

No. 33282

NETHERLANDS
and
UZBEKISTAN

Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex). Signed at Tashkent on 17 October 1995

Authentic texts: Dutch, Uzbek and English.

Registered by the Netherlands on 22 October 1996.

PAYS-BAS
et
OUZBÉKISTAN

Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Signé à Tashkent le 17 octobre 1995

Textes authentiques : néerlandais, ouzbek et anglais.

Enregistré par les Pays-Bas le 22 octobre 1996.

[DUTCH TEXT'— TEXTE NÉERLANDAIS]

VERDRAG TUSSEN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN EN
DE REPUBLIEK OEBBEKISTAN INZAKE LUCHTDIENSTEN
TUSSEN EN VIA HUN ONDSCHIEDEN GRONDGBIEDEN

Het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Republiek Oezbekistan,

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

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

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

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

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

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

b. onder „luchtvaartautoriteiten” wordt verstaan:
wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat;

wat de Republiek Oezbekistan betreft, de Directeur-Generaal Burgerluchtvaart;

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

c. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan: een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 4 van dit Verdrag;

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

e. de begrippen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden”

hebben de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago onderscheidenlijk wordt toegekend;

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 2

Verlening van rechten

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

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

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

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

2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij het recht te geven tot deelneming aan luchtvervoer tussen punten gelegen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij.

Artikel 3

Verandering van luchtvaartuig

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan naar eigen keuze op iedere vlucht of op alle vluchten op de overeengekomen diensten van luchtvaartuig veranderen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij of op enig punt langs de omschreven routes, met dien verstande dat:

a. luchtvaartuigen die worden gebruikt voorbij het punt waarop van luchtvaartuig wordt veranderd, in aansluiting op de inkomende of uitgaande luchtvaartuigen in de dienstregeling worden opgenomen, naar gelang het geval;

b. in het geval van verandering van luchtvaartuig op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij en wanneer meer dan één luchtvaartuig voorbij het punt van verandering wordt geëxploiteerd, niet meer dan één zodanig luchtvaartuig van gelijke grootte mag zijn als, en geen luchtvaartuig groter mag zijn dan de op de derde- en vierdevrijheidssector gebruikte luchtvaartuigen.

2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruik maken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleaste uitrusting, en kan zij de exploitatie verrichten overeenkomstig commerciële regelingen met een andere luchtvaartmaatschappij.

3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de sectoren waarop haar verandering van luchtvaartuig betrekking heeft.

Artikel 4

Aanwijzing en verlening van vergunningen

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

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

3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij te allen tijde een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij aan de bepalingen van dit Verdrag voldoet en de tarieven voor deze diensten zijn vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikel 6 van dit Verdrag.

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

daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Verdragssluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

Artikel 5

Intrekking of opschorting van vergunningen

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Verdragssluitende Partij hebben het recht de in artikel 4 vermelde vergunningen voor een door de andere Verdragssluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij niet te verlenen, deze in te trekken of op te schorten, of hieraan voorwaarden te verbinden:

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

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

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

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

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

Artikel 6

Tarieven

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

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen door middel van toepassing van de procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging ("International Air Transport Association") voor de vaststelling van tarieven. Wanneer zulks niet mogelijk is, worden de tarieven overeengekomen door de aangewezen luchtvaart-

maatschappijen. In elk geval is voor de tarieven de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen vereist.

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

4. De tarieven kunnen uitdrukkelijk worden goedgekeurd of worden, indien geen van beide luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30) dagen na de datum van voorlegging overeenkomstig het derde lid van dit artikel te kennen heeft gegeven de tarieven niet goed te keuren, geacht te zijn goedgekeurd. Ingeval de termijn van voorlegging wordt bekort, zoals bepaald in het derde lid van dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de termijn waarbinnen kennisgeving van afkeuring moet geschieden, dienovereenkomstig wordt bekort.

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

6. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent een overeenkomstig het derde lid van dit artikel aan hen voorgelegd tarief, of omtrent de vaststelling van een tarief krachtens het vijfde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig de bepalingen van artikel 18 van dit Verdrag.

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

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

Artikel 7

Commerciële activiteiten

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

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

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

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij toegestaan om haar in verband met het verzorgen van luchtvervoer benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en

technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij.

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

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

Artikel 8

Eerlijke concurrentie

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

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

Artikel 9

Dienstregeling

1. De door elke Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij stelt de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij vijftien (15) dagen tevoren in kennis van de dienstregeling van haar voorgenomen diensten, en vermeldt daarbij de frequentie, het type luchtvaartuig, de indeling en het aantal zitplaatsen dat beschikbaar zal zijn voor het publiek.

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

Artikel 10

Belastingen, douanerechten en heffingen

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

gen bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij opnieuw worden uitgevoerd.

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

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

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

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

Artikel 11

Dubbele belasting

1. Inkomsten en winsten uit de exploitatie van luchtvaartuigen in het internationale verkeer zijn slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming gelegen is.

2. Winsten uit de vervreemding van luchtvaartuigen die worden geëxporteerd in het internationale verkeer zijn slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming gelegen is.

3. Kapitaal dat wordt vertegenwoordigd door luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd in het internationale verkeer en door roerende zaken die verband houden met de exploitatie van die luchtvaartuigen, is slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming gelegen is.

4. De bepalingen van het eerste lid van dit artikel zijn ook van toepassing op inkomsten en winsten uit deelneming in een „pool”, een gemeenschappelijke onderneming of een internationaal opererend agentschap.

5. Indien een verdrag tussen de Verdragsluitende Partijen tot het vermijden van dubbele belasting naar het inkomen en het vermogen voor-

ziet in andere procedures dan die welke in het eerste tot en met het vierde lid van dit artikel worden vermeld, zijn de bepalingen van het verdrag tot het vermijden van dubbele belasting naar het inkomen en het vermogen van toepassing.

Artikel 12

Overmaking van gelden

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

2. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen vrij het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven op het grondgebied van verkoop over te maken van het grondgebied van verkoop naar hun eigen grondgebied. In deze netto-overmaking zijn begrepen de baten uit verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtvervoerdiensten en bijkomende of aanvullende diensten, alsmede de gebruikelijke handelsrente die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen verkrijgen binnen hoogste dertig (30) dagen na de aanvraag toestemming voor de overmaking, zulks in een vrij inwisselbare munteenheid, tegen de officiële koers voor het inwisselen van de plaatselijke munteenheid die geldt op de datum van verkoop. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen vrij de feitelijke overmaking te verrichten zodra de toestemming is verkregen.

Artikel 13

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

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

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

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

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

5. Geen van beide Verdragsluitende Partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften, of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

Artikel 14

Erkenning van bewijzen en vergunningen

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door een van de Verdragsluitende Partijen zijn uitgereikt of geldig verklaard en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere Verdragsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits deze bewijzen en vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de op grond van het Verdrag van Chicago vastgestelde normen. Elke Verdragsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor om voor vluchten boven haar grondgebied de erkenning te weigeren van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die aan haar eigen onderdanen zijn verstrekt door de andere Verdragsluitende Partij.

Artikel 15

Veiligheid van de luchtvaart

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

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

3. De Verdragsluitende Partijen handelen overeenkomstig de toepasselijke veiligheidsbepalingen voor de luchtvaart die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een Verdragsluitende Partij van deze bepalingen afwijkt, kan de andere Verdrag-

sluitende Partij verzoeken om overleg met die Verdragsluitende Partij. Tenzij anders door de Verdragsluitende Partijen is overeengekomen, begint zodanig overleg binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake. Het uitblijven van een bevredigend akkoord kan een grond vormen voor toepassing van artikel 18 van dit Verdrag.

4. De Verdragsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen, begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montréal op 23 september 1971, voor zover de Verdragsluitende Partijen beide partij zijn bij deze Verdragen.

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

Artikel 16

Geautomatiseerde Boekingsystemen

1. De Verdragsluitende Partijen komen overeen dat:

a. het belang van gebruikers van luchtvervoerdiensten zal worden beschermd tegen alle misbruik van desbetreffende informatie, met inbegrip van misleidende voorstelling daarvan;

b. een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij en de agenten van die luchtvaartmaatschappij onbeperkt en non-discriminatoir toegang tot en gebruik van de GBS-en hebben op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij;

c. in dit verband de door de EEG aangenomen GBS-Gedragscode van toepassing is op het grondgebied van Nederland, en dat de geldende GBS-Gedragscode van de ECAC (Europese Burgerluchtvaartconferentie) van toepassing is op het grondgebied van Oezbekistan.

2. Elke Verdragsluitende Partij waarborgt aan de GBS-en die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij als hoofdsysteem zijn gekozen, vrije en onbelemmerde toegang tot haar grondgebied. Geen der Verdragsluitende Partijen zal op haar grondgebied aan het GBS van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij strengere eisen opleggen of toelaten dat deze worden opgelegd, dan die opgelegd aan het GBS van haar eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij, bijvoorbeeld ten aanzien van:

a. de exploitatie en verkoop van de GBS-diensten, met inbegrip van de regels inzake het tonen en redigeren van GBS-en, en

b. de toegang tot en het gebruik van communicatievoorzieningen, keuze en gebruik van technische apparatuur en programma's of de installatie van apparatuur.

Artikel 17

Overleg en wijziging

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

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

3. Door de Verdragsluitende Partijen overeengekomen wijzigingen op dit Verdrag worden van kracht op de datum waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan hun onderscheiden constitutionele vereisten is voldaan.

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

Artikel 18

Regeling van geschillen

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

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

Partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen.

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

Artikel 19

Beëindiging

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

Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dit geval eindigt het Verdrag twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Verdragsluitende Partij, tenzij de kennisgeving van opzegging in onderling overleg voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken.

Indien de andere Verdragsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 20

Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie

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

Artikel 21

Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten

1. De bepalingen van het Verdrag van Chicago worden op dit Verdrag toegepast.

2. Indien een door beide Verdragsluitende Partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst ter zake van een aangelegenheid die onder dit Verdrag valt, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van die overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van het onderhavige Verdrag.

Artikel 22

Werkingsfeer

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

Artikel 23

Inwerkingtreding

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

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

GEDAAN te Tasjkent op 17 oktober 1995, in tweevoud in de Nederlandse, de Oezbeekse en de Engelse taal, zijnde alle versies gelijkelijk authentiek. In geval van onderlinge verschillen is de Engelse versie doorslaggevend.

Voor het Koninkrijk
der Nederlanden:

J. C. F. VON MÜHLEN

Voor de Republiek
Oezbekistan:

G. M. RAFIKOV

BIJLAGE BIJ HET VERDRAG TUSSEN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN
EN DE REPUBLIEK OEBEKISTAN INZAKE LUCHTDIENSTEN TUSSEN EN
VIA HUN ONDERSCHIEDEN GRONDGEBIEDEN

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Oezbekistan heeft het recht luchtdiensten te exploiteren op de hieronder aangegeven routes:

punten in Oezbekistan – tussenliggende punten – punten in Nederland – verder gelegen punten, in beide richtingen.

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

punten in Nederland – tussenliggende punten – punten in Oezbekistan – verder gelegen punten, in beide richtingen.

3. Elk tussenliggend punt of alle tussenliggende punten en/of verder gelegen punten op de omschreven routes kan of kunnen, naar keuze van elke aangewezen luchtvaartmaatschappij, op een vlucht of op alle vluchten worden overgeslagen, met dien verstande dat die vluchten aanvangen respectievelijk eindigen op het grondgebied van de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen.

4. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen toegestaan vluchten te exploiteren op de hierboven omschreven routes zonder beperkingen ten aanzien van frequentie en type luchtvaartuig, in iedere indeling.

5. Elk tussenliggend punt of alle tussenliggende punten en/of verder gelegen punten op de omschreven routes kan of kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij worden aangedaan zonder dat deze vijfde-vrijheidsverkeersrechten uitoefent tussen die punten en het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij. Deze vijfde-vrijheidsverkeersrechten kunnen echter door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij worden uitgeoefend nadat daarvoor van tevoren toestemming is verkregen van de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij.

[UZBEK TEXT — TEXTE OUZBEK]

**Нидерланд Қироллиги
ва Ўзбекистон Республикаси
ўртасида ўзларининг тегишли ҳудудлари орасида
ва ҳудудларидан ташқарида ҳаво қатнови тўғрисидаги**

Б И Т И М

Нидерланд Қироллиги ва Ўзбекистон Республикаси,
1944 йилнинг 7 декабрида Чикагода имзолаш учун очилган
Халқаро фуқаро авиацияси тўғрисидаги Конвенциянинг аъзолари экан-
лигини ҳисобга олиб;

халқаро фуқаро авиацияси тараққиётига ўз ҳиссасини қўшиш ис-
тагида;

ўзларининг тегишли ҳудудлари орасида ва ҳудудларидан
ташқарида ҳаво қатновини ўрнатиш мақсадида Битим тузиш истагини
билдириб

қуйидагилар хусусида ахдлашиб олдилар:

**1-Модда
Атамалар**

1. Агар матнда бошқа мазмун кўзда тутилмаган бўлса, ушбу Битим ва
унинг Иловаси мақсадлари йўлида:

- a) "Конвенция" атамаси 1944 йил еттинчи декабрда Чикагода им-
золаш учун очилган халқаро фуқаро авиацияси тўғрисидаги
Конвенцияни англатади ва ҳар иккала Ахдлашувчи Томон қай
даражада эътироф этишига ёки тасдиқлашига қараб ушбу Кон-
венциянинг 90-моддасига мувофиқ киритилган ҳар қандай Ило-
вани ҳамда Конвенциянинг 90 ва 94-моддаларига мувофиқ Ило-
валарга ва Конвенцияга киритилган ҳар қандай тузатишларни
ўз ичига олади;
- b) "авиация маъмурлари" атамаси Нидерланд Қироллигига нисбатан
транспорт, ижтимоий ишлар ва сув хўжалиги вазирини; Ўзбе-
кистон Республикасига нисбатан эса фуқаро авиацияси бош
директорини; ёки ҳар қандай ҳолда юқорида уқтириб ўтилган

- маъмурлар бажарадиган ишларни амалга ошириш ваколоти берилган ҳар қандай шахс ёки ташкилотни англатади;
- c) "тайинланган авиакорхона" атамаси ушбу Битимнинг 4-моддасига мувофиқ тайинланган ва ваколат берилган авиация корхонасини англатади;
- d) "ҳудуд" атамаси Давлатга нисбатан Конвенциянинг 2-моддасида унга белгиланган мазмунни англатади;
- e) "ҳаво қатнови", "халқаро ҳаво қатнови", "авиакорхона" ва "нотижорий мақсадларда тўхташ" атамалари уларга Конвенциянинг 96-моддасида тегишли равишда киритилган маъноларни англатади;
- f) "келишилган ҳаво қатновлари" ва "белгиланган йўналишлар" атамалари ушбу Битимнинг 2-моддасига мувофиқ равишда белгиланган халқаро ҳаво қатновини ва ушбу Битим Иловасида тегишли равишда белгиланган йўналишни англатади;
- g) "заҳиралар" атамаси озиқ-овқат заҳираларини ўз ичига олган ҳолда, парвоз вақтида ҳаво кемаси бортида сстиш ёки ишлатиш учун мўлжалланган истеъмолга тайёр ҳолдаги буюмларни англатади;
- h) "Битим" атамаси ушбу Битим, унга киритилган Иловани ва Битимга ёки Иловага киритилган ҳар қандай тузатишларни англатади;
- i) "тариф" атамаси йўловчиларни (ва уларнинг юқларини) ва юқларни (почтани ўз ичига олмаган ҳолда) ташиш учун ҳар қандай шахсдан ёки мавжуд ташкилотдан авиакорхоналар томонидан бевосита ёки унинг агентлари орқали олинган ёки олинадиган қийматлар миқдорини англатади ва ўз ичига қуйидагиларни олади:
- I. қийматнинг амалда мавжудлиги ва қўлланилишини бошқариб турадиган тартиб-қоидалар, ва
- II. авиакорхоналар томонидан шундай ташув жараёнларида унга қўшимча равишда киритилган ҳар қандай хизматларнинг харажатлари ва тартиб-қоидалари;
- j) "ҳаво кемасини алмаштириш" атамаси тайинланган авиакорхона томонидан шартлашилган ҳаво қатновларидан бирининг парвозларининг шундай амалга оширилишини англатадики, бунда масофанинг бир ёки бир неча қисми мобайнида парвозлар бир ҳаво кемаси томонидан амалга оширилса, бошқа бир қисми ҳамми

жиҳатидан фарқ қиладиган иккинчи бир ҳаво кемаси ёрдамида амалга оширилади;

- к) "Компьютерда жой банд қилиш тизими" атамаси шундай компьютер тизимини англатадики, бунда авиакорхона парвозлар жадваллари, жойларнинг мавжудлиги, нархлар ва қўшимча хизматлар тўғрисида маълумот мавжуд бўлади ва ушбу тизим ёрдамида жойларни банд қилиш ва/ёки чипталарни сотиш мумкин бўлади ҳамда ушбу тизим саёҳат агентларининг бу барча қулайликлар ёки улардан бир нечасидан фойдаланишини таъминлайди.

2-Модда

Ҳуқуқларнинг берлиши

1. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон бошқа Аҳдлашувчи Томонга, Иловада бошқа бирон нарсага келишилмаган бўлса, иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси халқаро авиаташув ишларини амалга ошириш учун:

- a) ўзининг ҳудудидан қўнмаган ҳолда учиб ўтиш ҳуқуқини;
- b) ўз ҳудудида тижоратга тааллуқли бўлмаган мақсадда қўниш ҳуқуқи; ва
- c) белгиланган йўналишлар буйича келишилган ҳаво қатновларини амалга ошириш мақсадида парвозлар вақтида йўловчилар, йўловчи юки, юк ва почтани биргаликда ёки алоҳида олиш ёки тушириш мақсадида қўниш ҳуқуқини беради.

2. Ушбу модда 1-бандининг ҳеч қайси қондаси бир Аҳдлашувчи Томоннинг авиакорхонасига бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудидаги манзиллар оралиғида ташиш ишларида қатнашиш ҳуқуқини беради деб қаралмаслиги лозим.

3-Модда

Ҳаво кемасни алмаштириш

1. Ҳар қайси тайинланган авиакорхона ўз ихтиёрига боғлиқ равишда шартлашилган ҳаво қатновларининг ҳар қайси ёки барча парвозларида бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида ёки белгиланган йўналишларда—

ги ҳар қандай манзилда ўз ҳаво кемасини алмаштириши мумкин, ба-
шарти:

- a) ҳаво кемасининг алмаштирилиш манзилидан ташқарида ишлатила-
диган ҳаво кемаси, шароитга қараб, ўзининг мамлакатига учиб
келадиган ёки ундан учиб кетадиган ҳаво кемасига мутаносиб
бўлган ҳолда жадвалга киритилган бўлиши лозим;
- b) бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида ҳаво кемасини алмаш-
тирилган тақдирда ва алмаштирилган манзилдан ташқарида бит-
тадан ортиқ ҳаво кемаси ишлатилган ҳолда катталиги жиҳати-
дан биринчи ҳаво кемасига биттадан ортиқ ҳаво кемаси тенг
бўлмаслиги лозим ва йўналишнинг учинчи ва тўртинчи ҳаво
эркинлиги ҳуқуқи берилган қисмида фойдаланилган ҳаво кема-
ларидан ҳеч бири катта бўлмаслиги лозим.

2. Парвозлар жараёнида ҳаво кемасини алмаштирилган тақдирда та-
йинланган авиакорхона ўзининг шахсий буюмларидан ва миллий қонун-
ларга биноан, ижарага олинган мосламалардан фойдаланиши мумкин ва
бошқа авиакорхона билан тижорий алоқалар асосида парвозларни
амалга ошириши мумкин.

3. Тайинланган авиакорхона ҳаво кемаси алмаштирилган қисмлардаги
парвозларнинг сонларини ўзгартириши ёки аввалги ишлатилган парвоз
қисмидан фойдаланиши мумкин.

4-Модда

Авиакорхонани тайинлаш ва ваколат бериш

1. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон Иловада белгиланган йўналишлар бўйича
келишилган ҳаво қатновларини амалга ошириш мақсадларида бошқа
Аҳдлашувчи Томонни дипломатик воситалар орқали ёзма тарзда ха-
бардор этган ҳолда бир авиакорхонани тайинлаш, шунингдек, тайин-
ланган аввалги авиакорхона ўрнига бошқа авиакорхонани тайинлаш
ҳуқуқига эга булади.

2. Бундай тайинлаш тўғрисидаги хабарни олганидан кейин бошқа
Аҳдлашувчи Томон ушбу модданинг қоидаларига мувофиқ иккинчи
Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасига парвозларни
амалга ошириш учун дарҳол тегишли рухсатнома беради.

3. Ушбу модданинг 2-бандига мувофиқ парвозларни амалга ошириш
учун рухсатномани қўлга киритган тайинланган авиакорхона ҳаво
катновини ҳоҳлаган вақтида қисман ёки тўлалигича бошлаши мумкин,

башарти, у ушбу Битим қоидаларини бажарса ва мазкур қатновлар учун ушбу Битимнинг 6-моддаси қоидаларига мувофиқ тарифлар ўрнатилган бўлса.

4. Аҳдлашувчи Томонлардан ҳар бири ушбу модда 2-бандида қайд этилган рухсатномани беришни инкор қилишга ёки бу рухсатномани авиакорхонага устун эгалик қилиш ва унинг фаолияти устидан ҳақиқий назорат қилиш ҳуқуқи авиакорхонани тайинлаган Аҳдлашувчи Томонга ёки унинг фуқароларига ёки икковига биргаликда қарашли эканлигини исботловчи далилларга эга бўлмаган ҳар қандай ҳолда тайинланган авиакорхонага ушбу Битимнинг 2-моддасида кўрсатилган ҳуқуқлардан фойдаланаётганида бажариши зарур деб ҳисоблайдиган шартлар ижро этилиши шarti билан бериш ҳуқуқига эгадир.

5-Модда

Парвозга доир рухсатномаларни бекор қилиш ёки амалда тўхтатиб қўйиш

1. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасига 4-моддада қайд қилинган рухсатномаларни бермай туришга, бекор қилишга ёки амалда тўхтатиб қўйишга ёки қўйидаги шартларнинг бажарилишини талаб қилишга ҳақлидир:

- a) мазкур авиакорхона бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари томонидан Конвенцияга мувофиқ одатда ва оқилона меъёрда қўлланиладиган қонун ва қоидалари талабига жавоб бермаган тақдирда;
- б) мазкур авиакорхона ҳуқуқ берган Аҳдлашувчи Томоннинг қонун ва қоидаларига риоя этмаган тақдирда;
- в) авиакорхонага устун даражада эгалик қилиш ва унинг устидан ҳақиқий назорат ўрнатиш ушбу авиакорхонани тайинланган Аҳдлашувчи Томонга ёки/ва унинг фуқароларига қарашли эканлигига ишонч ҳосил бўлмаган тақдирда;
- г) авиакорхона ушбу Битим қоидаларига мувофиқ қайонидир сабабларга кўра парвозларни амалга ошира олмаётган бўлса.

2. Агар зудликдаги ҳаракат юқоридаги қайд қилинган қонун ва қоидаларнинг бундан буён яна бузилиши олдини олиш учун зарур тадбирларни амалга ошириш деб топилмаса, ушбу модданинг 1-бандида келтирилган ҳуқуқлардан бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари билан

Ўтказиладиган маслаҳатлашувлардан сўнггина фойдаланилиши мумкин. Агарда, ўзаро бошқа нарса хусусида келишилмаса, бундай маслаҳатлашувлар Аҳдлашувчи Томонлар ўртасида уни ўтказиш тўғрисидаги таллабнома олинган кундан бошлаб олтмиш (60) кун ичида ўтказилиши лозим.

6-Модда Тарифлар

1. Аҳдлашувчи Томонлар тайинланган авиакорхоналарининг уларнинг ҳудудлари оралиғида ташишда қўллайдиган тарифлар иккала Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари ўртасида тасдиқланиши лозим ва улар барча тегишли омилларни ҳисобга олган ҳолда, жумладан фойдаланишга кетадиган ҳаражатларга, фойданинг оқилона миқдорига ва бошқа авиакорхоналарнинг белгиланган йўналишнинг ҳар қандай қисмига белгилаган тарифларига асосланиб, оқилона меъёрларда белгиланади.
2. Ушбу модданинг 1-бандида уқтириб ўтилган тарифлар имкон қадар таклифларни шакллантирувчи Халқаро авиация ташкилотининг тарифларни белгилаш жараёнларини қўллаш асосида тайинланган авиакорхоналарнинг ўзаро келишувига мувофиқ белгиланиши лозим. Агарда бунинг имкони бўлмаса тарифлар тайинланган авиакорхоналар ўртасида келишилиши лозим. Ҳар қандай ҳолда ҳам тарифлар ҳар икки Аҳдлашувчи Томон авиация маъмурларининг тасдиғидан ўтиши лозим.
3. Бундай тарзда ўзаро мувофиқлаштирилган тарифлар улар жорий этилиши тахминланган кунга камида олтмиш кун қолганида ҳар иккала Аҳдлашувчи Томон авиация маъмурларининг тасдиғига тақдим этилиши шарт, башарти махсус ҳолларда уқтириб ўтилган маъмурлар бу муддатни келишув асосида қисқартирмасалар.
4. Тарифларни соддароқ усулда ҳам тасдиқлаш мумкин; ёки тасдиқ учун тақдим қилинган кундан бошлаб ўттиз (30) кун ичида авиация маъмурларидан ҳеч қайси бири ушбу модданинг 3-банди қоидаларига мувофиқ ўз норозилигини билдирмаса, бу тарифлар тасдиқланган ҳисобланади. 3-бандда кўрсатиб ўтилганидай тақдим этиш муддати қисқартирилган тақдирда, авиация маъмурлари норозиликни билдириш муддатини ҳам тегишли равишда қисқартириш тўғрисида келишиб олишлари мумкин.

5. Агарда, тариф борасида ушбу модда 2-бандига мувофиқ бир қарорга келинмаса ёки ушбу модда 4-бандига мувофиқ қўлланиладиган муддат ичида авиация маъмурларидан бири бошқа авиация маъмурларини ушбу модда 2-бандига мувофиқ келишилган тарифларга ўз норозилиги тўғрисида огоҳ этган тақдирда иккала Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари ўзаро келишувга мувофиқ тарифни белгилашга ҳаракат қилишлари лозим.
6. Башарти, авиация маъмурлари ушбу модда 3-банди қоидаларига мувофиқ тақдим этилган тарифлар борасида ёки ушбу модда 5-банди қоидаларига мувофиқ тариф белгилаш юзасидан бир қарорга кела олмасалар, ушбу бахс ушбу Битимнинг 18-моддаси қоидаларига мувофиқ ҳал этилиши лозим.
7. Ушбу модданинг қоидаларига биноан белгиланган тарифлар янги тарифлар белгилангунга қадар ўз кучида қолади.
8. Аҳдлашувчи Томонларнинг тайинланган авиакорхоналари ушбу модданинг қоидаларига мувофиқ тасдиқланган тарифлардан фарқ қиладиган бошқа тарифларни белгиламасликлари лозим.

7-Модда

Тижорат фаолияти

1. Ҳар иккала Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхоналарига ҳудуддаги фаолият турларига рухсат этилади:
- а) бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида авиаташув ишларини олға силжитиш ва авиачипталарни состиш учун ўз ваколатхонасини очиш ҳамда авиаташув ишларини амалга ошириш учун зарур бўлган бошқа хизматлар ва қулайликларни ташкил этиш;
 - б) бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида бевосита ёки авиакорхонанинг ихтиёрига кўра унинг вакиллари орқали авиаташув ҳужжатларини сотиш билан шуғулланиш;
2. Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг тайинланган авиакорхонаси иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида авиаташув ишларини амалга ошириш эҳтиёжларига мувофиқ келувчи ўз бошқарувчи, тижорат, техник ва парвозларга доир мутахассис ва парвозларга доир зарурий ходимларга эга бўлган ваколатхоналар таъсис этиш ва фаолият кўрсатиш ҳуқуқига эга.
3. Бу ходимларга бўлган эҳтиёжлар тайинланган авиакорхонанинг ихтиёрига молик равишда унинг ўз ходимлари орасидан олиниши ёки

Бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида керакли хизматларни амалга оширувчи ва амалга оширишга ваколатга эга бўлган ҳар қандай ташкилот, компания ёки авиакорхонанинг хизматидан фойдаланилган ҳолда қондирилиши мумкин.

4. Юқорида кўрсатиб ўтилган фаолиятлар бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳуқуқ ва қоидаларига асосланган ҳолда амалга оширилади.

8-Модда

Ҳаққоний рақобат

1. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси ушбу Битимда кўрсатиб ўтилган халқаро авиаташув ишларини амалга ошириш жараенида ҳаққоний ва тенг имкониятларга эга бўлиши лозим.

2. Аҳдлашувчи Томонлардан ҳар бири бир-бирини ажратишнинг барча шаклларини ёки бошқа Аҳдлашувчи Томон авиакорхоналарининг рақобатдаги ҳолатига ноодил таъсир етказувчи нотенг рақобат малакаларига барҳам бериш учун ўз юрисдикциясидаги барча тегишли чора-тадбирларни кўрадилар.

9-Модда

Парвозлар жадвали

1. Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг тайинланган авиакорхонаси иккинчи Аҳдлашувчи Томон авиация маъмурларини ўзининг мўлжаллаган парвозлари бошланишидан қирқ беш (45) кун аввал ушбу парвозларнинг жадвали, такрорийлиги, ҳаво кемасининг тури, йўловчиларга мансуб бўлган ўриндиқларнинг жойлашуви ва ўринлар сони тўғрисида хабар бериши лозим.

2. Қўшимча парвозларни амалга ошириш учун бўлган талабномалар бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурларига тасдиқ учун тайинланган авиакорхона томонидан бевосита тақдим этилади.

10-Модда

Солиқ ва божлардан озод қилиш

1. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон тайинланган авиакорхонасига қарашли халқаро ҳаво қатновларида фойдаланилаётган ҳаво кемалари, шунингдек, шу кемадаги рўйхатдаги мулк, эҳтиёт қисмлар, ёқилғи

заҳиралари ва мойлаш ашёлари, борт заҳиралари (озиқ-овқат маҳсулотлари, ичимликлар ва тамаки маҳсулотларини ўз ичига олган ҳолда), шунингдек, ҳаво кемасида сақланадиган реклама ва эълон маҳсулотлари, башарти, бошқа Аҳдлашувчи Томон ҳудудига келган вақтдан токи қайтиб кетгунга қадар ҳаво кемаси ичида қолса, барча божхона йиғимлари ёки назорат солиқлари ва шунинг сингари давлат ёки маҳаллий йиғим ва ҳаражатлардан озод қилинади.

2. Бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси томонидан ёки унинг номидан бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудига олиб кирилган ёки мазкур тайинланган авиакорхона томонидан фойдаланилаётган ҳаво кемасига олинган ва фақат халқаро ҳаво йўлларида парвозларни амалга ошириш вақтида фойдаланиш учун мўлжалланган рўйхатдаги мулк, эҳтиёт қисмлар, ёқилғи заҳиралари ва мойлаш маҳсулотлари ҳамда ҳаво кемаси заҳиралари, гарчи ушбу заҳиралар уларни олинган Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудуди устидан амалга ошириладиган парвозлар вақтида ишлатилса ҳам, улар биринчи Аҳдлашувчи Томон ҳудудига олинадиган божлар ва йиғимлардан, улар ўз ичига божхона божлари ва назорат йиғимларини ҳам олади, озод қилинади.

Юқорида уқтириб ўтилган буюмлар божхона кузатуви ёки назорати остига олиниши талаб қилиниши мумкин.

Ушбу банднинг қоидалари, юқорида кўрсатиб ўтилган буюмлар учун божхона божларини тўланган ҳолда Аҳдлашувчи Томонга божларини қайтариш мажбурияти юкланади, деган маънода талқин қилинмаслиги лозим.

3. Аҳдлашувчи Томонлардан ҳоҳлаган бири фойдаланадиган ҳаво кемасидаги рўйхатдаги мулк, эҳтиёт қисмлар, ёқилғи заҳиралари ва мойлаш маҳсулотлари ҳамда ҳаво кемаси заҳиралари бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудига фақатгина шу ҳудуддаги божхона маъмурларининг розилиги билан ҳаво кемасидан туширилиши мумкин, бу Аҳдлашувчи Томон эса ушбу буюмлар қайтиб олиб чиқиб кетилгунга қадар ёки божхона қоидаларига мувофиқ бошқа жойга кўчирилгунга қадар ўз назорати остида ушлаб турилиши талаб қилиниши мумкин.

11-Модда

Икки томонлама солиқ солиш

1. Халқаро ҳаво қатновида машғул бўлган ҳаво кемасининг парвозларидан тушган даромад ва фойдага фақат ўша корхонанинг ўз бошқарма идораси жойлашган Давлатдагина солиқ солинади.

2. Халқаро авиаташув ишларида машғул бўлган ҳаво кемасининг бегоналаштирилишидан тушган даромадга фақат ўша корхонанинг ўз бошқарма идораси жойлашган Давлатдагина солиқ солинади.
3. Халқаро ҳаво қатновида машғул бўлган ҳаво кемаларининг ва ўша ҳаво кемаларининг парвозига тегишли бўлган ҳаракатдаги мулк томонидан қўйилган капиталга фақат ўша корхонанинг ўз бошқарма идораси жойлашган Давлатдагина солиқ солинади.
4. Ушбу модда 1-бандининг қоидалари ҳамкорликдаги, қўшма савдо фаолияти (пуль) ёки халқаро парвозлар вакилликдан келадиган фойда ва даромадларга нисбатан ҳам қўлланилади.
5. Башарти, Аҳдлашувчи Томонлар ўртасида тузилган даромад ва фойдага икки томонлама солиқ солишнинг олдини олиш тўғрисидаги битимда ушбу модданинг 1-4 бандларидаги қоидалардан фарқли ўлароқ жараёнлар назарда тутилса, бу ҳолда даромад ва фойдага икки томонлама солиқ солишнинг олдини олиш тўғрисидаги битим қоидалари қўлланилади.

12-Модда

Даромад маблағларини ўтказиш

1. Аҳдлашувчи Томонларнинг тайинланган авиакорхоналари ҳар икки Аҳдлашувчи Томон ҳудудида ўз ихтиёрига молик равишда бевосита ёки вакил орқали ҳар қандай пул бирлигида авиатранспорт хизматларини эркин сотишга ҳуқуқли бўлади.
2. Аҳдлашувчи Томонларнинг тайинланган авиакорхоналарига авиаташув ҳужжатларини сотилган ҳудудда тушган маблағларнинг ҳаражатлардан ортган даромад қисмини авиаташувлар сотилган ҳудуддан ўз ватани ҳудудига эркин ўтказиш ҳуқуқи берилади. Топилган бундай фойдани ўтказиш авиатранспорт хизматлари ва ёрдамчи ёки қўшимча хизматларнинг бевосита ёки бавосита сотилишидан тушган фойда (дан) ҳамда ўтказилишини кутаётган депозит вақтидаги маблағлар орқасидан ишлаб топилган меъёрдаги тижорат манфаатида ишлаб топилган маблағлардан ташкил топган бўлиши лозим.
3. Аҳдлашувчи Томонларнинг тайинланган авиакорхоналари, ариза берган кунидан бошлаб узоғи билан ўттиз (30) кун ичида сотув амалга оширилган кундаги маҳаллий пулнинг эркин алмашланидиган пулга бўлган қиймати ҳисобида бундай ўтказишга розилик олиши лозим.

Аҳдлашувчи Томонларнинг тайинланган авиакорхоналари пул маблағларини ўтказишга бундай розиликни олганларидан сўнг бу ишни эркин амалга ошира оладилар.

13-Модда

Қонунлар ва қоидаларнинг қўлланилиши

1. Ҳар қайси Аҳдлашувчи Томоннинг халқаро парвозларни амалга ошираётган ҳаво кемасининг ўз ҳудудига учиб келиши ёки ундан жўнаб кетишини ёхуд бу ҳаво кемасининг ўша ҳудуд устидан парвозларини ёки ушбу ҳаво кемаларининг навигациясини тартибга солувчи қонун ва қоидаларига иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси томонидан шу ўқтириб ўтилган ҳудудга кириб келишда, унда бўлиб туриш ва ундан жўнаб кетиш вақтида уларга амал қилиниши лозим.
2. Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг муҳожирлик, паспортлар ёки тасдиқланган сафар ҳужжатлари, ўз ҳудудига келиш, кетиш, божхона ва карантинга тааллуқли қонун ва қоидалари, бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасига қарашли ҳаво кемаси ёрдамида ташиб келтирилган экипажлар, йўловчилар, юк ва почта томонидан ёки номидан уларнинг ўқтириб ўтилган Аҳдлашувчи Томон ҳудудига кириб келишда, унда бўлиб туришида ва жўнаб кетиш вақтида амал қилинади.
3. Ҳоҳлаган бир Аҳдлашувчи Томон ҳудудидан тўғри транзит орқали ўтадиган ва бу мақсад учун тайёрагоҳ ҳудудида ажратилган жойдан четга чиқмайдиган йўловчилар, уларнинг юки ва юклар юзаки кўздан кечирилади, қўпоровчилик ва ҳавода содир этиладиган қароқчилик ҳаракатларига қарши хавфсизлик тадбирлари бундан мустаснодир. Тўғри транзит орқали олиб ўтиладиган йўловчи юклари ва юклар барча хил божхона божлари ва шунинг сингари йиғимлардан озод қилинади.
4. Ҳар қайси Аҳдлашувчи Томоннинг ҳаво кемаси парвозларидан бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайёрагоҳ ва қатновни таъминлаш воситаларидан фойдаланганлик ва унга кўрсатилган хизматлар учун олинadиган йиғимлар худди шундай парвозларни амалга оширувчи бошқа авиакорхоналар ҳаво кемалари тўлайдиган йиғимлардан юқори бўлмаслиги керак.
5. Ҳеч қайси бир Аҳдлашувчи Томон ўзининг назоратидаги божхона, муҳожирлик, карантин ва шунинг сингари қоидаларнинг қўлланилишида

ёки тайёрагоҳлар, ҳаво йўллари ва авиайўловчиларни ташиш хизматлари ва жамланган қулайликларидан фойдаланганлик учун ҳар қандай бошқа авиакорхонага бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасига нисбатан устиворликка йўл қўймайди.

14-Модда

Гувоҳнома ва рухсатномаларни тан олиш

Бир Аҳдлашувчи Томон берган ёки кучга эга деб билган ва муддати тугамаган учишга яроқлилиги тўғрисидаги гувоҳнома, ваколати ва рухсатлари тўғрисидаги гувоҳномаларни бошқа Аҳдлашувчи Томон шартлашилган йўлларда белгиланган йўналишлар бўйича ҳаво қатновини амалга ошириш мақсадида тан олади, башарти-ки, мазкур гувоҳномалар ёки рухсатномалар Конвенцияда белгиланган меъёрлар асосида берилган ёки ҳақиқий деб тан олинган бўлса.

Бироқ, ҳар бир Аҳдлашувчи Томон ўзининг ҳудуди устида парвозларни амалга ошириш вақтида ўз фуқароларига бошқа Аҳдлашувчи Томондан берилган ваколатлар ва рухсатномалар тўғрисидаги гувоҳномаларни тан олишни инкор этиш ҳуқуқини сақлаб қолади.

15-Модда

Авиация хавфсизлиги

1. Аҳдлашувчи Томонлар бир-бирларига заруриятга қараб ҳаво кемасини тутқун қилиш ва ҳаво кемаси, тайёрагоҳлар ва ҳаво навигацияси мосламалари хавфсизлигига қарши қаратилган бошқа саъй-ҳаракатларни ва фуқаро авиациясига нисбатан туғилган хавфни бартараф этиш юзасидан бир-бирларига керакли барча ёрдамни кўрсатишга розидирлар.

2. Бир Аҳдлашувчи Томоннинг бошқа Аҳдлашувчи Томон ҳудудига кириш ва йўловчилар ҳамда уларнинг олиб кетаётган буюмларини текшириш тадбирлари учун зарур бўлган, ажратишларга йўл қўймайдиган ва умумий қўлланиладиган хавфсизлик қоидаларини сақлашга ҳар қайси Аҳдлашувчи Томон розилик беради. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳаво кемаси ёки ундаги йўловчиларга туғилган аниқ бир хавфнинг олдини олиш борасидаги махсус хавфсизлик тадбирларини ўтказиш тўғрисидаги илтимосини ҳайрихоҳлик билан қўриб чиқади.

3. Аҳдлашувчи Томонлар Халқаро Ғуқаро авиацияси ташкилоти белгилаган хавфсизлик қоидаларига мувофиқ равишда ҳаракат қиладилар. Башарти, Аҳдлашувчи Томонлардан бири мазкур қоидаларни бажаришдан чекинса, иккинчи Аҳдлашувчи Томон ўша Аҳдлашувчи Томонга маслаҳатлашувлар ўтказиш тўғрисида талабнома киритиши мумкин. Башарти, бошқача аҳдлашувга эришилмаса, бу маслаҳатлашувлар талабнома тушган кундан бошлаб олтиш (60) кун ичида бошланиши лозим. Томонларни қониқтирадиган аҳдлашувга эришилмаган ҳолат ушбу Битим 18-моддасининг қўлланилишига асос бўлиши мумкин.

4. Аҳдлашувчи Томонлар қуйида келтирилган Конвенцияларга улар ҳар икковининг қай даражада аъзо эканлигига қараб, ҳаво кемаларида содир этиладиган жиноятлар ва бошқа баъзи бир ҳаракатларга оид 1963 й. 14 сентябрда Токиода имзоланган Конвенция қоидаларига, 1970 й. 16 декабрда Гаагада имзоланган Ҳаво кемаларини ғайриқонуний тутқун қилиб олиш билан курашиш тўғрисидаги Конвенцияга, 1971 й. 23 сентябрда Монреалда имзоланган Ғуқаро авиацияси хавфсизлигига қарши қаратилган ғайриқонуний ҳаракатлар билан кураш тўғрисидаги Конвенцияга мувофиқ равишда ҳаракат қиладилар.

5. Ғуқаро ҳаво кемасини ноқонуний равишда тутқун қилиб олиш хавфи туғилган ҳолда ёки ҳаво кемаси хавфсизлигига қарши ноқонуний ҳаракатлар, унинг йўловчилари ва экипажига, тайёрагоҳларга ва навигация билан таъминлаш воситаларига бирон кор-ҳол бўлганда ёки бирон кор-ҳол бўлиш хавфи туғилганда бу кор-ҳол ёки хавфни тезликда ва самарали бартараф этиш учун Аҳдлашувчи Томонлар алоқа боғлашни енгиллаштириш орқали бир-бирларига ёрдам кўрсатадилар.

16-Модда

Компьютерда жой банд қилиш тизими

1. Аҳдлашувчи Томонлар қуйидагиларга ўз розилиklarини билдирадилар:

- a) ҳаво транспорти хизматларидан фойдаланувчиларнинг манфаатлари нотўғри тушунча беришни ўз ичига олган ҳар қандай маълумотдан нотўғри фойдаланишдан ҳимоя қилинган бўлиши лозим;
- b) Бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси ва авиакорхона вакиллари бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида чекланмаган ва ажратилишларга йўл қўйилмайдиган Компьютерда

жой банд қилиш тизимига (КЖБҚТ) эга бўлиши ва ундан фойдалана олиши лозим;

- с) Нидерландия ҳудудида Европа иқтисодий жамияти томонидан қабул қилинган КЖБҚТ бошқарма коди устивор ҳисобланади, айни вақтда Ўзбекистон ҳудудида ҳам кенг тарқалган КЖБҚТнинг ФАОТ (ЕСАС-english) (Фуқаро авиацияси Европа ташкилоти) бошқарма коди қўлланилади.

2. Ҳар қайси Аҳдлашувчи Томон бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси томонидан ўз бошланғич тизими деб қабул қилган КЖБҚТга ўзининг (биринчи Аҳдлашувчи Томон) ҳудудида эркин ва зарар келтирилмайдиган ҳолда иш юритишини кафолатлайди. Ҳеч қайси бир Аҳдлашувчи Томон ўз ҳудудида бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасига ўзининг тайинланган авиакорхонаси КЖБҚТга бўлган талабларидан ортиқ даражадаги талабларни юклай ёки юкланишига рухсат бера олмайди, бинобарин :

- а) КЖБҚТни намоён қилиш ва муҳаррирлик қоидаларини ўз ичига олган КЖБҚТ хизматларини амалга ошириш ва ушбу хизматлари орқали сотиш ишлари;
- б) алоқа воситаларига аралашуш ва улардан фойдаланиш, техник аппарат воситалари ва программани таъминлаш воситаларини танлаш ва улардан фойдаланиш ёки аппарат воситаларини ўрнатиш.

17-Модда

Маслаҳатлашув ва тузатиш

1. Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари яқиндан ҳамкорлик қилиш руҳида ушбу Битимнинг қоидалари бажарилиши ва қониқарли даражада амалга оширилишини таъминлаш нуқтаи-назаридан вақти-вақти билан маслаҳатлашувлар ўтказиб туришади.

2. Ҳоҳлаган Аҳдлашувчи Томон ушбу Битим ёки унинг Иловасига ўзгартириш киритиш нуқтаи-назари билан маслаҳатлашувлар ўтказиш тўғрисида талабнома кирита олади. Башарти бошқача аҳдлашувга эришилмаган тақдирда, бу маслаҳатлашувлар уни ўтказиш тўғрисида талабномани иккинчи Аҳдлашувчи Томон олган кунидан бошлаб олтимиш (60) кун ичида ўтказилиши лозим. Бундай маслаҳатлашувлар музокаралар ёки ёзишмалар кўринишида амалга оширилиши мумкин.

3. Ушбу Битимга Аҳдлашувчи Томонлар ўртасидаги келишув асосида киритилган ҳар қандай ўзгариш улар ўз қомусий қоидаларини ба-
жарганликлари тўғрисида бир-бирларини ёзма равишда хабардор этган
кундан бошлаб кучга киради.

4. Ушбу Битимнинг Иловасига киритиладиган ҳар қандай ўзгариш ави-
ация маъмурлари ўртасида ёзма равишда келишилиши лозим ва у маз-
кур маъмурлар белгилаган кундан бошлаб кучга киради.

18-Модда

Баҳсларга барҳам бериш

1. Ушбу Битимни талқин қилиш ёки қўллаш юзасидан Аҳдлашувчи То-
монлар ўртасида низо келиб чиқса, Аҳдлашувчи Томонлар уни биринчи
навбатда ўзаро музокаралар орқали ҳал этишлари лозим.

2. Башарти, Аҳдлашувчи Томонлар музокаралар орқали мурсага кела
олмасалар, бу баҳс Аҳдлашувчи Томонлардан исталган бирининг тала-
бига биноан ҳар бир Аҳдлашувчи Томон биттадан тайинлайдиган икки
ҳакам ва ана шу икки ҳакам тайинлайдиган яна бир ҳакамдан иборат,
жами уч ҳакамдан ташкил топадиган ҳайъатга топширилиши лозим,
бирок учинчи ҳакам Аҳдлашувчи Томонлардан ҳеч қайси бирининг
фуқароси бўлмаслиги лозим. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон дипломатик
восита орқали бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг низони ҳакамликда ҳал
этиш тўғрисидаги талабини олганидан кейин олтмиш (60) кун ичида
биттадан ҳакам тайинлайди, учинчи ҳакам эса, юқоридаги икки ҳакам
маълум бўлган кундан эътиборан кейинги олтмиш (60) кун ичида та-
йинланиши лозим. Башарти, Аҳдлашувчи Томонлардан бири белгиланган
олтмиш (60) кунлик муддат ичида ўз ҳакамини тайинлай олмаса ёхуд
учинчи ҳакам белгиланган муддат ичида тайинланмаса, Аҳдлашувчи
Томонлардан исталган бири Халқаро фуқаро авиацияси ташкилоти Кен-
гаши Президентидан ҳакамни ёки ҳакамларни тайинлашни илтимос
қилиши мумкин.

3. Аҳдлашувчи Томонлар ушбу модданинг 2-бандига мувофиқ чиқарил-
ган ҳар қандай қарорни бажариш мажбуриятини зиммаларига оладилар.

19-Модда

Битим амал қилишини тўхтатиш

1. Аҳдлашувчи Томонлардан исталган бири хоҳлаган вақтида бошқа
Аҳдлашувчи Томонни ушбу Битимни амалдан тўхтатиш истагида эканли-

гидан ёзма равишда дипломатик воситалар орқали хабардор қилиши мумкин. Бундай хабарнома бир вақтнинг ўзида Фуқаро авиацияси халқаро ташкилотига ҳам юборилиши лозим. Бу ҳолатда хабарнома юборилгандан кейин бошқа Аҳдлашувчи Томон уни олгач, ушбу Битим ўн икки (12) ой ичида амал қилишдан тўхтайти, башарти мазкур муддат ўзаро келишув асосида орқага қайтариб олинмаса. Башарти, бошқа Аҳдлашувчи Томон хабарнома олганининг тасдиғи бўлмаса, Фуқаро авиацияси халқаро ташкилоти хабарнома олганидан кейин ўн тўрт (14) кун ўтгач бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тасдиғи олинган ҳисобланади.

20-Модда

Халқаро фуқаро авиацияси ташкилотига рўйхатга олиш

Ушбу Битим ва унга киритилган ҳар қандай ўзгаришлар Халқаро фуқаро авиацияси ташкилотига рўйхатга олиниши лозим.

21-Модда

Кўп томонлама битимларнинг қўлланилиши

1. Конвенциянинг қоидалари ушбу Битимга нисбатан ҳам қўлланилади.
2. Ушбу Битимда кўрсатиб ўтилган масала бўйича ҳар икки Аҳдлашувчи Томон ҳам аъзо бўлган кўп томонлама битим кучга кирган тақдирда ўша битимнинг мақбул қоидалари мазкур Битимнинг мақбул қоидаларидан устивор даражада деб ҳисобланилиши лозим.

22-Модда

Қўлланилиш

Нидерланд Қироллигига нисбатан қўлланганда ушбу Битим фақат Европадаги Қиролликка тегишли бўлади.

23-Модда

Битимнинг кучга кириши

Ушбу Битим ҳар бир Аҳдлашувчи Томон ўз битимларининг кучга кириши учун лозим бўлган қонунчилик зарурий тартиботини тўла-тўқис бажарганлиги тўғрисида ёзма равишда хабар берган кун-

дан бошлаб иккинчи ойнинг биринчи кунидан кучга киради. унгача қўл қўйилган санадан кейин ўттизинчи кундан бошлаб шартли равишда қўллаб турилади.

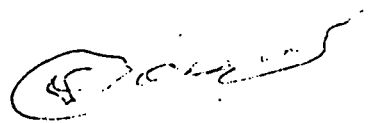
Ушбуни тасдиқлаб, ҳар иккала Аҳдлашувчи Томонларнинг мухтор вакиллари мазкур Битимни имзоладилар.

Тошкент шаҳрида 1995 йил "___" октябрда нидерланд, ўзбек ва инглиз тилларида икки асл нусхада тузилди, ҳар уч тилдаги матн бир хил кучга эга. Фикрларда номувофиқлик бўлган тақдирда инглиз тилидаги матн устивор даражада қўлланилади.

Нидерланд Қироллиги
номидан :



Ўзбекистон Республикаси
номидан :



AGREEMENT¹ BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Kingdom of the Netherlands

and

the Republic of Uzbekistan,

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

desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

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

have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

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

b) the term "aeronautical authorities" means:
for the Republic of Uzbekistan the Director General of Civil Aviation;
for the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport, Public works and Water management;

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

c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

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

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

¹ Came into force provisionally on 16 November 1995, the thirtieth day following the date of signature, and definitively on 1 July 1996 by notification, in accordance with article 23.

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

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

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

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

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

- I. the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and
- II. the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines;

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

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

Article 2

Grant of Rights

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

- a) the right to fly across its territory without landing;
- b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

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

Article 3

Change of Aircraft

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, change aircraft in the territory of the other Contracting Party or at any point along the specified routes, provided that:

a) aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be;

b) in the case of change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

2. For the purpose of change of aircraft operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.

3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

Article 4

Designation and Authorization

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

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

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article the designated airline may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 6 of this Agreement.

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

Article 5

Revocation and Suspension of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions:

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

- b) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;
- c) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, or in both;
- d) in case if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

Article 6

Tariffs

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

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

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

4. Approval of tariffs may be given expressly; or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

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

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

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

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

Article 7

Commercial Activities

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:

a) to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b) in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring into and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.

3. These staff requirements may at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

4. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

Article 8

Fair Competition

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in the international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Contracting Party.

Article 9

Timetable

1. The airline designated by one Contracting Party shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party, forty-five (45) days in advance, of the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. Requests for permission to operate additional flights can be submitted by the designated airline for approval directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 10

Taxes, Customs and Charges

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

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

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

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

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

Article 11

Double Taxation

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

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

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

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

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

Article 12

Transfer of Funds

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

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

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

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

Article 13

Application of Laws, Regulations and Procedures

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

other Contracting Party upon its entrance into, and until and including its departure from, the said territory.

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

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

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

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

Article 14

Recognition of Certificates and Licenses

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

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

Article 15

Aviation Security

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

2. Each Contracting Party agrees to observe non-discriminatory and generally applicable security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of the other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers and their carry-on items.

Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

3. The Contracting Parties shall act in accordance with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 18 of this Agreement.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970,² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971,³ insofar as the Contracting Parties are both party to these Conventions.

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

Article 16

Computer Reservation System

1. The Contracting Parties agree that:

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

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

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

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177, and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to volume 974).

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

- a) the operation and sale of the CRS services including CRS display and editing rules, and
- b) the access to and use of communications facilities, selection and use of technical hardware and software or the installation of hardware.

Article 17

Consultation and Amendment

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

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

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

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

Article 18

Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt

by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

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

Article 19

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 20

Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 21

Applicability of Multilateral Agreements

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

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

Article 22*Applicability*

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

Article 23*Entry into Force*

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

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

DONE in duplicate at Tashkent October 17 1995, in Netherlands, Uzbek and English languages, each version being equally authentic. In the event of any inconsistencies the English version shall prevail.

For the Kingdom
of the Netherlands:

J. C. F. VON MÜHLEN

For the Republic
of Uzbekistan:

G. M. RAFIKOV

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

1. The designated airline of the Republic of Uzbekistan shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

Points in Uzbekistan – intermediate points - points in the Netherlands - points beyond and vice versa.

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

Points in the Netherlands - intermediate points - points in Uzbekistan - points beyond and vice versa.

3. Any or all of the intermediate points and/or points beyond on the specified routes may, at the discretion of each designated airline, be omitted on any or all of the flights, provided that those flights originate respectively terminate in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

4. The designated airlines of the Contracting Parties shall be allowed to operate flights on the routes mentioned above, without restriction as to the frequency and aircraft type, in any configuration.

5. Any intermediate points and/or points beyond may be served by the designated airline of one Contracting Party without exercising fifth freedom traffic rights between those points and the territory of the other Contracting Party. Such fifth freedom traffic rights may, however, be exercised by the designated airline of one Contracting Party after having obtained prior approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE D'OUBÉKISTAN, RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Royaume des Pays-Bas et

La République d'Ouzbékistan,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²,

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

Désireux de conclure un accord aux fins d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

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

a) Le terme « Convention » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, de toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et de tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention elle-même conformément à ses articles 90 ou 94, pour autant que ces annexes ou amendements auront pris effet pour les deux Parties contractantes ou été ratifiés par elles;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend :

Pour la République d'Ouzbékistan, du Directeur général de l'aviation civile; et

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

Dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilités à exercer des fonctions qui relèvent actuellement desdites autorités;

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

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

¹ Entré en vigueur à titre provisoire le 16 novembre 1995, le trentième jour ayant suivi la date de signature, et à titre définitif le 1^{er} juillet 1996 par notification, conformément à l'article 23.

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

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

f) Les expressions « services convenus » et « routes indiquées » s'entendent respectivement des services aériens internationaux au sens de l'article 2 du présent Accord et des routes indiquées dans l'annexe au présent Accord;

g) Le terme « provisions » s'entend des articles prêts pour la consommation et destinés à l'utilisation ou à la vente à bord d'un aéronef en cours de vol, y compris les fournitures d'économat;

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

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

- I. Des conditions de l'établissement et de l'application d'un tarif; et
- II. Du coût des services auxiliaires offerts au cours du transport et des conditions de leur prestation;

j) L'expression « changement d'appareils » s'emploie quand une entreprise désignée, assurant un service convenu, utilise sur un ou plusieurs tronçons de sa route des appareils de capacité différente de celle des appareils utilisés sur un autre tronçon;

k) L'expression « système informatique de réservation » (SIR) s'entend d'un système informatique où figurent des renseignements sur les horaires des vols, les places disponibles, les tarifs-voyageurs et d'autres prestations, et qui permet de faire des réservations, de délivrer des billets éventuellement, et d'offrir certaines ou la totalité de ces facilités aux agences de voyages.

Article 2

OCTROI DES DROITS

1. Sauf exceptions spécifiées dans l'annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits ci-après afin de permettre à son entreprise désignée d'assurer des transports aériens internationaux :

a) Le droit de survoler son territoire sans y atterrir;

b) Le droit de faire, sur son territoire, des escales non commerciales; et

c) Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, le droit de faire escale sur son territoire aux fins d'embarquer ou de débarquer, séparément ou en combinaison, des passagers, du fret et du courrier en trafic international.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne sera censée conférer à une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'assurer un transport aérien entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 3

CHANGEMENTS D'APPAREILS

1. Chaque entreprise désignée pourra, à son gré, à l'occasion de tous ses vols effectués pour assurer des services convenus ou à l'occasion de l'un quelconque de ces vols, changer d'appareil sur le territoire de l'autre Partie contractante ou en n'importe quel point de routes indiquées, à condition que :

a) Les horaires des appareils utilisés au-delà du point de changement coïncident avec ceux des aéronefs arrivant ou partant selon le cas;

b) En cas de changement d'appareils sur le territoire de l'autre Partie contractante, et si plus d'un appareil est utilisé au-delà du point de changement, un seul appareil au maximum puisse être de dimension égale, et aucun de plus grande dimension, que celui utilisé au titre de la troisième ou de la quatrième liberté.

2. Aux fins des changements d'appareils, l'entreprise désignée pourra utiliser son propre matériel et, sous réserve des réglementations nationales, du matériel de louage, et elle pourra conclure des accords commerciaux avec une autre compagnie aérienne.

3. Une entreprise désignée pourra utiliser des numéros de vol différents ou identiques sur les tronçons desservis par d'autres appareils.

Article 4

DÉSIGNATION ET AUTORISATION

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit de désigner par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien en vue de l'exploitation de services convenus sur les routes indiquées en annexe, et de remplacer cette entreprise par une autre.

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions du présent article, délivrer sans délai les autorisations d'exploitation appropriées à l'entreprise.

3. Au retour de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra à n'importe quel moment commencer à assurer en partie ou en totalité les services convenus à condition de se conformer aux dispositions du présent Accord et d'avoir établi, pour ces services, des tarifs conformément aux dispositions de l'article 6 du présent Accord.

4. Chacune des Parties contractantes aura le droit de refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, ou de subordonner aux conditions qu'elle pourra juger nécessaires l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits visés à l'article 2 du présent Accord, si ladite Partie contractante n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée, par des ressortissants de cette Partie ou par les deux.

Article 5

ANNULATION OU SUSPENSION DE L'AUTORISATION

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes auront le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées à l'article 4 du présent Accord à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, de les annuler ou de les suspendre ou encore d'imposer des conditions :

a) Si l'entreprise en question ne remplit pas, de l'avis de ces autorités aéronautiques, les conditions voulues par la législation et la réglementation normalement et raisonnablement appliquées par elles conformément à la Convention;

b) Si l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante en question;

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

d) Si l'entreprise manque d'autre façon à se conformer aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit indispensable d'agir dans l'immédiat afin d'empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements précités, les droits énoncés au paragraphe 1 ne seront exercés qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Sauf accord contraire entre les Parties contractantes, les consultations débiteront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande.

Article 6

TARIFS

1. Les tarifs qu'appliqueront les entreprises désignées par les Parties contractantes pour les transports entre leurs territoires devront être approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties et seront fixés à des niveaux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, y compris les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable et les tarifs pratiqués par d'autres compagnies aériennes sur un tronçon quelconque de la route indiquée.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article devront, toutes les fois que cela sera possible, être concertés entre les entreprises désignées, conformément aux procédures de l'IATA. En cas d'impossibilité, ils le seront entre les entreprises désignées. En tout état de cause, leur application sera subordonnée à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Tous les tarifs ainsi concertés seront soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur, sauf si lesdites autorités sont convenues de réduire ce délai dans des cas particuliers.

4. L'agrément des tarifs pourra être donné de façon expresse mais, si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans un délai de trente (30) jours à compter de la date du dépôt conformément au paragraphe 2 du présent article, les tarifs seront réputés agréés. Si le délai de dépôt est réduit comme prévu

au paragraphe 3, les autorités aéronautiques pourront convenir de réduire en conséquence le délai de notification d'un désaccord éventuel.

5. Si un tarif ne peut être concerté conformément au paragraphe 2 du présent article ou si, dans le délai applicable conformément à son paragraphe 4, l'une des autorités aéronautiques signifie à l'autre qu'elle conteste un tarif concerté conformément au paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront de déterminer le tarif de gré à gré.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre au sujet d'un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article ou sur la détermination d'un tarif en vertu du paragraphe 5, le différend sera réglé conformément à l'article 18 du présent Accord.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à l'établissement de nouveaux tarifs.

8. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ne pourront pas appliquer des tarifs différents de ceux qui auront été agréés conformément aux dispositions du présent article.

Article 7

ACTIVITÉS COMMERCIALES

1. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes seront autorisées :

a) A implanter sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux de promotion des transport aériens et de vente de titres de transport, ainsi que les autres moyens nécessaires pour assurer des transports aériens;

b) A vendre directement ou, à leur discrétion, par l'entremise de leurs agents des titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes sera autorisée à faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie contractante les personnels de direction, commercial, opérationnel et technique nécessaires pour la prestation de services de transport aérien.

3. Ces besoins en personnel pourront, au choix de l'entreprise désignée, être satisfaits par son propre personnel ou en recourant aux services de toute autre organisation, société ou compagnie aérienne travaillant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer des prestations de cette nature sur le territoire de cette Partie contractante.

4. Les activités précitées seront exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

Article 8

CONCURRENCE LOYALE

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes se verront offrir des possibilités égales et équitables de participer aux transports aériens internationaux visés par le présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes prendra toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toute discrimination ou pratique compétitive déloyale susceptible de nuire à la concurrence des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

Article 9

CONDITIONS D'EXPLOITATION

1. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes communiquera aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, quarante-cinq (45) jours à l'avance, les horaires des services qu'elle entend assurer, en spécifiant leur fréquence, les types d'aéronefs utilisés, ainsi que le plan et le nombre des sièges mis à la disposition du public.

2. Les demandes d'autorisation d'assurer des vols supplémentaires pourront être déposées directement par l'entreprise désignée, pour approbation, auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 10

TAXES, DOUANES ET REDEVANCES

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, les provisions de bord (y compris les provisions de bouche, boissons et tabacs), ainsi que tout le matériel publicitaire et promotionnel se trouvant à bord de ces aéronefs, seront exonérés, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires, nationaux ou locaux, à condition que cet équipement, ces approvisionnements et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, ainsi que les provisions de bord, introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par les soins ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou pris à bord d'aéronefs exploités par cette entreprise et qui sont destinés à être utilisés uniquement à bord pour assurer des services internationaux, seront exonérés de tous droits et redevances, y compris les droits de douane et les frais d'inspection, imposés sur le territoire de la première Partie contractante, même s'ils doivent être utilisés durant le survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

Il pourra être exigé que les articles en question soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

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

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, ainsi que les provisions de bord, transportés à bord d'aéronefs de l'une des Parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord de ses autorités douanières qui pourront

exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à leur réexportation ou leur cession effectuée conformément aux règlements douaniers.

Article 11

DOUBLE IMPOSITION

1. Les recettes et les bénéfices tirés de l'exploitation d'aéronefs en trafic international ne seront imposables que dans l'Etat où est établi le siège de direction effective de l'entreprise.

2. Les profits tirés de l'aliénation d'aéronefs exploités en trafic international ne seront imposables que dans l'Etat où est établi le siège de direction effective de l'entreprise.

3. Le capital représenté par des aéronefs exploités en trafic international ou par des biens meubles utilisés pour cette exploitation ne sera imposable que dans l'Etat où est établi le siège de direction effective de l'entreprise.

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

5. Si un accord visant à éviter la double imposition sur le revenu ou le capital conclu entre les Parties contractantes prévoit des procédures différentes de celles visées aux paragraphes 1 à 4 du présent article, les dispositions de cet accord seront applicables.

Article 12

TRANSFERTS DE FONDS

1. Les entreprises désignées par les Parties contractantes auront toute latitude de vendre, contre n'importe quelle devise, des prestations de transport aérien sur les territoires des deux Parties contractantes, soit directement, soit par l'entremise d'un agent.

2. Les entreprises désignées par les Parties contractantes seront libres de transférer vers leur territoire national la différence entre les recettes et leurs dépenses sur le territoire où elles ont réalisé ces recettes. Dans ces transferts nets entreront le produit de la vente, directe ou par l'entremise d'agents, de prestations de transport aérien et de prestations supplémentaires ou accessoires, ainsi que les intérêts commerciaux normaux sur les recettes déposées en banque en attente de transfert.

3. Les entreprises désignées par les Parties contractantes recevront l'agrément de ces transferts au plus trente (30) jours suivant le dépôt de leur demande, et les transferts s'effectueront en devises librement convertibles aux taux de change officiels de conversion de la monnaie locale à la date de la cession de cette monnaie.

Les entreprises désignées par les Parties contractantes seront libres d'effectuer les transferts demandés dès réception de leur agrément.

Article 13

APPLICATION DES LOIS, RÈGLEMENTS ET FORMALITÉS

1. Les lois, règlements et formalités de chaque Partie contractante, qui régissent sur son territoire l'entrée ou la sortie d'aéronefs affectés à des services aériens internationaux, ou encore l'exploitation et la navigation de ces aéronefs, devront être respectés par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante à leur entrée sur ledit territoire et jusqu'à leur départ y compris.

2. Les lois, règlements et formalités de chacune des Parties contractantes, qui régissent l'immigration, les passeports ou autres documents de voyage agréés, l'entrée, les autorisations de survol, les douanes et la quarantaine devront être respectés par ou au titre des équipages, des passagers, du fret et du courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante à l'entrée sur le territoire de ladite Partie contractante et jusqu'à leur départ y compris.

3. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quitteront pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne seront soumis, en matière de sécurité contre la violence et la piraterie aérienne, qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et le fret en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

4. Les droits et redevances appliqués sur le territoire de chacune des Parties contractantes à l'activité des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante au titre de l'utilisation des aéroports et autres installations aériennes sur le territoire de la première Partie contractante ne seront pas plus élevés que ceux imposés à toute autre entreprise assurant des services similaires.

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

Article 14

RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET PERMIS

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

Chacune des Parties contractantes se réserve toutefois le droit de refuser de reconnaître comme valables, pour le survol de son territoire, les brevets d'aptitude, brevets et permis délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 15

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Les Parties contractantes sont convenues de s'apporter mutuellement l'aide nécessaire afin de prévenir la capture illicite d'aéronefs et les autres actes illicites contre la sécurité des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité aérienne.

2. Chacune des Parties contractantes est convenue de respecter les dispositions de sécurité non discriminatoires et généralement applicables requises par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire, et de prendre des mesures adéquates pour l'inspection des passagers et de leurs bagages à main.

Chacune des Parties contractantes accueillera aussi de façon positive toute demande faite par l'autre Partie contractante de mesures de sécurité spéciales pour la protection de ses aéronefs ou de ses passagers en cas de menace particulière.

3. Les Parties contractantes agiront conformément aux dispositions appropriées, relatives à la sécurité aérienne, qui sont prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si une Partie contractante déroge à ces dispositions, l'autre Partie contractante pourra déposer auprès d'elle une demande de consultations. A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande. A défaut d'une entente satisfaisante, il pourra y avoir lieu d'appliquer l'article 18 du présent Accord.

4. Les Parties contractantes agiront conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970², et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal, le 23 septembre 1971³, pour autant que les deux Parties contractantes soient parties auxdites conventions.

5. En cas d'incident ou de menace d'un incident sous la forme de la capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites contre la sécurité des aéronefs, aéroports ou installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications dans le dessein de mettre rapidement et sans danger fin à l'incident ou à la menace en question.

Article 16

SYSTÈME INFORMATIQUE DE RÉSERVATION

1. Les Parties contractantes sont convenues :

a) Que les intérêts des usagers des transports aériens seront protégés contre tout abus des informations de cette nature, y compris leur présentation fallacieuse;

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

b) Que l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes et ses agents auront, sans restriction et sans discrimination, accès aux SIR sur le territoire de l'autre Partie contractante et le droit de les utiliser;

c) Qu'à cet égard, le cadre d'éthique de la CEE concernant les SIR sera appliqué sur le territoire des Pays-Bas, tandis que, sur le territoire du Pakistan, le système en vigueur sera applicable.

2. Chacune des Parties contractantes garantira aux SIR choisis au premier chef par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante l'accès libre et sans entrave sur son territoire. Aucune des Parties contractantes n'imposera ni ne permettra d'imposer sur son territoire au SIR de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, des conditions plus rigoureuses que celles imposées au SIR de sa propre entreprise désignée, en ce qui concerne par exemple :

a) L'exploitation et la vente des services de SIR, y compris les règles de présentation et d'exploitation; ou

b) L'accès aux moyens de communications et leur emploi, le choix et l'utilisation de matériels et de logiciels techniques, ou l'installation des matériels.

Article 17

CONSULTATIONS ET AMENDEMENT

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre en vue d'assurer l'application et le juste respect des dispositions du présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes pourra demander à engager des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son annexe. Ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante, à moins que les Parties n'en soient convenues autrement. Ces consultations pourront être effectuées face à face ou par correspondance.

3. Toute modification du présent Accord convenue entre les Parties contractantes entrera en vigueur à la date à laquelle celles-ci se seront mutuellement informées par écrit de l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles respectives.

4. Toute modification de l'Annexe au présent Accord devra être convenue par écrit entre les autorités aéronautiques et prendra effet à une date qui sera déterminée par celles-ci.

Article 18

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. En cas de différend entre elles concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le résoudre par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend pourra, sur la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, être soumis par décision à un tribunal de trois arbitres, dont un sera désigné par

chacune des Parties contractantes et le troisième convenu entre les deux arbitres ainsi désignés, à condition que ce tiers arbitre ne soit un ressortissant d'aucune des Parties contractantes. Chacune des Parties contractantes devra désigner son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une d'elles d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le tiers arbitre sera choisi dans un délai ultérieur de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes s'abstient de désigner son propre arbitre dans le délai de soixante (60) jours, ou si le tiers arbitre n'est pas choisi dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra, sur la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, désigner un ou des arbitres selon le cas.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise dans les conditions prévues au paragraphe 2 du présent article.

Article 19

DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes pourra à n'importe quel moment notifier par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord cessera de prendre effet douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée, d'accord entre les Parties contractantes, avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante manque à accuser réception de la notification, celle-ci sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20

ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Le présent Accord et tout amendement qui y serait apporté seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21

APPLICABILITÉ DES ACCORDS INTERNATIONAUX

1. Les dispositions de la Convention sont à appliquer au présent Accord.
2. Si un accord multilatéral concernant tout point couvert par le présent Accord et accepté par les deux Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions applicables dudit accord remplaceront celles correspondantes du présent Accord.

Article 22

CHAMP D'APPLICATION

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord ne sera applicable qu'au territoire du Royaume en Europe.

Article 23

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord sera appliqué à titre provisoire à compter du trentième jour suivant la date de sa signature et entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les Parties contractantes se seront mutuellement informées par écrit de l'accomplissement des formalités requises par la Constitution de leur pays.

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

FAIT le 17 octobre 1995 en double exemplaire à Tachkent, en langues anglaise, néerlandaise et ouzbek, chaque texte faisant également foi. En cas de divergence, la version anglaise prévaudra.

Pour le Royaume
des Pays-Bas :

J. C. F. VON MÜHLEN

Pour la République
d'Ouzbékistan :

G. W. RAFIKOV

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

1. L'entreprise désignée par la République d'Ouzbékistan a le droit d'assurer des services aériens sur les routes ci-après :

Points en Ouzbékistan - points intermédiaires - points aux Pays-Bas - points au-delà - et vice versa.

2. L'entreprise désignée pour le Royaume des Pays-Bas a le droit d'assurer des services aériens sur les routes ci-après :

Points aux Pays-Bas - points intermédiaires - points en Ouzbékistan - points au-delà - et vice versa.

3. Chacune des entreprises désignées pourra, à sa discrétion, omettre lors de tous ses vols ou de n'importe lequel d'entre eux la totalité ou l'un quelconque des points intermédiaires ou au-delà sur les routes indiquées, à condition que ces vols commencent ou se terminent sur le territoire de l'autre Partie contractante qui aura désigné l'entreprise.

4. Les entreprises désignées des Parties contractantes sont autorisées à assurer des vols sur les routes indiquées ci-dessus sans restriction en ce qui concerne leur fréquence, les types d'aéronefs et leur plan.

5. Tous les points intermédiaires ou au-delà pourront être desservis par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes sans exercer des droits de cinquième liberté entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante. Ces droits de cinquième liberté pourront être exercés par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes avec l'accord préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.
