

No. 37797

**Austria
and
Azerbaijan**

Air Transport Agreement between the Austrian Federal Government and the Government of the Republic of Azerbaijan (with annex). Vienna, 4 July 2000

Entry into force: *1 March 2001, in accordance with article 19*

Authentic texts: *Azerbaijani, English and German*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Austria, 1 November 2001*

**Autriche
et
Azerbaïdjan**

Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement fédéral d'Autriche et le Gouvernement de la République azerbaïdjanaise (avec annexe). Vienne, 4 juillet 2000

Entrée en vigueur : *1er mars 2001, conformément à l'article 19*

Textes authentiques : *azerbaïdjanais, anglais et allemand*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Autriche, 1er novembre 2001*

[AZERBAIJANI TEXT — TEXTE AZERBAÏDJANAIS]

AVSTRIYA RESPUBLİKASI HÖKUMƏTİ İLƏ
AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI HÖKUMƏTİ
ARASINDA
HAVA DAŞIMALARI HAQQINDA
SAZİŞ

Bundan sonra bu Sazişdə "Razılığa gələn Tərəflər" adlandırılacaq Avstriya Respublikası Hökuməti və Azərbaycan Respublikası Hökuməti,

1944-cü il dekabrın 7-də Çikaqoda imzalamaq üçün açılmış Beynəlxalq Mülki Aviasiya haqqında Konvensiyanın iştirakçıları olaraq,

Onların müvafiq əraziləri arasında və bütüdlərindən kənarında müəyyən edilmiş marşrutlar üzrə hava əlaqəsini yaratmaq məqsədilə, yuxarıda qeyd olunan Konvensiyaya əlavə olaraq, Saziş bağlamaq arzusunda olaraq,

aşağıdakılar barəsində razılığa gəlmişlər:

MADDƏ 1

Təriflər

Bu Sazişin məqsədləri üçün kontekstdə başqa mə'nə nəzərdə tutulmadığı halda:

a) "Razılığa gələn Tərəf" termini bir tərəfdən Azərbaycan Respublikası Hökuməti, digər tərəfdən Avstriya Respublikası Hökuməti deməkdir.

b) "Konvensiya" termini 1944-cü il dekabrın 7-də Çikaqo şəhərində imzalamaq üçün açılmış Beynəlxalq Mülki Aviasiya haqqında Konvensiyanı ifadə edir və ona bu Konvensiyanın 90-cı Maddəsinə əsasən qəbul edilmiş hər hansı Əlavə, həmçinin Konvensiyanın 90 və 94-cü Maddələrinə əsasən Əlavəyə və ya Konvensiyaya edilmiş istənilən düzəlişlər hər iki Razılığa gələn Tərəf üçün qüvvədə olduğu vaxtdan aiddir;

c) "aviasiya bəkimyyəət orqanları" termini Azərbaycan Respublikası Hökuməti barəsində "Azərbaycan Hava Yolları" Dövlət Mülki Aviasiya Konserninin Baş direktoru, Avstriya Respublikası Hökuməti barəsində isə Nəqliyyat, Yeniləşdirmə və Texnologiyalar Naziri və ya hər iki halda, qeyd edilən orqanlar tərəfindən yerinə yetirilən funksiyaları həyata keçirmək üçün vəkil edilmiş orqan deməkdir;

d) "ərazi" termini bu Sazişdə dövlətə münasibətdə həmin dövlətin suverenliyi altında olan quru və sahilyanı suları bildirir;

e) "hava əlaqəsi" termini ictimai sərnişin, poçt və ya yük daşımaları məqsədilə hava gəmiləri ilə yerinə yetirilən istənilən müntəzəm hava əlaqəsi deməkdir;

f) "beynəlxalq hava əlaqəsi" termini birdən çox dövlətin ərazisi üzərindəki hava məkanında yerinə yetirilən hava əlaqəsi deməkdir;

g) "aviasiya şirkəti" termini beynəlxalq hava əlaqəsini təklif edən və ya onu həyata keçirən istənilən hava nəqliyyatı müəssisəsi deməkdir;

h) "tə'yin edilmiş aviasiya şirkəti" termini bu Sazişin 3-cü maddəsinə uyğun olaraq tə'yin və səlahiyyətəndirilmiş aviasiya şirkəti deməkdir;

i) "qeyri-kommersiya məqsədləri ilə dayanacaq" termini sərnişinlərin mindirilməsi və ya düşürülməsi, poçt və ya yükün vurulması və boşaldılması istisna edilməklə, istənilən məqsədlə cəsiş deməkdir;

j) "tutum" termini:

(I) hava gəmisiyə şamil edilərkən marşrut boyu və ya onun bir hissəsində həmin hava gəmisi ilə daşınan yükün məbləği nəzərdə tutulur;

(II) hava daşımalarına şamil edilərkən həmin xətdə istismar olunan hava gəmisiyənin tutumu ilə müəyyən müddət ərzində marşrut boyu və ya marşrutun bir hissəsində yerinə yetirilən uçuşların sayının hasilini ifadə edir.

MADDƏ 2

Hava daşımaları zamanı verilən hüquqlar

1) Hər bir Razılığa gələn Tərəf digər Razılığa gələn Tərəfə müntəzəm beynəlxalq hava daşımalarını yerinə yetirmək məqsədilə aşağıdakı hüquqları verir:

a) ərazisi üzərindən yerə eumədən uçub keçmək hüququ;

b) qeyri-kommersiya məqsədləri ilə onların ərazisində enmək hüququ.

2) Hər bir Razılığa gələn Tərəf bu Sazişə Əlavədə müəyyən edilmiş marşrutlar üzrə beynəlxalq hava daşımalarını yerinə yetirmək məqsədilə bu Sazişdə nəzərdə tutulmuş hüquqları digər Razılığa gələn Tərəfə verir. Belə daşımalar və marşrutlar gələcəkdə müvafiq olaraq "razılaşdırılmış xidmətlər" və "müəyyən olunmuş marşrutlar" adlandırılacaqdır. Müəyyən olunmuş marşrutlar üzrə razılaşdırılmış xidmətləri yerinə yetirərkən hər bir Razılığa gələn Tərəfin təyin etdiyi aviasiya şirkəti (şirkətləri) bu Maddənin 1-ci bəndində göstərilən hüquqlardan əlavə digər Razılığa gələn Tərəfin ərazisində, bu Sazişə əlavə edilmiş marşrut cədvəli ilə müəyyən olunmuş məntəqələrdə sərnişinlərin minməsi və düşməsi, poçt daxil olmaqla yükün yüklənməsi və boşaldılması məqsədi ilə yerə enmək hüququndan istifadə edəcəklər.

3) Bu Sazişin 2-ci bəndində qeyd edilənlərin heç biri bir Razılığa gələn Tərəfin aviasiya şirkətinə (şirkətlərinə) digər Razılığa gələn Tərəfin ərazisində sərnişinləri və poçt daxil olmaqla yükü icarə şərtləri ilə və ya muzzla təmin digər Razılığa gələn Tərəfin ərazisində digər məntəqəyə daşımaq hüququ vermir.

MADDƏ 3
Zəruri səlahiyyətlər

1) Hər bir Razılığa gələn Tərəf müəyyən olunmuş marşrutlar üzrə razılaşdırılmış xidmətləri bəyata keçirmək məqsədilə digər Razılığa gələn Tərəfə yazılı surətdə bildirərək bir və ya bir neçə aviasiya şirkətini tə'yin etmək hüququna malik olacaqdır.

2) Razılığa gələn digər Tərəfin aviasiya hakimiyyət orqanların belə bildirişi aldıqdan sonra bu Maddənin 4-cü və 5-ci bəndlərinin müddəalarına uyğun olaraq tə'yin edilmiş hər bir aviasiya şirkətinə dərhal müvafiq istisnar səlahiyyəti verəcəkdir.

3) Hər bir Razılığa gələn Tərəf digər Razılığa gələn Tərəfə yazılı surətdə bildirərək hər hansı bir aviasiya şirkətini ləğv etmək və digərini tə'yin etmək hüququna malik olacaqdır.

4) Razılığa gələn Tərəflərdən biri digər Razılığa gələn Tərəfin tə'yin etdiyi aviasiya şirkətindən Konvensiyanın müddəalarına uyğun olaraq beynəlxalq hava daşımalarını yerinə yetirərkən həmin Razılığa gələn Tərəfin normal halda məqsədəuyğun şəkildə tətbiq etdiyi, qanun və qaydalarla müəyyən edilmiş şərtləri yerinə yetirməyə qadir olduğunu sübut etməyi tələb edə bilər.

5) Hər bir Razılığa gələn Tərəf tə'yin edilmiş aviasiya şirkəti üzərində üstünlük sahibliyinin və həqiqi nəzarətin bu aviasiya şirkətini tə'yin etmiş Razılığa gələn Tərəfə və ya onun vətəndaşlarına məxsus olduğunu sübut edə bilmədiyi hər hansı halda bu Maddənin 2-ci bəndində göstərilmiş uçuşlara icazə verməkdən imtina etmək və ya tə'yin edilmiş aviasiya şirkətindən bu Sazişin 2-ci Maddəsində göstərilmiş hüquqlardan istifadə zamanı zəruri saydığı şərtlərin yerinə yetirilməsini tələb etmək hüququna malik olacaqdır.

6) Bu qayda ilə tə'yin və vəkil edilmiş aviasiya şirkəti bu Sazişin 11-ci Maddəsinin müddəalarına uyğun olaraq müəyyən edilmiş tariflərin qüvvəyə minməsi və bu Sazişin 5-ci Maddəsinin müddəalarına uyğun olaraq bu daşımalara münasibətdə razılıq əldə edilməsi şərtlə, istənilən anda həmin xidmətləri yerinə yetirməyə başlaya bilər.

MADDƏ 4

İstismar səlahiyyətlərinin təxirə salınması və ləğv edilməsi

1) Hər bir Razılığa gələn Tərəf digər Razılığa gələn Tərəfin təyin etdiyi aviasiya şirkətinə (şirkətlərinə) bu Sazişin 2-ci Maddəsində qeyd edilən hüquqlardan istifadəni dayandırmaq, yaxud verilən istismar səlahiyyətlərini ləğv etmək və ya bu hüquqlardan istifadə zamanı zəruri sayə biləcəyi şərtlərin yerinə yetirilməsini tələb etmək hüququna malik olacaqdır:

a) aviasiya şirkəti (şirkətləri) üzərində üstünlük sahibliyinin və ya həqiqi nəzarətin bu aviasiya şirkətini (şirkətlərini) təyin etmiş Razılığa gələn Tərəfə və ya onun vətəndaşlarına məxsus olduğuna əmin olmadıqda, və ya

b) bu aviasiya şirkəti (şirkətləri) bəmin hüquqları vermiş Razılığa gələn Tərəfin qanun və qaydalarına riayət etmədikdə, və ya

c) aviasiya şirkəti (şirkətləri) bu Sazişdə nəzərdə tutulmuş şərtləri hər hansı başqa şəkildə yerinə yetirmədikdə.

2) Əgər icazənin dərhal ləğv edilməsi, hüquqların dayandırılması və ya bu Maddənin 1-ci bəndində göstərilmiş şərtlərin yerinə yetirilməsi üçün tələb qanun və qaydaların sonrakı pozuntularının qarşısını almaq üçün zəruri deyildirsə, o zaman bu bənddə göstərilmiş hüquqdan yalnız digər Razılığa gələn Tərəflə məsləhətləşmələrdən sonra istifadə ediləcəkdir. Bu halda məsləhətləşmələr Razılığa gələn Tərəflərdən hər birinin məsləhətləşmə üçün müraciət etdiyi tarixdən altmış (60) gün ərzində başlanacaqdır.

MADDƏ 5
Tutum qaydaları

Razılaşdırılmış, qrafik üzrə hava daşımalığının tutumu aşağıdakı şərtlərə uyğun olmalıdır:

1) Razılığa gələn Tərəflərdən hər birinin təyin etdiyi aviasiya şirkətinə (şirkətlərinə) müəyyən edilmiş marşrutlar üzrə razılaşdırılmış daşımaları yerinə yetirmək üçün ədalətli və bərabər imkanlar verilməlidir.

2) Hər bir Razılığa gələn Tərəfin aviasiya şirkəti (şirkətləri) razılaşdırılmış daşımaları həyata keçirərkən eyni marşrutu və ya onun bir hissəsini istismar edən Razılığa gələn digər Tərəfin aviasiya şirkətini (şirkətlərini) daşımalarına zərər vurmamaq üçün onun (onların) maraqlarını nəzərə almalıdır.

3) Razılığa gələn Tərəflərin təyin etdiyi aviasiya şirkəti (şirkətləri) tərəfindən yerinə yetirilən razılaşdırılmış xidmətlər müəyyən edilmiş marşrutlar üzrə daşımalara olan ictimai tələbatla uyğun olmalıdır və hər bir aviasiya şirkətinin (şirkətlərinin) ilkin vəzifəsi aviasiya şirkətini (şirkətlərini) təyin etmiş Razılığa gələn Tərəfin və son təyinat ölkəsinin əraziləri arasında sərnişinlərin, yükün və poçtun daşınması üçün mövcud və məntiqə uyğun gözlənilən tələbatla cavab verən tutum təmin etməkdir.

4) Aviasiya şirkətini (şirkətlərini) təyin etməyən Dövlətlərin ərazisindən keçən müəyyən edilmiş marşrutlar üzrə məntəqələrdə yüklənən və boşaldılan sərnişin, yük və poçt daşımaları haqqında əsasnamələr əsas prinsipə uyğun gəlməlidir. Bu prinsipə əsasən tutum aşağıdakılardan asılı olacaqdır:

a) yola düşmə və təyinat məntəqələri olan ölkələr arasında daşımalara olan tələbatdan;

b) aviasiya şirkətinin (şirkətlərinin) keçdiyi regionun məxsus olduğu dövlətlərin aviasiya şirkətinin (şirkətlərinin) yerinə yetirdiyi yerli və regional xidmətləri nəzərə aldıqdan sonra regionun daşımalara olan tələbatından; və

c) tranzit daşımalara olan tələbatdan.

5) Razılaşdırılmış xidmətlərin cədvəlləri təsdiq edilmək üçün onların tətbiq edilməsini nəzərdə tutan tarixdən ən azı otuz (30) gün əvvəl Razılığa gələn hər iki Tərəfin aviasiya hakimiyyət orqanlarına təqdim olunmalıdır. Xüsusi hallarda həmin müddət göstərilən hakimiyyət orqanlarını razılığı ilə qısaldıla bilər.

6) Bu maddənin müddəalarına əsasən bir mövsüm üçün təyin edilmiş cədvəllər bu maddənin müddəalarına uyğun olaraq yeni cədvəllər təyin edilənə qədər gələn mövsümlər üçün qüvvədə qalırlar.

MADDƏ 6

Şəhadətnamə və lisenziyaların tanınması

1) Razılaşdırılmış xidmətləri həyata keçirmək məqsədilə Razılığa gələn Tərəflərdən birinin verdiyi, yaxud e'tibarlı saydığı və qüvvədə olan hava gəmisinin uçuş üçün yararlı olması haqqında şəhadətnəmələri, səlahiyyət vəsiqələrini və lisenziyaları Razılığa gələn digər Razılığa gələn Tərəf e'tibarlı hesab edəcəkdir.

2) Bununla belə, hər bir Razılığa gələn Tərəf öz ərazisi üzərindən uçuşlar yerinə yetirmək üçün digər dövlətin öz vətəndaşlarına verdiyi və ya e'tibarlı hesab etdiyi səlahiyyət vəsiqələrini və lisenziyaları tanıtmamaq hüququnu saxlayır.

MADDƏ 7

Gömrük rüsumları və digər yığımlardan azad edilmə

1) Razılığa gələn Tərəflərdən hər birinin tə'yin etdiyi aviasiya şirkətinin (şirkətlərinin) beynəlxalq hava daşımalarını yerinə yetirən hava gəmisi, habelə adi gəmi avadanlığı, yanacaq və sürtkü materialları ehtiyatı, gəmi ehtiyatları (o cümlədən ərzaq, içkilər və bütün mə'mulatları) digər Razılığa gələn Tərəfin ərazisinə gətirildikdə, həmin avadanlıq və ehtiyatlar geriye qaytarılanaq hava gəmisində qalmaq şərtilə bütün gömrük rüsumlarından, yoxlama haqqlarından, digər yığımlardan və ya vergilərdən azad ediləcəkdir.

2) Xidmət müqabilində yığımlar istisna olunmaqla, aşağıdakı əşyalar həmin rüsum və vergilərdən azad ediləcəkdir:

a) Razılığa gələn Tərəflərdən birinin ərazisində həmin Razılığa gələn Tərəfin hakimiyyət orqanlarının tə'yin etdiyi limit çərçivəsində gəmiyə götürülmüş və digər Razılığa gələn Tərəfin müəyyən edilmiş marşrut üzrə uçuş yerinə yetirən hava gəmisində istifadə üçün nəzərdə tutulmuş gəmi ehtiyatları;

b) Razılığa gələn Tərəflərdən birinin tə'yin etdiyi aviasiya şirkətinin (şirkətlərinin) müəyyən edilmiş marşrut üzrə uçuş yerinə yetirən hava gəmisini tə'mir etmək və ya texniki xidmət göstərmək məqsədilə digər Razılığa gələn Tərəfin ərazisinə gətirilən ehtiyat hissələri;

c) Razılığa gələn Tərəflərdən birinin ərazisində gəmiyə götürülən və digər Razılığa gələn Tərəfin tə'yin etdiyi aviasiya şirkətinin (şirkətlərinin) müəyyən edilmiş marşrut üzrə uçuş yerinə yetirən hava gəmisi üçün nəzərdə tutulan yanacaq və sürtkü materialları, gəmiyə götürüldüyü ərazi üzərindən keçən marşrutun bir hissəsində istifadə üçün nəzərdə tutulduğu hallarda belə rüsum və vergilərdən azad edilir.

Yuxarıda qeyd edilən (a), (b) və (c) bəndlərində göstərilən materialların gömrük orqanlarının müşahidəsi və nəzarəti altında saxlanması tələb oluna bilər.

3) Razılığa gələn Tərəflərdən birinin hava gəmisində olan adi avadanlıq, habelə material və ehtiyatlar yalnız digər Razılığa Gələn Tərəfin gömrük orqanlarının razılığı ilə həmin Tərəfin ərazisində boşaldıla bilər. Bu halda onlar geri qaytarılana kimi və ya gömrük qaydalarına uyğun olaraq istifadə olunana qədər qeyd edilən orqanlar tərəfindən nəzarət altına alınır.

MADDƏ 8
Vergilərin tutulması

1) Razılığa gələn Tərəfin müəssisəsinin hava gəmisinin beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarından əldə edilən mənfəəti yalnız həmin Dövlətdə vergiyə cəlb olunaçaqdır.

2) Razılığa gələn Tərəfin müəssisəsinin beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatında iştirak edən hava gəmisini və belə hava gəmisinin istifadəsi ilə əlaqədar olan daşınan əmlakla təmsil edilən kapital yalnız həmin Dövlətdə vergiyə cəlb olunaçaqdır.

3) Əgər Razılığa gələn Tərəflər arasında mənfəətə və kapitalla görə iqiqat vergiqoymanın aradan qaldırılmasına dair xüsusi Saziş mövcuddursa, bu Sazişin müddəaları üstünlük təşkil edəcəkdir.

MADDƏ 9

Birbaşa tranzit əlaqə

1) Zorakılıq, hava quldurluğu və kontrabanda yolu ilə narkotik vasitələrin daşınmasına qarşı təhlükəsizlik tədbirləri istisna olmaqla, hər bir Razılığa gələn Tərəfin ərazisi üzərindən birbaşa tranzitlə gedən və bu məqsədlə ayrılmış hava limanının ərazisini tərk etməyən səmişinlər, baqaj, yük və poçt yalnız sadələşdirilmiş nəzarətdən keçirilir.

2) Birbaşa tranzitlə daşınan baqaj, yük və poçt gömrük rüsumlarından və bu qəbildən olan digər vergilərdən azad edilir.

MADDƏ 10
Aviasiya təhlükəsizliyi

1) Razılığa gələn Tərəflər beynəlxalq hüquqdan irəli gələn hüquq və öhdəliklərinə uyğun olaraq, mülki aviasiyanın təhlükəsizliyini qanunsuz müdaxilə tədbirlərindən müdafiə etmək bərsində bir-birlərinə münasibətdə götürdükləri öhdəlikləri təsdiq edirlər. Razılığa gələn Tərəflər beynəlxalq hüquq üzrə hüquq və öhdəliklərinin ümumi tətbiqini məhdudlaşdırmayaraq, 1963-cü il sentyabrın 14-də Tokioda imzalanmış "Hava gəmilərində törədilən cinayətlər və bə'zi başqa hərəkətlər haqqında Konvensiyanı", 1970-ci il dekabrın 16-da Haaqada imzalanmış "Hava gəmilərinin qanunsuz ələ keçirilməsinə qarşı mübarizə haqqında Konvensiyanı", 1971-ci il sentyabrın 23-də Mourealda imzalanan "Mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinə qarşı yönəldilən qanunsuz hərəkətlərlə mübarizə haqqında Konvensiyanı" və 1988-ci il fevralın 24-də Mourealda imzalanmış "Beynəlxalq mülki aviasiya hava limanlarında qanunsuz zorakılıq hərəkətlərinə qarşı mübarizə haqqında Protokolu" və ya hər iki Tərəfin qoşula biləcəyi aviasiya təhlükəsizliyi haqqında konvensiyaların müddəalarına uyğun fəaliyyət göstərirlər.

2) Razılığa gələn Tərəflər mülki hava gəmilərinin qanunsuz ələ keçirilməsinin və həmin hava gəmilərinin, onların sərnişinlərinin və hey'ətlərinin, hava limanlarının və aeronaviqasiya vasitələrinin təhlükəsizliyinə qarşı yönəldilən başqa qanunsuz hərəkətlərin, habelə mülki aviasiyanın təhlükəsizliyi üçün qorxu törədən hər hansı başqa hərəkətin qarşısını almaq üçün bir-birlərinə lazımı kömək göstərirlər.

3) Razılığa gələn Tərəflər qarşılıqlı münasibətlərdə Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı tərəfindən müəyyən edilmiş və "Beynəlxalq Mülki Aviasiya haqqında Konvensiyaya Əlavələrdə" əksini tapmış aviasiya təhlükəsizliyinə dair müddəalara, bu təhlükəsizliyə dair müddəaların Razılığa gələn Tərəflərə aid olduğu dərəcədə, riayət edirlər; onlar qeydiyyatdan keçirilmiş hava gəmilərinin istismarçılarının və ya əsas fəaliyyət yeri və daimi yeri onların ərazisində olan hava gəmiləri istismarçılarının, eyni zamanda onların öz ərazisindəki hava limanlarının istismarçılarının aviasiya təhlükəsizliyi üzrə belə müddəalara müvafiq surətdə fəaliyyət göstərmələrini tələb edəcəklər.

4) Hər bir Rəzilığa gələn Tərəf digər Rəzilığa gələn Tərəfin bu Maddənin 3-cü bəndində göstərilən və həmin Tərəfin ərazisinə gəlmək, oradan getmək və orada olmaq üçün nəzərdə tutduğu aviasiya təhlükəsizliyi müddəalarına və tələblərinə əməl olunmasını hava gəmilərinin bu cür istismarçılarından tələb edə bilər. Hər bir Rəzilığa gələn Tərəf öz ərazisi daxilində hava gəmilərinin mübahisəsi və sənədlərin, hey'ətin, əl yükünün, baqajın, yükün və gəmi ehtiyatlarının yükləmədən qabaq və ya yükvurma zamanı yoxlanılması üçün lazımı tədbirlərin görülməsini tə'min edəcəkdir. Hər bir Rəzilığa gələn Tərəf konkret təhlükə ilə əlaqədar xüsusi təhlükəsizlik tədbirləri görülməsi barədə digər Rəzilığa gələn Tərəfin xahişini də xeyirxahlıqla qəbul edir.

5) Mülki hava gəmilərinin qanunsuz ələ keçirilməsi və ya hava gəmilərinin, onların sənədlərini və hey'ətini, hava limanlarının və ya aeronaviqasiya vasitələrinin təhlükəsizliyinə qarşı yönəldilən başqa qanunsuz hərəkətlərlə bağlı münaqişə baş verdikdə və ya təhlükə yarandıqda, Rəzilığa gələn Tərəflər belə münaqişəni və ya təhlükəni tez və təhlükəsiz aradan qaldırmaq məqsədilə əlaqə saxlayaraq və müvafiq tədbirlər görərək bir-birlərinə kömək göstərirlər.

6) Əgər Rəzilığa gələn Tərəllərdən biri bu maddənin müddəalarından kənar çıxarsa, digər Rəzilığa gələn Tərəfin aviasiya hakimiyyət orqanları həmin Rəzilığa gələn Tərəfin aviasiya hakimiyyət orqanları ilə tə'cili məsləhətləşmələrin keçirilməsini tələb edə bilərlər.

MADDƏ 11 Nəqliyyat tarifləri

1) Razılığa gələn Tərəflərdən birinin aviasiya şirkəti (şirkətləri) tərəfindən digər Razılığa gələn Tərəfin ərazisinə və ya ərazisindən daşımalar üçün tətbiq edilən tariflər bütün müvafiq amillər, o cümlədən istismar xərcləri, məntiqə uyğun mənfəət, sürət və rahatlıq kimi xidmətlərin xüsusiyyətləri üzərə alınmaqla, müvafiq səviyyədə təyin edilmişdir.

2) Bu Maddənin 1-ci bəndində göstərilmiş tariflər hər iki Razılığa gələn Tərəfin təyin etdiyi aviasiya şirkətləri arasında razılaşdırılacaqdır.

3) 2-ci bəndə uyğun razılıq, imkan daxilində, Beynəlxalq Hava Nəqliyyat Assosiasiyasının tarif mexanizmlərinin tətbiq edilməsi yolu ilə əldə edilə bilər.

4) Bu yolla razılaşdırılmış tariflər təsdiq edilmək üçün uzaqda tutulmuş qüvvəyə minmə tarixinə ən azı otuz (30) gün qalmış hər iki Razılığa gələn Tərəfin aviasiya hakimiyyət orqanlarına təqdim ediləcəkdir; xüsusi hallarda bu müddət qeyd edilən hakimiyyət orqanları arasında əldə olunan razılığa əsasən qısaldıla bilər.

5) Əgər təyin edilmiş aviasiya şirkəti (şirkətləri) hər hansı tariflə razılaşmırsa və ya hər hansı digər səbəblərdən bu Maddənin 2-ci bəndinə uyğun olaraq tarif müəyyən edilə bilmərsə, yaxud bu Maddənin 4-cü bəndində göstərilədiyi kimi otuz (30) günlük müddətin birinci on beş (15) günü ərzində bir Razılığa gələn Tərəfin aviasiya hakimiyyət orqanları digər Razılığa gələn Tərəfin aviasiya hakimiyyət orqanlarına bu Maddənin 2-ci bəndinin müddəaları ilə razılaşdırılmış hər hansı tariflə razılaşmadıqları barədə xəbərdar edərlərsə, Razılığa gələn Tərəflərin aviasiya hakimiyyət orqanları tariflər bərsində razılıq əldə etməyə çalışacaqlar.

6) Əgər aviasiya hakimiyyət orqanları bu Maddənin 4-cü bəndinə uyğun olaraq təqdim edilmiş hər hansı tarifin təsdiq edilməsi və ya bu Maddənin 5-ci bəndinə uyğun olaraq hər hansı tarifin müəyyən edilməsində razılığa gələ bilmərlərsə, bu halda Razılığa gələn Tərəflər tariflər bərsində razılaşmağa çalışacaqlar.

7) Hər iki Rəzlığa gələn Tərəfin aviasiya bəkimiiyyət orqanları tarifi təsdiq etməyinca, heç bir tarif qüvvəyə minə bilməz.

8) Bu Maddənin müddəalarına uyğun olaraq təsdiq edilmiş tariflər bu Maddənin müddəalarına uyğun olaraq yeni tariflər təsdiq edilənə qədər qüvvədə qalır.

MADDƏ 12

Təmiz gəlirin köçürülməsi

1) Hər bir Razılığa gələn Tərəf digər Razılığa gələn Tərəfin təyin etdiyi aviasiya şirkətinə (şirkətlərinə) onun ərazisində yerinə yetirdiyi sənəşin, haqaj, yük və poçt daşımalardan əldə olunan artıq pul mədaxilini sərbəst dönerli valyutada köçürmə günü üçün müəyyən edilmiş rəsmi məzənanə ilə öz ölkəsinin ərazisində sərbəst köçürmək hüququ verir. Köçürmələr müraciət təqdim edildiyi gündən sonra on (10) bank günü müddətində, lakin bu müddətdən gec olmayaraq, heç bir məhdudiyyətlər və vergilər qoyulmadan təxirə salınmadan həyata keçirilir.

2) Əgər Razılığa gələn Tərəflər arasında ödəmələr haqqında xüsusi razılaşma mövcuddursa, ödəmələr həmin razılaşmanın müddəalarına uyğun olaraq həyata keçirilir.

MADDƏ 13

Nümayəndəlik, biletlerin satışı və satış həcminin artımına kömək

1) Hər bir Razılığa gələn Tərəfin təyin etdiyi aviasiya şirkəti (şirkətləri) müəyyən edilmiş marşrutlar üzrə razılaşdırılmış xidmətləri yerinə yetirmək üçün texniki və kommersiya hey'ətlərini digər Razılığa gələn Tərəfin qanun və qaydalarına əsasən işə qəbul etmək, gözləmək və yaşayış yeri vermək, habelə digər Razılığa gələn Tərəfin ərazisində ofislər təsis və istifadə etmək üçün bərabər imkanlara malikdir.

2) Hər bir Razılığa gələn Tərəfin təyin etdiyi aviasiya şirkəti (şirkətləri) daşımalar üzrə bütün növ sənədləri buraxmaq və sərbəst dövrəli valyutada satmaq, habelə digər Razılığa gələn Tərəfin ərazisində öz aviasiya müəssisəsini reklam etmək və satış həcmi üçün artırılmasına kömək etmək üçün bərabər imkanlara malik olacaqdır.

MADDƏ 14

Statistik göstəricilərin təqdim edilməsi

1) Bir Razılığa gələn Tərəfin aviasiya hakimiyyət orqanları digər Razılığa gələn Tərəfin aviasiya hakimiyyət orqanlarına onların xahişi ilə dövrü və ya digər statistik göstəriciləri təqdim edəcəkdir.

2) Bu göstəricilərə razılaşdırılmış xidmətlərə əsasən həmin aviasiya şirkətinin (şirkətlərinin) həyata keçirdiyi daşımaların həcmi müəyyən etmək üçün zəruri olan bütün mə'lumat, habelə uçuş və tə'yinat məntəqələri haqqında mə'lumat aid ediləcəkdir.

MADDƏ 15
Məsləhətləşmələr və dəyişikliklər

1) Bu Sazişin və ona Əlavənin müddəalarının yerinə yetirilməsini və müvafiq qaydada uyğunluğunu təmin etmək sahəsində sıx əməkdaşlıq məqsədilə Razılığa gələn Tərəflərin aviasiya hakimiyyət orqanları arasında vaxtaşırı olaraq məsləhətləşmələr keçirilə bilər.

2) Əgər Razılığa gələn Tərəflərdən biri bu Sazişin müddəalarında hər hansı dəyişiklik etmək arzusunda olarsa, digər Razılığa gələn Tərəflə məsləhətləşmə keçirməyi xahiş edə bilər. Əgər Razılığa gələn Tərəflərin aviasiya hakimiyyət orqanları belə məsləhətləşmələrin (aviasiya hakimiyyət orqanları arasında müzakirələr yolu ilə həyata keçirilə bilər) müddətinin uzadılması barədə razılığa gəlməzlərsə, o zaman məsləhətləşmələr onların keçirilməsi barədə tələbnamənin verildiyi gündən altmış (60) gün ərzində başlanılmalıdır. Bu qayda ilə qəbul edilmiş dəyişiklikləri hər bir Razılığa gələn Tərəf konstitusiya prosedurlarına uyğun şəkildə təsdiqləməlidir.

3) Bu Sazişə Əlavədə edilən dəyişikliklər Razılığa gələn Tərəflərin müvafiq təşkilatları arasında razılaşdırılmalıdır.

MADDƏ 16
Mübahisələrin həlli

1) Razılığa gələn Tərəflər arasında bu Sazişin təfsiri və ya tətbiqi ilə əlaqədar mübahisəli məsələ meydana çıxarsa, Razılığa gələn Tərəflər bu mübahisəli məsələni ilk növbədə danışıqlar vasitəsilə həll etməyə çalışacaqlar.

2) Əgər Razılığa gələn Tərəflər mübahisəli məsələni danışıqlar yolu ilə həll edə bilməzlərsə, məsləhət üçün hər hansı şəxsə və ya orqana müraciət edə bilərlər; əgər bu yolla razılıq əldə olunmasa, mübahisəli məsələ Razılığa gələn Tərəflərdən birinin xahişi ilə Arbitraj Məhkəməsinə təqdim ediləcək. Bu məhkəmə üç münsifdən ibarətdir, hər bir Razılığa gələn Tərəf bir münsif tə'yin edir, üçüncüsü isə iki belə tə'yin edilmiş münsif tərəfindən tə'yin edilir. Hər bir Razılığa gələn Tərəf bir Razılığa gələn Tərəfin digər Razılığa gələn Tərəfdən diplomatik kanallarla mübahisəli məsələnin müzakirəsini Arbitraj Məhkəməsi yolu ilə həll etmək haqqında bildiriş aldığı tarixdən sonrakı altmış (60) gün müddətində münsif tə'yin edir, üçüncü münsif isə sonrakı altmış (60) gün müddətində tə'yin edilir. Əgər hər hansı Razılığa gələn Tərəf qeyd edilən müddətdə münsif tə'yin edə bilməyə və ya üçüncü münsif göstərilən müddətdə tə'yin edilməyə, hər hansı Razılığa gələn Tərəf zəruriyyətə əsaslanaraq münsif və ya münsiflər tə'yin edilməsi haqqında xahişlə Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı Şurasının Prezidentinə müraciət edə bilər. İstənilən halda üçüncü münsif üçüncü dövlətin vətəndaşı olmalı və məhkəmə sədri vəzifəsini yerinə yetirməlidir.

3) Razılığa gələn Tərəflər bu Maddənin 2-ci bəndinə uyğun olaraq qəbul edilən hər hansı qərarlara yerinə yetirməyi öhdələrinə götürürlər.

4) Əgər Razılığa gələn Tərəflərdən biri bu Maddənin 2-ci bəndinə uyğun olaraq qəbul edilən qərarla razılaşmasa, digər Razılığa gələn Tərəf bu Sazişə əsasən birinci Razılığa gələn Tərəfə verilən hər hansı hüquq və güzəştləri məhdudlaşdırmaq, tə'xirə salmaq və ya ləğv etmək hüququna malikdir.

5) Hər bir Razılığa gələn Tərəf öz münsifinin məhkəmədə iştirakı ilə əlaqədar bütün xərclərini ödəməyi öhdəsinə götürür; üçüncü münsifin iştirak haqqı, habelə Arbitraj Məhkəməsinin fəaliyyəti ilə əlaqədar digər xərclər Razılığa gələn Tərəflər arasında bərabər bölünməlidir.

MADDƏ 17
Qüvvədən düşmə

1) Hər bir Razılığa gələn Tərəf istənilən vaxt bu Sazişi ləğv etmək qərarı barədə digər Razılığa gələn Tərəfə diplomatik kanallarla bildiriş göndərə bilər; ləğv etmə haqqında belə bildiriş eyni zamanda Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı Şurasına və BMT-nin Katibliyinə təqdim ediləcəkdir.

2) Bu halda Saziş o biri Razılığa gələn Tərəfin bildirişi aldığı gündən 12 (on iki) ay sonra ləğv edilir. Həmin müddət qurtaranadək Sazişin ləğv olunması haqqında bildiriş ikitərəfli razılıq əsasında geri alınmadıqda Saziş qüvvədə qalır. Əgər Razılığa gələn digər Tərəf bildiriş aldığıni təsdiq etməzsə, bildiriş Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı tərəfindən alındıqdan 14 (on dörd) gün sonra alınmış hesab edilir.

MADDƏ 18
Qeyd olunma

Bu Saziş və hər hansı dəyişikliklər Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatının Şurasında qeyd olunacaqdır.

MADDƏ 19
Qüvvəyə minmə

Bu Saziş Razılığa gələn Tərəflər bir birini diplomatik notalar vasitəsilə bütün zəruri konstitusiyə tədbirlərinin yerinə yetirilməsi haqqında xəbərdar etdiyi gündən sonrakı ikinci ayın birinci günündən qüvvəyə minir.

Bunun təsdiqi olaraq, öz müvafiq Hökumətləri tərəfindən lazımı qaydada müvəkkil edilmiş aşağıdakı nümayəndələr bu Sazişi imzalamışlar.

Vyanna şəhərində 2000-ci ilin iyul ayının 4-də hər biri alman, Azərbaycan və ingilis dillərində olmaqla iki əsl nüsxədə imzalanmışdır, bütün matnələr eyni qüvvəyə malikdir.

Fikir ayrılığı meydana çıxdıqda ingilis dilindəki mətn əsas götürülməkdir.

Avstriya Respublikası
Hökuməti adından
Dr. Benita Ferrero-Waldner

Azərbaycan Respublikası
Hökuməti adından
Vilayət Quliyev

Ə L A V Ə

A) Avstriya Respublikası Hökuməti tərəfindən təyin edilmiş aviasiya şirkəti (şirkətləri) hər iki istiqamətdə aşağıda göstərilən marşrutlar üzrə müntəzəm hava daşımalarını yerinə yetirmək hüququna malik olacaqdır:

Yoladüşmə məntəqələri	Tə'yinat məntəqələri
Avstriyadakı məntəqələr	Azərbaycandakı məntəqələr

B) Azərbaycan Respublikası Hökuməti tərəfindən təyin edilmiş aviasiya şirkəti (şirkətləri) hər iki istiqamətdə aşağıda göstərilən marşrutlar üzrə müntəzəm hava daşımalarını yerinə yetirmək hüququna malik olacaqdır:

Yoladüşmə məntəqələri	Tə'yinat məntəqələri
Azərbaycandakı məntəqələr	Avstriyadakı məntəqələr

C) Razılığa gələn hər bir Tərəfin təyin etdiyi aviasiya şirkəti (şirkətləri) hər hansı aralıq məntəqələrə və onlardan kənarında yerləşən məntəqələrə hava sərbəstliyinin beşinci dərəcə kommersiya hüquqlarını həyata keçirmədən xidmət göstərə bilər.

Hava sərbəstliyinin beşinci dərəcə hüquqlarının vaxtaşırı həyata keçirilməsi Razılığa gələn iki Tərəfin aviasiya hakimiyyət orqanları arasında razılaşdırıla bilər.

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF AZERBAIJAN

The Austrian Federal Government and the Government of the Republic of Azerbaijan Hereinafter called in this Agreement the Contracting Parties.

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh of December, 1944.

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing scheduled air services between and beyond their respective territories, Have agreed as follows:

Article I. Definitions

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

(a) The term "Contracting Party" means the Austrian Federal Government on the one hand and the Government of the Republic of Azerbaijan on the other;

(b) The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annex or Convention under Articles 90 and 94 thereof insofar as these have become effective for both Contracting Parties;

(c) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Austrian Federal Government the Federal Minister for Transport, Innovation and Technology and, in the case of the Government of the Republic of Azerbaijan the General Director of the State Concern of Civil Aviation "Azerbaijan Hava Yollari", or, in both cases, any other authority legally empowered to perform the functions exercised now by the said authorities;

(d) The term "territory" in relation to a state means the land areas and waters adjacent thereto under the sovereignty of that State;

(e) The term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo;

(f) The term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State;

(g) The term "airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service;

(h) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of the present Agreement;

(i) The term "stop for non-traffic purpose" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail;

(j) The term "capacity" means:

(i) In relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route;

(ii) In relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route.

Article 2. Traffic rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:

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

(b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route, the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the schedule for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail.

(3) Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the airline(s) of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo including mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. Necessary authorizations

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline or several airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(2) On receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of this Article, without delay grant to a designated airline the appropriate operating authorizations.

(3) Each Contracting Party shall have the right, by written notification to the other Contracting Party, to withdraw the designation of any such airline and to designate another one.

(4) An airline designated by either Contracting Party may be required to satisfy the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by this Contracting Party to the operation of international air services in conformity with the provisions of the Convention.

(5) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may

deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designated the airline or in its nationals.

(6) When an airline has been so designated and authorized, it may at any time begin to operate the agreed services, provided that a tariff, established in accordance with the provisions of Article 11 of the present Agreement, is in force and an agreement in accordance with the provisions of Article 5 of the present Agreement has been reached in respect of that service.

Article 4. Suspension and revocation

(1) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by the airline(s) designated by the other Contracting Party, or to revoke the operating authorization, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

(a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of said airline(s) are vested in the Contracting Party designating the airline(s) or in its nationals, or

(b) in the case of failure by said airline(s) to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or

(c) in case the airline(s) otherwise fail(s) to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

(2) Unless immediate suspension, revocation or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party. In such a case consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

Article 5. Capacity regulations

The capacity to be operated on the agreed scheduled air services shall be subject to the following conditions:

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airline(s) of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

(2) In operating the agreed services, the airline(s) of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline(s) of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide(s) on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airline(s) of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers,

cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline(s) and the countries of ultimate destination of the traffic.

(4) Provisions for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline(s), shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;
- (b) traffic requirements of the area through which the airline(s) pass(es), after taking account of local and regional services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through-airline operations.

(5) The schedules of the agreed services shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.

(6) The schedules established for one season in accordance with the provisions of this Article shall remain in force for corresponding seasons until new schedules have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 6. Recognition of certificates and licences

(1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services.

(2) Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid by another State.

Article 7. Exemption from customs and other duties

(1) Aircraft operated on international services by the airline(s) designated by each Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and the aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving 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) There shall also be exempt from the same duties and taxes with the exception of charges corresponding to the service performed:

(a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board the aircraft engaged on a specified route of the other Contracting Party;

(b) spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on a specified route by the designated airline(s) of the other Contracting Party;

(c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on a specified route by the designated airline(s) of the other Contracting Party, even if these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

(3) The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies 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. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 8. Taxation

(1) Profits of an enterprise of a Contracting State from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in that State.

(2) Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft by an enterprise of a Contracting State shall be taxable only in that State.

(3) Where a special Agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital exists between the Contracting Parties, the provisions of the latter shall prevail.

Article 9. Direct transit traffic

(1) Passengers, baggage, cargo and mail 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, air piracy and smuggling of narcotic drugs, be subject to no more than a simplified control.

(2) Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 10. Aviation security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law the Contracting Parties shall, in particular, 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, the Convention for the Suppression of Un-

lawful Seizure of Aircraft signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation signed at Montreal on 24 February 1988 or of any other Aviation Security Conventions to which the two parties may adhere.

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

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

(6) Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Party.

Article 11. Transport tariffs

(1) The tariffs to be charged by the airline(s) of one Contracting Party for the carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit and characteristics of service, such as standards of speed and accommodation.

(2) The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed upon by the designated airlines of both Contracting Parties.

(3) Agreements according to paragraph 2 above may, if possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

(4) The tariffs so agreed upon shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

(5) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reasons a tariff cannot be fixed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if during the first fifteen (15) days of the thirty (30) days period referred to in paragraph 4 of this Article, the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.

(6) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 4 above or on the determination of any tariff under paragraph 5, the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.

(7) No tariff shall come into force unless the aeronautical authorities of either Contracting Party have approved of it.

(8) The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 12. Transfer of net revenues

(1) Each Contracting Party grants to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure, earned on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail and freight by the designated airline(s) of the other Contracting Party, in a freely convertible currency at the official rate of exchange on the day the transfer is made. Transfers shall be effected immediately, at the latest within ten (10) banking days after the date of request, without any limits and taxes.

(2) Where a special payment agreement exists between the Contracting Parties, payments shall be effected in accordance with the provisions of that agreement.

Article 13. Representation; ticketing and sales promotion

(1) The designated airline(s) of each Contracting Party shall have an equal opportunity to employ, bring and accommodate, subject to the laws and regulations of the other Contracting Party, the technical and commercial personnel for the performance of the agreed services on the specified routes and to establish and operate offices in the territory of the other Contracting Party.

(2) The designated airline(s) of each Contracting Party shall further have an equal opportunity to issue and sell against convertible currency all kinds of documents of carriage and to advertise and promote sales in the territory of the other Contracting Party.

Article 14. Provision of statistics

(1) The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request periodic or other statements of statistics.

(2) Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the airline(s) on the agreed services and the origin and destination of such traffic.

Article 15. Consultations and modifications

(1) In a spirit of close co-operation, 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 the present Agreement and the Annex thereto.

(2) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations (which may be prepared by discussions between the aeronautical authorities), shall begin within a period of sixty (60) days of the date of request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Modifications so agreed upon shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures.

(3) Modifications to the Annex shall be agreed upon between the appropriate authorities of the Contracting Parties.

Article 16. 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 negotiations.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In any case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

(3) The Contracting Parties undertake to comply with any decisions taken under paragraph 2 of this Article.

(4) If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision taken under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

(5) Each Contracting Party shall bear the expenses and remuneration necessary for its arbitrator; the fee for the third arbitrator and the expenses necessary for this one as well as those due to the activity of the arbitration shall be equally shared by the Contracting Parties.

Article 17. Termination

(1) Either Contracting Party may at any time give written notice through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the Council of the International Civil Aviation Organization and the Secretariat of the United Nations.

(2) In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice 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 18. Registration

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organization.

Article 19. Entry into force

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month, following the date on which the two Contracting Parties have notified each other in an exchange of diplomatic notes that the requirements for its entry into force under their respective constitutional procedures have been fulfilled.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate at Vienna this 4th day of July 2000 in the German, Azerbaijani and English languages, each version being equally authentic.

In case of dispute the English version shall prevail.

For the Austrian Federal Government:

DR. BENITA FERRERO-WALDNER

For the Government of the Republic of Azerbaijan:

VILAYET QULIYEV

ANNEX

A. The airline(s) designated by the Austrian Federal Government shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on routes specified hereafter:

Points of departure:

Points in Austria

Points of arrival:

Points in Azerbaijan

B. The airline(s) designated by the Government of the Azerbaijan Republic shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on routes specified hereafter:

Points of departure:

Points in Azerbaijan

Points of arrival:

Points in Austria

C. Any intermediate points and points beyond may be served by the designated airline(s) of each Contracting Party without exercising Fifth Freedom traffic rights.

The eventual exercise of Fifth Freedom traffic rights may be agreed upon by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

**LUFTVERKEHRSABKOMMEN
ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER
REGIERUNG DER REPUBLIK ASERBAIDSCHAN**

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Republik Aserbaidschan

In diesem Abkommen in der Folge die Vertragsparteien genannt,

Als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt,

Vom Wunsche geleitet, in Ergänzung des genannten Abkommens ein Abkommen zum Zwecke der Einrichtung eines planmäßigen Flugverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus abzuschließen,

Haben folgendes vereinbart:

Artikel I

Begriffsbestimmungen

Im Rahmen dieses Abkommens, sofern nicht der Zusammenhang etwas anderes erfordert:

- a) Bedeutet der Ausdruck „Vertragspartei“ die Österreichische Bundesregierung auf der einen Seite und die Regierung der Republik Aserbaidschan auf der anderen Seite;
- b) bedeutet der Ausdruck „die Konvention“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt und schließt jeden gemäß Artikel 90 dieser Konvention angenommenen Anhang sowie jede Abänderung des Anhangs oder der Konvention gemäß deren Artikel 90 und 94 ein, sofern diese für beide Vertragsparteien in Kraft getreten sind;
- c) bedeutet der Ausdruck „Luftfahrtbehörden“ im Falle der Österreichischen Bundesregierung den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und im Falle der Republik Aserbaidschan den Generaldirektor des Staatsunternehmens für Zivilluftfahrt „Aserbaidschan Hava Yolları“ oder in beiden Fällen jede andere Behörde, die zur Wahrnehmung der gegenwärtig von den genannten Behörden ausgeübten Funktionen gesetzlich befugt ist;
- d) bedeutet der Ausdruck „Hoheitsgebiet“ in bezug auf einen Staat die Landgebiete und daran angrenzenden Küstengewässer, die unter der Staatshoheit dieses Staates stehen;
- e) bedeutet der Ausdruck „Fluglinie“ jede planmäßige Luftverkehrsverbindung, die mit Luftfahrzeugen zur öffentlichen Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht betrieben wird;
- f) bedeutet der Ausdruck „internationale Fluglinie“ eine Fluglinie, die den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat durchquert;
- g) bedeutet der Ausdruck „Fluglinienunternehmen“ jedes Luftverkehrsunternehmen, das eine internationale Fluglinie anbietet oder betreibt;
- h) bedeutet der Ausdruck „namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen“ ein Fluglinienunternehmen, das in Übereinstimmung mit Artikel 3 des vorliegenden Abkommens namhaft gemacht und zugelassen worden ist;
- i) bedeutet der Ausdruck „nichtgewerbliche Landung“ eine Landung zu jedem anderen Zweck als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Fracht oder Post;
- j) bedeutet der Ausdruck „Beförderungskapazität“:
 - i) in bezug auf ein Luftfahrzeug, die auf einer Flugstrecke oder einem Flugstreckenabschnitt zur Verfügung stehende Nutzlast dieses Luftfahrzeuges;
 - ii) in bezug auf eine festgelegte Fluglinie, die Beförderungskapazität der auf dieser Fluglinie eingesetzten Luftfahrzeuge, multipliziert mit der von diesen Luftfahrzeugen innerhalb eines gegebenen Zeitraumes auf einer Flugstrecke oder einem Flugstreckenabschnitt betriebenen Frequenz.

Artikel 2

Verkehrsrechte

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei hinsichtlich ihrer planmäßigen internationalen Fluglinien die folgenden Rechte:

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;
- b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Landungen zu nichtgewerblichen Zwecken durchzuführen.

(2) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Zwecke der Einrichtung planmäßiger internationaler Fluglinien auf den im Anhang festgelegten Flugstrecken die in diesem Abkommen angeführten Rechte. Diese Fluglinien und Flugstrecken werden in der Folge „die vereinbarten Fluglinien“ bzw. „die festgelegten Flugstrecken“ genannt. Beim Betrieb einer vereinbarten Fluglinie auf einer festgelegten Flugstrecke genießt das bzw. genießen die von jeder Vertragspartei namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen zusätzlich zu den in Absatz 1 dieses Artikels genannten Rechten, das Recht, auf den für diese Flugstrecke im Flugstreckenplan festgelegten Punkten Landungen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei durchzuführen, um Fluggäste und Fracht, einschließlich Post, aufzunehmen und abzusetzen.

(3) Keine Bestimmung in Absatz 2 dieses Artikels ist dahingehend auszulegen, daß dem bzw. den Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei das Vorrecht eingeräumt wird, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste und Fracht, einschließlich Post, die für einen anderen Punkt im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind, zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen.

Artikel 3

Erforderliche Bewilligungen

(1) Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei schriftlich ein oder mehrere Fluglinienunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken namhaft zu machen.

(2) Bei Erhalt einer solchen Namhaftmachung erteilen die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei, vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze 4 und 5 dieses Artikels, einem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen unverzüglich die entsprechenden Betriebsbewilligungen.

(3) Jede Vertragspartei hat das Recht, durch schriftliche Benachrichtigung der anderen Vertragspartei, die Namhaftmachung eines solchen Fluglinienunternehmens zurückzuziehen und ein anderes namhaft zu machen.

(4) Von einem seitens einer der Vertragsparteien namhaft gemachten Fluglinienunternehmen kann verlangt werden, der anderen Vertragspartei den Nachweis zu erbringen, daß es in der Lage ist, die durch die Gesetze und Vorschriften vorgeschriebenen Bedingungen zu erfüllen, die von dieser Vertragspartei in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Konvention üblicher- und billigerweise auf den Betrieb internationaler Fluglinien angewendet werden.

(5) Jede Vertragspartei hat das Recht, die Erteilung der in Absatz 2 dieses Artikels genannten Betriebsbewilligungen zu verweigern, oder für die Ausübung der in Artikel 2 des vorliegenden Abkommens angeführten Rechte durch ein namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen die von ihr für erforderlich erachteten Bedingungen in jedem Fall aufzuerlegen, in dem die genannte Vertragspartei nicht überzeugt ist, daß die Eigentumsmehrheit und die tatsächliche Kontrolle dieses Fluglinienunternehmens bei der Vertragspartei, die es namhaft gemacht hat, oder bei ihren Staatsangehörigen liegen.

(6) Ist ein Fluglinienunternehmen auf diese Weise namhaft gemacht und zugelassen worden, so kann es jederzeit den Betrieb der vereinbarten Fluglinien aufnehmen, vorausgesetzt, daß ein gemäß den Bestimmungen von Artikel 11 des vorliegenden Abkommens erstellter Tarif in Kraft ist und eine Vereinbarung gemäß den Bestimmungen von Artikel 5 des vorliegenden Abkommens in bezug auf diese Fluglinie getroffen wurde.

Artikel 4

Aussetzung und Widerruf

(1) Jede Vertragspartei hat das Recht, die Ausübung der in Artikel 2 des vorliegenden Abkommens festgelegten Rechte durch das bzw. die von der anderen Vertragspartei namhaft gemachte(n) Fluglinien-

unternehmen auszusetzen, oder die Betriebsbewilligung zu widerrufen, oder für die Ausübung dieser Rechte die von ihr für erforderlich erachteten Bedingungen aufzuerlegen:

- a) in jedem Fall, in dem sie nicht überzeugt ist, daß die Eigentumsmehrheit und die tatsächliche Kontrolle dieses bzw. dieser Fluglinienunternehmen(s) bei der Vertragspartei, die das bzw. die Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat, oder bei ihren Staatsangehörigen liegen, oder
- b) falls diese(s) Fluglinienunternehmen es unterläßt bzw. unterlassen, die Gesetze oder Vorschriften der Vertragspartei zu befolgen, die diese Rechte gewährt, oder
- c) falls das bzw. die Fluglinienunternehmen es in anderer Weise unterläßt bzw. unterlassen, den Betrieb gemäß den im vorliegenden Abkommen vorgeschriebenen Bedingungen durchzuführen.

(2) Dieses Recht wird nur nach Beratungen mit der anderen Vertragspartei ausgeübt, es sei denn, daß sofortige(r) Aussetzung, Widerruf oder Auferlegung der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Bedingungen unbedingt erforderlich ist, um weitere Verstöße gegen Gesetze oder Vorschriften zu verhindern. In diesem Fall beginnen die Beratungen innerhalb von sechzig (60) Tagen ab dem Zeitpunkt, zu dem eine der beiden Vertragsparteien um Beratungen ersucht hat.

Artikel 5

Kapazitätsvorschriften

Die auf den vereinbarten planmäßigen Fluglinien bereitgestellte Kapazität unterliegt folgenden Bedingungen:

(1) Dem bzw. den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen beider Vertragsparteien ist in gerechter und gleicher Weise Gelegenheit zum Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken zu geben.

(2) Beim Betrieb der vereinbarten Fluglinien hat das bzw. haben die Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei die Interessen des bzw. der Fluglinienunternehmen(s) der anderen Vertragspartei zu berücksichtigen, um nicht die von letzterem bzw. letzteren auf den gleichen Flugstrecken oder einem Teil derselben betriebenen Fluglinien ungebührlich zu beeinträchtigen.

(3) Die vereinbarten Fluglinien, die von dem bzw. den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Vertragsparteien betrieben werden, haben in enger Beziehung zur Verkehrsnachfrage der Öffentlichkeit auf den festgelegten Flugstrecken zu stehen; vorrangiges Ziel hat die Bereitstellung einer Kapazität zu sein, die die bestehende und vernünftigerweise vorhersehbare Nachfrage für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post zwischen dem Hoheitsgebiet der das bzw. die Fluglinienunternehmen namhaft machenden Vertragspartei und den Zielländern des Verkehrs deckt.

(4) Das Beförderungsangebot für Fluggäste, Fracht und Post, die an Punkten auf den festgelegten Flugstrecken im Hoheitsgebiet anderer Staaten als desjenigen, der das bzw. die Flugunternehmen namhaft gemacht hat, aufgenommen oder abgesetzt werden, hat im Einklang mit dem allgemeinen Grundsatz zu erfolgen, daß die Beförderungskapazität entsprechen soll:

- a) der Verkehrsnachfrage zwischen dem Ausgangsland und den Bestimmungsländern;
- b) der Verkehrsnachfrage in dem Gebiet, welches von dem bzw. den Fluglinienunternehmen durchquert wird, wobei lokale und regionale Fluglinien, die von den Fluglinienunternehmen der Staaten, die dieses Gebiet umfassen, eingerichtet wurden, zu berücksichtigen sind; und
- c) den Erfordernissen des Durchgangsverkehrs.

(5) Die Flugpläne der vereinbarten Fluglinien sind den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien mindestens dreißig (30) Tage vor dem für ihre Einführung vorgeschlagenen Zeitpunkt zur Genehmigung vorzulegen. In besonderen Fällen kann diese Frist, vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden, herabgesetzt werden.

(6) Die gemäß den Bestimmungen dieses Artikels für eine Flugplanperiode erstellten Flugpläne bleiben für entsprechende Flugplanperioden in Kraft, bis neue Flugpläne gemäß den Bestimmungen dieses Artikels erstellt worden sind.

Artikel 6

Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

(1) Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Ausweise, die von einer Vertragspartei ausgestellt oder für gültig erklärt wurden und noch gültig sind, werden von der anderen Vertragspartei für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien als gültig anerkannt.

(2) Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, für Flüge über ihr eigenes Hoheitsgebiet die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Ausweisen zu verweigern, die für ihre eigenen Staatsangehörigen von einem anderen Staat ausgestellt oder für gültig erklärt worden sind.

Artikel 7

Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben

(1) Die von dem bzw. den durch die Vertragsparteien namhaft gemachten Fluglinienunternehmen auf internationalen Fluglinien betriebenen Luftfahrzeuge sowie deren übliche Ausrüstung, Treib- und Schmierstoffvorräte sowie Bordvorräte (einschließlich Nahrungsmittel, Getränke und Tabak), die sich an Bord dieser Luftfahrzeuge befinden, sind bei der Ankunft im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Inspektionsgebühren und sonstigen Abgaben oder Steuern befreit, vorausgesetzt, daß diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord des Luftfahrzeuges verbleiben.

(2) Weiters sind von diesen Abgaben und Steuern, mit Ausnahme der für erbrachte Dienstleistungen zu entrichtenden Entgelte, befreit:

- a) Bordvorräte innerhalb der von den Behörden der jeweils betroffenen Vertragspartei festgesetzten Grenzen, die im Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien an Bord genommen werden und zur Verwendung an Bord der auf einer festgelegten Flugstrecke der anderen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind;
- b) Ersatzteile, die in das Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien zum Zwecke der Wartung oder Instandsetzung von Luftfahrzeugen eingeführt werden, die von dem bzw. den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer festgelegten Flugstrecke eingesetzt werden.
- c) Treib- und Schmierstoffe, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die von dem bzw. den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer festgelegten Flugstrecke betrieben werden, selbst wenn diese Vorräte während des Fluges über dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, in dem sie an Bord genommen wurden, verwendet werden sollen.

Es kann verlangt werden, daß die in den obigen Absätzen a, b und c genannten Gegenstände unter Zollaufsicht oder Zollkontrolle bleiben.

(3) Die übliche Bordausrüstung sowie die Gegenstände und Vorräte, die sich an Bord der Luftfahrzeuge einer der Vertragsparteien befinden, dürfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieser Vertragspartei entladen werden. In diesem Fall können sie bis zu ihrer Wiederausfuhr oder anderweitigen Verfügung im Einklang mit den Zollvorschriften unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden.

Artikel 8

Besteuerung

(1) Gewinne eines Fluglinienunternehmens einer Vertragspartei aus dem Betrieb von Luftfahrzeugen im internationalen Verkehr unterliegen nur in diesem Staat der Besteuerung.

(2) Kapital in Form der von einem Fluglinienunternehmen eines Vertragsstaates im internationalen Verkehr eingesetzten Luftfahrzeuge sowie des mit dem Betrieb solcher Luftfahrzeuge zusammenhängenden beweglichen Vermögens unterliegt nur in diesem Staat der Besteuerung.

(3) Besteht ein besonderes Abkommen zur Vermeidung von Doppelbesteuerung hinsichtlich der Einkommens- und Kapitalsteuer zwischen den Vertragsparteien, so gelten dessen Bestimmungen.

Artikel 9

Direkter Transitverkehr

(1) Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post im direkten Transitverkehr durch das Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien, die den für diesen Zweck vorgesehenen Bereich des Flughafens nicht verlassen, unterliegen nur einer vereinfachten Kontrolle, ausgenommen im Hinblick auf Sicherheitsmaßnahmen gegen Gewalttaten, Luftpiraterie und Drogenschmuggel.

(2) Gepäck, Fracht und Post im direkten Transitverkehr sind von Zollgebühren und anderen ähnlichen Steuern befreit.

Artikel 10

Sicherheit der Zivilluftfahrt

(1) Im Einklang mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen. Ohne Beschränkung ihrer allgemeinen völkerrechtlichen Rechte und Pflichten handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des am 14. September 1963 in Tokio unterzeichneten Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, des am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, des am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, des am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichneten Protokolls zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, oder jedes anderen Übereinkommens über die Sicherheit der Luftfahrt, welchem die beiden Parteien angehören.

(2) Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede notwendige Hilfe, um Handlungen der widerrechtlichen Inbesitznahme von Zivilluftfahrzeugen und sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, deren Fluggäste und Besatzungsmitglieder, von Flughäfen und Luftfahrteinrichtungen sowie jede sonstige Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

(3) Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation festgelegten und als Anhänge zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt bezeichneten Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt, sofern solche Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie werden die Betreiber von bei ihnen eingetragenen Luftfahrzeugen oder die Betreiber von Luftfahrzeugen, die den Hauptgeschäftssitz oder ständigen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet dazu anhalten, daß sie in Übereinstimmung mit diesen Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt handeln.

(4) Beide Vertragsparteien kommen überein, daß diese Betreiber von Luftfahrzeugen dazu angehalten sind, die von der anderen Vertragspartei geforderten, in Absatz 3 dieses Artikels genannten Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt für die Einreise in das, die Ausreise aus dem und das Verweilen in dem Gebiet dieser anderen Vertragspartei zu befolgen. Beide Vertragsparteien tragen dafür Sorge, daß in ihrem Hoheitsgebiet geeignete Maßnahmen tatsächlich angewendet werden, um das Luftfahrzeug zu schützen und die Fluggäste, die Besatzungsmitglieder, die von ihnen mitgeführten Gegenstände, das Gepäck, die Fracht und die Bordvorräte sowohl vor dem Einsteigen und Beladen als auch währenddessen einer Kontrolle zu unterziehen. Jede der Vertragsparteien hat weiters jedwedes Ersuchen der anderen Vertragspartei zur Ergreifung angemessener Sondermaßnahmen zum Schutz vor einer konkreten Bedrohung wohlwollend zu behandeln.

(5) Kommt es zu einem Vorfall widerrechtlicher Inbesitznahme eines Zivilluftfahrzeuges oder sonstiger widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit eines solchen Luftfahrzeuges, seiner Fluggäste und Besatzungsmitglieder, von Flughäfen oder Luftfahrteinrichtungen, oder droht ein derartiger Vorfall, so gewähren die Vertragsparteien einander Hilfe durch erleichterten Informationsfluß und sonstige geeignete Maßnahmen zur schnellen und sicheren Beendigung eines derartigen Vorfalles oder der Gefahr eines solchen.

(6) Sollte eine Vertragspartei von den in diesem Artikel genannten Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt abweichen, so können die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei um sofortige Beratungen mit den Luftfahrtbehörden dieser Partei ersuchen.

Artikel 11

Beförderungstarife

(1) Die von dem bzw. den Fluglinienunternehmen der einen Vertragspartei für die Beförderung in das oder aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einzuhebenden Tarife sind unter gebührender Berücksichtigung aller maßgeblichen Faktoren, einschließlich der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinnes und Charakteristika der Beförderung, wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit, in angemessener Höhe zu erstellen.

(2) Die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Tarife sind von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der beiden Vertragsparteien zu vereinbaren.

(3) Vereinbarungen gemäß Absatz 2 können, wenn möglich, durch das Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Luftverkehrsverbandes getroffen werden.

(4) Die so vereinbarten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien mindestens dreißig (30) Tage vor dem für ihre Einführung vorgeschlagenen Zeitpunkt zur Genehmigung vorzulegen; in besonderen Fällen kann diese Frist, vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden, herabgesetzt werden.

(5) Können sich die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen nicht auf diese Tarife einigen, oder kann aus irgendwelchen anderen Gründen ein Tarif nicht gemäß Absatz 2 dieses Artikels festgelegt werden, oder geben innerhalb der ersten fünfzehn (15) Tage der in Absatz 4 dieses Artikels genannten Frist von dreißig (30) Tagen die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei gegenüber ihrer Unzufriedenheit mit irgendeinem gemäß den Bestimmungen von Absatz 2 dieses Artikels vereinbarten Tarif Ausdruck, so werden sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien bemühen, eine Einigung über die Tarife zu erzielen.

(6) Können sich die Luftfahrtbehörden nicht über die Genehmigung eines ihnen gemäß Absatz 4 dieses Artikels vorgelegten Tarifes oder über die Festlegung eines Tarifes gemäß Absatz 5 einigen, werden sich die Vertragsparteien bemühen, eine Einigung über die Tarife zu erzielen.

(7) Kein Tarif tritt in Kraft, wenn ihn nicht die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien genehmigt haben.

(8) Die gemäß den Bestimmungen dieses Artikels erstellten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife gemäß den Bestimmungen dieses Artikels erstellt worden sind.

Artikel 12

Überweisung von Reinerträgen

(1) Jede Vertragspartei gewährt dem bzw. den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, den in ihrem Hoheitsgebiet in Verbindung mit der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Post und Fracht durch das bzw. die namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei erzielten Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben in einer frei konvertierbaren Währung zum offiziellen Wechselkurs des Tages, an dem die Überweisung vorgenommen wird, frei zu überweisen. Überweisungen sind unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von zehn (10) Tagen ab dem Zeitpunkt des Ersuchens, ohne jegliche Begrenzung und Besteuerung durchzuführen.

(2) Besteht zwischen den Vertragsparteien ein besonderes Zahlungsabkommen, so werden die Zahlungen gemäß den Bestimmungen dieses Abkommens vorgenommen.

Artikel 13

Vertretung, Ausstellung von Beförderungsdokumenten und Verkaufsförderung

(1) Das bzw. die namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei erhalten, vorbehaltlich der Gesetze und Vorschriften der anderen Vertragspartei, in gleichem Maße Gelegenheit, das für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken notwendige technische und kaufmännische Personal einzustellen, mitzubringen und unterzubringen und im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Büros zu errichten und zu betreiben.

(2) Das bzw. die namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei erhalten weiters in gleichem Maße Gelegenheit, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei alle Arten von Beförderungsdokumenten auszustellen und zu verkaufen.

dokumenten auszustellen und gegen konvertible Währung zu verkaufen, sowie Werbung und Verkaufsförderung zu betreiben.

Artikel 14

Beistellung von Statistiken

(1) Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei liefern den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei über deren Ersuchen periodische oder sonstige statistische Unterlagen.

(2) Diese Unterlagen haben alle Angaben zu umfassen, die zur Bestimmung des von dem bzw. den Fluglinienunternehmen auf den vereinbarten Fluglinien beförderten Verkehrsaufkommens sowie seiner Herkunft und Bestimmung erforderlich sind.

Artikel 15

Beratungen und Abänderungen

(1) Im Geiste enger Zusammenarbeit werden sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien von Zeit zu Zeit beraten, um die Durchführung und zufriedenstellende Einhaltung der Bestimmungen des vorliegenden Abkommens und seines Anhangs sicherzustellen.

(2) Wenn eine der Vertragsparteien es für wünschenswert hält, irgendeine Bestimmung des vorliegenden Abkommens zu ändern, so kann sie um Beratungen mit der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Beratungen (die durch Gespräche zwischen den Luftfahrtbehörden vorbereitet werden können) haben innerhalb eines Zeitraumes von sechzig (60) Tagen ab dem Zeitpunkt des Ersuchens zu beginnen, sofern nicht beide Vertragsparteien eine Verlängerung dieses Zeitraumes vereinbaren. Auf diese Weise vereinbarte Änderungen sind von jeder Vertragspartei im Einklang mit ihren verfassungsrechtlichen Verfahren zu genehmigen.

(3) Änderungen des Anhangs sind zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsparteien zu vereinbaren.

Artikel 16

Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

(1) Bei einer Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung des vorliegenden Abkommens werden sich die Vertragsparteien zunächst bemühen, diese auf dem Verhandlungswege beizulegen.

(2) Kommen die Vertragsparteien auf dem Verhandlungswege zu keiner Einigung, können sie vereinbaren, die Meinungsverschiedenheit einer Person oder einem Gremium zur Entscheidung vorzulegen; vereinbaren sie dies nicht, wird die Meinungsverschiedenheit auf Ersuchen einer der beiden Vertragsparteien einem Gericht von drei Schiedsrichtern zur Entscheidung vorgelegt, wobei jeweils einer von jeder Vertragspartei namhaft gemacht und der dritte Schiedsrichter von den beiden so namhaft gemachten Schiedsrichtern bestellt wird. Jede der Vertragsparteien hat innerhalb eines Zeitraumes von sechzig (60) Tagen ab dem Zeitpunkt, zu dem eine der Vertragsparteien auf diplomatischem Wege vom Ersuchen der anderen Vertragspartei auf schiedsgerichtliche Behandlung der Meinungsverschiedenheit Kenntnis erhalten hat, einen Schiedsrichter namhaft zu machen; der dritte Schiedsrichter ist innerhalb eines Zeitraumes von weiteren sechzig (60) Tagen zu bestellen. Wenn eine der Vertragsparteien es verabsäumt, innerhalb des festgelegten Zeitraumes einen Schiedsrichter namhaft zu machen, oder wenn der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb des festgelegten Zeitraumes bestellt wird, kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von jeder der Vertragsparteien ersucht werden, je nachdem es der Fall erfordert, einen oder mehrere Schiedsrichter zu ernennen. Der dritte Schiedsrichter muß auf jeden Fall ein Staatsangehriges eines Drittstaates sein und den Vorsitz des Schiedsgerichtes führen.

(3) Die Vertragsparteien verpflichten sich, jede gemäß Absatz 2 dieses Artikels getroffene Entscheidung zu befolgen.

(4) Verabsäumt es eine der Vertragsparteien, eine gemäß Absatz 2 dieses Artikels getroffene Entscheidung zu befolgen, so kann die andere Vertragspartei so lange alle Rechte oder Vorrechte, die sie der säumigen Vertragspartei auf Grund dieses Abkommens gewährt hat, einschränken, aussetzen oder widerrufen.

(5) Jede Vertragspartei trägt die für ihren Schiedsrichter erforderlichen Kosten und Honorare; das Honorar für den dritten Schiedsrichter sowie die für diesen erforderlichen Ausgaben wie auch die für die schiedsgerichtliche Tätigkeit anfallenden Kosten sind von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen zu tragen.

Artikel 17

Beendigung

(1) Jede der Vertragsparteien kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich auf diplomatischem Wege ihren Entschluß bekanntgeben, das vorliegende Abkommen zu kündigen; eine solche Benachrichtigung ist gleichzeitig dem Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und dem Sekretariat der Vereinten Nationen zur Kenntnis zu bringen.

(2) In einem solchen Fall tritt das Abkommen zwölf (12) Monate nach dem Zeitpunkt des Eintreffens der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieses Zeitraumes einvernehmlich zurückgezogen wird. Wenn keine Empfangsbestätigung durch die andere Vertragspartei erfolgt, gilt die Kündigung als vierzehn (14) Tage nach ihrem Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation eingegangen.

Artikel 18

Registrierung

Dieses Abkommen und jede Abänderung davon sind beim Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und beim Sekretariat der Vereinten Nationen zu registrieren.

Artikel 19

Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die beiden Vertragsparteien einander in einem diplomatischen Notenwechsel bekanntgegeben haben, daß die Erfordernisse für sein Inkrafttreten nach ihren jeweiligen verfassungsrechtlichen Verfahren erfüllt worden sind.

ZU URKUND DESSEN haben die von ihren jeweiligen Regierungen dazu gehörig befugten unterfertigten Bevollmächtigten das vorliegende Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Wien am 4. Juli 2000 in zweifacher Ausfertigung in deutscher, aserbaidschanischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen authentisch ist.

Bei unterschiedlicher Auslegung ist der englische Text maßgeblich.

Für die Österreichische Bundesregierung:

Dr. Benita Ferrero-Waldner

Für die Regierung der Republik Aserbaidschan:

Vilayət Quliyev

ANHANG

- A. Das bzw. die von der Österreichischen Bundesregierung namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen ist bzw. sind berechtigt, auf den im folgenden festgelegten Flugstrecken planmäßige Fluglinien in beiden Richtungen zu betreiben:

Abflugpunkte:	Ankunftspunkte:
Punkte in Österreich	Punkte in Aserbaidshan

- B. Das bzw. die von der Regierung der aserbaidshanischen Republik namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen ist bzw. sind berechtigt, auf den im folgenden festgelegten Flugstrecken planmäßige Fluglinien in beiden Richtungen zu betreiben:

Abflugpunkte:	Ankunftspunkte:
Punkte in Aserbaidshan	Punkte in Österreich

- C. Alle Zwischenpunkte und Punkte darüber hinaus können von dem bzw. den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei ohne Ausübung von Verkehrsrechten der fünften Luftfreiheit angeflogen werden.

Die allfällige Ausübung von Verkehrsrechten der fünften Luftfreiheit kann von den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbart werden.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL D'AUTRICHE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'AZERBAÏDJAN

Le Gouvernement fédéral d'Autriche et le Gouvernement de la République d'Azerbaïdjan, ci- près dénommés dans le présent Accord "les Parties contractantes ";

Etant parties à la Convention relative à l'aviation internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Désireux de conclure un Accord complémentaire à ladite Convention en vue de créer des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà ;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire du contexte :

a) L'expression " Partie contractante " désigne le Gouvernement fédéral d'Autriche, d'une part, et le Gouvernement de la République d'Azerbaïdjan, d'autre part;

b) Le terme " Convention " désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté à l'annexe ou à la Convention conformément aux articles 90 à 94 de celle-ci, dans la mesure où ces annexes et amendements sont entrés en vigueur pour les deux Parties contractantes;

c) L'expression " autorités aéronautiques " s'entend, dans le cas du Gouvernement fédéral d'Autriche, du Ministre fédéral des transports, de l'innovation et de la technologie et dans le cas du Gouvernement de la République d'Azerbaïdjan, du Directeur général de l'aviation civile ou, dans les deux cas, de toute autorité légalement habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités ;

d) Le terme " territoire " s'entend, pour chaque Etat, des zones terrestres et des eaux territoriales y adjacentes sur lesquelles s'étend la souveraineté de cet Etat;

e) L'expression " service aérien " désigne tout service aérien régulier effectué par des aéronefs pour le transport public des passagers, du courrier ou du fret;

f) L'expression " service aérien international " désigne un service aérien passant à travers l'espace aérien au-dessus du territoire de plus d'un Etat ;

g) Le terme " entreprise " désigne toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international;

h) L'expression " entreprise désignée " s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément aux dispositions de l'article 3 du présent Accord ;

i) L'expression " escale non commerciale " désigne un atterrissage à toute autre fin que celle d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret et du courrier;

j) Le terme " capacité " s'entend :

i) Appliqué à un aéronef, de la charge payante dont cet aéronef dispose sur une route ou un tronçon de route;

ii) Appliqué à un service aérien spécifié, de la capacité des aéronefs affectés à ce service, multipliée par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs durant une période donnée sur une route ou sur un tronçon de route.

Article 2. Droits de trafic

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après en ce qui concerne ses services aériens internationaux réguliers ;

a) Le droit de survoler son territoire sans atterrissage ;

b) Le droit d'effectuer sur son territoire des escales non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue de l'établissement de services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées en annexe. De tels services et routes sont respectivement dénommés ci-après les services agréés " et les " routes spécifiées ". Dans le cadre de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, l'entreprise de transport aérien désignée (les entreprises de transport aérien désignées) par chaque Partie contractante bénéficiera (bénéficieront), en plus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés pour cette route dans le programme d'exploitation dans le but d'embarquer ou de débarquer des passagers et du fret, y compris du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne confère à entreprise (aux entreprises) de transport aérien d'une Partie contractante le privilège d'embarquer contre rémunération sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers et du fret y compris du courrier, à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3. Autorisations nécessaires

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien (ou plusieurs entreprises de transport aérien) chargée(s) d'exploiter les services agréés sur les routes spécifiées.

2. Sur réception de cette désignation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent sans délai à une entreprise de transport aérien désignée, sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 du présent article, les autorisations d'exploitation appropriées.

3. Chaque Partie contractante a le droit, par notification écrite adressée à l'autre Partie contractante, d'annuler la désignation d'une telle entreprise de transport aérien et d'en désigner une autre.

4. Une entreprise de transport aérien désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes peut être requise de fournir à l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement et rai-

sonnablement appliqués par cette Partie contractante à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de Convention.

5. Chaque Partie contractante a le droit de refuser les autorisations d'exploitation mentionnées au paragraphe 2 du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits stipulés à l'article 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie contractante n'a pas eu la preuve qu'une part substantielle de la propriété et contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

6. Une entreprise de transport aérien désignée et agréée de cette manière peut commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, à condition qu'un tarif fixé conformément aux dispositions de l'article 11 du présent Accord soit en vigueur et qu'un accord ait été conclu au sujet de ces services, conformément aux dispositions de l'article 5 du présent Accord.

Article 4. Suspension et annulation

1. Chaque Partie contractante aura le droit de suspendre l'exercice des droits visés à l'article 2 du présent Accord de l'entreprise désignée (les entreprises désignées) de l'autre Partie contractante ou d'annuler une autorisation d'exploitation ou encore de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle pourra juger nécessaires :

a) Si elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contre effectif de cette entreprise ou de ces entreprises sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée (ou les a désignées) ou de ressortissants de cette Partie,

b) Si ladite entreprise (ou lesdites entreprises) ne respecte(nt) pas les règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou encore

c) Si l'entreprise (ou les entreprises) ne conforme(nt) pas à d'autres égards son (leur) exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. Sauf s'il est nécessaire de procéder immédiatement au retrait de l'autorisation ou à la suspension des droits ou d'imposer les conditions visées au paragraphe du présent article pour empêcher que les lois ou réglementations continuent d'être enfreintes, lesdits droits ne seront exercés qu'après consultations avec l'autre Partie contractante. Les consultations commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de la demande formulée à cet effet par l'une ou l'autre des Parties contractantes.

Article 5. Réglementation de la capacité

La capacité à assurer l'exploitation sur les services aériens réguliers agréés sera soumise aux conditions suivantes :

1. L'entreprise de transport désignée (ou les entreprises de transport désignées) de chaque Partie contractante exploite(nt) dans des conditions d'équité et d'égalité agréées sur les routes spécifiées.

2. L'entreprise de transport (ou les entreprises de transport) de chaque Partie contractante doit (ou doivent), en exploitant les services agréés, prendre en considération les in-

térêts, de l'entreprise (des entreprises) de l'autre Partie contractante de manière à ne pas porter indûment préjudice aux services que cette dernière assure (ou que ces dernières assurent) sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services agréés assurés par l'entreprise désignée (ou les entreprises désignées) des Parties contractantes seront en relation étroite avec les besoins de transport du public sur les routes spécifiées et auront pour objectif primordial la mise en œuvre d'une capacité suffisante pour répondre aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du transport des passagers, du fret et du courrier entre le territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise (ou les entreprises) et les pays de destination finale du trafic.

4. Les dispositions relatives au transport de passagers, du fret et du courrier embarqués et débarqués à des points situés sur les routes spécifiées dans les territoires des Etats autres que celui qui aura désigné l'entreprise (les entreprises) tiendront compte du principe général selon lequel cette capacité devra être liée:

(a) Aux besoins de transport entre le pays d'origine et les pays de destination ;

(b) Aux besoins de transport de la région par laquelle l'entreprise passe (ou les entreprises passent), en prenant en considération les services locaux et régionaux établis par les entreprises des Etats constituant cette région; et

(c) Aux besoins d'un trafic aérien de transit.

5. Les horaires de vols des services agréés sont soumis pour approbation aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au plus tard trente (30) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Dans certains cas, ce délai peut être réduit avec le consentement desdites autorités.

6. Les horaires de vol établis pour une saison conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur pour les saisons correspondantes jusqu'à ce que de nouveaux horaires de vol soient établis sur la base des dispositions du présent article.

Article 6. Reconnaissance des certificats et licences

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou reconnus valables par l'une des Parties contractantes et qui sont toujours valides, sont reconnus valables par l'autre Partie contractante en vue de l'exploitation des services agréés.

2. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit, pour des vols au-dessus de son territoire, de refuser de reconnaître les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses ressortissants ou reconnus valables par un autre Etat.

Article 7. Exemption des droits de douane et autres droits

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise de transport aérien désignée (ou les entreprises de transport aérien désignées) de l'une des Parties contractantes ainsi que leur équipement habituel, les réserves de carburant et lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) sont exonérés de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à l'arrivée sur le territoire de l'au-

tre Partie, à condition que cet équipement et ces approvisionnements restent à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Sont également exonérés de ces droits et taxes, à l'exception des redevances à acquitter en cas de prestation de service :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante, et destinées à la consommation à bord de l'aéronef assurant la liaison sur une route spécifiée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs exploités sur une route spécifiée, par l'entreprise de transport aérien désignée (ou les entreprises de transport aérien désignées) de l'autre Partie contractante ;

c) Les carburants et lubrifiants servant de réserve aux aéronefs exploités sur une route spécifiée par l'entreprise de transport aérien désignée (ou les entreprises de transport aérien désignées) de l'autre Partie contractante, même s'ils sont utilisés sur la partie du trajet effectué au-dessus du territoire de l'autre Partie contractante où ils ont été embarqués.

Les fournitures visées aux alinéas a, b et c du présent article pourront être placés sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

3. L'équipement de bord normal, ainsi que les matériels et les fournitures conservés à bords des aéronefs de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de cette Partie contractante. En pareil cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés d'autre façon conformément à la réglementation douanière.

Article 8. Taxation

1. Les profits résultant de l'exploitation d'un aéronef exploité en trafic international ne seront assujettis à l'impôt que dans le territoire de la Partie contractante où se trouve le siège de la direction effective de l'entreprise.

2. Le capital représenté par l'aéronef exploité en trafic international et par les biens meubles en rapport avec l'exploitation d'un tel aéronef ne seront imposables que sur le territoire de la Partie contractante où se trouve le siège de la direction effective de l'entreprise.

3. S'il existe entre les Parties contractantes un accord spécial visant à éviter la double imposition en matière d'impôts sur le revenu et sur le capital, les dispositions de cet accord seront applicables.

Article 9. Transit direct

1. Les passagers, les bagages, le fret et le courrier en transit direct sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes et demeurant dans une zone de l'aéroport réservée à cette fin ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf s'il s'agit de mesures de sécurité contre la violence, la piraterie aérienne et la contrebande de stupéfiants.

2. Les bagages, le fret et le courrier en transit direct seront exonérés de droits de douanes et autres taxes similaires.

Article 10. Sécurité aérienne

1. Conformément à leurs droits et à leurs obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment leur obligation mutuelle de protéger la sécurité de l'aviation civile contre des actes d'intervention illégale. Sans qu'il en résulte une limitation de leurs droits et obligations de caractère en vertu du droit international, les Parties contractantes agiront notamment conformément 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, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et le Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signé à Montréal le 24 février 1988 ou de toutes autres conventions relatives à la sécurité aérienne auxquelles les deux Parties adhèreraient.

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

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agiront en conformité avec les dispositions en matière de sécurité aérienne établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où de telles dispositions de sécurité sont applicables aux Parties contractantes; elles imposeront aux exploitants d'aéronefs immatriculés par leurs autorités aéronautiques ou aux exploitants d'aéronefs ayant leur siège principal d'activité ou leur résidence permanente sur leur territoire ainsi qu'aux exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, de se conformer aux dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chacune des Parties contractantes est d'accord pour qu'il puisse être demandé à de tels exploitants d'aéronefs de se conformer aux dispositions en matière de sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 ci-dessus et imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée ou la sortie du territoire de cette autre Partie contractante ou le séjour sur ledit territoire. Chaque Partie contractante fera en sorte que des mesures appropriées soient effectivement prises sur son territoire pour protection de l'aéronef et l'inspection des passagers, de l'équipage, des objets personnels transportés, des bagages, du fret et des approvisionnements de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante considérera également avec bienveillance toute demande que lui ferait l'autre Partie contractante de prendre des mesures spéciales de sécurité raisonnables pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'un incident de capture illicite d'aéronef civil ou de tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité de tels aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres

mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

6. Si une Partie contractante dérogeait aux dispositions en matière de sécurité aérienne prévues dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pourront demander à engager immédiatement des consultations avant les autorités aéronautiques de cette Partie.

Article 11. Tarifs des transports

1. Les tarifs que l'entreprise (ou les entreprises) qu'une Partie contractante appliquera (ou appliqueront) pour le transport vers le territoire ou à partir du territoire de l'autre Partie contractante seront fixés à des niveaux raisonnables, compte tenu de tous les facteurs pertinents, y compris les frais d'exploitation, une marge bénéfice raisonnable et les caractéristiques du service, telles que les normes de vitesse et la configuration.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article seront fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties contractantes.

3. Des accords conformes aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus pourront, si possible, être conclus en utilisant le mécanisme de fixation des tarifs de l'Association de transport aérien international.

4. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des Parties contractantes trente (30) jours au moins avant la date projetée de leur mise en vigueur; dans des cas particuliers, ce délai pourra être réduit avec consentement desdites autorités.

5. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre sur l'un quelconque de ces tarifs, ou si pour toute autre raison il n'est pas possible de fixer tant conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou encore si, durant les quinze (15) premiers jours de la période de trente (30) jours mentionnée au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes signifient à celles de l'autre Partie contractante leur opposition à quelconque des tarifs concertés conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'emploient à conclure un accord sur les tarifs.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur l'approbation d'aucun des tarifs qui leur sont présentés conformément au paragraphe 4 ci-dessus sur la fixation d'un tarif conformément au paragraphe 5, les Parties contractantes s'efforceront de trouver un accord sur les tarifs.

7. Aucun tarif n'entrera en vigueur sans l'approbation préalable des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

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

Article 12. Transfert des excédents des recettes

1. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée (ou aux entreprises désignées) de l'autre Partie contractante le droit de transférer gratuitement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisés sur son territoire grâce au transport de passagers, de bagages, de courrier et de fret effectué par l'entreprise désignée (les entreprises désignées) de l'autre Partie contractante, en une devise librement convertible au taux de change officiel du jour ou le transfert est effectué. Les transferts seront effectués immédiatement, au plus tard dans les dix (10) jours après la date de la demande.

2. Si le système de paiement entre les Parties contractantes est régi par accord particulier, les paiements seront effectués conformément aux dispositions de cet accord.

Article 13. Représentation de l'entreprise et ventes

1. L'entreprise désignée (les entreprises désignées) de chaque Partie contractante aura (auront) une égale faculté d'embaucher, sous réserve des lois et réglementations de l'autre Partie contractante, le personnel technique et commercial nécessaire pour assurer les services convenus sur les routes spécifiées et pour ouvrir et gérer des agences sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. L'entreprise désignée (les entreprises désignées) de chaque Partie contractante aura (auront) en outre la possibilité, dans des conditions d'égalité, de délivrer tous titres de transport ainsi que de faire de la publicité et de promouvoir les ventes sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 14. Communication de statistiques

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande, des statistiques, périodiques ou autres.

2. Ces états contiendront toutes les informations nécessaires pour permettre de déterminer le volume du trafic transporté par l'entreprise désignée (les ont prises désignées) dans l'exploitation des services convenus, ainsi que l'origine et la destination de ce trafic.

Article 15. Consultations et modifications

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent temps à autre dans un esprit d'étroite coopération en vue d'assurer la mise en œuvre des dispositions du présent Accord et de son annexe et le respect satisfaisant de ces dispositions.

2. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime souhaitable la modification de toute disposition du présent Accord, il lui sera loisible de demander que ces consultations aient lieu avec l'autre Partie contractante. De telles consultations pourront être préparées au moyen de discussions entre les autorités aéronautiques et débiteront dans un délai de soixante (60) jours suivant la date de la demande à cet effet, à moins que les deux Parties contractantes ne soient d'accord pour prolonger cette période. Les modifications ainsi

convenues seront approuvées par chaque Partie contractante conformément à leurs procédures constitutionnelles.

3. Les modifications à l'annexe sont convenues entre les autorités compétentes des Parties contractantes.

Article 16. Règlement des différends

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

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles pourront convenir de soumettre leur différend pour décision à une personne ou un organisme de leur choix. Si elles ne parviennent pas à un accord à cet effet, le différend sera soumis pour décision, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à un tribunal composé de trois arbitres; dont un désigné par chacune des Parties contractantes et le troisième par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes désignera son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une des Parties contractantes d'une note diplomatique de l'autre Partie demandant que le différend soit soumis à l'arbitrage, et le tiers arbitre sera désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans le délai indiqué ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, il peut être demandé par l'une ou l'autre des Parties contractantes au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres selon le cas. En tout état de cause, le troisième arbitre est un ressortissant d'un Etat tiers et assurera la présidence du tribunal arbitral.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Si l'une des Parties contractantes néglige de se conformer à une décision rendue aux termes du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante peut, tant que dure cette situation, limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut.

5. Chacune des Parties contractantes supportera les frais et la rémunération de son arbitre; les honoraires du tiers arbitre et les frais exposés pour lui, ainsi que les dépenses résultant des procédures d'arbitrage, seront partagés par moitié entre les Parties contractantes.

Article 17. Dénonciation

1. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord; cette notification sera communiquée en même temps au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale et au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

2. En pareil cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la notification, à moins que celle-ci ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part

de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18. Enregistrement

Le présent Accord et tous ses amendements éventuels seront enregistrés auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale et du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

Article 19. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les deux Parties contractantes se seront notifiées par échange de notes diplomatiques que les conditions nécessaires à son entrée en vigueur conformément à leurs procédures constitutionnelles respectives ont été remplies.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Vienne le 4 juillet 2000 en allemand, azerbaïdjan et anglais ; les trois langues faisant foi. En cas de différence d'interprétation le texte anglais prévaudra

Pour le Gouvernement fédéral d'Autriche :

BENITA FERRERO-WALDNER

Pour le Gouvernement de la République d'Azerbaïdjan :

VILAYET QULIYEV

ANNEXE

A. La ou les entreprises désignées par le Gouvernement fédéral d'Autriche auront le droit d'exploiter des services aériens réguliers dans les deux sens sur les routes spécifiées ci-dessous:

Points de départ	Points d'arrivée
Points en Autriche	Points en Azerbaïdjan

B. La ou les entreprises désignées par le Gouvernement d'Azerbaïdjan auront le droit d'exploiter des services aériens réguliers dans les deux sens sur les routes spécifiées ci-dessous :

Points de départ	Points d'arrivée
Points en Autriche	Points en Azerbaïdjan

C. La ou les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes pourront desservir des points intermédiaires et des points situés au-delà sans exercer de droits de trafic de cinquième liberté

L'exercice éventuel des droits de cinquième liberté pourra être autorisé par accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

