

No. 49921*

**Republic of Korea
and
Azerbaijan**

Air Services Agreement between the Government of the Republic of Korea and the Government of the Republic of Azerbaijan (with annex). Baku, 11 May 2006

Entry into force: *7 December 2006 by notification, in accordance with article 21*

Authentic texts: *Azerbaijani, English and Korean*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Republic of Korea, 6 July 2012*

*No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.

**République de Corée
et
Azerbaïdjan**

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République de Corée et le Gouvernement de la République d'Azerbaïdjan (avec annexe). Bakou, 11 mai 2006

Entrée en vigueur : *7 décembre 2006 par notification, conformément à l'article 21*

Textes authentiques : *azerbaïdjanais, anglais et coréen*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *République de Corée, 6 juillet 2012*

* Numéro de volume RTNU n'a pas encore été établie pour ce dossier. Les textes reproduits ci-dessous, s'ils sont disponibles, sont les textes authentiques de l'accord/pièce jointe d'action tel que soumises pour l'enregistrement et publication au Secrétariat. Pour référence, ils ont été présentés sous forme de la pagination consécutive. Les traductions, s'ils sont inclus, ne sont pas en form finale et sont fournies uniquement à titre d'information.

[AZERBAIJANI TEXT – TEXTE AZERBAÏDJANAIS]

KOREYA RESPUBLİKASI HÖKUMƏTİ
VƏ
AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI HÖKUMƏTİ
ARASINDA
HAVA ƏLAQƏLƏRİ HAQQINDA
S A Z İ Ş

Koreya Respublikası Hökuməti və Azərbaycan Respublikası Hökuməti (bundan sonra «Razılığa Gələn Tərəflər» adlandırılacaq)

7 Dekabr 1944-cü il tarixində Çikaqoda imzalanmaq üçün açıq olan Beynəlxalq Mülki Aviasiya Konvensiyasının tərəfləri olaraq, və

öz əraziləri daxilində və onun xaricində hava əlaqələrini yaratmaq və yerinə yetirmək məqsədilə saziş bağlamaq arzusunda olaraq

aşağıdakılar barədə razılığa gəldilər:

Maddə 1 **Anlayışlar**

Bu Sazişin məqsədləri üçün, kontekst başqa cür tələb etmədikdə:

- (a) «Konvensiya» termini 7 Dekabr 1944-cü il tarixində Çikaqoda imzalanmaq üçün açıq olan Beynəlxalq Mülki Aviasiya Konvensiyasını nəzərdə tutur və həmin Konvensiyanın 90-cı Maddəsinə əsasən qəbul olunmuş hər hansı əlavə və onun 90 və 94-cü Maddələrinə uyğun olaraq əlavələrə və Konvensiyaya edilmiş hər hansı düzəliş, bu cür əlavə və düzəlişlər hər bir Razılığa Gələn Tərəf üçün qüvvəyə mindiyi dərəcədə bu terminə daxildir;
- (b) «aviasiya hakimiyyəti orqanları» termini, Koreya Respublikasına münasibətdə Tikinti və Nəqliyyat Nazirini, Azərbaycan Respublikasına münasibətdə isə "Azərbaycan Hava Yolları" Dövlət Konserninin Baş Direktorunu, yaxud hər iki halda yuxarıda qeyd olunan orqanlar tərəfindən hazırda icra olunan funksiyaları yerinə yetirmək səlahiyyəti verilmiş hər hansı başqa şəxs və ya orqanı nəzərdə tutur;
- (c) «təyin olunmuş aviasirkət» termini bir Razılığa Gələn Tərəfin digər Razılığa Gələn Tərəfə yazılı bildiriş verməklə bu Sazişin Əlavəsində qeyd olunan marşrutlarda hava əlaqələrinin yerinə yetirilməsi üçün təyin etdiyi və həmin digər Razılığa Gələn Tərəf tərəfindən bu Sazişin 3-cü maddəsinə uyğun olaraq hava daşımalarının yerinə yetirilməsi üçün müvafiq istismar icazəsi verilən hər hansı aviasirkəti nəzərdə tutur;
- (d) «ərazi» termini Dövlətə münasibətdə Konvensiyanın 2-ci maddəsində onun üçün təyin olunmuş mənaya malikdir;
- (e) «hava əlaqələri», «beynəlxalq hava əlaqələri», «aviasirkət» və «qeyri-kommersiya məqsədləri üçün dayanma» terminləri onlar üçün

Konvensiyanın 96-cı maddəsində müvafiq olaraq verilmiş mənalara malikdirlər;

(f) «tutum» termini hava gəmisinə münasibətdə marşrutda və ya marşrutun bir hissəsində həmin təyyarənin kommersiya yüklənməsini nəzərdə tutur;

(g) «tutum» termini razılaşdırılmış xidmətə münasibətdə həmin xidmətdə istifadə olunan hava gəmisinin tutumunun həmin hava gəmisinin müəyyən dövr ərzində marşrutda və ya marşrutun bir hissəsində yerinə yetirdiyi daşımaların tezliyinə vurulmasını nəzərdə tutur;

(h) «daşıma» termini sərnişinlərin, yükün və poçtun daşınmasını nəzərdə tutur;

(i) «Saziş» termini hazırkı Sazişi, onun Əlavəsini və ona edilmiş hər hansı düzəlişi nəzərdə tutur;

(j) «Əlavə» termini bu Sazişə Əlavəni və ya bu Sazişin 18-ci Maddəsinin şərtlərinə uyğun olaraq düzəliş edilən Əlavəni nəzərdə tutur. Əlavə bu Sazişin ayrılmaz hissəsini təşkil edir və Sazişə edilən bütün istinadlara, aydın şəkildə başqa cür nəzərdə tutulan hal istisna olunmaqla, Əlavəyə edilən istinadlar da daxildir; habelə

(k) «istehlak yığımları» termini səlahiyyətli orqanlar tərəfindən aviaşirkətlərdən alınan, yaxud hava limanı əmlakının və ya qurğularının, yaxud aeronaviqasiya vasitələrinin, o cümlədən hava gəmiləri, onların ekipajı, sərnişinləri və yük üçün aidiyyəti olan xidmət və vasitələrin təmin olunması üçün onlar tərəfindən icazə verilən yığımdır.

Maddə 2

Hüquqların verilməsi

1. Hər bir Razılığa Gələn Tərəf digər Razılığa Gələn Tərəfə Sazişin Əlavəsində müəyyən olunmuş marşrutlar üzrə özünün təyin olunmuş aviaşirkətlərinə müntəzəm beynəlxalq hava əlaqələrini təşkil etmək və həyata keçirməyə imkan yaratmaq üçün bu Sazişdə nəzərdə tutulan hüquqları verir. Bu cür xidmətlər və marşrutlar bundan sonra müvafiq olaraq «razılaşdırılmış xidmət» və «müəyyən olunmuş marşrutlar» adlandırılacaq.
2. Bu Sazişin müddəalarından asılı olaraq, hər bir Razılığa Gələn Tərəfin təyin edilmiş aviaşirkətləri, müəyyən olunmuş marşrutlar üzrə razılaşdırılmış xidmətləri həyata keçirərkən, aşağıdakı hüquqlardan

istifadə edəcəkdir:

(a) digər Razılığa Gələn Tərəfin ərazisi üzərindən yerə enmədən uçmaq;

(b) qeyri-kommersiya məqsədləri üçün digər Razılığa Gələn Tərəfin ərazisində dayanmaq; və

(c) Sazişin Əlavəsində ifadə olunan müddəalardan asılı olaraq, müəyyən olunmuş marşrutlarda hər hansı məntəqədə sərnişinləri, yükü və poçtu götürmək və boşaltmaq.

3. Bu Maddənin 2-ci bəndində qeyd edilənlərin heç biri bir Razılığa Gələn Tərəfin təyin olunmuş aviaşirkətlərinə digər Razılığa Gələn Tərəfin ərazisində ödəniş müqabilində və ya icarə üçün və digər Razılığa Gələn Tərəfin ərazisində başqa məntəqə üçün nəzərdə tutulmuş sərnişinləri, yükü və ya poçtu götürmək hüquqları verilməsi kimi qəbul edilməməlidir.

Maddə 3

Aviaşirkətlərin təyin olunması

1. Hər bir Razılığa Gələn Tərəf müəyyən olunmuş marşrutlarda razılaşdırılmış xidmətlərin həyata keçirilməsi məqsədilə digər Razılığa Gələn Tərəfə yazılı bildiriş verməklə bir və ya bir neçə aviaşirkət təyin etmək hüququna malikdir. Hər bir Razılığa Gələn Tərəf digər Razılığa Gələn Tərəfə yazılı bildiriş verməklə razılaşdırılmış xidmətləri həyata keçirmək üçün bu cür təyinatı geri götürmək və ya dəyişmək hüququna malikdir.
2. Bu cür təyinatı qəbul etdikdən sonra, digər Razılığa Gələn Tərəfin aviasiya hakimiyyəti orqanları, bu maddənin 3 və 4-cü bəndlərinin müddəələrindən asılı olaraq, təyin olunmuş aviaşirkətlərə təxirəsalınmadan müvafiq istismar icazəsi verəcək.
3. Bir Razılığa Gələn Tərəfin aviasiya hakimiyyəti orqanları digər Razılığa Gələn Tərəfin təyin olunmuş aviaşirkətlərindən Konvensiyanın müddəalarına uyğun olaraq bu cür hakimiyyət orqanları tərəfindən beynəlxalq hava xidmətlərinin həyata keçirilməsinə adətən və əsaslı olaraq tətbiq olunan qanun və normalara əsasən nəzərdə tutulmuş şərtləri yerinə yetirmək üçün kvalifikasiyaya malik olduqlarını sübut etmələrini tələb edə bilər.
4. İstənilən halda, əgər Razılığa Gələn Tərəf həmin aviaşirkətlər üzərində real sahiblik və effektiv nəzarətin aviaşirkətləri təyin edən Razılığa Gələn Tərəfə və ya onun vətəndaşlarına həvalə olunmasından razı qalmazsa, hər bir bu cür Razılığa Gələn Tərəf aviaşirkətlərin təyinatını qəbul etməkdən

imtina etmək, bu maddənin 2-ci bəndində istinad olunan istismar icazəsini verməkdən imtina etmək, yaxud Sazişin 2-ci maddəsində müəyyən olunmuş hüquqların təyin olunmuş aviaşirkətlər tərəfindən icrası üçün zəruri hesab etdiyi şərtləri təyin etmək hüququna malikdir.

5. Bu maddənin 1 və 2-ci bəndlərinin şərtlərinə uyğun olaraq təyin olunmuş və səlahiyyət almış aviaşirkətlər razılaşıdırılmış xidmətlərin həyata keçirilməsinə başlaya bilər, bir şərtlə ki, tutum bu Sazişin 10-cu maddəsinə əsasən tənzimlənir və bu Sazişin 11-ci maddəsinin müddəalarına uyğun olaraq müəyyən olunmuş tariflər bu xidmətlərlə əlaqədar olaraq qüvvədə qalır.

Maddə 4

Hüquqların geri götürülməsi və müvəqqəti dayandırılması

1. Hər bir Razılığa Gələn Tərəf aşağıdakı hallarda istismar icazəsini geri götürmək və ya digər Razılığa Gələn Tərəfin təyin etdiyi aviaşirkətlər tərəfindən bu Sazişin 2-ci maddəsində müəyyən olunmuş hüquqların icrasını müvəqqəti dayandırmaq, yaxud bu hüquqların icrası üçün zəruri hesab etdiyi şərtləri təyin etmək hüququna malikdir:
 - (a) istənilən halda, o, həmin aviaşirkətlər üzərində real sahiblik və effektiv nəzarətin aviaşirkətləri təyin edən Razılığa Gələn Tərəfə və ya bu cür Razılığa Gələn Tərəfin vətəndaşlarına həvalə olunmasından razı qalmadıqda;
 - (b) həmin aviaşirkətlər bu cür hüquqları verən Razılığa Gələn Tərəfin qanun və qaydalarına riayət edə bilmədiyi halda; və ya
 - (c) aviaşirkətlərin bu Sazişin müddəalarına başqa cür riayət etmədiyi istənilən halda.
2. Qanun və qaydaların davamlı şəkildə pozulmasının qarşısını almaq üçün hüquqların dərhal geri götürülməsi, müvəqqəti dayandırılması və ya bu maddənin 1-ci bəndində qeyd olunan şərtlərin təyin olunması vacib olmadıqda, hər bir Razılığa Gələn Tərəf bu cür hüquqlardan yalnız digər Razılığa Gələn Tərəflə məsləhətləşmə aparıldıqdan sonra istifadə edir.

Maddə 5

Gömrük rüsumları və digər oxşar yığımlar

1. Razılığa Gələn Tərəflərin təyin olunmuş aviaşirkətləri tərəfindən beynəlxalq xidmətlərdə istifadə edilən hava gəmiləri, həmçinin onların standart avadanlığı, ehtiyat hissələri, yanacaq və sürtkü materialları ehtiyatları və bu cür təyyarənin göyörtəsindəki təyyarə ehtiyatları (qida,

içkilər və tütün də daxil olmaqla) digər Razılığa Gələn Tərəfin ərazisinə gəldikdə hər bir Razılığa Gələn Tərəfin qüvvədə olan qanun və qaydaların müddəalarına uyğun olaraq bütün gömrük rüsumlarından, yoxlama ödənişlərindən və digər oxşar yığımlardan azaddır, bir şərtlə ki, bu cür avadanlıq və ehtiyatlar təkrar ixrac olunanadək hava gəmisində qalmalıdır.

2. Onlar, həmçinin, hər bir Razılığa Gələn Tərəfin qüvvədə olan qanun və qaydalarının müddəalarına uyğun olaraq, yerinə yetirilmiş xidmətə uyğun olan ödənişlər istisna olmaqla, eyni rüsumlardan və yığımlardan azaddırlar:

- (a) Həmin Razılığa Gələn Tərəfin səlahiyyətli orqanları tərəfindən müəyyən olunmuş məhdudiyətlər daxilində və digər Razılığa Gələn Tərəfin razılaşdırılmış xidmətlərini yerinə yetirən hava gəmisinin göyertəsində istifadə üçün nəzərdə tutulmuş hər hansı Razılığa Gələn Tərəfin ərazisində təyyarəyə götürülən təyyarə ehtiyatları;

- (b) Digər Razılığa Gələn Tərəfin təyin olunmuş aviaşirkətləri tərəfindən razılaşdırılmış xidmətlər üzrə istifadə olunan hava gəmisinə texniki xidmət və ya onun təmiri üçün Razılığa Gələn Tərəflərdən hər hansı birinin ərazisinə gətirilmiş ehtiyat hissələri, o cümlədən mühərriklər;

- (c) Digər Razılığa Gələn Tərəfin təyin olunmuş aviaşirkətləri tərəfindən razılaşdırılmış xidmətləri yerinə yetirən hava gəmisini təchiz etmək üçün nəzərdə tutulmuş yanacaq, sürtkü materialları və sərf olunan texniki materiallar, hətta bu ehtiyatların səfərin onların hava gəmisinə götürüldüyü Razılığa Gələn Tərəfin ərazisi üzərindən keçən hissəsində istifadə olunmalı olduqları halda;

- (d) Çap olunmuş bilet ehtiyatı, yük qaimələri, ştatın uniformaları, aeroport zonasında istifadə olunmaq üçün rabitə avadanlığı, üzərində təyin olunmuş aviaşirkətin emblemi olan hər hansı çap materialı və bu cür təyin olunmuş aviaşirkət tərəfindən pulsuz paylanan adi çap və reklam materialları.

Bu paraqrafın (a), (b), (c) və (d) yarımbəndlərində istinad olunan materialların gömrük nəzarəti altında saxlanması tələb oluna bilər.

3. Standart göyertə avadanlığı, həmçinin Razılığa Gələn Tərəflərdən hər hansı birinin hava gəmisinin göyertəsində saxlanılan material və ehtiyatlar digər Razılığa Gələn Tərəfin ərazisində yalnız həmin digər Razılığa Gələn Tərəfin gömrük orqanlarının icazəsi ilə boşaldıla bilər. Bu halda onlar təkrar ixrac olunanadək və ya gömrük qaydalarına uyğun olaraq barələrində başqa cür sərəncam verilənədək qeyd olunan orqanların nəzarəti altında saxlanıla bilər.

4. Hər hansı Razılığa Gələn Tərəfin ərazisində birbaşa tranzit zonasında olan və aeroportda bu məqsədlər üçün nəzərdə tutulan zonanı tərk etməyən sərnişinlər, baqaj və yük, aviasiya təhlükəsizliyinə aid olan tədbirlərlə əlaqədar olan haldan başqa, yalnız sadələşdirilmiş nəzarətdən keçirlər. Birbaşa tranzitlə daşınan baqaj və yük gömrük və digər oxşar rüsumlardan azaddırlar.

Maddə 6 **İstehlak yığımları**

1. Razılığa Gələn Tərəflərdən heç biri digər Razılığa Gələn Tərəfin təyin edilmiş aviaşirkətlərinə oxşar beynəlxalq hava xidmətlərində fəaliyyət göstərən öz hava gəmiləri üçün nəzərdə tutulduğundan artıq həcmdə istehlak yığını təyin etməməli və ya bunun təyin edilməsinə icazə verməməlidir.
2. Hər bir Razılığa Gələn Tərəf özünün ödəniş təyin edən səlahiyyətli orqanları ilə həmin ödənişi təyin edən orqanlar tərəfindən təmin olunan xidmət və qurğuları istifadə edən aviaşirkətlər arasında, mümkün olduğu halda aviaşirkətlərin təmsilçi təşkilatları vasitəsilə, istehlak yığını barədə məsləhətləşmələr aparılmasına tərəfdardır. İstehlak yığımlarında dəyişikliklər üçün hər hansı təkliflər barədə bu cür istehlakçılara lazımi bildiriş verilməlidir ki, onlar bu cür dəyişikliklər edilməzdən qabaq bununla əlaqədar öz mövqelərini bildirmək imkanına malik olsunlar. Hər bir Razılığa Gələn Tərəf bundan əlavə öz ödəniş təyin edən səlahiyyətli orqanları və bu cür istifadəçilər arasında istehlak yığımları ilə əlaqədar müvafiq informasiya mübadiləsi aparılmasına tərəfdardır.

Maddə 7 **Qanun və Qaydaların tətbiqi**

1. Bir Razılığa Gələn Tərəfin beynəlxalq hava nəvinqasiyasında istifadə olunan hava gəmisinin onun ərazisinə daxil olmasını və ərazidən getməsinə və ya bu cür hava gəmisinin həmin ərazi üzərindən uçuşlarını tənzimləyən qanun və qaydaları digər Razılığa Gələn Tərəfin təyin olunmuş aviaşirkətlərinin hava gəmilərinə tətbiq olunur və birinci Razılığa Gələn Tərəfin ərazisinə daxil olarkən və ya ərazini tərk edərkən və ərazi daxilində olarkən onlara riayət olunmalıdır.
2. Bir Razılığa Gələn Tərəfin sərnişinlərin, heyətin, yükün və poçtun onun ərazisinə daxil olmasını, qalmasını, tranzitini və ya ərazidən getməsinə tənzimləyən və həmçinin giriş və çıxış, emiqrasiya və immiqrasiya, gömrük, valyuta, tibbi və karantin tədbirlərinin formal tərəfinə aid olan qanun və qaydaları birinci Razılığa Gələn Tərəfin ərazisi daxilində

olarkən digər Razılığa Gələn Tərəfin təyin olunmuş aviaşirkətlərinin hava gəmişi tərəfindən daşınan sərnişinlərə, heyət, yükə və ya poçta tətbiq olunur.

Maddə 8

Aviaşirkətin Nümayəndəliyi və satışı

1. Hər bir Razılığa Gələn Tərəfin təyin olunmuş aviaşirkətləri digər Razılığa Gələn Tərəfin ərazisində nümayəndəlik ofisləri yaratmaq hüququna malikdir. Bu cür nümayəndəlik ofislərində kommersiya, istismar və texniki personal ola bilər.
2. Hər bir Razılığa Gələn Tərəf digər Razılığa Gələn Tərəfin təyin olunmuş aviaşirkətinə öz nəqliyyat sənədləri ilə birbaşa və ya agentliklər vasitəsilə, həmin digər Razılığa Gələn Tərəfin ərazisində qüvvədə olan qanun və qaydalara uyğun olaraq öz ərazisində hava nəqliyyatı xidmətlərinin satışı ilə məşğul olmaq hüququ verir. Hər bir Razılığa Gələn Tərəf digər Razılığa Gələn Tərəfin təyin olunmuş aviaşirkətinin bu cür daşımaları satmaq və hər hansı şəxsə onları satın almaq hüququnu məhdudlaşdırmıyaqdan çəkinəcəkdir.

Maddə 9

Sertifikat və lisenziyaların tanınması

1. Razılığa Gələn Tərəflərdən hər hansı birinin verdiyi və ya etibarlı hesab etdiyi, uçuşa yararlıq haqqında sertifikatlar, səriştəlilik sertifikatı və lisenziyalar, onların etibarlı olduqları dövr ərzində, digər Razılığa Gələn Tərəf tərəfindən etibarlı sənəd kimi qəbul edilir.
2. Lakin, hər bir Razılığa Gələn Tərəf, öz ərazisi üzərindən həyata keçirilən uçuşların məqsədi üçün, onun öz vətəndaşlarına digər Razılığa Gələn Tərəfin və ya hər hansı başqa Dövlətin verdiyi və ya onlar üçün etibarlı hesab etdiyi səriştəlilik sertifikatlarını və lisenziyaları tanımaıyaq hüququnu saxlayır.

Maddə 10

Tutum haqqında müddəalar

1. Hər iki Razılığa Gələn Tərəfin təyin olunmuş aviaşirkətləri üçün müəyyən olunmuş marşrutlarda razılaşdırılmış xidmətləri həyata keçirmək üçün ədalətli və bərabər şərait yaradılır.
2. Razılaşdırılmış xidmətləri həyata keçirərkən, hər bir Razılığa Gələn Tərəfin təyin olunmuş aviaşirkətləri digər Razılığa Gələn Tərəfin təyin olunmuş aviaşirkətlərinin maraqlarını nəzərə almalıdır ki, sonuncunun

həmin marşrutda və ya onun bir hissəsində təmin etdiyi xidmətlərə mənfi təsir göstərilməsin.

3. Hər hansı müəyyən olunmuş marşrutda bir Razılığa Gələn Tərəfin təyin olunmuş aviaşirkətləri tərəfindən təmin olunan tutum digər Razılığa Gələn Tərəfin təyin olunmuş aviaşirkətləri tərəfindən təmin olunan tutumla birlikdə əhalinin həmin marşrutda hava nəqliyyatına olan tələbatına münasibətdə ədalətli nisbətdə saxlanmalıdır.
4. Hər bir Razılığa Gələn Tərəfin təyin olunmuş aviaşirkətləri tərəfindən təmin olunan razılaşdırılmış xidmətlər, özlərinin əsas məqsədi kimi, əsaslı yükləmə əmsalında, aviaşirkəti təyin edən Razılığa Gələn Tərəfin ərazisinə və onun ərazisindən cari və gözlənilən daşıma tələblərinə müvafiq olan tutumu təmin edir. Digər Razılığa Gələn Tərəfin ərazisində yüklənən və boşaldılan yükün aviaşirkəti təyin edənlərdən fərqli olan Dövlətlərin ərazilərində müəyyən olunmuş marşrutlar üzrə bir yerdən başqa yerə daşınması köməkçi xarakter daşıyır. Bu cür aviaşirkətlərin digər Razılığa Gələn Tərəfin ərazisində yerləşən müəyyən olunmuş marşrutların məntəqələri ilə üçüncü ölkələrin məntəqələri arasında yük daşımaq hüququ beynəlxalq hava nəqliyyatının lazımi inkişafı naminə əl icra olunmalıdır ki, tutum aşağıdakılara aid olsun:
 - (a) aviaşirkətləri təyin edən Razılığa Gələn Tərəfin ərazisinə və onun ərazisindən daşıma tələbatına;
 - (b) yerli və regional hava xidmətlərini nəzərə alaraq, razılaşdırılmış xidmətlərin keçdiyi zonalarda mövcud olan daşıma tələbatına; habelə
 - (c) aviaşirkətlərin birbaşa uçuşlarının tələblərinə.

Maddə 11 **Tariflər**

1. Aşağıdakı bəndlərin məqsədi üçün, «tariflər» termini sərnişinlərin və yükün daşınması üçün ödənilməli olan qiymətləri və bu qiymətlərin tətbiq olunma şərtlərini, o cümlədən agentlik və başqa köməkçi xidmətlər üçün qiymətləri və şərtləri nəzərdə tutur, lakin poçtun daşınması üçün ödəniş və şərtlər istisna olunur.
2. Hər hansı razılaşdırılmış xidmətlər üzrə tariflər qənaətbəxş səviyyələrdə müəyyənləşdirilir, bu zaman bütün müvafiq amillərə, o cümlədən istismar xərclərinə, münasib mənfəətə, sürət və yerlə təminatmə standartları kimi servis xarakteristikalarına, habelə müəyyən olunmuş marşrutların hər hansı hissəsi üçün digər aviaşirkətlərin tariflərinə lazımi diqqət yetirilir.
3. Tariflər aşağıdakı müddəalara uyğun olaraq müəyyən olunur:

(a) Bu Maddənin 2-ci bəndində istinad olunan tariflər, onlarla əlaqədar istifadə olunan agentliyin komisiyon haqlarının dərəcələri ilə birlikdə, imkan daxilində, hər bir müəyyən olunmuş marşrut və onların sektorları üçün təyin olunmuş əlaqədar aviaşirkətlər arasında razılaşdırılır və bu cür razılaşmaya, mümkün olduğu yerdə, Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyasının tarifləri təsdiqetmə qaydası vasitəsilə nail olunur.

(b) Bu cür razılaşdırılmış tariflər, müvafiq Razılığa Gələn Tərəfin qanun və prosedurları ilə necə tələb olunmasından asılı olaraq, onların tətbiq olunması üçün nəzərdə tutulmuş tarixdən ən azı altmış (60) gün əvvəl hər bir Razılığa Gələn Tərəfin aviasiya hakimiyyəti orqanları tərəfindən təsdiq olunmaq üçün təqdim olunur. Xüsusi hallarda, bu dövr, qeyd olunan orqanların razılığı nəzərə alınmaqla, azaldıla bilər.

(c) Bu cür icazə daha tez verilə bilər. Əgər aviasiya hakimiyyəti orqanlarından heç biri təqdim olunan tarixdən sonra otuz (30) gün ərzində bu maddənin 3(b) bəndinə uyğun olaraq narazılıqlarını bildirməzsə, bu tariflər təsdiq olunmuş hesab olunur. Təqdim olunma üçün dövr 3(b) bəndində nəzərdə tutulduğu kimi azaldıldığı halda, narazılığın bildirilməsi üçün nəzərdə tutulan dövrün otuz (30) gündən az olması barədə aviasiya hakimiyyəti orqanları razılığa gələ bilər.

(d) Əgər bu Maddənin 3(a) bəndinin müddəalarına uyğun olaraq tarif razılaşdırıla bilməzsə, yaxud bu Maddənin (c) bəndinə uyğun olaraq tətbiq olunan dövr ərzində bir aviasiya hakimiyyəti orqanı digər aviasiya hakimiyyəti orqanına bu Maddənin (c) bəndinin müddəalarına uyğun olaraq razılaşdırılmış tarifi bəyənmediyi barədə bildiriş təqdim edərsə, bu halda iki Razılığa Gələn Tərəfin aviasiya hakimiyyəti orqanları qarşılıqlı razılığa əsasən tarifi müəyyən etməyə çalışırlar.

(e) Əgər aviasiya hakimiyyəti orqanları bu maddənin (b) bəndinə əsasən təqdim olunmuş hər hansı tarif üzrə, yaxud bu maddənin (d) bəndinə əsasən hər hansı tarifi müəyyən olunması ilə əlaqədar razılığa gələ bilməzlərsə, bu halda mübahisə bu Sazişin 15-ci maddəsinin şərtlərinə uyğun olaraq tənzimlənir.

(f) Bu maddənin müddəalarına uyğun olaraq müəyyən olunmuş tarif yeni tarif müəyyən olunanadək qüvvədə qalır. Lakin, bu bəndə əsasən tarifi müddəti hər hansı digər halda başa çatacağı tarixdən sonra on iki (12) aydan artıq müddətə uzadıla bilməz.

Maddə 12

Vergitutma və Mənfəətin köçürülməsi

1. Bir Razılığa Gələn Tərəfin təyin olunmuş aviaşirkətlərinin beynəlxalq daşımalarından əldə etdikləri mənfəətlər yalnız bu aviaşirkətləri təyin edən Razılığa Gələn Tərəf tərəfindən vergiyə cəlb olunur.
2. Razılığa Gələn Tərəflərin təyin olunmuş aviaşirkətləri satış ərazisində xərclərdən artıq qalan gəlirləri köçürməkdə azaddırlar.
3. Bu cür köçürmələr qüvvədə olan xarici valyuta qaydalarına uyğun olaraq sərbəst dövriyyəli valyutada həyata keçirilir və, normal bank ödənişləri və prosedurlar istisna olunmaqla, hər hansı ödənişə, məhdudiyətə, yığma və ya yubanmaya məruz qalmır.
4. Razılığa Gələn Tərəflər arasında gəlir və kapital üzrə vergilərlə əlaqədar ikiqat vergitutmanın qarşısını almaq üçün xüsusi Saziş mövcud olduqda, həmin xüsusi Sazişin müddəalarına üstünlük verilir.

Maddə 13

Statistika haqqında müddəalar

Bir Razılığa Gələn Tərəfin aviasiya hakimiyyəti orqanları digər Razılığa Gələn Tərəfin aviasiya hakimiyyəti orqanlarını, onların xahişinə əsasən, birinci Razılığa Gələn Tərəfin təyin olunmuş aviaşirkətləri tərəfindən razılaşdırılmış xidmətlər üzrə təqdim olunan tutumun nəzərdən keçirilməsi məqsədilə əsaslı olaraq tələb oluna bilən dövrü və ya başqa statistik hesabatlarla təmin edir. Bu cür hesabatlara razılaşdırılmış xidmətlər üzrə həmin aviaşirkətlər tərəfindən həyata keçirilən daşımaların miqdarını və bu cür daşımaların yükləmə və boşaltma məntəqələrini müəyyən etmək üçün tələb olunan informasiya daxil edilir.

Maddə 14

Məsləhətləşmə

Hər iki Razılığa Gələn Tərəf nəzərdə tutur ki, bu Sazişin yerinə yetirilməsinə təsir edən bütün məsələlərdə yaxından əməkdaşlığı təmin etmək üçün hər iki Razılığa Gələn Tərəfin aviasiya hakimiyyəti orqanları arasında tez-tez məsləhətləşmələr keçirilməlidir.

Maddə 15

Mübahisələrin həlli

1. Əgər Razılığa Gələn Tərəflər arasında bu Sazişin şərhı və ya yerinə

yetirilməsi ilə əlaqədar hər hansı mübahisə meydana çıxarsa, Razılığa Gələn Tərəflər ilk növbədə onun danışıq yolu ilə həll olunmasına çalışacaqlar.

2. Əgər Razılığa Gələn Tərəflər danışıq yolu ilə məsələnin həllinə nail ola bilməzlərsə, onda onlar məsələnin həll olunmaq üçün hər hansı şəxsə və ya orqana təqdim olunması barədə razılığa gələ bilərlər; əgər onlar bu cür razılığa gələ bilməzlərsə, mübahisə Razılığa Gələn Tərəflərdən hər hansı birinin tələbinə əsasən həll olunmaq üçün üç arbitrdən ibarət olan tribunala təqdim oluna bilər. Razılığa Gələn Tərəflərdən hər biri bir arbitri təyin edir və üçüncü arbitr isə bu cür təyin olunmuş iki arbitr tərəfindən təyin olunur. Razılığa Gələn Tərəflərdən hər biri digər Razılığa Gələn Tərəfdən diplomatik kanal vasitəsilə məsələnin arbitrajda həll olunmasını tələb edən bildirişi aldığı tarixdən etibarən altmış (60) gün müddətində arbitri təyin edir və üçüncü arbitr sonrakı altmış (60) gün ərzində təyin olunur. Əgər Razılığa Gələn Tərəflərdən hər hansı biri müəyyən olunmuş müddət ərzində arbitri təyin etməzsə, yaxud üçüncü arbitr müəyyən olunmuş dövr ərzində təyin olunmazsa, Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı Şurasının Prezidenti, Razılığa Gələn Tərəflərdən hər hansı birinin xahişinə əsasən, vəziyyətdən asılı olaraq, arbitri və ya arbitrləri təyin edə bilər. Bu halda, üçüncü arbitr üçüncü Dövlətin vətəndaşı olur və arbitraj məhkəməsinin sədri kimi fəaliyyət göstərir.
3. Razılığa Gələn Tərəflər qəbul edilmiş hər hansı qərara, o cümlədən bu maddənin 2-ci bəndinə əsasən verilmiş hər hansı aralıq məsləhətə əməl etməlidir.
4. Əgər Razılığa Gələn Tərəflərdən hər hansı biri və ya Razılığa Gələn Tərəflərdən hər hansı birinin təyin olunmuş aviasirkəti bu maddənin 3-cü bəndinin tələblərinə cavab verməzsə, digər Razılığa Gələn Tərəf bu Sazişə əsasən vermiş olduğu hər hansı hüququ məhdudlaşdıra və ya geri götüre bilər.

Maddə 16 **Aviasiya təhlükəsizliyi**

1. Hər bir Razılığa Gələn Tərəf uçuş heyətinə, hava gəmilərinə və ya onların istismarına aid olan istənilən sahədə digər Razılığa Gələn Tərəfin qəbul etdiyi təhlükəsizlik standartları ilə əlaqədar istənilən zaman məsləhətlər verilməsini xahiş edə bilər. Bu cür məsləhətlər müraciət edildiyi gündən sonra otuz (30) gün müddətində verilir.
2. Əgər, bu cür məsləhətlərdən sonra, Razılığa Gələn Tərəflərdən biri digər Razılığa Gələn Tərəfin hər hansı bu cür sahədə həmin zaman Konvensiyaya əsasən müəyyən olunmuş minimum standartlara ən azı bərabər olan təhlükəsizlik standartlarına effektiv surətdə riayət etmədiyini

və onları həyata keçirmədiyini müəyyən edərsə, birinci Razılığa Gələn Tərəf digər Razılığa Gələn Tərəfə bunlar barədə və həmin minimum standartlara cavab vermək üçün zəruri hesab olunan tədbirlər barədə bildiriş verir və digər Razılığa Gələn Tərəf lazımi düzəliş tədbirlərini həyata keçirməlidir. Digər Razılığa Gələn Tərəfin on beş (15) gün ərzində və ya razılaşdırıla biləcək daha uzun müddət ərzində lazımi tədbirləri görməməsi bu Sazişin 4-cü maddəsinin tətbiq olunması üçün əsas olacaqdır.

3. Konvensiyanın 33-cü maddəsində qeyd olunan öhdəliklərə baxmayaraq, razılaşdırılır ki, bir Razılığa Gələn Tərəfin aviaşirkəti və ya aviaşirkətləri adından, icarə sazişi ilə və ya ona əsasən digər Razılığa Gələn Tərəfin ərazisinə və ya ərazisindən kənara hava əlaqələrində istismar olunan hər hansı təyyarə, digər Razılığa Gələn Tərəfin ərazisi daxilində olarkən, digər Razılığa Gələn Tərəfin səlahiyyətli nümayəndələri tərəfindən təyyarədə və onun ətrafında həm gəmi sənədlərinin, həm də onun heyətinin sənədlərinin etibarlılığını, hava gəmisinin və onun avadanlığının xarici vəziyyətini müəyyən etmək üçün yoxlanmaya (bu maddədə «perron yoxlaması» adlandırılır) məruz qala bilər, bir şərtlə ki, bu, əsassız yubanmaya səbəb olmamalıdır.

4. Əgər hər hansı belə bir və ya bir neçə perron yoxlaması nəticəsində aşağıdakılar müəyyən edilərsə:
 - (a) hava gəmisinin və ya onun istismarının həmin zaman Konvensiyaya əsasən müəyyən olunmuş minimum standartlara cavab verməməsi ilə əlaqədar ciddi narahatlıqlar olduqda, yaxud
 - (b) həmin zaman Konvensiyaya əsasən müəyyən olunmuş təhlükəsizlik standartlarına effektiv surətdə riayət olunmaması və həyata keçirilməməsi ilə əlaqədar ciddi narahatlıqlar olduqda,

yoxlamayı həyata keçirən Razılığa Gələn Tərəf, Konvensiyanın 33-cü maddəsinin məqsədləri üçün, hava gəmisi və ya həmin hava gəmisinin heyəti ilə əlaqədar verilən və ya etibarlı hesab olunan sertifikat və ya lisenziyanın cavab verməli olduğu tələblərin, yaxud hava gəmisinin istismar tələblərinin Konvensiyaya əsasən müəyyən olunmuş minimum standartlara bərabər və ya onlardan üstün olmadığı barədə qərar verməkdə sərbəstdir.

5. Əgər bu maddənin 3-cü bəndinə uyğun olaraq bir Razılığa Gələn Tərəfin aviaşirkəti və ya aviaşirkətləri tərəfindən istismar olunan hava gəmisinin perron yoxlamasının keçirilməsi məqsədilə ona daxil olmaq üçün həmin aviaşirkət və ya aviaşirkətlərin nümayəndəsi tərəfindən etiraz olunarsa, digər Razılığa Gələn Tərəf yuxarıda bu maddənin 4-cü bəndində istinad olunan ciddi narahatlıqların yarandığından şübhələnmək və həmin bənddə istinad olunan nəticələrə gəlməkdə azaddır.

6. Hər bir Razılığa Gələn Tərəf, digər Razılığa Gələn Tərəfin aviaşirkətinin və ya aviaşirkətlərinin istismar səlahiyyətlərini dərhal müvəqqəti dayandırmaq və ya dəyişmək hüququnu özündə saxlayır, əgər birinci Razılığa Gələn Tərəf, bir və ya bir neçə perron yoxlaması, yaxud perron yoxlamasının və ya məsləhətləşmələrin keçirilməsinə etiraz edilməsi nəticəsində və ya başqa cür belə nəticəyə gələrsə ki, aviaşirkətin fəaliyyətinin təhlükəsizliyi üçün dərhal tədbir görülməlidir.
7. Yuxarıdakı 2 və ya 6-cı bəndə uyğun olaraq bir Razılığa Gələn Tərəfin başladığı hər hansı tədbir həmin tədbirin görülməsi üçün mövcud olan əsas aradan qaldırıldıqdan sonra dayandırılır.

Maddə 17 **Aviasiya təhlükəsizliyi**

1. Beynəlxalq hüquqa əsasən öz hüquq və öhdəliklərinə uyğun olaraq, Razılığa Gələn Tərəflər bir daha təsdiq edirlər ki, mülki aviasiyanın təhlükəsizliyini qeyri-qanuni müdaxilədən qorumaq üçün bir-birinin qarşısında olan öhdəlikləri bu Sazişin ayrılmaz hissəsini təşkil edir. Beynəlxalq hüquqa əsasən öz hüquq və öhdəliklərinin ümumiliyini məhdudlaşdırmadan, Razılığa Gələn Tərəflər xüsusilə 14 sentyabr 1963-cü il tarixində Tokioda imzalanmış Təyyarədə Törədilmiş Cinayətlər və Müəyyən Digər Hərəkətlər haqqında Konvensiyanın, 16 dekabr 1970-ci il tarixli Haaqada imzalanmış Təyyarənin Qeyri-qanuni Zəbt Olunmasının Qarşısının Alınması haqqında Konvensiyanın, 23 sentyabr 1971-ci il tarixində Monrealda imzalanmış Mülki Aviasiyanın Təhlükəsizliyinə Qarşı Qeyri-qanuni Hərəkətlərin Qarşısının alınması haqqında Konvensiyanın, 24 fevral 1988-ci il tarixində Monrealda imzalanmış Beynəlxalq Mülki Aviasiyaya Xidmət edən Aeroportlarda Qeyri-qanuni Zorakılıq Hərəkətlərinin Qarşısının alınması haqqında Protokolun və ya Razılığa Gələn Tərəflərin hər ikisinin üzv olduqları aviasiya təhlükəsizliyi haqqında hər hansı başqa konvensiyanın şərtlərinə uyğun olaraq fəaliyyət göstərirlər.
2. Razılığa Gələn Tərəflər mülki hava gəmisinin qeyri-qanuni zəbt olunmasının və bu cür hava gəmisinin, onun sərnəşinlərinin və ekipajının, aeroportların və aeronaviqasiya qurğularının təhlükəsizliyinə qarşı digər qeyri-qanuni hərəkətlərin, habelə mülki aviasiyanın təhlükəsizliyi üçün mövcud olan digər təhlükənin qarşısının alınması üçün, xahişə əsasən, bir-birinə bütün lazımı yardım göstərirlər.
3. Razılığa Gələn Tərəflər, öz qarşılıqlı münasibətlərində, Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı tərəfindən müəyyən olunmuş və Konvensiyaya əlavələr kimi nəzərdə tutulmuş aviasiya təhlükəsizliyi müddəalarına uyğun qaydada, bu təhlükəsizlik müddəaları Razılığa Gələn Tərəflərə aid olduğu həddədək, fəaliyyət göstərirlər; və onlar onların reyestrində olan hava

gəmisi istismarçılarının, yaxud əsas fəaliyyət yeri və ya daimi yaşayış yeri onların ərazisində olan hava gəmisi istismarçılarının və onların ərazisində olan aeroportların istismarçılarının bu cür aviasiya təhlükəsizliyi müddəalarına riayət etməsini tələb etməlidirlər.

4. Hər bir Razılığa Gələn Tərəf razılaşıır ki, bu cür hava gəmisi istismarçıları digər Razılığa Gələn Tərəfin ərazisinə daxil olarkən, ərazini tərk edərəkən və ya ərazidə olarkən bu Maddənin 3-cü paragrafında istinad olunan və Razılığa Gələn Tərəfin tələb etdiyi aviasiya təhlükəsizliyi müddəalarına riayət olunması tələb oluna bilər. Hər bir Razılığa Gələn Tərəf onun ərazisində təyyarəyə minmə və ya təyyarədən düşmədən qabaq və bu zaman təyyarəni qorumaq və sərnişinləri, heyəti, əl əşyalarını, baqajı, yükü və təyyarə ehtiyatlarını yoxlamaq üçün müvafiq tədbirlərin effektiv şəkildə tətbiq olunmasını təmin etməlidir. Hər bir Razılığa Gələn Tərəf, həmçinin, konkret təhlükəyə cavab vermək üçün mümkün olan xüsusi təhlükəsizlik tədbirləri ilə əlaqədar digər Razılığa Gələn Tərəfin hər hansı xahişinə xeyirxahlıqla yanaşmalıdır.
5. Mülki hava gəmisinin qeyri-qanuni zəbt olunma hadisəsi və ya bu cür hadisənin başvermə təhlükəsi, yaxud bu cür hava gəmilərinin, onların sərnişinlərinin və heyətinin, aeroportların və ya aeronaviqasiya vasitələrinin təhlükəsizliyinə qarşı digər qeyri-qanuni hərəkətlər baş verdikdə, Razılığa Gələn Tərəflər qarşılıqlı əlaqəni asanlaşdırmaqla və bu cür insidenti və ya insident təhlükəsini tez və təhlükəsiz şəkildə aradan qaldırmaq üçün başqa lazımi tədbirlər görməklə bir-birinə kömək edirlər.

Maddə 18 **Düzəliş**

1. Əgər Razılığa Gələn Tərəflərdən hər hansı biri bu Sazişin hər hansı müddəasına düzəliş edilməsini arzulayarsa, o, istənilən vaxt digər Razılığa Gələn Tərəflə məsləhətləşmə aparılmasını xahiş edə bilər. Bu cür məsləhətləşmə müzakirələr yolu ilə və ya yazışma vasitəsilə ola bilər və bu cür müraciətin alındığı tarixdən etibarən altmış (60) gün ərzində başlamalıdır.
2. Bu cür düzəliş və əlavələr bu Sazişin ayrılmaz hissəsini təşkil edən əlavə protokollar formasında olur və bu Sazişin 21-ci maddəsinin müddəalarına müvafiq olaraq qüvvəyə minir.
3. Əlavəyə düzəlişlər Razılığa Gələn Tərəflərin aviasiya hakimiyyəti orqanları arasında birbaşa razılığa əsasən edilə bilər və diplomatik notalar mübadiləsi vasitəsilə təsdiqləndikdən sonra qüvvəyə minirlər.
4. Əgər hər iki Razılığa Gələn Tərəfə münasibətdə hava nəqliyyatına aid ümumi çöxtərəfli konvensiya və ya saziş qüvvəyə minərsə, bu Sazişi bu

cür konvensiya və ya sazişin müddəalarına uyğunlaşdırmaq üçün ona düzəliş edilir.

Maddə 19
Ləğvetmə

Razılığa Gələn Tərəflərdən hər hansı biri istənilən zaman diplomatik kanal vasitəsilə digər Razılığa Gələn Tərəfə özünün bu Sazişi ləğv etmək qərarı barədə yazılı bildiriş təqdim edə bilər. Bu cür bildiriş eyni zamanda Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatına göndərilir. Bu halda, bu Saziş, əgər bu dövrün başa çatmasından əvvəl Sazişin ləğv edilməsi barədə verilən bildiriş qarşılıqlı razılığa əsasən geri götürülməzsə, digər Razılığa Gələn Tərəfin bildirişi aldığı tarixdən etibarən on iki (12) ay sonra ləğv olunur. Digər Razılığa Gələn Tərəfin bildirişi aldığı barədə təsdiqi olmadıqda, bildiriş onun Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı tərəfindən alındığı tarixdən on dörd (14) gün sonra qəbul olunmuş hesab olunur.

Maddə 20
Qeydiyyat

Bu Saziş və ona edilmiş hər hansı düzəliş Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatında qeydiyyatda alınmalıdır.

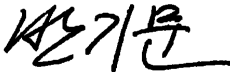
Maddə 21
Qüvvəyə minmə

Bu Saziş Razılığa Gələn Tərəflərdən hər hansı birinin digər Tərəfə diplomatik kanallar vasitəsilə Sazişin qüvvəyə minməsi üçün bu Tərəfin müvafiq daxili prosedurlarına əsasən nəzərdə tutulan tələblərə cavab verdiyi barədə sonuncu bildiriş tarixində qüvvəyə minir.

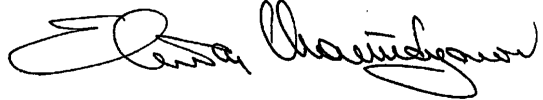
BUNUN TƏSDİQİ OLARAQ, müvafiq Hökumətlərin lazımı qaydada səlahiyyət vermiş olduqları aşağıdakı şəxslər bu Sazişi imzaladılar.

“11” may 2006-cı il tarixində iki nüsxədə Koreya, Azərbaycan və İngilis dillərində hazırlanmışdır, bütün mətnlər bərabər autentikdir. Sazişin təfsiri zamanı hər hansı fikir ayrılığı olduqda, ingilis dilində olan mətn üstünlük təşkil edir.

KOREYA RESPUBLİKASI
HÖKUMƏTİ
ADINDAN



AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI
HÖKUMƏTİ
ADINDAN



«Ə L A V Ə»

- A. Koreya Respublikasının təyin olunmuş aviaşirkəti və ya aviaşirkətləri tərəfindən istismar olunacaq marşrutlar:
Koreya Respublikasında məntəqələr – Aralıq məntəqələr - Azərbaycan Respublikasında məntəqələr – kənarında olan məntəqələr.

QEYDLƏR:

1. Aralıq məntəqələr və ya kənar məntəqələr istənilən uçuşda buraxıla bilər, bir şərtlə ki, xidmət Koreya Respublikasında başlayır və ya sona çatır.
2. Razılığa Gələn Tərəflərin aviasiya hakimiyyəti orqanları tərəfindən vaxtaşırı olaraq razılaşdırıla biləcək hallar istisna olunmaqla, aralıq məntəqələrdə və ya kənarında olan məntəqələrdə Azərbaycan Respublikasının ərazisində yerə endirilmək üçün yük götürülə bilməz və əksinə.

- B. Azərbaycan Respublikasının təyin olunmuş aviaşirkəti və ya aviaşirkətləri tərəfindən istismar olunacaq marşrutlar:
Azərbaycan Respublikasında məntəqələr – Aralıq məntəqələr – Koreya Respublikasında məntəqələr – kənarında olan məntəqələr.

QEYDLƏR:

1. Aralıq məntəqələr və ya kənarında olan məntəqələr istənilən uçuşda buraxıla bilər, bir şərtlə ki, xidmət Azərbaycan Respublikasında başlayır və ya sona çatır.
2. Razılığa Gələn Tərəflərin aviasiya hakimiyyəti orqanları tərəfindən vaxtaşırı olaraq razılaşdırıla biləcək hallar istisna olunmaqla, aralıq məntəqələrdə və ya kənarında olan məntəqələrdə Koreya Respublikasının ərazisində yerə endirilmək üçün yük götürülə bilməz və əksinə.

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

**AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KOREA
AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF AZERBAIJAN**

The Government of the Republic of Korea and the Government of the Republic of Azerbaijan (hereinafter referred to as "the Contracting Parties"),

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and

Desiring to conclude an agreement for the purpose of the establishing and operating air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

- (a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under Article 90 and 94 thereof in so far as these annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Korea, the Minister of Construction and Transportation, and in the case of the Republic of Azerbaijan, the Director General of the State Concern of Civil Aviation "Azerbaijan Hava Yollari" or in both cases any other person or body authorized to perform the functions exercised at present by the said authorities;
- (c) the term "designated airline" means any airline which one Contracting Party has designated, by written notification to the other Contracting Party, for the operation of air services on the routes specified in the Annex of this Agreement, and to which the appropriate operating permission has been given by that other Contracting Party, in accordance with Article 3 of this Agreement;
- (d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

- (e) the term "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (f) the term "capacity" in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on a route or section of a route;
- (g) the term "capacity" in relation to an agreed service means the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and route or section of a route;
- (h) the term "carriage of traffic" means carriage of passengers, cargo and mail;
- (i) the term "Agreement" means the present Agreement, its Annex and any amendments thereto;
- (j) the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement, and all references to the Agreement shall include references to the Annex except where otherwise explicitly provided; and
- (k) the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crew, passengers and cargo.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airlines to establish and operate scheduled international air services on the routes specified in the Annex. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, the following rights:
 - (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - (b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and

(c) to take up and put down passengers, cargo and mail at any point on the specified routes subject to provisions contained in the Annex.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the rights of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

Designation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. Each Contracting Party shall have the right to withdraw or alter such designation to operate the agreed services by written notification to other Contracting Party.

2. On receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant without delay to the designated airlines the appropriate operating authorization.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the designated airlines of the other Contracting Party to satisfy them that they are qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of airlines, to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airlines of the rights specified in Article 2 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of those airlines are vested in the Contracting Party designating the airlines or in its nationals.

5. The airlines designated and authorized in accordance with the provisions of paragraph 1 and 2 of this Article may begin to operate the agreed services, provided that the capacity is regulated under Article 10 of this Agreement and that tariffs established in accordance with the provisions of Article 11 of this Agreement are in force in respect of those services.

Article 4

Revocation and Suspension of Rights

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by the airlines designated by the other Contracting Party, 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 those airlines are vested in the Contracting Party designating the airlines or in nationals of such Contracting Party;
- (b) in the case of failure by those airlines to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or
- (c) in any case where the airlines otherwise fail to comply with the provisions of this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such rights shall be exercised by each Contracting Party only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5

Customs Duties and Other Similar Charges

1. Aircraft operating on international services by designated airlines of the Contracting Parties, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party in

accordance with the provisions of the laws and regulations in force of each Contracting Party, provided that 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, fees and charges, in accordance with the provisions of the laws and regulations in force of each Contracting Party, with the exception of charges corresponding to the service performed:

- (a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within the limits fixed by the competent authorities of the said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in the agreed services of the other Contracting Party;
- (b) spare parts, including engines, brought into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on the agreed services by the designated airlines of the other Contracting Party;
- (c) fuel, lubricants and consumable technical supplies destined to supply aircraft operated on the agreed services by the designated airlines of the other Contracting Party, even when those 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; and
- (d) printed ticket stock, airway bills, staff uniforms, communication equipment for use in the airport area, any printed material which bears the insignia of a designated airline thereon and usual publicity and promotional materials distributed free of charge by such designated airline.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b), (c) and (d) of this paragraph 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 other Contracting Party. In such case they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose

shall, except in relation to measures dealing with aviation security, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs and other similar duties.

Article 6

User Charges

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.
2. Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines representatives organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 7

Applicability of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into or departure from its territory of an aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall be applied to the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party and shall be complied with by such aircraft upon entering into or departing from and while within the territory of the first Contracting Party.
2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in, transit through or departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail, such as those concerning the formalities of entry and exit, of emigration and immigration, customs, currency, medical and quarantine measures, shall be applied

to the passengers, crew, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party while within the territory of the first Contracting Party.

Article 8

Airline Representation and Sales

1. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to establish representative offices in the territory of the other Contracting Party. Those representative offices may include commercial, operational and technical staff.
2. Each Contracting Parties grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sales of air transport services in its territory with their own transportation documents, either directly or through agents, in accordance with the laws and regulations in force in the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall refrain from restricting the right of a designated airline of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase such transportation.

Article 9

Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by either Contracting Party shall, during the period of their validity, be recognized as valid by the other Contracting Party.
2. Each Contracting Party reserves the right, however, not to recognize as valid, for the purpose of flights over its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

Article 10

Capacity Regulations

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.
2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes.
3. On any specified route the capacity provided by the designated airlines of one Contracting Party together with the capacity provided by the designated airlines of the other Contracting Party shall be maintained in reasonable relationship to the requirements of the public for air transport on that route.
4. The agreed services provided by the designated airlines of each Contracting Party shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and foreseeable traffic demands to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines. The carriage of traffic embarked or disembarked in the territory of the other Contracting Party to and from points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airlines shall be of supplementary character. The right of such airlines to carry traffic between points of the specified routes located in the territory of the other Contracting Party and points in third countries shall be exercised in the interests of an orderly development of international air transport in such a way that the capacity is related to:
 - (a) the traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines;
 - (b) the traffic demand existing in the areas through which the agreed services pass, taking account of local and regional air services; and
 - (c) the requirements of through airlines operation.

Article 11

Tariffs

1. For the purpose of the following paragraphs, the term "tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under

which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

2. The tariffs on any agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service such as standards of speed and accommodation, and the tariffs of other airlines for any part of the specified routes.

3. The tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions:

- (a) The tariffs referred to in paragraph 2 of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes and sectors thereof between the designated airlines concerned, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.
- (b) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties as may be required by the laws and practices of the respective Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.
- (c) This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 (b) of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3 (b), the aeronautical authorities may agree that period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.
- (d) If a tariff cannot be agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 3 (a) of this Article, or if during the period applicable in accordance with paragraph 3 (c) of this Article, one aeronautical authorities gives the other aeronautical authorities notice of its disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 3 (c) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall try to determine the tariff by mutual agreement.

- (e) If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 (b) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph 3 (d) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.
- (f) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

Article 12

Taxation and Transfer of Revenue

1. Profits of designated airlines of one Contracting Party from the international traffic shall be taxable only by that Contracting Party designating those airlines.
2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer the excess of the receipts over expenditure in the territory of the sale.
3. Such transfers shall be effected in a freely convertible currency in accordance with foreign exchange regulations in force and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation, imposition or delay.
4. Where a special Agreement for avoidance of double taxation with respect to taxes on income and capital exists between the Contracting Parties, the provisions of that special Agreement shall prevail.

Article 13

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of

reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the points of embarkation and disembarkation of such traffic.

Article 14
Consultation

It is the intention of both Contracting Parties that there shall be frequent consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfillment of this Agreement.

Article 15
Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three (3) 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 the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either Contracting Party 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 at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given, including any interim recommendation made under paragraph 2 of this Article.

4. If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with the requirements of paragraph 3 of this Article, the other Contracting Party may limit or revoke any right which it has granted by virtue of this Agreement.

Article 16 **Aviation Safety**

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease agreement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made subject to an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - (a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at the time pursuant to the Convention, or
 - (b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 17
Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. 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 Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, and 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 any other convention on aviation security to which both Contracting Parties shall become members.

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 to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; and 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 may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from or while within, the territory of the other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within their territories 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 occur, 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.

Article 18

Amendment

1. If either Contracting Party considers it desirable to amend any provisions of this Agreement, it may at any time request consultation with the other Contracting Party. Such consultation may be through discussions or by correspondence, and shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

2. Such amendment and supplements shall be made in a form of separate protocols being an integral part of this Agreement and shall enter into force in accordance with the provisions of Article 21 of this Agreement.

3. Amendments of the Annex may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall come into effect when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

4. If a general multilateral convention or agreement concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention or agreement.

Article 19

Termination

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

Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall be terminated 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, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 20
Registration

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

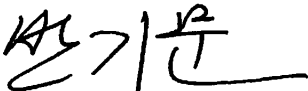
Article 21
Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of the last notification of either Contracting Party to the other, through diplomatic channels, that the requirements for its entry into force under its respective internal procedures has been fulfilled.

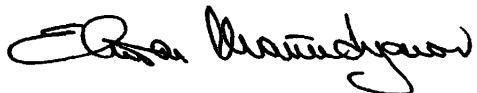
IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments have signed this Agreement.

Done at Baku, on this eleventh day of May, 2006, in duplicate in the Korean, Azerbaijani and English languages, all the texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF KOREA



FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF AZERBAIJAN



ANNEX

A. Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Republic of Korea:

Points in the Republic of Korea - Intermediate Points - Points in the Republic of Azerbaijan - Points beyond

NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the Republic of Korea.
2. No traffic may be picked up at intermediate points or points beyond to be set down in the territory of the Republic of Azerbaijan, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

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

Points in the Republic of Azerbaijan - Intermediate Points - Points in the Republic of Korea - Points beyond

NOTES:

1. International points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the Republic of Azerbaijan.
2. No traffic may be picked up at intermediate points or points beyond to be set down in the territory of the Republic of Korea, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting parties.

[KOREAN TEXT – TEXTE CORÉEN]

**대한민국 정부와 아제르바이잔공화국 정부 간의
항공업무에 관한 협정**

대한민국 정부와 아제르바이잔공화국 정부(이하 “체약당사자”이라 한다),

1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여 개방된 「국제민간항공협약」의 당사자로서,

각자의 영역 간 및 그 이원의 항공업무들 개설하고 운영하기 위한 협정의 체결을 희망하며,

다음과 같이 합의하였다.

제 1 조 정 의

문맥에서 달리 요구되지 아니하는 한, 이 협약의 목적상

- 가. “협약”이라 함은 1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여 개방된 「국제민간항공협약」을 의미하며, 동 협약 제90조에 따라 채택된 부속서와 제90조 및 제94조에 따른 협약이나 부속서의 개정 중 양 체약당사자 모두에 대하여 유효한 것을 포함한다.
- 나. “항공당국”이라 함은 대한민국의 경우 건설교통부장관, 아제르바이잔 공화국의 경우 아제르바이잔 국영항공사 사장 또는 앞의 당국에 의하여 현재 행사되는 기능을 수행하도록 권한을 위임받은 그 밖의 개인이나 기관을 의미한다.
- 다. “지정항공사”라 함은 이 협정 부속서에 명시된 노선 상에서의 항공 업무를 운영하기 위하여 어느 한쪽 체약당사자가 다른 쪽 체약당사자에게 서면통고로 지정하고, 다른 쪽 체약당사자로부터 이 협정 제3조에 따른 적절한 운항허가를 부여받은 항공사를 의미한다.
- 라. 어느 국가와 관련하여 “영역”이라 함은 협약 제2조에서 부여된 의미를 가진다.
- 마. “항공업무”, “국제항공업무”, “항공사” 및 “비운수목적 착륙”이라 함은 협약 제96조에서 각각 부여된 의미를 가진다.
- 바. 항공기와 관련하여 “수송력”이라 함은 어느 노선의 전부 또는 일부에서 이용 가능한 동 항공기의 적재가능량을 의미한다.
- 사. 합의된 항공업무와 관련하여 “수송력”이라 함은 동 업무에 이용되는 항공기의 수송력에 일정기간 동안 노선의 전부 또는 일부에서 운항

되는 등 항공기의 운항횟수를 곱한 것을 의미한다.

- 아. "교통량의 수송"이라 함은 승객·화물 및 우편물의 수송을 의미한다.
- 자. "협정"이라 함은 이 협정과 그 부속서 및 개정을 의미한다.
- 차. "부속서"라 함은 이 협정의 부속서 또는 이 협정 제18조에 따라 개정된 부속서를 의미한다. 부속서는 이 협정의 불가분의 일부를 구성하며, 협정이라 할 때에는 달리 명시적으로 규정하는 경우를 제외하고는 부속서를 포함한다.
- 카. "사용자 비용"이라 함은 권한 있는 당국에 의하여 항공사에게 부과되는 비용 또는 공항 소유물·시설, 항공기·승무원·승객 및 화물을 위한 관련 서비스와 시설들을 포함한 항공시설에 대하여 부과되도록 허용되는 비용을 의미한다.

제 2 조 권리의 부여

1. 각 계약당사자는 다른 쪽 계약당사자의 지정항공사가 부속서에 명시된 노선 상에서 정기 국제항공업무를 개설하고 운영할 수 있도록 하기 위하여 이 협정에서 명시된 제 권리를 다른 쪽 계약당사자에게 부여한다. 이러한 업무 및 노선은 이하 각각 "합의된 업무" 및 "특정노선"이라 한다.

2. 이 협정의 규정에 따라 각 계약당사자의 지정항공사는 특정 노선상의 합의된 업무를 운영함에 있어 다음의 제 권리를 가진다.

- 가. 다른 쪽 계약당사자의 영역을 통과하는 무착륙 비행
- 나. 다른 쪽 계약당사자의 영역 안에서 비운수 목적의 착륙
- 다. 부속서에 포함된 규정을 따를 것을 조건으로 특정 노선상의 어느 한 지점에서 여객·화물 및 우편물의 적재·적하

3. 이 조 제2항의 어떠한 규정도 다른 쪽 계약당사자의 영역 안의 다른 지점을 목적지로 하여 유상 또는 전세로 운송되는 여객·화물 및 우편물을 다른 쪽 계약당사자의 영역 안의 지점에서 적재할 수 있는 권리를 위의 각 계약당사자의 지정항공사에 대하여 부여하는 것으로 간주되지 아니한다.

제 3 조
항공사의 지정

1. 각 계약당사자는 특정 노선 상에서 합의된 업무를 운영할 목적으로 1개 또는 그 이상의 항공사를 다른 쪽 계약당사자에게 서면으로 지정할 권리를 가진다. 각 계약당사자는 합의된 업무의 운영에 대한 그러한 지정을 상대 계약당사자에게 서면으로 통보하여 증지하거나 변경할 수 있는 권리를 갖는다.

2. 다른 쪽 계약당사자의 항공당국은 그러한 지정을 접수하는 즉시 이 조 제3항 및 제4항에 따라 그 지정항공사에게 적절한 운항허가를 부여한다.

3. 어느 한쪽 계약당사자의 항공당국은 다른 쪽 계약당사자의 지정항공사에 대하여 협약의 규정에 따라 국제항공업무의 운영에 있어 동 항공당국이 통상적·합리적으로 적용하는 법령에 규정된 제 조건을 이행할 능력이 있음을 입증하도록 요구할 수 있다.

4. 각 계약당사자는 지정항공사에 대한 실질적 소유와 실질적 지배가 동 항공사를 지정하는 계약당사자나 그 국민에게 속하여 있음을 확신하지 못하는 경우, 그 지정항공사의 승인을 거부하거나 이 조 제2항에 규정된 운항허가의 부여를 거부하거나 또는 그러한 지정항공사가 이 협정 제2조에 명시된 권리를 행사하는 데에 필요한 것으로 간주되는 조건을 부과할 권리를 가진다.

5. 이 협정 제10조에 따라 수송력이 규정되고 이 협정 제11조에 따라 설정된 운임이 합의된 업무에 대하여 유효하게 되는 경우, 이 조 제1항 및 제2항에 따라 권한을 부여받은 지정항공사는 합의된 업무의 운영을 시작할 수 있다.

제 4 조
권리의 취소 및 경지

1. 각 계약당사자는 다음의 경우 다른 쪽 계약당사자에 의하여 지정된 항공사들에 대하여 운항허가를 취소하거나, 이 협정 제2조에 명시된 제 권리의 행사를 정지시키거나 이들 권리의 행사에 필요하다고 간주되는 제 조건을 부과할 권리를 갖는다.

- 가. 지정항공사의 실질적 소유와 실효적 지배가 이를 지정한 계약당사자 또는 그 국민에게 속하여 있음을 확신하지 못하는 경우
- 나. 지정항공사가 제 권리를 부여한 계약당사자의 법령을 준수하지 아니하는 경우
- 다. 지정항공사가 이 협정의 제 규정을 준수하지 못하는 경우

2. 이 조 제1항에 명시된 즉각적인 취소·정지 또는 조건의 부과와 즉각적인 실시가 더 이상의 법령의 침해를 방지하는 데에 불가피하지 아니하는 한, 각 계약당사자는 다른 쪽 계약당사자와 협의한 후에만 그러한 권리를 행사한다.

제 5 조

관세 및 유사부과금

1. 계약당사자의 지정항공사에 의하여 국제 업무에 운영되는 항공기와 동 항공기에 탑재된 정규장비, 예비부품, 연료 및 윤활유 등의 공급품과 항공기 저장품(식품·음료 및 담배를 포함한다)은 그러한 장비 및 공급품이 재반출될 때까지 항공기상에 탑재되어 있는 한, 다른 쪽 계약당사자의 영역에 반입되는 때에 각 계약당사자의 유효한 법령규정에 따라 모든 관세·검사료 및 그 밖의 유사부과금이 면제된다.

2. 제공된 용역에 상응하는 부과금을 제외하고는, 다음 각 목의 경우에도 각 계약당사자에서 유효한 법령의 규정에 따라 동일한 관세·검사료 및 부과금이 면제된다.

- 가. 동 계약당사자의 권한 있는 당국이 설정한 범위 안에서 그 어느 한 쪽 계약당사자의 영역 안에서 적재되고, 합의된 업무에 종사하는 다른 쪽 계약당사자의 항공기에 적재되어 사용되는 항공기 저장품
- 나. 합의된 업무에 이용하는 항공기의 정비 또는 보수를 위하여 다른 쪽 계약당사자의 지정항공사들에 의하여 어느 한쪽 계약당사자의 영역 안으로 반입되는 엔진을 포함한 예비부품
- 다. 항공기에 적재되어 다른 쪽 계약당사자 영역의 상공운항구간에 사용되는 경우를 포함하여, 다른 쪽 계약당사자의 지정항공사가 합의된 업무를 운영하는 항공기에 공급되는 연료·윤활유 및 소모성 기술공급품

라. 인쇄된 항공권 재고, 항공화물 운송장, 직원제복, 공항에서 사용되는 통신장비, 지정항공사의 표시가 있는 여하한 물품 및 이들 지정항공사가 무상으로 배포하는 판촉물 및 전단물

위의 목록 내지 라목에 명시된 물품은 세관의 감독이나 통제 하에 보관되도록 요구될 수 있다.

3. 어느 한쪽 계약당사자의 항공기상에 탑재된 물품·공급품 및 정규 항공장비는 다른 쪽 계약당사자 세관당국의 승인이 있는 경우에만 그 다른 쪽 계약당사자의 영역 안에 적하될 수 있다. 그러한 경우 동 물품들은 재반출되거나 세관 규정에 따라 달리 처분될 때까지 그 세관당국의 감독 하에 둘 수 있다.

4. 어느 한쪽 계약당사자의 영역을 통과하여 운항하는 여객·수화물 및 화물이 그런 목적을 위하여 마련된 공항의 지역을 벗어나지 아니하는 한 항공보안 조치를 제외하고는 간이 통제만을 받는다. 통과운항 중인 수화물과 화물은 관세 및 다른 유사한 세금으로부터 면제된다.

제 6 조 사 용 료

1. 계약당사자는 다른 쪽 계약당사자의 지정항공사에 대하여 유사한 국제항공업무 수행하는 자국 항공사에 부과하는 것보다 더 높은 사용료를 부과하거나 부과하도록 허용하지 아니한다.

2. 각 계약당사자는 권한 있는 비용청구기관과 그러한 기관이 제공하는 서비스 및 시설을 사용하는 항공사 간에 가능한 경우 사용료에 대해서 항공사 대표기관을 통하여 협의하도록 장려한다. 사용료 변동의 제안에 대한 합리적인 통고는 변동이 이루어지기 전에 사용자들이 의견을 표명할 수 있도록 이루어져야 한다. 각 계약당사자는 더 나아가 권한 있는 비용청구기관과 그 사용자들이 사용료에 관하여 적절한 정보를 교환하는 것을 장려한다.

제 7 조
법령의 적용

1. 국제항행에 사용되는 항공기의 자국영역에의 입국·출국이나 자국영역에서의 상공비행을 규율하는 어느 한쪽 계약당사자의 법령은 다른 쪽 계약당사자의 지정항공사의 항공기에 적용되며, 그 계약당사자의 영역에의 입국·출국 또는 체류 중에 다른 쪽 계약당사자의 항공기에 의하여 준수된다.

2. 여객·승무원·화물 또는 우편물의 자국영역에의 입국·체류·통과 또는 출국을 규율하는 출입국·이민·세관·통화·의료 및 검역조치에 대한 어느 한쪽 계약당사자의 법령은 다른 쪽 계약당사자의 지정항공사들의 항공기가 그 계약당사자의 영역에 입국·통과 또는 출국할 때, 그리고 그 계약당사자의 영역 안에 있는 동안 동 항공기에 의하여 운송되는 여객·승무원·화물 또는 우편물에 적용된다.

제 8 조
항공사 지점의 설치와 영업

1. 각 계약당사자의 지정항공사는 다른 쪽 계약당사자의 영역 안에서 지점을 설치할 권리를 가진다. 그러한 지점은 영업·운영 및 기술직원을 포함할 수 있다.

2. 각 계약당사자는 다른 쪽 계약당사자의 지정항공사에게 항공서비스 영업을 다른 쪽 계약당사자의 영토에서 다른 쪽 계약당사자의 유효한 법령과 규제에 따라 직접적으로 또는 그 다른 쪽 계약당사자를 통하여 그들의 운송서류로 항공서비스를 판매할 권리를 가진다. 각 계약당사자는 다른 쪽 계약당사자의 지정항공사가 영업하거나 그러한 운송서비스를 구매하는 사람의 권리를 제한할 수 없다.

제 9 조
증명서 및 면허의 인정

1. 어느 한쪽 계약당사자가 발급하였거나 유효한 것으로 인정된 감항증명서·자격증명서 및 면허증은 그 유효기간 동안 다른 쪽 계약당사자에 의하여 유효한 것으로 인정된다.

2. 다만, 각 계약당사자는 다른 쪽 계약당사자 또는 그 밖의 국가가 그 국민에게 부여하였거나 그 국민을 위하여 유효하다고 인정한 자격증명서 및 면허증에 대하여 자국 영역 상공의 비행을 목적으로 하는 경우 유효한 것으로 인정하지 아니할 권리를 유보한다.

제 10 조 수송력 규정

1. 양 계약당사자의 지정항공사들은 특정노선 상에서 합의된 업무를 운영 하는 데 있어 공정하고 균등한 기회를 가진다.

2. 각 계약당사자의 지정항공사들은 합의된 업무를 운영함에 있어서 다른 쪽 계약당사자의 지정항공사들의 이익을 고려하여 다른 쪽 계약당사자의 지정 항공사들이 동일 노선의 전부 또는 일부에서 제공하는 업무에 부당하게 영향을 미치지 아니하도록 한다.

3. 특정노선 상에 있어서 어느 한쪽 계약당사자의 지정항공사들이 제공하는 수송력과 다른 쪽 계약당사자의 지정항공사들이 제공하는 수송력은 동 노선에서의 항공수송에 대한 공공의 요구와 합리적인 연관성이 유지되어야 한다.

4. 각 계약당사자의 지정항공사들에 의하여 제공되는 합의된 업무는 동 항공사들을 지정하는 계약당사자의 영역을 출발지점 또는 목적지점으로 하는 현행 및 예측되는 운송수요에 적합한 수송력을 합리적인 적재율로 공급하는 것을 우선적인 목표로 한다. 다른 쪽 계약당사자의 영역 안에서 적재되거나 하륙되는 것으로서 동 항공사들을 지정한 국가 외의 다른 국가의 영역 안에 있는 특정노선 상의 제 지점을 목적지점이나 출발지점으로 하는 운송은 부차적인 것으로 삼아야 한다. 특정노선상 다른 쪽 계약당사자의 영역 안에 위치한 제 지점 간을 운송하는 동 항공사들의 권리는 국제항공운수의 질서 있는 발전에 부합되도록 행사되어야 하며, 그 수송력은 다음 각 목과 연계되어 행사되어야 한다.

- 가. 항공사를 지정하는 계약당사자의 영역을 목적지 및 출발지로 하는 운송수요
- 나. 지방 및 지역 항공업무를 고려하여, 합의된 업무가 통과하는 지역에 현존하는 항공수요
- 다. 직통항공 운항수요

제 11 조
운 입

1. 다음 각 항의 목적상 “운입”이라 함은 승객 및 화물의 운송에 부과되는 요금 및 동 요금이 적용되는 조건을 의미하며, 대리점 및 그 밖의 부수적인 업무에 대한 요금과 조건을 포함하는 반면 우편물 운송에 대한 요금과 조건은 제외된다.

2. 모든 합의된 업무에 관한 운입은 운영비·적정이윤 및 속도와 시설의 수준과 같은 서비스의 특성, 특정 노선의 일정 구간에서의 그 밖의 항공사의 운입을 포함한 모든 관련 요소를 적절히 고려하여 합리적인 수준에서 결정된다.

3. 운입은 다음 각 목의 규정에 따라 결정된다.

- 가. 이 조 제2항에 규정된 운입은 동 운입과 관련하여 적용되는 대리점 수수료의 비율과 함께 가능한 경우 관련 지정항공사들 간에 각각 특정노선 및 구간에 관하여 합의되어야 하며, 그러한 합의는 가능한 한 국제 항공운수협회의 운입 결정기구를 통하여 이루어져야 한다.
- 나. 상기와 같이 합의된 운입은 동 운입 시행 예정일부터 최소한 60일 이전에 양 계약당사자의 항공당국에 각각의 국내법령이 요구하는 대로 승인을 위하여 제출되어야 한다. 특별한 경우에 동 기간은 상기 당국 간의 합의에 의하여 단축될 수 있다.
- 다. 동 승인은 명시적으로 부여될 수 있다. 양 항공당국 중에서 어느 한 쪽도 이 조 제3항 나목에 따른 제출일부 30일 이내에 불승인을 표명하지 아니하는 한, 동 운입은 승인된 것으로 본다. 이 조 제3항 나목의 규정에 의하여 제출기간이 단축되는 경우 양 항공당국은 불승인 통고기간을 30일 이내로 하는 데에 합의할 수 있다.
- 라. 이 조 제3항 가목에 의하여 운입이 합의되지 못하는 경우 또는 이 조

제3항 다목에 따른 기간동안 어느 한쪽 계약당사자의 항공당국이 이 조 제3항 다목에 따라 합의된 운임의 불승인을 통고하는 경우, 양 계약당사자의 항공당국은 상호합의에 의하여 운임을 결정하도록 노력한다.

- 마. 만약 항공당국이 이 조 제3항 나목에 따라 제안된 운임에 대하여 동의하지 못한 경우 또는 이 조 제3항 라목에 따른 결정에 대하여 동의하지 못한 경우, 그 분쟁은 이 협정 제14조에 따라 해결된다.
- 바. 이 조의 규정에 따라 설정된 운임은 새로운 운임이 설정될 때까지 유효하다. 그러나 운임은 이 항으로 인하여 동 운임의 효력이 달리 종료된 날부터 12개월 이상 효력이 연장되지는 아니한다.

제 12 조

과세와 수입의 송금

1. 국제 운송에서 어느 한쪽 계약당사자의 지정항공사가 취득한 수익에 대해서는 항공사를 지정한 계약당사자만이 과세할 수 있다.
2. 계약당사자의 지정항공사들은 영역 안에서 취득한 수입 중 비용을 초과하는 부분을 자유로이 송금할 수 있다.
3. 이러한 송금은 유효한 외환관리규정에 따라 여하한 자유태환성통화로 송금하며 일반적인 은행비용과 절차를 제외하고는 다른 비용이 청구되거나 제한 또는 지연되지 아니한다.
4. 소득 및 자본에 대한 이중과세 회피를 위한 특별협정이 계약당사자 간에 존재하는 경우에는 그 특별협정의 조항이 우선한다.

제 13 조

통계자료의 교환

어느 한쪽 계약당사자의 항공당국은 다른 쪽 계약당사자 항공당국의 요청이 있는 경우, 그 지정항공사들이 합의된 업무에 제공하는 수송력 검토를 위하

여 합리적으로 요구되는 정기 또는 그 밖의 통제자료를 다른 쪽 계약당사자의 항공당국에 제공하여야 한다. 그러한 자료는 합의된 업무를 위하여 동 항공사들이 수행하는 운송량을 결정하기 위하여 필요한 모든 정보와 그러한 운송의 출발 및 기착지점을 포함하여야 한다.

제 14 조
협 의

이 협정의 이행에 영향을 미치는 모든 문제에 있어 긴밀한 협력을 확보하기 위해서 계약당사자의 항공당국 간에 수시로 협의한다.

제 15 조
분쟁의 해결

1. 이 협정의 해석이나 적용과 관련하여 계약당사자 간에 분쟁이 발생하는 경우, 계약당사자는 먼저 교섭에 의하여 해결하도록 노력한다.

2. 교섭에 의하여 해결에 이르지 못하는 경우, 계약당사자는 분쟁을 어떤 개인 또는 기관에 결정을 회부하는 데에 합의할 수 있다. 계약당사자들이 그와 같이 합의하지 아니하는 경우, 그 분쟁은 어느 한쪽 계약당사자의 요청으로 동 분쟁을 해결하기 위하여 3인의 중재인으로 구성된 중재재판소에 회부될 수 있으며, 중재인은 계약당사자가 각각 1인을 지명하고 이들 2인이 제3의 중재인을 지명한다. 각 계약당사자는 어느 한쪽 계약당사자가 다른 쪽 계약당사자로부터 외교경로를 통하여 분쟁중재를 요구하는 통고를 접수한 날부터 60일의 기간 내에 중재인을 지명하고, 제3의 중재인은 그 후 60일의 기간 내에 임명된다. 각 계약당사자가 규정된 기간 내에 중재인을 지명하지 아니하거나 제3의 중재인이 규정된 기간 내에 임명되지 아니하는 경우 국제민간항공기구 이사회의 장은 어느 한쪽 계약당사자의 요구에 따라 필요한 1인 또는 수인의 중재인을 지명할 수 있다. 이 경우 제3의 중재인은 제3국 국민이어야 하며 중재재판소장으로 행동한다.

3. 계약당사자는 이 조 제2항에 의하여 내려진 잠정적 권고를 포함한 어떠한 결정도 이행하여야 한다.

4. 어느 한쪽 계약당사자나 어느 한쪽 계약당사자의 지정항공사가 이 조 제3항의 요구조건을 이행하지 아니하는 경우, 다른 쪽 계약당사자는 이 협정에 따라 부여한 권리를 제한하거나 취소할 수 있다.

제 16 조 항공안전

1. 각 계약당사자는 승무원·항공기 또는 그 항공기의 운항과 관련된 분야에서 계약당사자가 채택하는 안전기준과 관련하여 언제든지 협의를 요청할 수 있다. 동 협의는 그 요청일부터 30일 이내에 이루어져야 한다.

2. 어느 한쪽 계약당사자는 다른 쪽 계약당사자가 그 당시 협약에 따라 설립된 최소한의 기준에 부합하는 안전기준을 적절하게 유지·수행하고 있지 아니한다는 사실을 발견할 경우 그 다른 쪽 계약당사자에게 이러한 사실의 발견 및 상기 최소한의 기준과 일치되도록 하는 데 필요한 것으로 보이는 조치에 대하여 통보하여야 하며, 그 다른 쪽 계약당사자는 적절한 수정조치를 취하여야 한다. 그 다른 쪽 계약당사자가 15일 또는 합의된 그 이상의 기간 내에 수정하지 아니하는 경우 이 협정 제4조를 적용할 충분한 근거가 된다.

3. 협약 제33조에 언급된 의무에도 불구하고, 부당한 지연을 초래하지 아니하는 한 어느 한쪽 계약당사자의 항공사에 의하거나 그 항공사를 대리하여 다른 쪽 계약당사자의 영역으로부터 운항 중인 항공기는 그 다른 쪽 계약당사자의 영역 안에 있는 동안 그 다른 쪽 계약당사자의 권한 있는 대표에 의하여 항공기와 승무원의 서류의 유효성, 항공기와 그 장비의 의견 상태를 점검하기 위하여 항공기 내부와 그 주변에서 행하는 검사(이하 이 조에서 "지상점검"이라 한다)의 대상이 될 수 있다.

4. 어떠한 지상점검 또는 일련의 지상점검으로 인하여

가. 항공기 및 항공기의 운항이 그 당시 협정에 따라 설립된 최소기준에 미치지 못한다는 심각한 우려가 있을 경우, 또는

나. 효율적인 정비가 부족하며 그 당시 협약에 따라 설립된 안전기준의 효과적인 적용이 부족하다는 심각한 우려가 있을 경우

점검을 진행하는 계약당사자는 협정 제33조의 목적상 항공기 및 승무원의 증명서나 면허의 유효한 발급여부 및 항공기 운항의 협정상 최소기준 합치여부에 대하여 자유롭게 결정한다.

5. 이 조 제3항에 따른 지상점검의 시행을 위한 어느 한쪽 계약당사자의 항공사 또는 항공사들에 의하여 운영되는 항공기에 대한 접근이 그 항공사나 항공사들의 대표에 의하여 거부되었을 경우 다른 쪽 계약당사자는 이 조 제4항에 언급된 유형의 심각한 우려가 발생한 것으로 자유롭게 추론하고, 동항에 언급된 결론을 도출한다.

6. 지상점검, 일련의 지상점검, 지상점검 시의 접근거부, 협의 또는 그 밖의 결과로서 그러한 긴급조치가 항공운항의 안전에 필요하다고 판단하는 경우, 어느 한쪽 계약당사자는 다른 쪽 계약당사자의 항공사나 항공사들에게 부여한 운항허가를 즉시 중단하거나 변경할 권리를 유보한다.

7. 위의 제2항 또는 제6항에 따른 어느 한쪽 계약당사자의 조치는 그 조치의 근거가 소멸되면 중단된다.

제 17 조

보 안

1. 계약당사자는 국제법상의 권리와 의무에 따라 불법적인 간섭행위로부터 민간항공의 안전을 상호 보호할 의무가 이 협정의 불가분의 일부를 구성함을 재확인한다. 계약당사자는 국제법상의 일반적인 권리 및 의무를 제한하지 아니 하면서, 특히 1963년 9월 14일 동경에서 서명된 「항공기내에서 행한 범죄 및 기타 행위에 관한 협약」, 1970년 12월 16일 헤이그에서 서명된 「항공기의 불법납치 억제를 위한 협약」, 1971년 9월 23일 몬트리올에서 서명된 「민간항공의 안전에 대한 불법행위의 억제를 위한 협약」, 1988년 2월 24일 몬트리올에서 서명된 「국제민간항공에 사용되는 공항에서의 불법적 폭력행위의 억제를 위한 의정서」 또는 양 계약당사자가 당사자가 되는 항공보안에 대한 그 밖의 협약의 규정에 따라 행동하여야 한다.

2. 계약당사자는 요청에 따라 민간항공기의 불법납치행위와 항공기·승객·승무원·공항 및 항공운항시설의 안전에 반하는 그 밖의 불법행위와 민간항공안전에 대한 모든 위협을 방지하기 위하여 모든 필요한 지원을 상호 제공하여야 한다.

3. 계약당사자는 상호관계에 있어서 국제민간항공기구에 의하여 확립되고 협약 부속서들로 지정된 항공안전조항이 계약당사자에 적용 가능한 범위까지 동 안전조항에 따라 행동하여야 한다. 또한 계약당사자는 자국 등록의 항공기 운항자, 주 영업소 또는 주소가 자국 영역 내에 있는 항공기 운항자와 자국 영역 안에 있는 공항의 운영자가 상기 항공보안 조항에 따라 행동하도록 요구한다.

4. 각 계약당사자는 이 조 제3항에 언급된 상기 항공기 운항자가 다른 쪽 계약당사자 영역에 출입국 또는 체류하기 위하여 요구되는 항공안전조항을 준수하도록 요구할 수 있다는 것에 합의한다. 각 계약당사자는 탑승 또는 적재 이전과 탑승 또는 적재 중에 항공기를 보호하고 여객 및 승무원과 그들의 소지품·수화물·화물 및 항공기 저장품을 검사하기 위하여 자국 영역 안에서 타당한 조치가 효과적으로 취하여지도록 보장하여야 한다. 또한 각 계약당사자는 다른 쪽 계약당사자가 특정 위협에 대처하기 위하여 합리적인 특별안전조치를 요구할 경우 호의적인 고려를 하여야 한다.

5. 민간항공기의 불법납치 사건이나 그러한 사건의 위협 또는 그러한 항공기·여객·승무원·공항 또는 항공운항시설에 대한 그 밖의 불법행위가 발생할 경우, 계약당사자들은 그러한 사건 또는 사건의 위협을 신속하고 안전하게 종료시키기 위하여 통신 및 그 밖의 적절한 조치를 촉진함으로써 상호 지원하여야 한다.

제 18 조 개 정

1. 어느 한쪽 계약당사자가 이 협정 규정의 개정을 희망하는 경우에는 언제든지 다른 쪽 계약당사자와 협의를 요청할 수 있다. 그러한 협의는 토의 또는 서신교환을 통하여 이루어지며 요청접수일로부터 60일 기간 내에 시작된다.

2. 이러한 개정과 부가사항은 별도의 의정서를 구성하며 이 협정의 필수적인 부분을 이룬다. 이는 이 협약 제21조에 따라 발효한다.

3. 부속서의 개정은 계약당사자 항공당국 간의 직접 합의에 의하여 이루어질 수 있으며 외교각서의 교환에 의하여 확인되는 때에 발효한다.

4. 항공운수에 관한 다자간 일반협약이나 협정이 양 계약당사자에 대하여 발효되는 경우, 이 협정은 그러한 협약이나 협정의 규정에 합치되도록 개정된다.

제 19 조 종 료

어느 한쪽 계약당사자는 이 협정의 종료결정을 외교경로를 통하여 서면으로 다른 쪽 계약당사자에게 언제든지 통보할 수 있다. 그러한 통보는 국제민간항공공기구에 동시에 전달된다. 그러한 경우 이 협정은 다른 쪽 계약당사자가 통보를 접수한 날부터 12개월이 경과하기 이전에 합의에 의하여 협정 종료통보가 철회되지 아니하는 한 접수 후 12개월이 경과한 후에 종료된다. 다른 쪽 계약당사자에 의한 접수의 통지가 없는 경우 등 통보는 국제민간항공기구가 통보를 접수한 날부터 14일 후에 접수된 것으로 본다.

제 20 조 등 록

이 협정과 이 협정의 모든 개정은 국제민간항공기구에 등록된다.

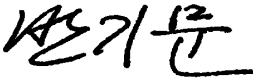
제 21 조 발 효

이 협정은 양 계약당사자가 외교경로를 통하여 각각 협정의 발효에 필요한 자국의 법적절차가 완료되었음을 상호 통보한 날 중 나중의 날에 발효한다.

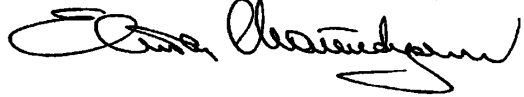
이상의 증거로, 아래 서명자는 그들 각자의 정부로부터 정당히 권한을 위
임받아 이 협정에 서명하였다.

2006년 5월 11일 바쿠에서 동등하게 정본인 한국어·아제르바이잔어 및
영어로 각 2부를 작성하였다. 해석상의 차이가 있을 경우 영어본이 우선한다.

대한민국 정부를 대표하여



아제르바이잔공화국 정부를 대표하여



부 속 서

가. 대한민국의 지정항공사가 운항할 노선

대한민국내 제 지점 - 중간지점 - 아제르바이잔공화국내 제 지점 - 이원지점

- 주: 1. 운항서비스가 대한민국 내에서 시작되거나 종료되는 한 중간 및 이원지점은 어느 비행에서도 생략될 수 있다.
2. 수시로 계약당사자의 항공당국 간에 합의되는 경우를 제외하고는 어떠한 수송도 아제르바이잔공화국 영역 내에 적하하기 위하여 중간지점 또는 이원지점에서 적재될 수 없으며 반대의 경우도 동일하다.

나. 아제르바이잔공화국의 지정항공사가 운항할 노선

아제르바이잔공화국내 제 지점 - 중간지점 - 대한민국내 제 지점 - 이원지점

- 주: 1. 운항서비스가 아제르바이잔공화국 내에서 시작되거나 종료되는 한 중간 및 이원지점은 어느 비행에서도 생략될 수 있다.
2. 수시로 계약당사국의 항공당국 간에 합의되는 경우를 제외하고는 어떠한 수송도 대한민국 영역 내에 적하하기 위하여 중간지점 또는 이원지점에서 적재될 수 없으며 반대의 경우도 동일하다.