

ATS/13705
06/07/12



RESTRICTED
भारतीय राजदूत
बाकू, अज़ेरबइजान

**EMBASSY OF INDIA
BAKU, AZERBAIJAN**

No. BKU/COM/221/1/2009

April 18, 2012

Dear Ministry,

Please refer to Ministry of Civil Aviation, New Delhi's Aide Memoire No. AV.12013/011/2009-A dated 11th July, 2011.

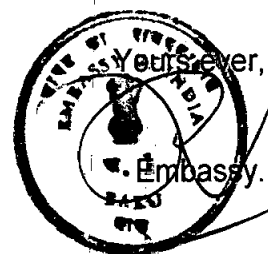
2. The Air Services Agreement between India and Azerbaijan was signed in Baku on 16th April, 2012, by Shri Debnath Shaw, Ambassador of India on behalf of GOI and Mr. Arif Ahmad Oglu Mammadov, Director of State Civil Aviation Administration of the Republic of Azerbaijan. The Agreement was signed at the concluding ceremony of the 2nd meeting of India Azerbaijan Inter-Governmental Commission (IGC) held on the same day.

3. The Air Services Agreement was signed in the presence of the two Co-Chairmen of the IGC, Hon'ble Minister of State for Commerce & Industry, Shri Jyotiraditya M Scinda and the Azerbaijani Minister for Ecology and Natural Resources, Mr. Huseyngulu Baghirov.

4. Enclosed please find original signed copies of the Air Services Agreement in Hindi, English and Azerbaijani languages, for necessary action at your end. Ministry of Civil Aviation is requested to inform the Embassy of India, Baku of the completion of relevant procedures required for the entry into force of the Agreement, as per Article 23 of the same.

Ministry of Civil Aviation,
Rajiv Gandhi Bhavan,
New Delhi-110003

Copy (W.O. enclosures) to :-Ms. Mukta Shekhar, Dir (ITP-II), Ministry of External Affairs, Room No. 2111, JNB New Delhi,



31/39, Oktay Karimov Street, Ganjlik, Narimanov District, AZ 1069, Baku, Azerbaijan

Tel: (+994 12) 564 63 54/44 Fax: (+994 12) 447 25 72

E-mail: eibaku@adanet.az, com.baku@mea.gov.in, eibaku.attache@azdata.net, eibaku.cpv@azdata.net

Website: www.indianembassybaku.org

Air Services Agreement

between

The Government of the Republic of India

and

The Government of the Republic of Azerbaijan

The Government of the Republic of India and the Government of the Republic of Azerbaijan (hereinafter referred to as the "Parties");

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

Desiring to promote international air services between their respective territories;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines; and

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless the context otherwise requires, the term:

- (1) "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Azerbaijan, the Director of the State Civil Aviation Administration, or any person authorised to perform any functions at present exercised by the said organisation or similar functions and in the case of the Republic of India, the Director General of Civil Aviation, or any person authorised to perform any functions at present exercised by the said organisation or similar function.
- (2) "Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;
- (3) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December, 1944, and includes any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annexes or amendments are at any given time effective for both Parties;
- (4) "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes", shall have the same meaning as assigned to them in Article 96 of the Convention;

(5) "designated airline" means an airline designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement;

(6) "tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air service charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

(7) "territory" in relation to Parties has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention; and

(8) "user charges" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services, including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers, baggage and cargo.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section or part of the Annex to this Agreement. Such services and routes shall hereinafter be called "the agreed services" and "the specified routes", respectively.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Party shall enjoy the following rights:

- (a) to fly without landing across the territory of the other Party;
- (b) to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purposes; and
- (c) while operating an agreed service at the points specified for that route in the Annex to this Agreement, the airline(s) designated by each Party shall also enjoy the right to embark and disembark, in the territory of the other Party, international traffic in passengers and cargo including mail, separately or in combination.

3. The airline(s) of each Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in clauses (a) and (b) of paragraph (2) of this Article.

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

5. If because of special and unusual circumstances, a designated airline of one Party is unable to operate a service on its normal routing, the other

Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Parties.

6. The designated airlines of one Party shall have the right to use airways, airports and other facilities provided by the other Party on a non-discriminatory basis.

Article 3

Designation and Authorisation of Airlines

1. Each Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and transmitted to the other Party through diplomatic channels and shall identify whether the airline is authorised to conduct the type of air services specified in the Annex.

2. Upon receipt of such designation and application from the designated airline(s) of either Party, in the form and manner prescribed for the purpose, the aeronautical authorities of the other Party shall grant the appropriate operating authorisation with minimum procedural delay, provided that:

- (a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline or its nationals;
- (b) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to operation of international air services by the Party considering the application; and
- (c) the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 9 (Safety) and Article 10 (Aviation Security).

Article 4

Revocation or Suspension of Operating Authorisation

1. Either Party may revoke or suspend the operating authorisation granted to an airline designated by the other Party or impose such conditions as it may deem necessary in any case where:

- (a) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party or its nationals;
- (b) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 (Applications of Laws) of this Agreement; or

(c) the other Party is not maintaining and administering the standards set out in Article 9 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with clauses (b) and (c) of paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation of an airline of the other Party in accordance with the provisions of Article 10 (Aviation Security).

Article 5

Principles governing operation of Agreed Services

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2. The capacity to be provided and the frequency of services to be operated by the designated airline(s) of each Party shall be agreed between both Parties.

3. Any increase in the capacity to be provided and the frequency of services to be operated by the designated airlines of each Party shall be subject to agreement between both Parties. Pending such an agreement or settlement, the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.

Article 6

Application of the national legislation

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and procedures relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the designated airlines of the other Party.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and procedures relating to the admission into or departure from its territory of passengers, baggage, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, border control, customs, currency, health, sanitary and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or shippers of cargo of the designated airlines of the other Party.

3. Neither Party shall give preference to its own or to any other airline over a designated airline of the other Party engaged in similar international air services in the application of the laws and regulations and procedures provided for in this Article.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Party and not leaving areas of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control, except in respect of security measures against violence, air piracy, narcotics control etc.

Article 7

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities of each Party on the designated airline(s) of the other Party shall be just, reasonable, non-discriminatory, and equitably apportioned among all categories of users. Such user charges shall be assessed on the designated airline(s) of the other Party on terms not less favourable than the terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the designated airline(s) of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities of providing the appropriate airport, environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities in its territory and the designated airline(s) using the services and facilities. Each Party shall encourage the competent charging authorities and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate and transparent review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles stated in paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in the user charges to enable the users to express their views before changes are implemented.

4. Neither party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 20 (Settlement of Disputes), to be in breach of a provision of this Article, if:

- (i) it has undertaken a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable time; and
- (ii) following such a review, it has taken all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 8

Customs Duties and Charges

1. Each Party shall, on the principle of reciprocity, exempt the designated airline(s) of the other Party to the fullest extent possible under its national law from customs duties and taxes and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale or to be used solely in connection with the operation or servicing of aircraft) and other items such as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by the designated airline(s).

2. The exemptions under this Article shall be granted only if the items referred to in paragraph 1 are –

- (a) introduced into the territory of one Party by or on behalf of the designated airline(s) of the other Party;
- (b) retained on board aircraft of the designated airline(s) of one Party upon arrival in or leaving the territory of the other Party; or
- (c) taken on board aircraft of the designated airline(s) of one Party in the territory of the other Party for use in operating the agreed services.

3. The exemptions under this Article shall apply regardless of the fact whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Party.

4. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline(s) of either Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that Party. In such a case, they may be placed under supervision of the said authorities upto such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the customs regulations.

Article 9

Safety

1. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained in respect of an airline designated by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft and operation of the designated airline(s). Such consultations shall take place within 30 days of the request or any longer period as may be agreed between the Parties.

2. If, following such consultations, one Party finds that safety standards in the areas referred to in paragraph (1) that meet the standards established at that time in accordance with the Convention are not effectively maintained and administered in respect of airline(s) designated by the other Party, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action.

3. Each party reserves the right to suspend or limit the operating authorization of an airline(s) designated by the other Party in the event the other Party does not take appropriate corrective action within 30 days.

4. It is agreed that any aircraft operated by an airline of one Party on services to or from the territory of the other Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other 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.

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

the 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.

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

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

8. Any action by one Party in accordance with paragraphs (3) or (7) of this Article shall be discontinued once the basis for taking that action ceases to exist.

Article 10

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, both 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 Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971 and its Protocol done at Montreal on February 24, 1988 and any other Convention on aviation security to which both Parties become members.
2. Upon request, both Parties shall provide each other with all necessary assistance to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, of airports and air navigation facilities, and address any other threat to the security of civil air navigation.
3. Both Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, 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 Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into and departure from the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, both Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.
6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation of the designated airline(s) of that Party. When

required by an emergency, either Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

7. Any action taken in accordance with paragraph (6) shall be discontinued upon compliance by the other Party with the provisions of this Article.

Article 11

Commercial Opportunities and Taxation

1. The airline(s) of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for promotion and sale of air services and other ancillary products and facilities required for the provision of air services.

2. The airline(s) of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services and other ancillary products and facilities. Such staff requirements may, at the option of the airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organisation or company operating in the territory of the other Party and authorised to perform such services in the territory of such other Party.

3. Any airline of each Party may engage in the sale of air services and its ancillary products, services and facilities in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents. For this purpose, the airline shall have the right to use its own transportation documents and any person shall be free to purchase such transportation and its ancillary products, services and facilities in the currency of that territory and, in the event it is not prohibited by the legislation of that party, also in any freely convertible currencies.

4. The airline(s) of each Party shall have the right to convert and transfer freely, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed earned by such airlines in connection with the sale of air transportation and other ancillary products, services and facilities as well as interest earned on such revenues (including interest earned on deposits awaiting transfer). Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the airline makes the initial application for remittance.

5. The airline(s) of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchase of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airline(s) of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies in accordance with the national regulations of the other Party.

6. Notwithstanding anything contained in this Article, the exercise of rights under this Article shall be in accordance with the applicable domestic rules and regulations consistent with the purposes of this Agreement. If one Party imposes restrictions on the transfer of local revenues in excess of sums locally disbursed by the designated airlines of the other Party, the latter shall have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airlines of the first Party.

7. When a special Agreement for avoidance of double taxation with respect to taxes on income and capital exists between the Parties, the provisions of that Agreement shall prevail.

Article 12

Co-operative Marketing Arrangements

1. When operating or holding out the agreed services on the specified routes whether as the operating or marketing airline, the designated airline(s) of each Party may enter into co-operative marketing arrangements, such as code-share, block space or any other joint venture arrangement, with

(a) the designated airline(s) of the same Party; or

(b) the designated airline(s) of the other Party.

2. The operating airline(s) involved in the co-operative marketing arrangements shall hold the underlying traffic rights including the route rights and the capacity entitlements and meet the requirements normally applied to such arrangements.

3. All marketing airline(s) involved in the co-operative arrangements shall hold the underlying route rights and meet the requirements normally applied to such arrangements.

4. The total capacity operated by the air services performed under such arrangements shall be counted only against the capacity entitlement of the Party designating the operating airline(s). The capacity offered by the marketing airline(s) on such services shall not be counted against the capacity entitlement of the Party designating that airline.

5. In addition to the operating airline(s), the aeronautical authorities of each side may require the marketing airline(s) to file schedules for approval and also provide any other documents before commencement of air services under the co-operative marketing arrangements.

6. When holding out services for sale under such arrangements, the concerned airline or its agent shall make it clear to the purchaser at the point of sale as to which airline shall be the operating airline on each sector of the service and with which airline(s) the purchaser is entering into a contractual relationship.

7. Before providing code sharing services, the code sharing partners shall agree as to which party shall be responsible for security, safety, facilitation, liability and other consumer related matters. Such an agreement shall be filed with the aeronautical authorities of both Parties before implementation of the code-share arrangements.

Article 13

Intermodal Services

The designated airline(s) of each Party shall be permitted to employ, in connection with air transport of passengers and cargo, any intermodal transport to or from any point in the territory of the other Party. Such airline(s) may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code share, with other carriers. The intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and intermodal transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of such transportation.

Article 14

Approval of Schedules

1. The aeronautical authorities of each Party may require the designated airline(s) of the other Contracting Party to file for their consideration and approval, at least 45 days prior to the inauguration of the agreed services, flight schedules containing the information pertaining to the type of service and its frequency, the type of aircraft to be used and the flight timings at each point. Similar information shall also be provided at least 45 days in advance for each IATA traffic season and also as and when any changes are to be introduced regarding operation of the agreed services.

2. The designated airline(s) of each Party shall also furnish any other information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

Article 15

Provision of Statistics

1. The aeronautical authorities of each Party shall provide or cause its designated airline(s) to provide to the aeronautical authorities of the other Party statistics relating to the traffic carried during each month on the agreed services to and from the territory of that other Party, showing the points of

embarkation and disembarkation of such traffic. Such statistics shall be furnished as soon as possible after the end of each month, but not later than 30 days following the month to which they relate.

2. The aeronautical authorities of each Party shall, on request, provide or cause its designated airline(s) to provide to the aeronautical authorities of the other Party statistics relating to true origin and destination of traffic carried to and from the territory of that other Party.

Article 16

Tariff

1. The tariffs in respect of the agreed services operated by the designated airline(s) of each Party shall be established by each designated airline based upon its commercial considerations in the market place at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operation and reasonable profit.

2. The tariffs established under paragraph (1) shall not be required to be filed by the designated airline(s) of one Party with the aeronautical authorities of the other Party.

3. Notwithstanding the foregoing, each Party shall have the right to intervene so as to:

- (a) prevent tariffs whose application constitutes anti-competitive behavior which has or is likely to or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a route;
- (b) protect consumers from tariffs that are excessive or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- (c) protect airlines from tariffs that are predatory or artificially low.

4. For the purposes set out in paragraph (3) of this Article, the aeronautical authorities of one Party may require the designated airlines of the other Party to provide information relating to the establishment of the tariffs.

5. If one Party believes that the tariff charged by designated airline(s) of the other Party is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (3) of this Article, it shall notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible and request consultations which shall be held not later than 30 days after receipt of the request. If the Parties reach an agreement with respect to the tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. In the absence of such an agreement, the previously existing tariff shall continue to be in effect.

Article 17

Multilateral Agreements

1. In implementing this Agreement, the Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention in-so-far as those provisions are applicable to international air services.
2. If, after entry into force of this Agreement, both Parties become party to a multilateral agreement that addresses matters covered by this Agreement, either Party may request consultations to determine whether this Agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.

Article 18

Consultations

1. Either Party may, at any time, make a request in writing for consultation on the interpretation, application, implementation or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.
2. Unless otherwise agreed by the Parties, such consultations shall begin within a period of 60 days from the date on which the other Party receives the request.

Article 19

Amendment

1. This Agreement may be amended by written agreement of the Parties.
2. Any amendment so agreed shall enter into force in accordance with the provisions of Article 23 of this Agreement.
3. Notwithstanding paragraph (2), the Parties may agree to give immediate effect to an amendment to the Annex to this Agreement.

Article 20

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement that is not resolved by formal consultations may be referred, by agreement of the Parties, to some person or body for decision. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:-

- (a) Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;
- (b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with clause (a) of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the senior most Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. In the event that either the President or the senior most qualified Vice President appoints the third arbitrator under this Paragraph, that third arbitrator shall not be a national of either of the Parties.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own rules of procedure. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. Either Party may make a request for clarification on the decision within 15 days after it has been rendered and the clarification shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the extent consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedure set out in clause (b) of paragraph (2) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 21

Termination

1. Either Party may, at any time, give written notice to the other Party of its intention to terminate this Agreement, through diplomatic channels; such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. In such a case the Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other 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 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 22

Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered upon its entry into force with the International Civil Aviation Organization.

Article 23

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of the receipt, through diplomatic channels, of the latest written notification of the Parties confirming the completion of their relevant internal procedures required for the entry into force of this Agreement.

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

Done at Baku, in two original copies, this " 16th " day of April 2012 in the Hindi, Azerbaijani and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation or application of this Agreement, the English text shall prevail.



**For the Government of
the Republic of India**



**For the Government of
the Republic of Azerbaijan**

ANNEX

Route Schedule

Section I

Routes for the airlines designated by the Government of the Republic of India:

Points of Origin	Intermediate Points	Points in Azerbaijan	Beyond Points
Points in India	Nil	Any three points	Nil

Section II

Routes for the airlines designated by the Government of the Republic of Azerbaijan:

Points of Origin	Intermediate Points	Points in India	Beyond Points
Points in Azerbaijan	Nil	Any three points	Nil

Section III

1. Points mentioned in Section I and Section II need not necessarily be served in the order named.
2. Intermediate and beyond points on the specified routes may at the option of the designated airline(s), be omitted on any or all flights.
3. Intermediate or beyond points not specified in Section I and Section II may be served provided no 5th freedom traffic rights are exercised between such points and any point in the territory of the other Party.
4. Two or more points in the territory of one Party shall not be served on the same flight by the designated airline(s) of the other Party.

भारत गणराज्य सरकार

तथा

अजरबैजान सरकार

के बीच

विमान सेवा करार

भारत गणराज्य की सरकार तथा अजरबैजान सरकार (जिन्हें एतद्पश्चात् “संविदाकारी पक्ष” कहा गया है);

दोनों पक्ष 7 दिसम्बर 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संबंधी अभिसमय के पक्ष होने के नाते,

अपने-अपने राज्य-क्षेत्रों के बीच अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं को बढ़ावा देने की इच्छा से;

एयरलाइनों के बीच प्रतिस्पर्धा के आधार पर अंतरराष्ट्रीय विमानन प्रणाली को बढ़ावा देने की इच्छा से; और,

अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं में सुरक्षा और संरक्षा की संबंधी सर्वोच्च कोटि सुनिश्चित करने की इच्छा से तथा विमानों की सुरक्षा के प्रति उन कार्यों अथवा धमकियों जिनसे व्यक्तियों अथवा परिसंपत्तियों की सुरक्षा जोखिम में हों, विमान सेवाओं का प्रचालन प्रतिकूल रूप से प्रभावित होने की आशंका हो, से निपटने तथा नागर विमानन संरक्षा के प्रति जनता में विश्वास बहाल करने की प्रबल इच्छा शक्ति से,

निम्न प्रकार से सहमत हुए हैं-

अनुच्छेद-1
परिभाषा

इस करार के प्रयोजनार्थ, जहाँ पाठ में अन्यथा अपेक्षा नहीं की गई है-

1. “वैमानिकी प्राधिकारी” का आशय, अजरबैजान गणराज्य के मामले में राज्य विमानन प्रशासन निदेशक भारत गणराज्य के मामले में नागर विमानन महानिदेशक, अथवा उक्त संगठन द्वारा वर्तमान में किए जाने वाले किसी भी कार्य अथवा समान कार्यों को निष्पादित करने के लिए प्राधिकृत किसी भी व्यक्ति से है;
2. ‘करार’ का आशय इस ‘करार’, इसके अनुबंधों तथा इनमें किए गए किसी भी संशोधन से है;
3. ‘अभिसमय’ का आशय, 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत अन्तरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय से है तथा इसमें वह कोई भी संशोधन शामिल है जो अभिसमय के अनुच्छेद 94(क) के अधीन लागू किया गया तथा जिसका अनुसमर्थन दोनों पक्षों ने कर दिया है तथा इसमें इस प्रकार के अनुबंध अथवा संशोधन दोनों पक्षों के लिए भी किसी नियम समय में प्रभावी होते जाते हैं, अभिसमय के अनुच्छेद 90 के अधीन कोई भी अनुबंध अथवा संशोधन को अपनाया गया है;
4. ‘विमान सेवा’, ‘अंतरराष्ट्रीय विमान सेवा’, ‘एयरलाइन’ तथा ‘गैर यातायात प्रयोजनों के लिए स्टाप’ का आशय वही है जो इनके लिए अभिसमय के अनुच्छेद 96 में दिया गया है;
5. ‘नामित एयरलाइन’ का आशय एक ऐसी विमान कम्पनी से है जिसे इस करार के अनुच्छेद 3 (नामित और प्राधिकृत करना) के अनुसार नामित और प्राधिकृत किया गया हो।
6. ‘टैरिफ’ का आशय यात्रियों (और उनके सामान) के वहन और/अथवा कार्गो (डाक को छोड़कर) एयरलाइनों जिसमें उनके एजेंट भी शामिल हैं द्वारा वसूले जाने वाले विमान सेवा प्रभार के लिए किसी किराया, दर अथवा प्रभार से है तथा वे शर्तें भी हैं जो इस प्रकार के किराए, दर अथवा प्रभार की उपलब्धता को भी शासित करती हैं;
7. ‘राज्य-क्षेत्र’ का आशय वही है जो अभिसमय के अनुच्छेद 2 में इसके लिए दिया गया है; तथा
8. ‘प्रयोक्ता प्रभार’ का आशय उस प्रभार से है जिसे हवाईअड्डा, विमान दिक्चालन अथवा विमानन सुरक्षा सुविधाओं अथवा सेवाओं की व्यवस्था के लिए एयरलाइनों पर लगाए जाने वाले प्रभार से है जिसमें संबंधित सेवाएं तथा विमानों, उनके कर्मीदल, यात्रियों, सामान तथा कार्गो से संबंधित सुविधाएं सम्मिलित हैं।

अनुच्छेद - 2
अधिकारों की मंजूरी

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष को इस करार के उपयुक्त खंड अथवा अनुबंध के भाग में विनिर्दिष्ट मार्गों पर अनुसूचित अन्तरराष्ट्रीय सेवाओं की स्थापना के प्रयोजन के लिए इस करार में विनिर्दिष्ट अधिकार प्रदान करेगा। इस प्रकार की सेवाओं और मार्गों को एतत्पश्चात क्रमशः 'सहमत सेवाएं' तथा "विनिर्दिष्ट मार्ग" कहा गया है।
2. इस करार के प्रावधानों के अनुसार, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कम्पनी (कम्पनियों) को निम्नलिखित अधिकार प्राप्त होंगे :-
 - (क) बिना अवतरण किए दूसरे पक्ष के राज्य-क्षेत्र के ऊपर उड़ान भरने का अधिकार;
 - (ख) गैर-यातायात प्रयोजनों के लिए दूसरे पक्ष के राज्य-क्षेत्र में रुकने का अधिकार; और
 - (ग) इस करार के अनुबंध में उस मार्ग के लिए विनिर्दिष्ट अवतरण स्थलों पर सहमत सेवाओं का प्रचालन करते समय, प्रत्येक पक्ष द्वारा नामित विमान कम्पनी (कम्पनियों) को दूसरे पक्ष के राज्य-क्षेत्र में डाक सहित यात्रियों तथा कार्गो अन्तरराष्ट्रीय यातायात के अनुसार अलग से अथवा संयुक्त रूप से उतारने तथा चढ़ाने का भी अधिकार होगा;
3. इस करार के अनुच्छेद 3 के अधीन उन नामित कम्पनियों के अलावा प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की विमान कम्पनी (कम्पनियों) भी इस अनुच्छेद के पैरा (2) के उप पैरा (क) और (ख) में विनिर्दिष्ट अधिकारों की हकदार होंगी।
4. इस अनुच्छेद के पैरा (2) का अर्थ यह नहीं माना जाएगा कि एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी (कम्पनियों) द्वारा अन्य संविदाकारी पक्ष के राज्य-क्षेत्र में डाक सहित यात्रियों और कार्गो को विमान पर लेने का विशेष अधिकार मिल गया है जिसे उस पक्ष के राज्य-क्षेत्र में किसी अन्य अवतरण स्थल के लिए भेजा जा रहा है।
5. यदि विशेष अथवा असामान्य परिस्थितियों के कारण, एक संविदाकारी पक्ष की नामित एयरलाइन अपने सामान्य मार्ग पर सेवा प्रचालित करने में असमर्थ हो तो दूसरा संविदाकारी पक्ष दोनों पक्षों द्वारा पारस्परिक रूप से निर्णय किए अनुसार मार्गों के उपयुक्त अस्थाई पुनः व्यवस्था करके ऐसी सेवा का सतत प्रचालन सुगम बनाने के सभी भरसक प्रयास करेगा।
6. एक संविदाकारी पक्ष की नामित एयरलाइनों को, बिना किसी पक्षपात के, दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा उपलब्ध कराये गये हवाईमार्गों, हवाईअड्डों तथा अन्य सुविधाओं का उपयोग करने का अधिकार होगा।

अनुच्छेद - 3

एयरलाइनों को नामित तथा प्राधिकृत करना

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को निर्दिष्ट रूटों पर सहमत सेवाओं के प्रचालन के प्रयोजनार्थ विमान कंपनी अथवा विमान कम्पनियों को नामित करने इस प्रकार वापस लेने अथवा फेर-बदल करने का अधिकार होगा। इस प्रकार की नामित कंपनियों के नाम की जानकारी लिखित रूप से दूसरे संविदाकारी पक्ष को राजनयिक माध्यम के द्वारा देनी होगी तथा इसकी पहचान की जाएगी कि क्या एयरलाइन अनुबन्ध में विनिर्दिष्ट विमान सेवाओं के प्रकार के विमानों के अनुरूप प्राधिकृत है।

2. दोनों में से किसी पक्ष की नामित विमान कंपनी (कंपनियों) से इस प्रयोजनार्थ निर्धारित फार्म तथा तरीके से इस प्रकार का नामन तथा आवेदन प्राप्त होने पर, दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी न्यूनतम प्रक्रिया संबंधी देरी किये बिना उपयुक्त प्रचालन प्राधिकार संबंधी अनुमति प्रदान करेंगे बशर्ते कि:-

- (क) उस एयरलाइन का वास्तविक स्वामित्व तथा प्रभावी नियंत्रण एयरलाइन को नामित करने वाले पक्ष अथवा इसके राष्ट्रिक में विदित हो;
- (ख) नामित विमान कम्पनी जो आवेदन पर विचार करने वाले पक्ष द्वारा अन्तरराष्ट्रीय विमान सेवाओं के प्रचालन के लिए सामान्यतया लागू नियमों और विनियमों के अधीन निर्धारित शर्तों को पूरा करने के लिए अर्हता प्राप्त हो; और
- (ग) एयरलाइन को नामित करने वाला पक्ष अनुच्छेद-9 (संरक्षा) तथा अनुच्छेद-10 (विमानन सुरक्षा) में निर्धारित मानकों का अनुरक्षण तथा प्रशासन कर रहा हो।

अनुच्छेद - 4

प्रचालन प्राधिकार का प्रतिसंहरण अथवा निलम्बन

1. दोनों में से कोई भी पक्ष, दूसरे पक्ष द्वारा नामित एयरलाइन को प्रदत्त प्रचालन प्राधिकार को प्रतिसंहरण अथवा निलंबित कर सकता है अथवा निम्न में से किसी भी स्थिति में जैसी आवश्यक समझे शर्तें लगा सकता है:

- (क) उस एयरलाइन का वास्तविक स्वामित्व तथा प्रभावी नियंत्रण दूसरे संविदाकारी पक्ष इस के राष्ट्रिकों में निहित नहीं हो।
- (ख) वह एयरलाइन इस करार के अनुच्छेद-6 (कानूनों को लागू करना) में उल्लिखित कानूनों तथा विनियमों का पालन करने में विफल रही हो; अथवा
- (ग) दूसरा संविदाकारी पक्ष इस करार के अनुच्छेद-9 (संरक्षा) में निर्धारित मानकों का अनुरक्षण और प्रशासन नहीं कर रहा हो।

2. जब तक इस अनुच्छेद के पैरा (1) के उप पैरा (ख) अथवा (ग) के अनुसार आगे और अनुपालन न करने की प्रवृत्ति को रोकने के लिए तात्कालिक कार्रवाई करना अनिवार्य न हो, इस अनुच्छेद द्वारा स्थापित अधिकारों का निर्वाह दूसरे संविदाकारी पक्ष के साथ विचार विमर्श के बाद ही किया जा सकेगा।

3. यह अनुच्छेद दोनों में से किसी पक्ष के अधिकारों को अनुच्छेद-10 (विमानन सुरक्षा) के प्रावधानों के अनुसार दूसरे संविदाकारी पक्ष की एयरलाइन के प्रचालन प्राधिकार पर रोक लगाने, प्रति-संहरण करने, सीमित करने अथवा शर्तें लगाने के संबंध में सीमित नहीं करता है।

अनुच्छेद-5

सहमत सेवाओं के प्रचालन को शासित करने वाले सिद्धांत

1. दोनों पक्षों की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) को एक-दूसरे राज्य-क्षेत्रों के बीच विनिर्दिष्ट मार्गों पर सहमत सेवाएं प्रचालित करने का निष्पक्ष तथा समान अवसर होगा।

2. प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइन(एयरलाइनों) द्वारा उपलब्ध कराई जाने वाली क्षमता और प्रचालित की जाने वाली सेवाओं की आवृत्ति पर दोनों पक्षों के बीच सहमति होगी।

3. प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइनों द्वारा उपलब्ध कराई जाने वाली क्षमता और प्रचालित की जाने वाली सेवाओं की आवृत्ति में की जाने वाली कोई भी वृद्धि दोनों पक्षों के बीच हुए समझौते के अनुसार होगी। ऐसे किसी समझौते अथवा सहमति होने तक, पहले से लागू क्षमता तथा आवृत्ति संबंधी हकदारियां लागू रहेंगी।

अनुच्छेद - 6

राष्ट्रीय विधि की प्रयुक्ति

1. एक संविदाकारी पक्ष के भू-भाग में प्रवेश करते, वहां रहते अथवा वहां से प्रस्थान करते समय, विमान के प्रचालन तथा दिक्चालन से संबंधित इसके कानूनों, विनियमों तथा क्रियाविधियों का दूसरे संविदाकारी पक्ष नामित की एयरलाइनों द्वारा अनुपालन किया जाएगा।

2. एक पक्ष के राज्य क्षेत्र में प्रवेश, इसके अन्दर रहने तथा वहां से प्रस्थान करते समय, यात्रियों, सामान, कर्मीदल अथवा विमान में कार्गो (प्रवेश, क्लीयरेंस, विमान सुरक्षा, आब्रजन, पासपोर्ट, सीमा शुल्क मुद्रा, स्वास्थ्य, स्वच्छता और संगरोध अथवा डाक के संबंध में, डाक विनियम सहित) इसके राज्य-क्षेत्र में प्रवेश करने वाले अथवा प्रस्थान करने वाले यात्रियों और अन्य मदों से संबंधित इसके कानून और विनियमों का अनुपालन दूसरे पक्ष की एयरलाइनों के ऐसे यात्रियों, कर्मीदल अथवा कार्गो के शीपर्स द्वारा अथवा उनकी ओर से तदनु रूप अनुपालन सुनिश्चित किया जायेगा।

3. दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष इस अनुच्छेद में प्रदत्त कानूनों तथा विनियमों तथा प्रक्रियाओं को लागू करने में इसी प्रकार की अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं के प्रचालन में रत दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी किसी अन्य एयरलाइंस अथवा अपनी स्वयं की एयरलाइंस को कोई अग्रता प्रदान नहीं करेगी ।

4. दोनों में से किसी भी पक्ष के राज्य-क्षेत्र में हिस्सा एयर पायरेसी, नारकोटिक्स कन्ट्रोल आदि के प्रति सुरक्षोपाय के अलग प्रत्यक्ष आवागमन करने स्थिति में विमान के यात्री, बैगेज तथा कार्गो के लिए इस प्रकार के प्रयोजन के लिए आरक्षित हवाई अड्डे का कोई लीविंग एरिया नहीं होता है और इन पर सामान्य रूप से ही नियंत्रण रखा जाता है ।

अनुच्छेद - 7 प्रयोक्ता प्रभार

1. प्रत्येक पक्ष के सक्षम प्रभारी प्राधिकारियों द्वारा दूसरे पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) पर लगाए जाने वाले प्रयोक्ता प्रभार औचित्यपूर्ण, न्यायोचित गैर-पक्षपातपूर्ण तथा प्रयोक्ताओं की सभी श्रेणियों के बीच समान रूप से अनुभाजित होंगे। ऐसे प्रयोक्ता प्रभारों का आकलन दूसरे पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) पर ऐसी शर्तों पर किया जाएगा जो प्रभारों का आकलन किए जाते समय किसी अन्य एयरलाइन के लिए उपलब्ध शर्तों से कम अनुकूल न हों।

2 दूसरे पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) पर लगाए जाने वाले प्रयोक्ता प्रभारों में, हवाई अड्डे पर अथवा हवाई अड्डे की प्रणाली के भीतर उपयुक्त हवाई अड्डे, पर्यावरण, हवाई दिक्चालन तथा विमानन सुरक्षा सुविधाओं तथा सेवाओं को प्रदान करने वाले सक्षम प्रभारी प्राधिकारियों की पूर्ण लागत परिलक्षित होगी किन्तु ये प्रभार इन लागतों से अधिक नहीं होंगे। ऐसी पूर्ण लागत में, अवमूल्यन के पश्चात, परिसंपत्तियों पर औचित्यपूर्ण रिटर्न शामिल हो सकता है। जिन सुविधाओं तथा सेवाओं के लिए प्रभार किए जाते हैं उन्हें एक दक्ष तथा किफायती आधार पर उपलब्ध कराया जाएगा।

3 प्रत्येक पक्ष अपने राज्यक्षेत्र के भीतर सक्षम प्रभारी प्राधिकारियों तथा सेवाओं तथा सुविधाओं का इस्तेमाल करने वाली नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) के बीच परामर्श को प्रोत्साहित करेगा। प्रत्येक पक्ष सक्षम प्रभारी प्राधिकारियों तथा नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) को ऐसी सूचना के आदान प्रदान के लिए प्रोत्साहित करेगा जैसी की इस अनुच्छेद के पैरा (1) तथा (2) में वर्णित सिद्धांतों के अनुरूप औचित्यपूर्णता की सटीक तथा पारदर्शी समीक्षा किए जा सकने के लिए आवश्यक हो। प्रत्येक पक्ष सक्षम प्रभारी प्राधिकारियों को इस बात के लिए

प्रोत्साहित करेगा कि वे प्रयोक्ताओं को प्रयोक्ता प्रभार में परिवर्तन संबंधी किसी प्रस्ताव का औचित्यपूर्ण नोटिस दे जिससे प्रयोक्ता इन परिवर्तनों को क्रियान्वित किए जाने से पहले अपने मत व्यक्त कर सके ।

4. दोनों में से किसी पक्ष को अनुच्छेद 20 (विवादों का निपटान) के अनुसरण में विवाद निपटान प्रक्रियाओं के संबंध में, इस अनुच्छेद के किसी प्रावधान को भंग करने वाला नहीं माना जाएगा, यदि:

- (i) उसने औचित्यपूर्ण समय के भीतर दूसरे पक्ष द्वारा की गई शिकायत के अनुसार चार्ज अथवा प्रैक्टिस की समीक्षा कर ली हो, और
- (ii) ऐसी किसी समीक्षा के बाद, किसी चार्ज अथवा प्रैक्टिस, जो इस अनुच्छेद से असंभव हो, के विषय में सुधार संबंधी अपने अधिकार के भीतर सभी उपाय कर लिए हों ।

अनुच्छेद - 8

सीमा शुल्क तथा प्रभार

1. प्रत्येक पक्ष पारस्परिकता के आधार पर, दूसरे पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) को उन विमानों, ईंधन, स्नेहकों, उपभोज्य तकनीकी आपूर्तियों, अतिरिक्त कलपुर्जाँ जिनमें इंजन, नियमित विमान उपस्कर, विमान भण्डार (जिसमें केवल विमान के प्रचालन अथवा सर्विसेज के संबंध में बिक्री के लिए अथवा उपयोग के लिए प्रयुक्त भोजन, पेय तथा मादक पदार्थ तम्बाकू जैसी मर्दें शामिल हैं किन्तु इन तक सीमित नहीं हैं) शामिल हैं, तथा अन्य मर्दों जैसे मुद्रित टिकट ब्लॉक, एयर वेबिल्स, कोई भी मुद्रित सामग्री जिस पर एक पक्ष की नामित एयरलाइन का चिन्ह अंकित हो तथा उस नामित एयरलाइन द्वारा प्रभार के बिना वितरित सामान्य विज्ञापन सामग्री जो केवल विमान के प्रचालन अथवा सर्विसेज के संबंध में बिक्री के लिए अथवा उपयोग के संबंध में लागू अपने राष्ट्रीय कानूनों के अंतर्गत सीमा शुल्कों, आबकारी करों, निरीक्षण शुल्कों तथा विमान पर लगे अन्य राष्ट्रीय शुल्कों एवं प्रभारों से छूट प्रदान करेगा ।

2. इस अनुच्छेद के अधीन छूट पैरा 1 में उल्लिखित मर्दों पर ही प्रदान की जाएगी-

(क) दूसरे पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) द्वारा अथवा उसकी ओर से एक पक्ष के राज्य-क्षेत्र में विमान में लाई गई मर्दों;

(ख) दूसरे पक्ष के राज्य-क्षेत्र में आगमन अथवा प्रस्थान करने पर, एक पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) के विमान में रखी गई मर्दों; अथवा

(ग) एक पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) के उड़ानगत विमानों के भीतर सहमत सेवाओं को प्रचालित करने में उपयोग हेतु दूसरे पक्ष के राज्य-क्षेत्र में ली गई मदों ।

3. इस अनुच्छेद के तहत छूट, तथ्य की अनदेखी किए बिना अथवा ऐसी मदों का पूर्ण उपयोग अथवा उपभोज्य संविदाकारी पक्ष के राज्य-क्षेत्र के भीतर न किया गया हो, बशर्त कि उक्त पक्ष के राज्य-क्षेत्र में ऐसी मदों का स्वामित्व हस्तान्तरित न किया गया हो ।

4. किसी भी संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी विमान कंपनियों/के विमान में नियमित एयरबोर्न उपस्कर और सामान्यतया विमान में रखी गई सामग्री और सप्लाई को केवल दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्य-क्षेत्र में उस पक्ष के सीमा-शुल्क प्राधिकारियों की अनुमति से ही उतारा जा सकता है । ऐसे किसी मामले में, उन्हें तब तक संबंधित प्राधिकारियों की निगरानी में रखा जा सकेगा जब तक उनका पुनः निर्यात नहीं किया जाता अथवा सीमा-शुल्क विनियमों के अनुसार इनका निपटान नहीं कर दिया जाता ।

अनुच्छेद - 9 संरक्षा

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष, दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी के संबंध में उसकी वैमानिकी सुविधाओं, विमानकर्मी, विमान और नामित विमान कंपनियों के प्रचालन से संबंधित, संरक्षा मानकों के अनुरक्षण के बारे में विचार-विमर्श संबंधी अनुरोध कर सकता है। ऐसा विचार-विमर्श अनुरोध के 30 दिन की अवधि के भीतर अथवा दोनों पक्षों के बीच सहमत हुई अवधि में किया जाएगा।

2. यदि, इस प्रकार के विचार-विमर्श के बाद, एक पक्ष को पता चलता है कि दूसरा पक्ष पैरा (1) उल्लिखित क्षेत्रों में सुरक्षा मानक, जो कि अभिसमय के अनुसार उस समय स्थापित न्यूनतम मानकों के कम से कम समान हो, दूसरा पक्ष नामित एयरलाइनों के संबंध में सुरक्षा मानकों का प्रभावपूर्ण ढंग से अनुरक्षण या प्रशासन नहीं कर पा रहा हो, तो प्रथम पक्ष दूसरे पक्ष को ऐसे निष्कर्षों तथा इन न्यूनतम मानकों की पुष्टि के लिए आवश्यक सुविचारित उपायों से अवगत कराएगा तथा दूसरा पक्ष उपयुक्त सुधारात्मक कार्रवाई करेगा ।

3. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष के पास, दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी अथवा विमान कंपनियों की प्रचालन प्राधिकार को ऐसी स्थिति में निलंबित करने अथवा सीमा निर्धारित करने का अधिकार आरक्षित है जब दूसरा संविदाकारी पक्ष 30 दिन के अन्दर उपयुक्त सुधारात्मक कार्रवाई नहीं करता है।

4. इस बात पर सहमति हुई है कि दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्य-क्षेत्र के लिए अथवा वहां से सेवाओं पर एक संविदाकारी पक्ष की किसी विमान कंपनी द्वारा प्रचालित कोई भी विमान दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्य-क्षेत्र के भीतर रहते हुए, दूसरे संविदाकारी पक्ष के प्राधिकृत प्रतिनिधियों द्वारा जांच के अधीन होंगे, जो मर्दे विमान पर तथा इसके लिए होंगी जिमकी जांच विमान के दस्तावेजों की वैधता तथा इसके कर्मियों दोनों से की जा सके तथा विमान और इसके उपस्कर (जिसे इस अनुच्छेद में "रैम्प निरीक्षण कहा गया है") की जांच की जा सके बशर्ते कि इससे अकारण कोई देरी न हो।

5. यदि, इस प्रकार के रैम्प निरीक्षण अथवा बड़ी मात्रा में रैम्प निरीक्षणों से निम्नलिखित बातें सामने आती हैं-

- यह गंभीर बात होगी यदि किसी विमान अथवा कियी विमान की प्रचालन संबंधी जांच अभिसमय के अनुसार उस समय स्थापित न्यूनतम मानकों के अनुरूप नहीं किया जा रहा हो; अथवा
- यह गंभीर बात होगी यदि अभिसमय के अनुसार उस समय स्थापित संरक्षा मानकों का प्रभावी अनुरक्षण तथा प्रशासन न हो पा रहा हो;

अभिसमय के अनुच्छेद 33 के प्रयोजन के लिए, संविदाकारी पक्ष द्वारा किया गया निरीक्षण इस दृष्टि से निर्बाध रूप से किया जाएगा कि जिससे यह निष्कर्ष निकले कि उस विमान अथवा इस विमान के कर्मियों के संबंध में प्रमाण पत्र अथवा लाइसेंस की अपेक्षाएं जारी की गई थी अथवा वैध कराई गई अथवा वे अपेक्षाएं जिसके अधीन विमान प्रचालन किया जा रहा है अभिसमय के अनुरूप स्थापित न्यूनतम मानक के बराबर अथवा उनसे ऊपर नहीं है।

6. यदि इस अनुच्छेद के पैरा (4) के अनुसार एक संविदाकारी पक्ष की विमान कंपनी द्वारा प्रचालित विमान के रैम्प निरीक्षण करने के प्रयोजनार्थ प्रवेश उस विमान कम्पनी के प्रतिनिधि द्वारा मना कर दिया जाता है, तब दूसरा संविदाकारी पक्ष इस अनुच्छेद के पैरा (5) में वर्णित किस्म की गंभीर बात होने पर हस्तक्षेप करने के लिए स्वतंत्र होगा और उस पैरा में वर्णित निष्कर्ष निकालेगा।

7. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष के पास प्रथम संविदाकारी पक्ष के इस निष्कर्ष की स्थिति में तत्काल ही दूसरे संविदाकारी पक्ष की विमान कम्पनी अथवा विमान कम्पनियों के प्रचालन प्राधिकार को निलम्बित अथवा उसमें कमी करने का अधिकार होगा, चाहे इसका पता किसी रैम्प निरीक्षण से चले, कई रैम्प निरीक्षणों से चले, रैम्प निरीक्षण करने की मनाही परामर्श अथवा अन्यथा से ऐसी स्थिति उत्पन्न होती हो, तब एयरलाइन प्रचालन की संरक्षा के विषय में तत्काल कार्रवाई करना अनिवार्य हो जाता है।

8. इस अनुच्छेद के पैरा (3) अथवा (7) के अनुसार, एक संविदाकारी पक्ष द्वारा ऐसी कोई कार्रवाई बन्द कर दी जाएगी यदि एक बार ऐसी कार्रवाई किया जाना बन्द कर दिया गया हो।

अनुच्छेद - 10

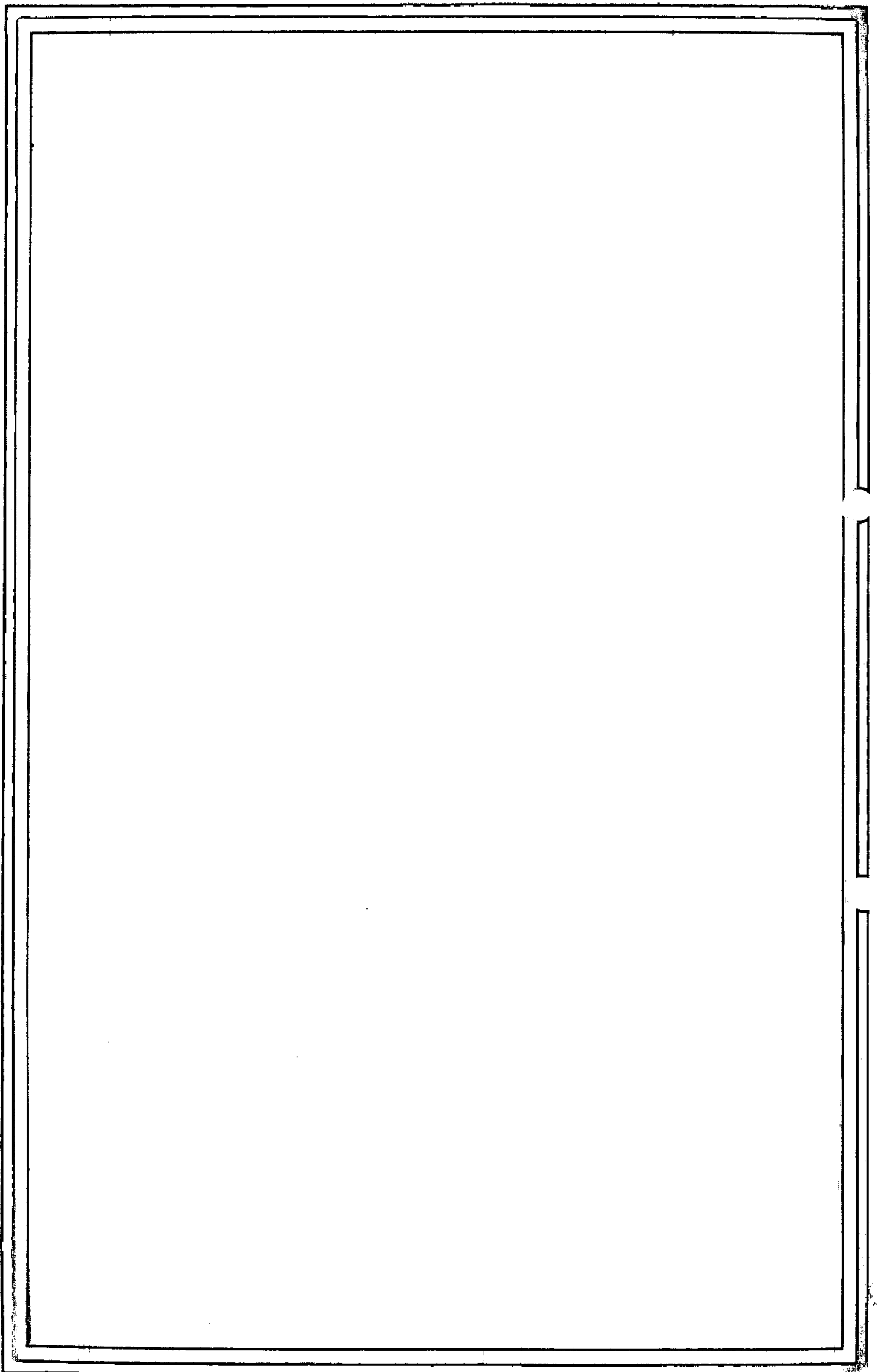
विमानन सुरक्षा

1. अंतरराष्ट्रीय कानून के अधीन अपने-अपने अधिकारों और दायित्वों के अनुरूप, दोनों संविदाकारी पक्ष पुनः इस बात की अभिपुष्टि करते हैं कि गैर कानूनी हस्तक्षेप की कार्रवाई के विरुद्ध नागर विमानन सुरक्षा के संरक्षण के बारे में एक दूसरे के प्रति उनका दायित्व इस करार का एक अभिन्न अंग है। अंतरराष्ट्रीय कानून के अन्तर्गत अपने-अपने अधिकारों और दायित्वों की व्यापकता सीमित किये बिना दोनों संविदाकारी पक्ष 14 सितम्बर, 1963 को टोक्यो में हस्ताक्षरित वायुयान में किये गये अपराधों एवं कतिपय अन्य कृत्यों से संबंधित अभिसमय, 16 दिसम्बर, 1970 को हेग में हस्ताक्षरित वायुयान के विधिविरुद्ध अभिग्रहण के दमन संबंधी अभिसमय तथा 23 सितम्बर, 1971 को मॉट्रियल में हस्ताक्षरित सिविल विमानन सुरक्षा संबंधी विधिविरुद्ध कृत दमन अभिसमय और 24 फरवरी, 1988 को मॉट्रियल में निष्पादित अपने-अपने प्रोटोकॉल तथा विमानन सुरक्षा संबंधी अन्य अभिसमय जिनके विषय में दोनों पक्ष सदस्य बने हैं।

2. अनुरोध किये जाने पर, दोनों संविदाकारी पक्ष, गैर-कानूनी रूप से सिविल विमानों के विधि विरुद्ध अभिग्रहण संबंधी कृत्यों और ऐसे विमान जिनके यात्रियों तथा कर्मीदल, हवाई अड्डों और हवाई दिक्चालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध अन्य गैर-कानूनी कृत्यों तथा नागर विमानन की सुरक्षा के प्रति किसी अन्य खतरे से निपटने के लिए एक दूसरे को सभी आवश्यक सहायता प्रदान करेंगे।

3. दोनों पक्ष अपने परस्पर संबंधों से, अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (इकाओ) द्वारा स्थापित तथा अभिसमय के अनुबंधों में यथा नामित सभी विमानन सुरक्षा मानकों तथा उपयुक्त संस्तुत प्रक्रियाओं के अनुरूप कार्य करेंगे; वे अपने-अपने पंजीकृत विमान प्रचालकों या ऐसे विमान के प्रचालकों जिनके व्यवसाय का प्रमुख स्थान अथवा स्थाई निवास उनके राज्य क्षेत्र में है तथा उसके राज्य-क्षेत्र में हवाई अड्डों के प्रचालकों से यह अपेक्षा करेंगे कि वे ऐसे विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप कार्य करें।

4. प्रत्येक पक्ष उस दूसरे पक्ष के राज्य क्षेत्र में प्रवेश के लिए तथा वहां से प्रस्थान के लिए बोर्डिंग तथा लोडिंग से पहले तथा के दौरान यात्रियों, कर्मीदल तथा उनके बैगेज तथा वहन करने वाले सामान साथ ही कार्गो तथा विमान भंडारों की जांच के लिए तथा विमान की सुरक्षा के लिए पर्याप्त उपाय करने के लिए दूसरे पक्ष द्वारा अपेक्षित सुरक्षा संबंधी उपबंधों का अनुपालन करने के लिए सहमत हैं। प्रत्येक पक्ष दूसरे पक्ष के किसी विशिष्ट खतरे से निपटने के लिए विशेष सुरक्षोपाय हेतु किसी भी अनुरोध के प्रति सकारात्मक रूप से विचार करेंगे।



5. जब किसी विमान के गैर कानूनी कब्जे का खतरा या इस प्रकार के खतरे की घटना घटती है या किसी ऐसे विमान, उसके यात्रियों और कार्मिकों, हवाई अड्डों और हवाई दिक्कालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध कोई गैर कानूनी कार्य किया जाता है, तो दोनों पक्ष, इस प्रकार की घटना अथवा खतरे को तुरन्त समाप्त करने की दृष्टि से संचार सुविधाएं तथा अन्य उपयुक्त उपायों के जरिए एक दूसरे की सहायता करेंगे।

6. जब एक पक्ष के पास यह विश्वास करने के युक्तिसंगत आधार है कि दूसरा पक्ष इस अनुच्छेद के विमानन सुरक्षा उपबंधों से दूर हट गया है, तो प्रथम पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी, दूसरे पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों से तुरन्त परामर्श करने के बारे में अनुरोध कर सकते हैं। ऐसे परामर्श के बारे में अनुरोध किए जाने के 15 दिनों के भीतर किसी संतोषजनक सहमति पर पहुंचने में विफल होने पर उस पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) के प्रचालन प्राधिकार को रोकने, प्रतिसंहरण करने, सीमित करने या शर्तें लगाने का आधार बनेगा। आपात स्थिति में जब अपेक्षित हो, दोनों में से कोई भी पक्ष 15 दिन की अवधि समाप्त होने से पूर्व अंतरिम कार्रवाई कर सकता है।

7. पैरा (6) के अनुसार की गई कोई कार्रवाई बंद कर दी जाएगी यदि इस अनुच्छेद के प्रावधानों का दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा अनुपालन न किया जा रहा हो।

अनुच्छेद - 11 वाणिज्यिक सुअवसर

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की एयरलाइनों को विमान सेवाओं तथा हवाई सेवाओं के प्रावधान के लिए अपेक्षित अन्य अनुषंगी उत्पादों तथा सुविधाओं तथा विमान सेवाओं के प्रोत्साहन तथा बिक्री के लिए दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्य-क्षेत्र में कार्यालय स्थापित करने का अधिकार होगा।

2. प्रत्येक पक्ष की नामित विमान कंपनी (कंपनियों) को प्रवेश, रिहाईश तथा रोजगार के संबंध में दूसरे संविदाकारी पक्ष के कानूनों विनियमों तथा नियमों के अनुसार, दूसरे पक्ष के राज्य क्षेत्र में प्रबन्धकीय, बिक्री, तकनीकी, प्रचालनात्मक और विमान सेवाओं की व्यवस्था के लिए अपेक्षित अन्य विशेष स्टाफ तथा अन्य अनुषंगी उत्पाद तथा सुविधाओं को राज्य-क्षेत्र के भीतर लाने और उनका रख-रखाव करने का अधिकार होगा। स्टाफ संबंधी ऐसी अपेक्षा को, एयरलाइन के विकल्प पर, किसी भी राष्ट्रीयता वाले अपने स्वयं के कार्मिकों अथवा ऐसे दूसरे पक्ष के राज्य-क्षेत्र में ऐसी सेवाएं निष्पादित करने के लिए प्राधिकृत तथा दूसरे पक्ष के राज्य-क्षेत्र में प्रचालनरत किसी अन्य एयरलाइन, संगठन अथवा कंपनी की सेवाओं का उपयोग करके पूरा किया जा सकता है।

3. प्रत्येक पक्ष की कोई भी एयरलाइन दूसरे पक्ष के राज्य-क्षेत्र में प्रत्यक्ष रूप से तथा, एयरलाइन के विवेकाधिकार पर, अपने एजेंटों के माध्यम से, हवाई सेवाओं तथा अन्य अनुषंगी उत्पादों, सेवाओं तथा सुविधाओं की बिक्री में संलिप्त हो सकती है। इस प्रयोजन के लिए एयरलाइन को अपने स्वयं के परिवहन दस्तावेजों का इस्तेमाल करने का अधिकार होगा, तथा कोई भी व्यक्ति, उस राज्य-क्षेत्र की मुद्रा में अथवा मुक्त विनिमय मुद्राओं में, ऐसे परिवहन का क्रय कर सकता है।

4. प्रत्येक पक्ष की एयरलाइन (एयरलाइनों) को, मांग किए जाने पर, हवाई पारवहन तथा अन्य अनुषंगी उत्पादों, सेवाओं तथा सुविधाओं के साथ-साथ ऐसे राजस्व पर अर्जित ब्याज (जिसमें अंतरण की प्रतीक्षा में जमा निधियों पर अर्जित ब्याज भी शामिल है) की बिक्री के संबंध में ऐसी एयरलाइनों द्वारा अर्जित स्थानीय रूप से संवितरित राशियों से अधिक स्थानीय राजस्व राशियों को मुक्त रूप से किसी विनिमय मुद्रा में परिवर्तित तथा अंतरित करने का अधिकार होगा। मुद्रा परिवर्तन तथा धन-प्रेषण की अनुमति, उनके संबंध में बिना किसी प्रतिबंध अथवा कराधान के, चालू लेन-देन के लिए लागू विनिमय दर पर तथा एयरलाइन की धन प्रेषण के आरंभिक आवेदन की तारीख को तत्परता से दी जाएगी।

5. प्रत्येक पक्ष की एयरलाइनों को दूसरे पक्ष के राज्य क्षेत्र में, ईंधन की खरीद करने समेत, स्थानीय व्यय संबंधी भुगतान स्थानीय मुद्रा में करने की अनुमति होगी। अपने विवेकाधिकार पर, प्रत्येक पक्ष की एयरलाइनें दूसरे पक्ष के राज्य क्षेत्र में ऐसे व्यय का भुगतान दूसरे पक्ष के राष्ट्रीय विनियमों के अनुसार मुक्त रूप से विनिमय मुद्राओं में कर सकती हैं।

6. इस अनुच्छेद में उल्लिखित किसी भी बात के बावजूद, इस अनुच्छेद के तहत अधिकारों का प्रयोग इस करार के प्रयोजनों के अनुसार लागू घरेलू नियमों तथा विनियमों के अनुरूप होगा। यदि एक पक्ष दूसरे पक्ष की नामित विमान कंपनियों द्वारा स्थानीय तौर पर संवितरित राशि से अधिक के स्थानिक राजस्व की राशि के अंतरण पर प्रतिबंध लगाता है, तो दूसरे पक्ष के पास प्रथम पक्ष की नामित विमान कंपनियों पर पारस्परिक आधार पर प्रतिबंध लगाने का अधिकार होगा।

7. जब दोनों पक्षों के बीच आय और पूंजी पर करों से संबंधित दुगुने कराधान (डबल टैक्सेशन) से बचने के लिए विशेष करार मौजूद हों, तो उस करार के प्रावधान लागू होंगे।

अनुच्छेद - 12

सहकारी विपणन प्रबंध व्यवस्था

1. विनिर्दिष्ट मार्गों पर प्रचालनकर्ता अथवा मार्केटिंग एयरलाइन के रूप में सहमत सेवाएं प्रचालित अथवा होल्ड आऊट करते समय, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) निम्न एयरलाइनों के साथ मिलकर सहकारी विपणन प्रबंध-व्यवस्था जैसे कोड शेयर, ब्लॉक स्पेस अथवा कोई अन्य संयुक्त उद्यम व्यवस्था संबंधी करार कर सकती हैं:-

- (क) उसी संविदाकारी पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) से; अथवा
- (ख) दूसरी संविदाकारी पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) से; अथवा

2. सहकारी विपणन प्रबंध-व्यवस्था में शामिल प्रचालन एयरलाइन (एयरलाइनों) के पास मार्ग अधिकारों तथा क्षमता हकदारियों सहित अधःस्थ (अंडरलाइंग) यातायात अधिकार होंगे तथा जो ऐसी प्रबंध-व्यवस्था विषयक सामान्यतः लागू अपेक्षाओं को पूरा करेंगी ।

3. सहकारी प्रबंध-व्यवस्था में शामिल सभी विपणन एयरलाइन (एयरलाइनों) के पास अधःस्थ (अंडरलाइंग) मार्ग अधिकार होंगे तथा जो ऐसी प्रबंध-व्यवस्था विषयक सामान्यतः लागू अपेक्षाओं को पूरा करेंगी ।

4. ऐसी प्रबंध-व्यवस्था के अंतर्गत निष्पादित विमान सेवाओं के जरिए प्रचालित कुल क्षमता की गणना, प्रचालन एयरलाइन (एयरलाइनों) को नामित करने वाले पक्ष की क्षमता हकदारी में से की जाएगी । ऐसी सेवाओं पर विपणन एयरलाइन (एयरलाइनों) द्वारा पेश की गई क्षमता की गणना उस एयरलाइन्स को नामित करने वाले पक्ष की क्षमता हकदारी में से नहीं की जाएगी ।

5. प्रचालन एयरलाइन (एयरलाइनों) के अतिरिक्त, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी विपणन एयरलाइन (एयरलाइनों) से अनुमोदन हेतु अनुसूचियां फाइल करने की मांग कर सकते हैं तथा सहकारी विपणन प्रबंध-व्यवस्था के अंतर्गत विमान सेवाएं आरंभ करने से पूर्व कोई अन्य दस्तावेज भी मुहैया कर सकते हैं ।

6. ऐसी प्रबंध-व्यवस्था के अंतर्गत बिक्री संबंधी सेवाओं की होल्ड आऊट करते समय, संबंधित एयरलाइन अथवा इसका एजेंट बिक्री के समय खरीदार को यह स्पष्ट करेगा कि कौन-सी एयरलाइन प्रत्येक सेवा सेक्टर पर प्रचालन एयरलाइन होगी तथा खरीदार कौन-सी एयरलाइन (एयरलाइनों) के साथ संविदागत संबंध बनाने जा रहा है ।

7. कोड शेयरिंग सेवाएं मुहैया कराने से पहले, कोड शेयरिंग भागीदार इस बात पर सहमत हों कि कौन-सा संविदाकारी पक्ष सुरक्षा, संरक्षा, सुविधा (फेसिलिटेशन), दायित्व तथा यात्रियों से संबंधित अन्य मामलों के लिए उत्तरदायी होगा । ऐसे किसी करार को कोड शेयर प्रबंध-व्यवस्था को कार्यान्वित करने से पहले, दोनों पक्षों के वैमानिक प्राधिकारियों के पास फाइल करना होगा ।

अनुच्छेद 13
इंटर माडल सेवाएं

प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की नामित एयरलाइन(एयरलाइनों) को यात्री तथा कार्गो के विमान परिवहन के संबंध में दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्य-क्षेत्र में किसी अवतरण-स्थल के लिए या वहां से किसी प्रकार का इंटर-मॉडल परिवहन लगाने की अनुमति होगी। ऐसी एयरलाइन(एयरलाइनें) कोड शेयर सहित अन्य वाहकों के साथ अपने स्वयं के इंटर-माडल परिवहन लगाने या प्रबंध व्यवस्था के जरिए उपलब्ध कराने का विकल्प चुन सकती है। इंटर माडल सेवाएं थ्रू सेवा के रूप में तथा विमान व इंटर-माडल परिवहन की संयुक्त सेवा के रूप में एकल मूल्य पर उपलब्ध कराई जा सकती है बशर्ते यात्रियों तथा शिपर्स को ऐसी परिवहन व्यवस्था के संबंध में प्रदाताओं के अनुरूप सूचित किया जाए।

अनुच्छेद - 14
अनुसूचियों का अनुमोदन

1. प्रत्येक पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) से यह अपेक्षा कर सकते हैं कि वे सहमत सेवाएं आरंभ करने से कम से कम पैंतालिस (45) दिन पहले, उड़ान अनुसूचियों, जिनमें सेवा की श्रेणी और इसकी आवृत्ति, प्रयुक्त किए जाने वाले विमानों की श्रेणी तथा प्रत्येक अवतरण स्थल पर उड़ान समयावली से संबंधित सूचना शामिल हो, को उनके विचार तथा अनुमोदन के लिए फाइल करे। इसी प्रकार की सूचना प्रत्येक आयटा यातायात सीजन से कम से कम पैंतालिस (45) दिन पहले ही और इसी प्रकार जब कभी भी सहमत सेवाओं के प्रचालन के संबंध में कोई परिवर्तन किया जाना हो, तब भी उपलब्ध कराई जानी चाहिए।
2. प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनें) दूसरे पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों की संतुष्टि के लिए कोई अन्य सूचना भी प्रस्तुत करेंगे ताकि इस करार की सभी अपेक्षाएं विधिवत रूप से पूर्ण की जा सकें।

अनुच्छेद - 15
आंकड़े उपलब्ध कराना

1. प्रत्येक पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को उस दूसरे पक्ष के राज्य-क्षेत्र में आने वाली और वहां से जाने वाली सहमत सेवाओं पर प्रत्येक माह के दौरान वाहित यातायात से संबंधित आंकड़े भेजेंगे अथवा अपनी नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) से भिजवाएंगे, जिनमें इस प्रकार के यातायात के चढ़ने और उतरने के अवतरण-स्थलों का उल्लेख किया गया हो। इस प्रकार के आंकड़े प्रत्येक मास की समाप्ति के तुरंत बाद दिये जाएंगे किन्तु यह अवधि उस माह के 30 दिन से अधिक की नहीं होगी जिससे ये संबंधित हैं।

2. अनुरोध किए जाने पर, प्रत्येक पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को, उस दूसरे पक्ष के राज्य-क्षेत्र के लिए और वहां से वाहित यातायात के वास्तविक उद्गम और गंतव्य से संबंधित आंकड़े उपलब्ध कराएंगे अथवा अपनी नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) से भिजवायेंगे ।

अनुच्छेद - 16

टैरिफ

1. प्रत्येक पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) द्वारा प्रचालित समस्त सेवाओं के संबंध में टैरिफ का निर्धारण प्रत्येक नामित एयरलाइन द्वारा किया जायेगा। ऐसे टैरिफ बाजार की तर्कसंगत स्थितियों के साथ-साथ प्रचालन लागत तथा औचित्यपूर्ण लाभ सहित सभी संबंधित कारकों को ध्यान में रखते हुए, इसके वाणिज्यिक प्रतिफल पर आधारित हों।

2. पैरा(1) में निर्धारित टैरिफ को एक पक्ष की नामित एयरलाइन(एयरलाइनों) द्वारा दूसरे पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों के पास भेजने की आवश्यकता नहीं होगी।

3. पूर्ववर्ती बातों के बावजूद, प्रत्येक पक्ष को निम्नलिखित मामलों में हस्तक्षेप करने का अधिकार होगा :

(क) ऐसे टैरिफ से बचना जिनके लागू करने से प्रतिस्पर्धा-रोधी वातावरण बनता हो अथवा जो किसी प्रतिस्पर्धी को अशक्त बनाता हो या किसी मार्ग से प्रतिस्पर्धी को वर्जित करता हो अथवा ऐसी आशंका हो।

(ख) उपभोक्ताओं को ऐसे टैरिफ से बचाना जो किसी प्रभावी स्थिति की वजह से अतिरेक अथवा प्रतिरोधक बनती हो; और

(ग) एयरलाइनों को ऐसे टैरिफ से बचाना, जो घातक हो अथवा कृत्रिम रूप से कम हो।

4 इस अनुच्छेद के पैरा (3) में दिए गए उद्देश्यों की पूर्ति के लिए, एक पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी को दूसरे पक्ष की नामित एयरलाइनें टैरिफ निर्धारित करने से संबंधित सूचना प्रदान करेंगी।

5. यदि, कोई पक्ष यह महसूस करता है कि दूसरे पक्ष की नामित एयरलाइन द्वारा लगाया गया टैरिफ इस अनुच्छेद के पैरा (3) में निर्धारित प्रतिफल के अनुरूप नहीं है तो वह इस असंतोष को यथाशीघ्र कारणों सहित दूसरे पक्ष को अधिसूचित करेगा, साथ ही इस अनुरोध-पत्र की प्राप्ति के 30 दिन के भीतर-भीतर परामर्श के लिए अनुरोध करेगा। यदि दोनों पक्ष नोटिस में व्यक्त असंतोष को लेकर किसी समझौते पर पहुंचते हैं, तो प्रत्येक पक्ष उस समझौते का निर्वाह करने का भरसक प्रयास करेगा। ऐसे किसी करार के न होने की स्थिति में समझौता के होने तक चालू टैरिफ ही लागू रहेगा।

अनुच्छेद-17
बहुपक्षीय करार

1. इस करार के कार्यान्वयन में, दोनों पक्षों को अभिसमय के प्रावधानों के अनुरूप कार्य करना चाहिए क्योंकि ये प्रावधान अंतरराष्ट्रीय विमान सेवा पर लागू हैं।
2. इस करार के लागू होने के पश्चात, यदि दोनों संविदाकारी पक्ष इस करार में शामिल मामलों का समाधान करने वाले किसी बहुपक्षीय करार का संविदागत पक्ष बन जाते हैं तो कोई भी संविदाकारी पक्ष इस आशय के परामर्श के संबंध में अनुरोध कर सकता है कि क्या बहुपक्षीय करार को ध्यान में रखते हुए इस करार में संशोधन किया जाए।

अनुच्छेद-18
परामर्श

1. प्रत्येक पक्ष किसी भी समय, इस करार के निर्वचन, अनुप्रयोग, क्रियान्वयन अथवा करार में संशोधन अथवा इसके अनुपालन के संबंध में परामर्श के लिए लिखित रूप से अनुरोध कर सकता है।
2. दोनों पक्षों में से किसी एक पक्ष के असहमत होने पर, दूसरे पक्ष द्वारा अनुरोध-पत्र प्राप्त होने की तिथि से 60 दिन के भीतर ऐसे परामर्श प्रारंभ कर दिए जाएं।

अनुच्छेद-19
संशोधन

1. यह करार दोनों पक्षों की लिखित सहमति द्वारा संशोधित किया जाएगा।
2. ऐसी सहमति से हुआ कोई भी संशोधन इस करार के अनुच्छेद 23 के प्रावधानों के अनुसार लागू किया जाएगा।
3. पैरा (2) के बावजूद, दोनों पक्ष इस करार के अनुबंधों में किसी प्रकार का संशोधन करने के बारे में तत्काल प्रभाव से सहमत हो सकते हैं।

अनुच्छेद - 20
विवादों का निपटान

1. इस करार के तहत उत्पन्न होने वाला किसी प्रकार का विवाद, जिसे औपचारिक परामर्शों से सुलझाया नहीं जा सका हो, दोनों पक्षों की सहमति से किसी व्यक्ति अथवा निकाय को फैसले के लिए भेजा जा सकता है। यदि दोनों पक्ष सहमत नहीं हो पाते हैं, तो विवाद को, किसी भी पक्ष के अनुरोध पर, निम्नानुसार स्थापित प्रक्रियाओं के अनुरूप मध्यस्थ को प्रस्तुत किया जा सकता है।

2. मध्यस्थता निम्नानुसार गठित तीन मध्यस्थों के एक अभिकरण द्वारा की जाएगी :

(क) मध्यस्थता संबंधी किसी अनुरोध की प्राप्ति के बाद 30 दिन के भीतर-भीतर, प्रत्येक पक्ष किसी मध्यस्थ का नाम बताएगा। इन दोनों मध्यस्थों का नाम आने के बाद 60 दिन के भीतर-भीतर, वे सहमति से एक तीसरे मध्यस्थ को नियुक्त करेंगे जो मध्यस्थता अभिकरण के अध्यक्ष के रूप में काम करेगा;

(ख) यदि कोई भी पक्ष किसी मध्यस्थ का नाम बताने में विफल रहता है, अथवा इस पैरा के खंड (क) के अनुरूप तीसरे मध्यस्थ की नियुक्ति नहीं होती है, तो कोई भी पक्ष 30 दिन के भीतर-भीतर आवश्यक मध्यस्थ अथवा मध्यस्थों की नियुक्ति के लिए अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन की परिषद के अध्यक्ष से अनुरोध कर सकता है। यदि परिषद का अध्यक्ष दोनों पक्षों में से किसी पक्ष की राष्ट्रीयता वाला है, तो वरिष्ठतम उपाध्यक्ष जो इस आधार पर अयोग्य न हो, यह नियुक्ति करेगा। अध्यक्ष अथवा वरिष्ठतम पात्र उपाध्यक्ष दोनों में से किसी एक पक्ष द्वारा इस पैरा के अंतर्गत तीसरे मध्यस्थ की नियुक्ति किए जाने की स्थिति में, उस तीसरे मध्यस्थ की राष्ट्रीयता किसी भी पक्ष की राष्ट्रीयता से भिन्न होगी।

3. अन्यथा सहमति होने की स्थिति को छोड़कर, मध्यस्थ अभिकरण इस करार के अनुरूप अपने अधिकार क्षेत्र की सीमाएं निर्धारित करेगा और अपने प्रक्रियागत नियम स्थापित करेगा। एक बार गठित हो जाने के बाद, यह अभिकरण अपना अन्तिम निर्णय देने तक अंतरिम राहत उपायों की अनुशंसा कर सकता है। अभिकरण के निदेश अथवा किसी भी पक्ष के अनुरोध पर, अभिकरण के पूरी तरह गठित हो जाने के बाद पंद्रह (15) दिन के भीतर-भीतर मध्यस्थता संबंधी निश्चित मुद्दों तथा अनुसरित की जाने वाली विनिर्दिष्ट प्रक्रियाओं का निर्धारण करने के बारे में एक बैठक की जाएगी।

4. अन्यथा सहमति होने अथवा अभिकरण द्वारा यथा निर्देशित होने की स्थिति को छोड़कर, प्रत्येक पक्ष अभिकरण के पूरी तरह गठित होने के 45 दिन के भीतर-भीतर ज्ञापन प्रस्तुत करेगा। 60 दिन बाद उत्तर अपेक्षित होंगे। अभिकरण किसी भी पक्ष के अनुरोध पर अथवा अपनी स्वयं की पहल पर उत्तरों की नियत तारीख के बाद 15 दिन के भीतर एक सुनवाई करेगा।

5. अभिकरण सुनवाई के पूरा होने के 30 दिन के भीतर-भीतर, अथवा यदि कोई सुनवाई न हुई हो, तो दोनों पक्षों के उत्तर प्रस्तुत किए जाने के बाद, एक लिखित निर्णय देगा। अभिकरण के बहुमत का निर्णय मान्य होगा।

6. दोनों में से कोई भी पक्ष निर्णय दिए जाने के बाद, 15 दिन के भीतर-भीतर निर्णय के स्पष्टीकरण के संबंध में अनुरोध कर सकते हैं तथा दिया गया कोई भी स्पष्टीकरण ऐसे अनुरोध के 15 दिन के भीतर-भीतर जारी किया जाना होगा।

7. प्रत्येक पक्ष, अपने-अपने राष्ट्रीय कानून के अनुरूप सीमा तक मध्यस्थ अभिकरण के किसी भी निर्णय अथवा अवार्ड को पूर्ण रूप से प्रभावी करेगा।

8. मध्यस्थ अभिकरण पर हुए व्यय को, जिनमें मध्यस्थों के शुल्क तथा खर्च शामिल हैं, दोनों पक्षों द्वारा समान रूप से वहन करना होगा। इस अनुच्छेद के पैरा (2) के खंड (ख) की प्रक्रियाओं के संबंध में अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन की परिषद के अध्यक्ष द्वारा किए गए किसी भी व्यय को मध्यस्थ अभिकरण पर हुए व्यय का भाग माना जाएगा।

अनुच्छेद - 21

समाप्त करना

1. कोई भी पक्ष, राजनयिक चैनलों के माध्यम से, किसी भी समय करार समाप्त करने के अपने आशय के बारे में लिखित नोटिस दूसरे पक्ष को दे सकता है। ऐसा ही नोटिस उसी समय अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को भी भेजना होगा।

2. ऐसे स्थिति में दूसरे पक्ष द्वारा ऐसी सूचना के प्राप्त होने की तिथि से एक वर्ष की समयावधि के तुरंत पूर्व यह नोटिस प्राप्त होने के स्थान पर मध्यरात्रि से समाप्त हो जाएगा, यदि इस अवधि के समाप्त होने से पहले करार के दोनों पक्षों द्वारा नोटिस वापस नहीं ले लिया जाता। दूसरे पक्ष द्वारा प्राप्त सूचना की पावती न मिलने पर इस नोटिस की सूचना अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को प्राप्त सूचना के चौदह (14) दिन बाद की तिथि मानी जाएगी।

अनुच्छेद - 22

इकाओ में पंजीकरण

यह करार तथा इसके सभी संशोधन हस्ताक्षर सहित अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन के पास पंजीकृत कराना होगा।

अनुच्छेद - 23
लागू होना।

यह करार, दोनों पक्षों के बीच राजनयिक नोट्स के आदान-प्रदान के बाद, लागू होगा, जिसमें यह पुष्टि की गई हो कि प्रत्येक पक्ष ने इस करार तथा इसके अनुबंधों के लागू होने के लिए आवश्यक आंतरिक प्रक्रियाएं पूरी कर ली हैं।

जिसके साक्ष्य में अधोहस्ताक्षरियों ने, अपनी-अपनी सरकारों द्वारा विधिवत प्राधिकृत हो जाने पर, इस करार पर हस्ताक्षर किए हैं।

षाकू में यह दिनांक 16 अप्रैल, 2012 (माह तथा वर्ष)
अजरबैजानी, हिन्दी तथा अंग्रेजी में, जो समान रूप से प्रामाणिक पाठ होंगे, दो मूल प्रतियों में निष्पादित किया गया। निर्वचन से संबंधित किसी भी मतभेद की स्थिति में अंग्रेजी पाठ मान्य होगा।



कृते भारत गणराज्य सरकार



कृते अजरबैजान गणराज्य सरकार

अनुबंध
मार्ग अनुसूची

खण्ड- I

क. भारत गणराज्य सरकार द्वारा नामित एयरलाइनों के लिए मार्ग :

मूल स्थान	मध्यवर्ती स्थान	अजरबैजान में स्थान	परे के स्थान
भारत में स्थान	शून्य	कोई तीन स्थान	शून्य

खण्ड- II

क. अजरबैजान गणराज्य सरकार द्वारा नामित एयरलाइनों के लिए मार्ग :

मूल स्थान	मध्यवर्ती स्थान	भारत में स्थान	परे के स्थान
अजरबैजान में स्थान	शून्य	कोई तीन स्थान	शून्य

खण्ड- III

1. खण्ड- I तथा खण्ड- II में उल्लिखित स्थानों को अनिवार्यतः दिए गए क्रम में सेवा प्रदान किया जाना आवश्यक नहीं।
2. विनिर्दिष्ट मार्गों पर मध्यवर्ती और परे के स्थान नामित एयरलाइन(एयरलाइनों) के विकल्प पर हो सकते हैं, कि इन्हें किसी भी या सभी उड़ानों पर निकाल दिया जाए।
3. जिन मध्यवर्ती और परे के स्थलों को खण्ड-I तथा खण्ड-II में विनिर्दिष्ट नहीं किया गया है उन पर सेवा प्रदान की जा सकती है बशर्ते ऐसे स्थानों और अन्य पक्षों के राज्य क्षेत्र में किसी भी स्थान के बीच पंचम स्वतंत्रता अधिकारों का प्रयोग किया जाए।
4. एक पक्ष के राज्य क्षेत्र में स्थित दो या दो से अधिक स्थानों पर अन्य पक्ष की नामित एयरलाइन (एयरलाइनों) द्वारा एक ही उड़ान पर सेवा प्रदान नहीं की जाएगी।

Hindistan Respublikası Hökuməti

və

Azərbaycan Respublikası Hökuməti

arasında hava əlaqəsi haqqında

Saziş

Hindistan Respublikası Hökuməti və Azərbaycan Respublikası Hökuməti
(bundan sonra – Tərəflər);

1944-cü il 7 dekabr tarixində Çikaqoda imzalanmaq üçün açıq elan edilmiş
Beynəlxalq Mülki Aviasiya haqqında Konvensiyanın Tərəfləri olaraq;

öz müvafiq əraziləri arasında beynəlxalq hava əlaqələrinə yardım etməyi arzu
edərək;

aviasiya şirkətləri arasında mövcud olan rəqabətə əsaslanaraq, beynəlxalq
aviasiya sisteminə yardım etməyi arzu edərək; və

beynəlxalq hava daşımalarında uçuşların və aviasiyanın təhlükəsizliyinin ən
yüksək səviyyədə təmin olunmasını arzu edərək, şəxslərin və ya mülkiyyətin
təhlükəsizliyinə xətdər yetirə bilən, hava əlaqələrinin yerinə yetirilməsinə mənfi
təsir göstərən və ictimaiyyətin mülki aviasiyaya olan inamına xələl gətirən hava
gəmilərinin təhlükəsizliyinə qarşı akt və hədələrə dair ciddi narahatlıqlarını bir
daha ifadə edərək;

aşağıdakılar barədə razılığa gəldilər:

Maddə 1 **Tariflər**

Bu Sazişin məqsədləri üçün, məzmun başqa cür tələb etmədikdə, aşağıdakı terminlər növbəti mənaları ifadə edirlər:

(1) aviasiya hakimiyyəti orqanları—Hindistan Respublikasına münasibətdə Mülki Aviasiyanın Baş Direktoru və ya sözügedən təşkilatın yerinə yetirdiyi funksiyaları və ya oxşar funksiyaları yerinə yetirmək üçün səlahiyyət verilmiş hər hansı şəxs və Azərbaycan Respublikasına münasibətdə Dövlət Mülki Aviasiya Administrasiyasının direktoru və ya sözügedən təşkilatın yerinə yetirdiyi funksiyaları və ya oxşar funksiyaları yerinə yetirmək üçün səlahiyyət verilmiş hər hansı şəxsdir;

(2) Saziş – bu Saziş, onun Əlavəsi və ona edilən hər hansı düzəlişlərdir;

(3) Konvensiya – Konvensiyanın 94(a) maddəsinə əsasən qüvvəyə minmiş və Tərəflərin hər biri tərəfindən ratifikasiya olunmuş hər hansı düzəliş, habelə Konvensiyanın 90-cı maddəsinə əsasən qəbul edilmiş Tərəflərin hər biri üçün müəyyən olunmuş hər hansı müddət ərzində qüvvədə olan hər hansı Əlavəsi və ya ona edilən hər hansı düzəliş də daxil olmaqla, 1944-cü il 7 dekabr tarixində Çikaqoda imzalanmaq üçün açıq elan edilmiş Beynəlxalq Mülki Aviasiya haqqında Konvensiyadır;

(4) hava əlaqəsi, beynəlxalq hava əlaqəsi, aviasiya şirkəti və qeyri-kommersiya məqsədləri ilə dayanma – Konvensiyanın 96-cı maddəsində müəyyən edilmiş mənaları bildirir;

(5) təyin edilmiş aviasiya şirkəti – bu Sazişin 3-cü maddəsinə (Təyinetmə və səlahiyyət) uyğun olaraq, təyin olunmuş və səlahiyyət verilmiş aviasiya şirkəti deməkdir;

(6) tarif – sərnişinlərin (və onların baqajının) və/və ya yükün (poçt istisna olunmaqla) daşınması üçün hava əlaqəsində aviasiya şirkətləri, o cümlədən onların agentləri tərəfindən alınan haqq, dəyər və ya ödəniş və belə haqqın, dəyərin və ya ödənişin əldə edilməsini tənzimləyən şərtlərdir;

(7) ərazi – Tərəflərə münasibətdə Konvensiyanın 2-ci maddəsi ilə müəyyən olunmuş mənaya malikdir; və

(8) istifadəçi haqqı – hava limanı əmlakından, aeronaviqasiya və ya aviasiya təhlükəsizliyi avadanlığından istifadəyə, o cümlədən onunla bağlı

xidmətlərə və hava gəmiləri, onların heyətləri, sənişinləri və yükləri üçün müvafiq avadanlığa görə aviasiya şirkəti üçün müəyyən edilmiş haqqdır.

Maddə 2 ***Hüquqların verilməsi***

1. Tərəflərdən hər biri digər Tərəfə bu Sazişin Əlavəsinin müvafiq bölməsində və ya hissəsində müəyyən olunan planlaşdırılmış beynəlxalq hava əlaqəsinin yaradılması məqsədi ilə bu Sazişdə müəyyən olunan hüquqları verir. Belə xidmətlər və marşrutlar bundan sonra müvafiq olaraq, "razılaşdırılmış xidmətlər" və "müəyyən edilmiş marşrutlar" kimi adlandırılacaqdır.

2. Bu Sazişin müddəaları nəzərə alınmaqla, hər bir Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkəti (şirkətləri) aşağıdakı hüquqlardan istifadə edəcəkdir:

(a) digər Tərəfin ərazisi üzərindən yerə enmədən uçub keçmək;

(b) qeyri-kommersiya məqsədləri ilə digər Tərəfin ərazisində dayanmaq;

və

(c) bu Sazişin Əlavəsində həmin marşrut üçün müəyyən olunmuş məntəqələrdə razılaşdırılmış xidməti yerinə yetirərkən, hər bir Tərəfin təyin etdiyi aviasiya şirkəti (şirkətləri), digər Tərəfin ərazisində beynəlxalq yük və sənişinləri, o cümlədən poçtu ayrılıqda və birgə yükləmək və boşaltmaq hüququna malik olacaqdır.

3. Bu Sazişin 3-cü maddəsinə əsasən təyin olunanlardan başqa, hər bir Tərəfin aviasiya şirkəti (şirkətləri), bu maddənin 2-ci bəndinin (a) və (b) yarımbəndlərində qeyd edilən hüquqlardan istifadə edəcəkdir.

4. Bu maddənin 2-ci bəndindəki heç bir müddəa bir Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkətinə (şirkətlərinə) poçt da daxil olmaqla, sənişinləri və yükü digər Tərəfin ərazisindəki bir məntəqədən digərinə daşımaq hüququ vermir.

5. Əgər xüsusi və fəvqəladə vəziyyətlər səbəbindən, bir Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkəti öz adi marşrutu üzrə xidməti yerinə yetirə bilmirsə, digər Tərəf, Tərəflərin qarşılıqlı olaraq qərara aldığı kimi, belə xidmətin müvəqqəti olaraq dəyişdirilmiş müvafiq marşrut üzrə davam etdirilməsinə kömək etmək üçün səy göstərəcəkdir.

6. Bir Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkətləri ayrı-seçkiliyə yol verilməməklə, digər Tərəfin təmin etdiyi hava yollarından, hava limanlarından və digər qurğularından istifadə etmək hüququna malik olacaqdır.

Maddə 3

Təyinat və səlahiyyət

1. Tərəflərdən hər biri müəyyən olunmuş marşrutlarda razılaşdırılmış xidmətlərin yerinə yetirilməsi məqsədi ilə aviasiya şirkəti və ya aviasiya şirkətlərini təyin etmək və bu cür təyinatları ləğv etmək və ya dəyişmək hüququna malikdir. Belə təyinatlar yazılı sürətdə edilməli və diplomatik kanallar vasitəsilə digər Tərəfə göndərməli və aviasiya şirkətinin bu Sazişin Əlavəsində qeyd olunan hava əlaqəsinin növünü yerinə yetirmək hüququna malik olub-olmamasını müəyyən etməlidir.

2. İstismar səlahiyyətləri məqsədi ilə nəzərdə tutulmuş forma və qaydada bu cür təyinatı və hər iki Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkətindən (şirkətlərindən) ərizəni aldıqdan sonra digər Tərəfin aviasiya hakimiyyəti orqanı ən az gecikdirmə ilə aşağıdakıları təmin etməklə müvafiq istismar səlahiyyətlərini verəcəkdir:

(a) həmin aviasiya şirkəti üzərində faktiki sahibliyi və effektiv nəzarəti aviasiya şirkətini təyin etmiş Tərəf və ya onun vətəndaşları yerinə yetirir;

(b) təyin edilmiş aviasiya şirkəti ərizəyə baxan Tərəfin, adətən beynəlxalq hava əlaqəsinə tətbiq etdiyi qanun və qaydalara əsasən müəyyən olunmuş şərtlərə cavab verir; və

(c) aviasiya şirkətini təyin edən Tərəf bu Sazişin 9-cu maddəsində (Uçuşların təhlükəsizliyi) və 10-cu maddəsində (Aviasiya təhlükəsizliyi) ifadə olunan standartlara riayət edir və onları həyata keçirir.

Maddə 4

İstismar səlahiyyətinin ləğv olunması və ya dayandırılması

1. Tərəflərdən hər biri digər Tərəfin təyin etdiyi aviasiya şirkətinə verilmiş istismar səlahiyyətini aşağıdakı hallarda ləğv edə və ya dayandıra, yaxud zəruri hesab etdiyi şərtləri təyin edə bilər:

(a) həmin aviasiya şirkəti üzərində faktiki sahibliyi və effektiv nəzarəti aviasiya şirkətini təyin etmiş Tərəf və ya onun vətəndaşları yerinə yetirmədikdə;

(b) həmin aviasiya şirkəti bu Sazişin 6-cı maddəsində (Qanunların tətbiqi) istinad olunan qanun və qaydalara riayət etmədikdə; və ya

(c) digər Tərəf bu Sazişin 9-cu maddəsində (Uçuşların təhlükəsizliyi) ifadə olunan standartlara riayət etmədikdə və onları həyata keçirmədikdə.

2. Bu maddənin 1-ci bəndinin (b) və (c) yarımbəndlərinə dair gələcək uyğunsuzluqların qarşısını almaq üçün, təxirəsalınmaz tədbirlərin olduğu hallar istisna edilməklə, bu maddə ilə müəyyən edilən hüquqlar yalnız digər Tərəflə məsləhətləşmələrdən sonra həyata keçiriləcəkdir.

3. Bu maddə hər hansı Tərəfin bu Sazişin 10-cu maddəsinin (Aviasiya təhlükəsizliyi) müddəalarına müvafiq olaraq, digər Tərəfin aviasiya şirkətinə verilmiş istismar səlahiyyətini geri götürmək, ləğv etmək, məhdudlaşdırmaq və ya onlara şərt qoymaq hüququnu məhdudlaşdırmır.

Maddə 5

Razılaşdırılmış xidmətlərin həyata keçirilməsini tənzimləyən prinsiplər

1. Hər iki Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkətləri, özlərinin müvafiq əraziləri arasında müəyyən olunmuş marşrutlarda razılaşdırılmış xidmətləri yerinə yetirmək üçün ədalətli və bərabər imkana malik olacaqlar.

2. Hər bir Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkəti (şirkətləri) tərəfindən təmin olunacaq tutum və yerinə yetiriləcək xidmətlərin tezliyi hər iki Tərəf arasında razılaşdırılmalıdır.

3. Hər bir Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkətləri tərəfindən təmin olunacaq tutumda və yerinə yetiriləcək xidmətlərin tezliyində hər hansı artım Tərəflər arasında razılaşdırılmalıdır. Bu cür razılaşma və ya tənzimlənmənin əldə olunmasına qədər qüvvədə olan tutum və tezliklər istifadə ediləcəkdir.

Maddə 6

Milli qanunvericiliyin tətbiqi

1. Bir Tərəfin ərazisinə daxil olarkən, ərazisi daxilində və ya ərazini tərk edərkən, onun hava gəmisinin istismarı və naviqasiyası ilə bağlı normativ hüquqi aktlarına digər Tərəfin aviasiya şirkəti tərəfindən riayət olunmalıdır.

2. Bir Tərəfin ərazisinə daxil olarkən, ərazisi daxilində və ya həmin ərazini tərk edərkən, onun həmin əraziyə səmşinlərin, ekipajın, baqajın və ya yükün hava gəmisinə götürülməsi və ya ərazini tərk etməsinə aid olan qanunlarına, qaydalarına və prosedurlarına (o cümlədən, daxilolma, rəsmiləşdirmə, aviasiya təhlükəsizliyi, immiqrasiya, sərhəd nəzarəti, gömrük,

valyuta, sağlamlıq, sanitariya və karantinə aid olan qaydalar, yaxud poçt olduqda poçt qaydaları) digər Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkətlərinin sərnişinləri, ekipajı və ya yük göndərənləri tərəfindən və ya onların adından riayət olunacaqdır.

3. Tərəflərdən heç biri bu maddədə nəzərdə tutulan qanun, qayda və prosedurların tətbiqində oxşar beynəlxalq hava əlaqəsinə cəlb edilən təyin edilmiş aviasiya şirkətinə münasibətdə öz aviasiya şirkətinə və ya başqa aviasiya şirkətinə üstünlük verməyəcəkdir.

4. Hər hansı Tərəfin ərazisindən birbaşa tranzitlə keçən və bu məqsədlə hava limanında ayrılmış sahələri tərk etməyən sərnişinlər, baqaj və yük zorakılıq, hava pircılığı, narkotik maddələrə və s. qarşı təhlükəsizlik tədbirləri ilə bağlı yoxlama istisna edilməklə, sadələşdirilmiş nəzarətdən başqa hər hansı yoxlamadan keçməyəcəklər.

Maddə 7 ***İstifadəçi haqqı***

1. Hər bir Tərəfin səlahiyyətli qiymət təyin edən orqanları tərəfindən digər Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkətlərinə təyin oluna biləcək istifadəçi haqları bütün istifadəçi kateqoriyaları arasında ədalətli, əsaslandırılmış şəkildə və ayrı-seçkiliyə yol verilmədən müəyyən edilməlidir. Belə istifadəçi haqları digər Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkəti (şirkətləri) üçün belə haqların qiymətləndirilməsi, qiymətləndirilmə aparılan zaman hər hansı başqa aviasiya şirkəti üçün mövcud olan şərtlərdən az sərfəli olan şərtlərlə yerinə yetirilməməlidir.

2. Digər Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkəti (şirkətləri) üçün təyin olunan istifadəçi haqları müvafiq hava limanı, habelə hava limanında və ya hava limanı sistemi daxilində ekoloji, aeronaviqasiya və aviasiya təhlükəsizliyi qurğularını və hava limanı daxilində və sistemində xidmətləri təmin edən səlahiyyətli qiymət təyin edən orqanların tam xərclərinə, lakin bu xərcləri aşmamaq şərti ilə təsir edə bilər. Belə tam xərcə amortizasiyadan sonra aktivlərin rentabelliği də daxil ola bilər. Ödənişlərin tələb edildiyi qurğu və xidmətlər səmərəli və qənaətli əsasda təmin olunmalıdır.

3. Hər bir Tərəf öz ərazisindəki səlahiyyətli qiymət təyin edən orqanlar, xidmət və qurğuları istifadə edən təyin edilmiş aviasiya şirkəti (şirkətləri) arasında məsləhətləşmələrin keçirilməsinə şərait yaradacaqdır. Hər bir Tərəf səlahiyyətli qiymət təyin edən orqanlar və aviasiya şirkətləri arasında bu maddənin 1-ci və 2-ci bəndlərində qeyd olunan prinsiplərə uyğun olaraq haqların əsaslılığının dəqiq və şəffaf şəkildə yoxlanılması üçün zəruri ola

(c) razılaşıdırılmış xidmətləri yerinə yetirərkən, istifadə etmək məqsədilə bir Tərəfin ərazisində digər Tərəfin təyin etdiyi aviasiya şirkətinə (şirkətlərinə) məxsus hava gəmisinə götürüldükdə.

3. Bu maddəyə əsasən vergilərdən azadolmalar belə elementlərin azadolmanı təmin edən Tərəfin ərazisi daxilində tamamilə istifadə və ya sərf olunub-olunmamasından asılı olmayaraq, belə elementlərə sahiblik hüququ qeyd olunan Tərəfin ərazisində başqa şəxsə verilmək şərtilə tətbiq olunur.

4. Hər hansı Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkətlərinin hava gəmisində, adətən saxlanılan standart hava gəmisi avadanlığı, habelə material və ehtiyatlar digər Tərəfin ərazisində yalnız həmin Tərəfin gömrük orqanlarının icazəsi ilə boşaldıla bilər. Belə hallarda onlar təkrar ixrac olunanadək və ya gömrük qaydalarına uyğun olaraq, barələrində başqa cür sərəncam verilənədək, həmin gömrük orqanlarının nəzarəti altında saxlanıla bilərlər.

Maddə 9

Uçuşların təhlükəsizliyi

1. Tərəflərdən biri aviasiya qurğuları, hava gəmisi ekipajları, hava gəmisi və təyin edilmiş aviasiya şirkətinin (şirkətlərinin) fəaliyyətinə aid olan, digər Tərəfin təyin etdiyi aviasiya şirkətilə əlaqədar riayət olunan təhlükəsizlik standartları ilə bağlı məsləhətləşmələr keçirilməsini tələb edə bilər. Bu cür məsləhətləşmələr tələbin irəli sürüldüyü tarixdən etibarən 30 gün və ya Tərəflər arasında razılaşıdırıla biləcək daha uzun müddət ərzində keçirilir.

2. Əgər belə məsləhətləşmələrdən sonra, Tərəflərdən biri həmin vaxt Konvensiyaya uyğun olaraq müəyyən olunmuş standartlara cavab verən, bu maddənin 1-ci bəndində istinad olunan sahələrdəki təhlükəsizlik standartları digər Tərəfin təyin etdiyi aviasiya şirkətinə (şirkətlərinə) münasibətdə effektiv şəkildə təmin edilmədiyini və ona riayət olunmadığını aşkar edərsə, onda digər Tərəfə aşkar olunmuş hallar və minimum standartlara cavab vermək üçün zəruri hesab olunan addımlar barədə bildiriş veriləcək və digər Tərəf müvafiq düzəliş tədbirlərini həyata keçirəcəkdir.

3. Əgər 30 gün müddətində müvafiq düzəliş tədbiri görülməzsə, Tərəflərdən hər biri digər Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkətinin (şirkətlərinin) istismar səlahiyyətini müvəqqəti dayandırmaq və ya məhdudlaşdırmaq hüququnu özündə saxlayır.

4. Tərəflər razılaşırlar ki, bir Tərəfin aviasiya şirkəti tərəfindən digər Tərəfin ərazisinə və ya onun ərazisindən hava daşımalarını həyata keçirmək üçün istifadə edilən hər hansı hava gəmisi digər Tərəfin ərazisində olarkən,

biləcək informasiyanın mübadilə olunmasına şərait yaradacaqdır. Hər bir Tərəf istifadəçi haqlarında hər hansı dəyişiklik həyata keçirilməzdən əvvəl istifadəçilərin öz rəylərini bildirməsinə imkan vermək məqsədi ilə, belə dəyişikliklər üçün verilən hər hansı təklif barədə istifadəçilərə münasib bildiriş verəcəkdir.

4. Tərəflərdən heç biri bu Sazişin 20-ci maddəsinə (Mübahisələrin həlli) əsasən mübahisələri həlletmə prosesində aşağıdakı hallarda bu maddənin şərtlərini pozmuş hesab olunmur:

(i) o, münasib vaxt ərzində digər Tərəfin şikayətinə səbəb olan haqq və ya qaydanı yoxlamışdırsa və

(ii) belə yoxlamadan sonra o, bu maddəyə uyğun olmayan hər hansı haqq və ya qaydaya düzəliş etmək üçün öz səlahiyyəti daxilində bütün addımları atmışdırsa.

Maddə 8

Gömrük rüsumları və haqları

1. Hər bir Tərəf qarşılıqlı razılıq prinsipi əsasında digər Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkətini (şirkətlərini) öz milli qanunvericiliyinə əsasən hava gəmisi, yanacaq, sürtgü yağları, sərf olunan texniki ehtiyatlar, ehtiyat hissələr, o cümlədən mühərriklər, standart hava gəmisinin avadanlığı, hava gəmisi üçün ehtiyat (o cümlədən, məhdudiyyət qoyulmadan, yalnız hava gəmisinin istismarı və ya ona xidmət üçün satılmaq və ya istifadə olunmaq üçün nəzərdə tutulan qida, içkilər və likyor, siqaret və başqa məhsullar), habelə çap olunmuş biletlər ehtiyatı, avia-qaimələr, üzərində şirkətin embleminin çap olunduğu çap materialları və təyin edilmiş aviasiya şirkəti (şirkətləri) tərəfindən ödənişsiz paylanan standart reklam materialı üçün nəzərdə tutulan gömrük vergi və rüsumlarından və digər milli rüsum və ödənişlərdən tam olaraq azad edir.

2. Bu maddənin 1-ci bəndində qeyd edilən əşyalar yalnız aşağıdakı hallarda ödənişlərdən azad ediləcəkdir:

(a) Tərəflərdən birinin təyin edilmiş aviasiya şirkəti (şirkətləri) tərəfindən və ya onun adından digər Tərəfin ərazisinə gətirildikdə;

(b) Tərəflərdən birinin ərazisinə gələrkən və ya oranı tərk edərkən, digər Tərəfin təyin etdiyi aviasiya şirkətinə (şirkətlərinə) məxsus hava gəmisində saxlandıqda; və ya

əsassız ləngiməyə gətirib çıxarmaması şərtilə, hava gəmisinin və onun ekipajının sənədlərinin etibarlılığının, hava gəmisinin və onun avadanlığının vəziyyətinin yoxlanması məqsədilə digər Tərəfin aviasiya hakimiyyəti orqanının səlahiyyətli nümayəndələri tərəfindən hava gəmisində və onun ətrafında yoxlama (bu maddədə yoxlama "perronda yoxlama" adlanır) həyata keçiriləcəkdir.

5. Əgər hər hansı perron yoxlaması və ya yoxlamalar seriyası:

a) hava gəmisi və hava gəmisinin istismarının həmin vaxt Konvensiyaya əsasən müəyyən olunmuş minimum standartlara cavab vermədiyi barədə ciddi narahatçılığa; və ya

b) həmin vaxt Konvensiyaya əsasən uçuşların təhlükəsizliyi ilə bağlı müəyyən olunmuş standartlara effektiv şəkildə riayət olunmaması barədə ciddi narahatçılığa səbəb olarsa,

yoxlamayı həyata keçirən Tərəf, Konvensiyanın 33-cü maddəsinin məqsədləri üçün azad şəkildə belə bir nəticəyə gələ bilər ki, həmin hava gəmisinə və ya hava gəmisinin ekipajına verilmiş və ya etibarlı hesab edilən sertifikat və ya lisenziyalarla əlaqədar tələblər, yaxud hava gəmisinin istismar olunduğu tələblər Konvensiyaya əsasən müəyyən olunmuş minimum standartlara bərabər deyil və ya onlardan yüksəkdir.

6. Əgər bu maddənin 4-cü bəndinə uyğun olaraq, bir Razılığa Gələn Tərəfin aviasiya şirkəti tərəfindən istismar olunan hava gəmisinin perron yoxlamasının keçirilməsinə həmin hava gəmisinin nümayəndəsi tərəfindən icazə verilməzsə, digər Tərəf bu maddənin 5-ci bəndində qeyd edilən ciddi narahatçılıqların olduğunu düşünməkdə və həmin bənddə istinad olunan nəticələrə gəlməkdə azaddır.

7. Perron yoxlanışı, perron yoxlanışı seriyası, perron yoxlanışına buraxılışdan imtina, məsləhətləşmə və ya aviasiya şirkətinin uçuşlarının təhlükəsizliyi üçün digər təcili tədbirlərin görülməsinin zəruriliyi barədə birinci Tərəfin qərara gəlməsi halında, hər bir Tərəf digər Tərəfin aviasiya şirkətinin və ya aviasiya şirkətlərinin istismar səlahiyyətlərini dərhal dayandırmaq və ya dəyişmək hüququnu özündə saxlayır.

8. Bu maddənin 3-cü və ya 7-ci bəndlərinə uyğun olaraq, bir Tərəfin gördüyü hər hansı tədbir belə tədbirin görülməsi üçün əsas aradan qaldırıldıqdan sonra dayandırılır.

Maddə 10

Aviasiya təhlükəsizliyi

1. Beynəlxalq hüquq normalarına əsasən öz hüquq və öhdəliklərinə uyğun olaraq, Tərəflər bir daha təsdiq edirlər ki, qeyri-qanuni müdaxilə hərəkətlərinə qarşı mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinin qorunması ilə əlaqədar onların bir-biri qarşısındakı öhdəliyi bu Sazişin ayrılmaz hissəsini təşkil edir. Beynəlxalq hüquq normalarına əsasən onların hüquq və öhdəliklərinin ümumiliyini məhdudlaşdırmadan, Tərəflər xüsusilə 1963-cü il sentyabrın 14-də Tokioda imzalanmış "Hava gəmilərində törədilmiş cinayətlər və bəzi digər aktlar haqqında Konvensiya", 1970-ci il dekabrın 16-da Haaqada imzalanmış "Hava gəmilərinin qanunsuz zəbt edilməsinə qarşı mübarizə haqqında Konvensiya", 1971-ci il sentyabrın 23-də Monrealda imzalanmış "Mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinə qarşı yönəldilən qanunsuz hərəkətlər əleyhinə mübarizə haqqında Konvensiya", 1988-ci il fevralın 24-də Monrealda imzalanmış "Mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinə qarşı yönəldilən qanunsuz hərəkətlər əleyhinə mübarizə haqqında Konvensiyaya Protokol" və Tərəflərin hər ikisinin üzv olduğu aviasiya təhlükəsizliyi haqqında hər hansı başqa konvensiyanın şərtlərinə uyğun olaraq hərəkət edirlər.

2. Tərəflər mülki hava gəmilərinin qanunsuz ələ keçirilməsi hallarına və belə hava gəmilərinin, onların sənişinlərinin və ekipajının, hava limanlarının və aeronaviqasiya vasitələrinin təhlükəsizliyinə qarşı yönəldilən başqa qanunsuz hərəkətlərin, habelə mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinə qarşı hər hansı digər təhlükənin qarşısının alınmasında bir-birinə xahiş əsasında bütün lazımı yardımı göstərəcəklər.

3. Tərəflər qarşılıqlı fəaliyyət göstərəkən, Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı tərəfindən müəyyən edilən aviasiya təhlükəsizliyi ilə bağlı bütün standartlara və Konvensiyanın müvafiq Əlavələrinə uyğun qaydada, hər iki Tərəf qeydiyyatda aldıkları hava gəmilərinin istismarçılarının, yaxud əsas fəaliyyət yeri və ya daimi yeri onların ərazisində olan hava gəmilərinin istismarçılarının, eyni zamanda onların öz ərazisindəki hava limanlarının istismarçılarının aviasiya təhlükəsizliyi üzrə belə müddəalara müvafiq surətdə fəaliyyət göstərmələrini tələb edəcəklər.

4. Hər bir Tərəf əraziyə daxilolma və ərazini tərk etmə ilə əlaqədar digər Tərəfin tələb etdiyi təhlükəsizlik şərtlərinə riayət etməyə və hava gəmisini mühafizə etmək üçün lazımı tədbirlər görülməsinə, habelə sənişinlərin, ekipajın və onlara aid baqajın və əl yüklərinin, həmçinin yük və bort ehtiyatlarının hava gəmisinə minmə və ya yüklənmə vaxtı və ya ondan əvvəl yoxlanılmasına razılıq verir. Hər bir Tərəf konkret təhlükə ilə əlaqədar xüsusi

təhlükəsizlik tədbirlərinin görülməsi barədə digər Tərəfin istənilən sorğusunu müsbət qarşılayacaqdır.

5. Mülki hava gəmilərinin qanunsuz ələ keçirilməsi və ya bu cür hava gəmilərinin, onların sərnişinlərinin və ekipajın, hava limanlarının və ya aeronaviqasiya vasitələrinin təhlükəsizliyinə qarşı başqa qanunsuz hərəkətlərlə bağlı insident və ya insident təhlükəsi yarandıqda, Tərəflər bu cür insidenti və ya təhlükəni mümkün qədər minimum risklə tez bir şəkildə aradan qaldırmaq məqsədilə kommunikasiyanı asanlaşdırmaq və digər müvafiq tədbirləri görməklə bir-birinə kömək göstərəcəklər.

6. Əgər bir Tərəf digər Tərəfin bu maddənin aviasiya təhlükəsizliyi ilə bağlı müddəalarını pozduğunu hesab etmək üçün məntiqə uyğun əsaslara malik olarsa, həmin Tərəfin aviasiya hakimiyyəti orqanı digər Tərəfin aviasiya hakimiyyəti orqanı ilə dərhal məsləhətləşmələr keçirilməsini tələb edə bilər. Belə tələbin verildiyi tarixdən sonra 15 gün müddətində qənaətbəxş razılığın əldə olunmaması həmin Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkətinin (şirkətlərinin) istismar səlahiyyətinin geri götürülməsi, ləğv olunması, məhdudlaşdırılması və ya ona şərt qoyulması üçün əsas verəcəkdir. Vəziyyətdən asılı olaraq, Tərəflərin hər biri 15 gün başa çatanaqədər müvəqqəti tədbir görə bilər.

7. Bu maddənin 6-cı bəndinə uyğun olaraq görülən hər hansı tədbir digər Tərəfin bu maddənin şərtlərinə riayət etdiyi zaman dayandırılacaqdır.

Maddə 11

Kommersiya imkanları və vergitutma

1. Hər bir Tərəfin aviasiya şirkəti (şirkətləri) hava əlaqəsinin və digər köməkçi məhsulların və hava əlaqəsini yerinə yetirmək üçün tələb edilən qurğuların reklam olunmasının və satışının həyata keçirilməsi üçün digər Tərəfin ərazisində ofislər yaratmaq hüququna malik olacaqdır.

2. Hər bir Tərəfin aviasiya şirkəti (şirkətləri) digər Tərəfin əraziyə daxilolma, orada qalma və işəgötürmə ilə əlaqədar normativ hüquqi aktlarına uyğun olaraq, hava əlaqəsinin həyata keçirilməsi üçün tələb olunan idarəetmə, satış, texniki, istismar işçi heyətini və başqa mütəxəssisləri, habelə başqa köməkçi məhsul və qurğuları həmin digər Tərəfin ərazisinə gətirmək və orada saxlamaq hüququna malik olacaqdır. İşçi heyətinə olan belə tələbat, aviasiya şirkətinin seçiminə əsasən, onun hər hansı millətdən olan öz heyəti hesabına və ya digər Tərəfin ərazisində fəaliyyət göstərən və bu cür digər Tərəfin ərazisində eyni qəbildən olan xidmətləri yerinə yetirmək səlahiyyətinə malik olan hər hansı başqa aviasiya şirkəti, təşkilat və ya şirkətin xidmətlərindən istifadə etməklə ödənilə bilər.

3. Hər bir Tərəfin hər hansı aviasiya şirkəti digər Tərəfin ərazisində hava əlaqəsinin, habelə onun köməkçi məhsullarının, xidmətlərinin və qurğularının satışını birbaşa və aviasiya şirkətinin seçiminə əsasən, özünün agentləri vasitəsilə həyata keçirə bilər. Bu məqsədlə aviasiya şirkəti öz daşıma sənədlərini istifadə etmək hüququna malikdir və istənilən şəxs həmin ərazidə belə daşımanı və onun köməkçi məhsullarını, xidmətlərini və qurğularını həmin ərazinin valyutası ilə və göstərilən Tərəfin qanunvericiliyi ilə qadağan edilmədiyi halda, həmçinin hər hansı sərbəst dönerli valyutada satmaqda sərbəst olacaqdır.

4. Hər bir Tərəfin aviasiya şirkəti (şirkətləri), tələbə əsasən, hava əlaqəsi üzrə daşımalar, onun köməkçi məhsulları, xidmətləri və qurğularının satışı ilə əlaqədar əldə olunan yerli gəlirlərin artıq hissəsini, habelə belə gəlirlər üzrə əldə olunan faizləri (o cümlədən, köçürülməli olan depozitlər üzrə qazanılan faizləri) azad şəkildə konversiya və köçürmək hüququna malik olacaqdır. Konversiya və köçürməyə, onlarla əlaqədar məhdudiyyət və ya vergilər olmadan, aviasiya şirkəti tərəfindən köçürmə üçün ilkin ərizə verildiyi tarixdə cari əməliyyatlara tətbiq olunan mübadilə kursu ilə icazə verilməlidir.

5. Hər bir Tərəfin aviasiya şirkətinə (şirkətlərinə) digər Tərəfin ərazisində yanacaq alınması da daxil olmaqla, yerli xərcləri yerli valyutada ödəməyə icazə verəcəkdir. Öz mülahizələrinə görə, hər bir Tərəfin aviasiya şirkəti (şirkətləri) digər Tərəfin ərazisində belə xərcləri digər Tərəfin milli qanunvericiliyinə uyğun olaraq sərbəst dönerli valyutalarda ödəyə bilər.

6. Bu maddədə qeyd olunan hər hansı müddəaya baxmayaraq, bu maddəyə əsasən hüquqların həyata keçirilməsi hazırkı Sazişin məqsədləri ilə uyğun olan və tətbiq edilən ölkədaxili qayda və qanunlara uyğun olur. Əgər bir Tərəf digər Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkətlərinin yerli gəlirlərinin artıq hissəsinin köçürülməsinə məhdudiyyət qoyarsa, sonuncu birinci Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkətlərinə qarşılıqlı məhdudiyyətlər qoymaq hüququna malik olacaqdır.

7. Tərəflərin hər ikisinə münasibətdə qüvvədə olan gəlirlərə və əmlaka görə vergilərə münasibətdə ikiqat vergitutmanın aradan qaldırılması haqqında Saziş mövcud olduğu təqdirdə, həmin Sazişin müddəaları üstünlük təşkil edir.

Maddə 12

Birgə marketing razılaşmaları

1. Fəaliyyət göstərən və ya marketing aviasiya şirkəti kimi müəyyən olunmuş marşrutlarda razılaşdırılmış xidmətləri həyata keçirərkən və ya təklif edərkən, hər bir Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkəti (şirkətləri) kod-şerinq,

blok məsafəsi və ya birgə müəssisə haqqında hər hansı başqa razılaşma kimi aşağıdakılarla birgə marketinq sazişləri bağlaya bilərlər:

(a) eyni Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkəti (şirkətləri); və ya

(b) digər Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkəti (şirkətləri).

2. Birgə marketinq razılaşmasının iştirakçısı kimi fəaliyyət göstərən aviasiya şirkəti (şirkətləri) əsas daşıma hüquqlarına, o cümlədən marşrut hüquqları və tutum hüquqlarına malik olur və adətən bu cür razılaşmalara tətbiq olunan tələblərə cavab verir.

3. Birgə razılaşmalarda iştirak edən bütün marketinq aviasiya şirkətləri əsas marşrut hüquqlarına malik olur və adətən belə razılaşmalara tətbiq olunan tələblərə cavab verir.

4. Bu cür razılaşmalara əsasən həyata keçirilən hava əlaqəsi üçün istismar olunan ümumi tutum yalnız fəaliyyət göstərən aviasiya şirkətini (şirkətlərini) təyin edən Tərəfin tutum hüququna münasibətdə hesablanır. Marketinq aviasiya şirkəti (şirkətləri) tərəfindən bu cür xidmətlər üzrə təklif olunan tutum həmin aviasiya şirkətini təyin edən Tərəfin tutum hüququna münasibətdə hesablanmayacaqdır.

5. Fəaliyyət göstərən aviasiya şirkətinə (şirkətlərinə) əlavə olaraq, hər bir Tərəfin aviasiya hakimiyyəti orqanı marketinq aviasiya şirkətindən (şirkətlərindən), birgə marketinq razılaşmalarına əsasən hava əlaqəsinə başlamazdan əvvəl, təsdiq olunmaq üçün cədvəlləri, həmçinin, hər hansı başqa sənədləri təqdim etmələrini tələb edə bilər.

6. Belə razılaşmalara əsasən satış üçün xidmətlər təklif edərkən, əlaqədar aviasiya şirkəti və ya onun agentləri satış məntəqəsində xidmətin hər bir sektorunda hansı aviasiya şirkətinin uçuşu yerinə yetirəcəyini və alıcının hansı aviasiya şirkəti (şirkətləri) ilə saziş bağladığını alıcıya aydınlaşdırmalıdır.

7. Kod-şerinq xidmətlərini təmin etməzdən əvvəl, kod-şerinq tərəfdaşlar hansı tərəfin təhlükəsizlik, mühafizə, yardım, öhdəlik və müştəriyə aid olan digər məsələlər üçün cavabdeh olduğunu razılaşdırırlar. Belə razılaşma kod-şerinq haqqında razılaşmalar həyata keçirilməzdən əvvəl hər iki Tərəfin aviasiya hakimiyyəti orqanlarına təqdim olunmalıdır.

Maddə 13

Qarışıq xidmətlər

Hər bir Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkətinə (şirkətlərinə) sərnişin və yükün daşınması ilə əlaqədar olaraq, digər Tərəfin ərazisində hər hansı məntəqəyə və ya məntəqədən hər hansı beynəlxalq nəqliyyat vasitəsini istifadə etmək icazəsi veriləcəkdir. Bu aviasiya şirkəti (şirkətləri) öz qarışıq daşımalarını icra etməyi və ya onları digər daşıyıcılarla birlikdə, kod-şerinq də daxil olmaqla, razılaşmalar vasitəsilə həyata keçirməyi seçə bilər. Qarışıq xidmətlər birbaşa xidmət kimi, habelə hava əlaqəsi və qarışıq nəqliyyatla birlikdə vahid qiymətlə təklif oluna bilər, bir şərtlə ki, sərnişinlərə və daşımaları yerinə yetirənlərə belə daşımanın tədarükçüləri barədə məlumat verilsin.

Maddə 14

Uçuş cədvəllərinin təsdiq olunması

1. Hər bir Tərəfin aviasiya hakimiyyəti orqanı digər Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkətindən (şirkətlərindən), onların baxaraq təsdiq etmələri üçün razılaşdırılmış xidmətlərin başlanmasından ən azı 45 gün əvvəl, xidmətin növünə və onun tezliyinə, istifadə olunmalı hava gəmisinin növünə və hər bir məntəqədə uçuş vaxtlarına aid olan məlumatların daxil edildiyi uçuş cədvəllərini təqdim etmələrini tələb edə bilər. Oxşar məlumat həm də ən azı 45 gün əvvəl hər bir Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyasının (IATA) daşıma mövsümü üçün və eyni zamanda razılaşdırılmış xidmətlərin həyata keçirilməsi ilə əlaqədar dəyişikliklər edilməli olduqda təqdim olunmalıdır.

2. Hər bir Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkəti (şirkətləri), həmçinin, bu Sazişin tələblərinin lazımi qaydada yerinə yetirilməsinə dair digər Tərəfin aviasiya hakimiyyəti orqanının razı qalması üçün tələb oluna biləcək hər hansı başqa məlumatı təqdim edəcəkdir.

Maddə 15

Statistik məlumatların təqdim olunması

1. Hər bir Tərəfin aviasiya hakimiyyəti orqanı digər Tərəfin aviasiya hakimiyyəti orqanına həmin digər Tərəfin ərazisinə və ərazisindən yerinə yetirilən razılaşdırılmış xidmətlər haqqında hər ay statistik məlumatları təqdim edəcək və ya bu cür statistik məlumatın onun öz təyin edilmiş aviasiya şirkəti (şirkətləri) tərəfindən təqdim olunmasını həyata keçirəcəkdir. Həmin statistik məlumatda daşımanın yüklənmə və boşaldılma məntəqələri göstərilir. Belə statistik məlumatlar hər ay başa çatdıqdan sonra mümkün qədər tez, əhatə etdiyi aydan sonra 30 gündən gec olmayaraq təqdim olunur.

2. Hər bir Tərəfin aviasiya hakimiyyəti orqanı, tələbə əsasən, digər Tərəfin aviasiya hakimiyyəti orqanına, həmin digər Tərəfin ərazisinə və ərazisindən həyata keçirilən daşımanın həqiqi mənşəyinə aid olan statistik məlumatları təqdim edir və ya bu cür məlumatların onun təyin edilmiş aviasiya şirkəti (şirkətləri) tərəfindən təqdim olunmasını təmin edir.

Maddə 16

Tariflər

1. Hər bir Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkəti (şirkətləri) tərəfindən həyata keçirilən razılaşdırılmış xidmətlərlə əlaqədar tariflər hər bir təyin edilmiş aviasiya şirkəti tərəfindən, onun bazar konyukturası ilə bağlı mülahizələrindən asılı olaraq, bütün amillər nəzərə alınmaqla münasib səviyyədə müəyyən olunacaqdır.

2. Bu maddənin 1-ci bəndinə əsasən müəyyən olunmuş tariflərin bir Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkəti (şirkətləri) tərəfindən digər Tərəfin aviasiya hakimiyyəti orqanına təqdim olunması tələb edilməyəcəkdir.

3. Yuxarıda qeyd olunanlara baxmayaraq, hər bir Tərəf aşağıda qeyd edilənlərə müdaxilə etmək hüququna malik olacaqdır:

(a) tətbiqi rəqabətə qarşı yönəlmiş davranış hesab olunan və rəqibə zərər vuran, zərərvurma təsirinə malik olan, zərər vurmağa yönəlmiş və ya rəqibi marşrutdan kənarlaşdırmaq niyyətilə müəyyən olunan tariflərin qarşısını almaq;

(b) dominant vəziyyətdən sui-istifadə səbəbindən həddən artıq yüksək və ya məhdud tariflərdən müştəriləri qorumaq; və

(c) talançılıq səviyyəsində və ya süni şəkildə aşağı olan tariflərdən aviasiya şirkətlərini müdafiə etmək.

4. Bu maddənin 3-cü bəndində ifadə olunan məqsədlər üçün, bir Tərəfin aviasiya hakimiyyəti orqanı digər Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkətlərindən tariflərin müəyyən olunmasına aid olan məlumatı təqdim etməsini tələb edə bilər.

5. Əgər bir Tərəf digər Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkətinin (şirkətlərinin) tətbiq etdiyi tarifi bu maddənin 3-cü bəndində ifadə olunan mülahizələrə uyğun olmadığını hesab edərsə, o, digər Tərəfə mümkün qədər tez müddətdə narazı qalmasının səbəblərini bildirəcək və məsləhətləşmələrin keçirilməsini tələb edəcək ki, bu cür məsləhətləşmələr müraciətin qəbul olunmasından sonra 30 gündən gec olmayaraq keçiriləcəkdir. Əgər Tərəflər narazılıqla bağlı bildiriş göndərilən tarif barədə razılaşma əldə edərlərsə,

Tərəflərdən hər biri həmin razılaşmanın tətbiq edilməsi üçün səy göstərəcəkdir. Belə razılaşma əldə olunmadıqda isə əvvəl qüvvədə olan tarif öz qüvvəsini saxlayacaqdır.

Maddə 17 ***Çoxtərəfli sazişlər***

1. Bu Sazişi həyata keçirərkən, Tərəflər beynəlxalq hava əlaqəsinə tətbiq oluna biləcək həddə Konvensiyanın müddəalarına uyğun olaraq hərəkət edəcəklər.

2. Əgər, bu Saziş qüvvəyə mindikdən sonra, hər iki Tərəf bu Sazişin əhatə etdiyi məsələlərin daxil olduğu çoxtərəfli sazişin tərəfləri olarlarsa, istənilən Tərəf, çoxtərəfli sazişi nəzərə almaqla, hazırkı Sazişə yenidən baxılmanın lazım olub-olmadığını müəyyən etmək üçün məsləhətləşmələrin keçirilməsini tələb edə bilər.

Maddə 18 ***Məsləhətləşmələr***

1. Hər bir Tərəf istənilən vaxt bu Sazişin şərhini, yerinə yetirilməsi, tətbiqi, onda dəyişikliklər edilməsi və ya ona riayət olunması ilə əlaqədar məsləhətləşmələrin keçirilməsi barədə yazılı müraciət edə bilər.

2. Tərəflər arasında digər razılaşma olmadıqda, belə məsləhətləşmələr digər Tərəfin müraciəti alındığı tarixdən sonra 60 gün müddətində başlayacaqdır.

Maddə 19 ***Dəyişikliklər***

1. Bu Sazişdə dəyişikliklər Tərəflərin yazılı razılaşması ilə edilə bilər.

2. Razılaşdırılmış hər hansı dəyişiklik bu Sazişin 23-cü maddəsinin müddəalarına uyğun olaraq qüvvəyə minəcəkdir.

3. Bu maddənin 2-ci bəndində qeyd edilənlərə baxmayaraq, Tərəflər bu Sazişin Əlavəsinə edilən dəyişikliyin dərhal qüvvəyə minməsi barədə razılığa gələ bilərlər.

Maddə 20
Mübahisələrin həlli

1. Bu Saziş çərçivəsində meydana gələn və rəsmi məsləhətləşmələr keçirməklə həll olunması mümkün olmayan hər hansı mübahisə, Tərəflərin razılığına əsasən, qərar qəbul olunması üçün müəyyən şəxsə və ya orqana təqdim oluna bilər. Əgər Tərəflər bu cür razılıq əldə edə bilməzlərsə, mübahisə hər hansı Tərəfin tələbinə əsasən aşağıda ifadə olunan prosedurlara uyğun olaraq, arbitraj məhkəməsinə təqdim olunacaqdır.

2. Arbitraj məhkəməsi aşağıdakı qaydada təşkil olunmuş üç münisifdən ibarət məhkəmə tərəfindən keçirilir:

(a) arbitraj məhkəməsi üçün tələbin alındığı tarixdən etibarən 30 gün müddətində Tərəflərdən hər biri bir münisif təyin edəcəkdir. Bu iki münisif təyin olunduqdan sonra 60 gün müddətində onlar razılaşma vasitəsilə arbitraj məhkəməsinin sədri kimi fəaliyyət göstərən üçüncü münisifi təyin edəcəklər;

(b) əgər hər hansı bir Tərəf münisif təyin edə bilməzsə və ya əgər bu bəndin (a) yarımbəndinə əsasən üçüncü münisif təyin olunmazsa, Tərəflərdən hər hansı biri Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı Şurasının sədrindən 30 gün müddətində lazım olan münisifi və ya münisifləri təyin etməyi xahiş edə bilər. Əgər Şuranın sədri bu Tərəflərdən birinin ölkəsinin vətəndaşındırsa, bu əsasında təyinatı belə hüquqdan məhrum edilməyən ən böyük vitse-prezident yerinə yetirir. Sədr və ya müvafiq hüquqa malik olan ən böyük vitse-prezident bu bəndə əsasən üçüncü münisifi təyin edərsə, həmin üçüncü münisif Tərəflərdən heç birinin aid olduğu ölkənin vətəndaşı olmamalıdır.

3. Digər razılaşma olmadıqda, arbitraj məhkəməsi bu Sazişə uyğun olaraq yurisdiksiyanın hədlərini və özünün prosedur qaydalarını müəyyən edir. Formalaşdırıldıqdan sonra tribunal özünün yekun qərarını gözləyərkən, müvəqqəti kömək tədbirləri təklif edə bilər. Arbitraj məhkəməsinin göstərişinə və ya Tərəflərdən hər hansı birinin müraciətinə əsasən, arbitrajda baxılmalı olan dəqiq məsələləri və riayət olunmalı konkret prosedurları müəyyən etmək üçün, məhkəmə tam təşkil olunduqdan ən gec 15 gün sonra konfrans keçirilir.

4. Digər razılaşma olmadıqda və məhkəmə tərəfindən başqa qərar verilmədikdə, Tərəflərdən hər biri məhkəmə tam təşkil olunduqdan sonra 45 gün müddətində memorandum təqdim edəcəkdir. Cavablar 60 gün sonra veriləcəkdir. Məhkəmə Tərəflərdən hər hansı birinin tələbinə və ya özünün təşəbbüsünə əsasən cavabların verilməli olduğu tarixdən etibarən 15 gün müddətində dinləmə keçirir.

5. Məhkəmə dinləmə başa çatdıqdan sonra 30 gün müddətində və ya dinləmə keçirilməmişdirsə, hər iki cavab təqdim olunduqdan sonra yazılı qərar verməyə çalışacaqdır. Məhkəmənin səs çoxluğu ilə qəbul edilən qərarı üstün qüvvəyə malik olacaqdır.

6. Tərəflərdən hər hansı biri qərarın verildiyi tarixdən etibarən 15 gün müddətində qərarın aydınlaşdırılmasını tələb edə bilər və belə tələb irəli sürüldükdən sonra 15 gün müddətində qərar barədə aydınlaşdırma verilməlidir.

7. Tərəflərdən hər biri milli qanunvericiliyinə uyğun olan həddə arbitraj məhkəməsinin hər hansı qərarını və ya qətnaməsini tam şəkildə həyata keçirir.

8. Arbitraj məhkəməsinin xərcləri, o cümlədən münisiflərin haqları və xərcləri Tərəflər arasında bərabər bölüşdürüləcəkdir. Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı Şurası sədrinin bu maddənin 2-ci bəndinin (b) yarım bəndində ifadə olunan prosedura uyğun olaraq çəkdiyi hər hansı xərc arbitraj məhkəməsinin xərclərinin bir hissəsi hesab olunacaqdır.

Maddə 21

Ləğvetmə

1. Hər bir Tərəf istənilən vaxt bu Sazişi ləğv etmək qərarı barəsində digər Tərəfə diplomatik kanallar vasitəsilə yazılı bildiriş göndərə bilər. Ləğvetmə haqqında belə bildiriş eyni zamanda Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatına təqdim ediləcəkdir.

2. Bu halda digər Tərəf bildirişi aldığı gündən on iki ay sonra, bu müddətin bitməsinədək ləğvetmə bildirişi razılıq əsasında geri götürülməzsə, Saziş qüvvəsini itirir. Digər Tərəf müvafiq bildirişi aldığını təsdiq etməzsə, Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı tərəfindən alındığı gündən 14 gün sonra bildiriş alınmış hesab edilir.

Maddə 22

Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatında qeydiyyat

Bu Saziş və onda edilən bütün dəyişikliklər qüvvəyə mindikdən sonra Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatında qeydiyyata alınacaqdır.

Maddə 23
Qüvvəyəminmə

Bu Saziş onun qüvvəyə minməsi üçün zəruri olan dövlətdaxili prosedurların yerinə yetirilməsi barədə Tərəflərin sonuncu yazılı bildirişinin diplomatik kanallar vasitəsilə alındığı tarixdən qüvvəyə minir.

Bunun təsdiqi olaraq, hökumətləri tərəfindən müvafiq qaydada səlahiyyət verilmiş aşağıdakı şəxslər bu Sazişi imzaladılar.

Bu Saziş 2012 il " 16 " aprel tarixində Bakı şəhərində hər biri hind, Azərbaycan və ingilis dillərində olmaqla, iki əsl nüsxədə imzalanmışdır, bütün mətnlər bərabər autentikdir. Bu Sazişin təfsiri və ya tətbiqi zamanı fikir ayrılığı yarandığı təqdirdə, ingilis dilindəki mətnə istinad ediləcəkdir.

Hindistan Respublikası
Hökuməti adından



Azərbaycan Respublikası
Hökuməti adından



ƏLAVƏ
Marşrut cədvəli

I Bölmə

Hindistan Respublikası Hökuməti tərəfindən təyin edilmiş aviasiya şirkətləri üçün marşrutlar:

Mənşə məntəqələri	Aralıq məntəqələr	Azərbaycandakı məntəqələr	Kənar məntəqələr
Hindistandakı məntəqələr	yoxdur	hər hansı üç məntəqə	yoxdur

II Bölmə

Azərbaycan Respublikası Hökuməti tərəfindən təyin edilmiş aviasiya şirkətləri üçün marşrutlar:

Mənşə məntəqələri	Aralıq məntəqələr	Hindistandakı məntəqələr	Kənar məntəqələr
Azərbaycandakı məntəqələr	yoxdur	hər hansı üç məntəqə	yoxdur

III Bölmə

1. I və II bölmələrdə qeyd olunan məntəqələr göstərilən sıra ilə xidmət olunmaya da bilərlər.
2. Müəyyən olunmuş marşrutlardakı aralıq və kənar məntəqələr təyin edilmiş aviasiya şirkətinin (şirkətlərinin) seçiminə əsasən hər hansı və ya bütün uçuşlarda buraxıla bilər.
3. I və II bölmələrdə qeyd olunan aralıq və ya kənar məntəqələrə xidmət oluna bilər, bir şərtlə ki, bu cür məntəqələr və digər Tərəfin ərazisindəki hər hansı məntəqə arasında 5-ci hava sərbəstliyi hüquqları həyata keçirilməsin.
4. Eyni uçuş zamanı bir Tərəfin təyin edilmiş aviasiya şirkəti (şirkətləri) tərəfindən digər Tərəfin ərazisindəki iki və ya daha çox sayda məntəqəyə xidmət olunmur.