas accepté dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être prié par l'une ou l'autre des Parties contractantes de désigner un arbitre ou des arbitres.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise dans le cadre du paragraphe 2 du présent article.

*Article 18*

## DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier à l'autre Partie contractante par écrit et par la voie diplomatique sa décision de mettre fin au présent Accord.

Cette notification est transmise simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si la Partie contractante destinataire n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue par elle quatorze (14) jours après être parvenue à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 19*

## ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'OACI

Le présent Accord et toute modification qui y serait apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 20*

## APPLICABILITÉ DES ACCORDS MULTILATÉRAUX

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.
2. En cas d'entrée en vigueur d'un accord multilatéral, reconnu par les deux Parties contractantes, concernant un des points qui font l'objet du présent Accord, les dispositions dudit accord ont préséance sur les dispositions correspondantes du présent Accord.

*Article 21*

## APPLICABILITÉ

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord n'est applicable qu'à son territoire européen.

*Article 22*

## ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord sera provisoirement appliqué à compter du trentième jour qui suit la date de sa signature et entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date à laquelle les Parties contractantes se seront notifiées par écrit l'achèvement des formalités constitutionnelles nécessaires dans leurs pays respectifs.

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

FAIT en double exemplaire à Bakoe, le 11 juillet 1996, en langues néerlandaise, azerbaïdjanaise et anglaise, les trois textes faisant foi. En cas d'interprétations divergentes des textes néerlandais et azerbaïdjanais, le texte anglais l'emportera.

Pour le Royaume  
des Pays-Bas :

J. N. J. B. HORAK

Pour la République  
d'Azerbaïdjan :

HASSAN HASSANOV

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS CONCLU  
ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE D'AZERBAÏDJAN

ROUTES

I. L'entreprise de transport aérien désignée du Royaume des Pays-Bas est autorisée à exploiter des services aériens sur les routes spécifiées ci-après :

Tous les points aux Pays-Bas - points intermédiaires - tous les points en Azerbaïdjan - points au-delà - et vice versa.

II. L'entreprise de transport aérien de la République d'Azerbaïdjan est autorisée à exploiter des services aériens sur les routes indiquées ci-après :

Tous les points en Azerbaïdjan - points intermédiaires - tous les points aux Pays-Bas - points au-delà - et vice versa.

*Notes :*

1. Un point ou tous les points intermédiaires et/ou les points au-delà sur les routes indiquées peuvent, au gré de chaque entreprise de transport aérien désignée, être supprimés sur un vol quelconque ou sur tous les vols, pour autant que ces vols aient leur point de départ ou d'arrivée sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

2. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes sont autorisées à exploiter des vols sur les routes mentionnées ci-dessus sans restriction quant à la fréquence et au type d'aéronefs de toutes configurations.

3. Tout point intermédiaire et/ou tout point au-delà peut être desservi par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sans exercer les droits de trafic de cinquième liberté entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante. Toutefois, ces droits peuvent être exercés par l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes après avoir obtenu l'approbation préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

4. Une entreprise de transport aérien désignée peut, aux fins de modification de ses activités aéronautiques, utiliser son propre matériel ainsi que, sous réserve des réglementations nationales, du matériel pris en leasing, et exercer des activités dans le cadre d'accords commerciaux (y compris, mais non exclusivement, le partage de codes et la correspondance intercompagnies) avec une autre entreprise de transport aérien.

5. Une entreprise de transport aérien désignée peut utiliser des numéros de vol différents ou identiques pour les secteurs de ses modifications d'activités aéronautiques.

