

No. 33498

---

**UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN  
AND NORTHERN IRELAND  
and  
UZBEKISTAN**

**Agreement concerning air services (with annex). Signed at  
London on 24 November 1993**

*Authentic texts: English and Uzbek.*

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland  
on 13 January 1997.*

---

**ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE  
ET D'IRLANDE DU NORD  
et  
OUBÉKISTAN**

**Accord relatif aux services de transport aérien (avec annexe).  
Signé à Londres le 24 novembre 1993**

*Textes authentiques : anglais et ouzbek.*

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord  
le 13 janvier 1997.*

AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Uzbekistan;

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

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

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

- (a) the term “the Chicago Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes:
  - (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and
  - (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;
- (b) the term “aeronautical authorities” means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport, and for the purpose of Article 7, the Civil Aviation Authority and in the case of the Republic of Uzbekistan, the Director General of Civil Aviation, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;
- (c) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorised 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 Chicago Convention;
- (e) the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
- (f) the term “this Agreement” includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement.

<sup>1</sup> Came into force on 24 November 1993 by signature, in accordance with article 17.

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

**ARTICLE 2****Applicability of the Chicago Convention**

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

**ARTICLE 3****Grant of Rights**

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

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

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

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

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

**ARTICLE 4****Designation of and Authorisation of Airlines**

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Chicago Convention.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

#### ARTICLE 5

##### Revocation or Suspension of Operating Authorisations

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or
- (c) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

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

#### ARTICLE 6

##### Principles Governing Operation of Agreed Services

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

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

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

#### ARTICLE 7

##### Tariffs

(1) (a) The term "tariff" means:

- (i) the price to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail);
- (ii) the additional goods, services or other benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage or as a matter which is incidental thereto or consequential thereon; and
- (iii) the prices to be charged for such additional goods, services or benefits;

and includes the conditions that are to govern the applicability of any such price and the furnishing or availability of any goods, services or benefits.

- (iv) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.
- (b) Where fares or rates differ according to the season, day of the week or time of the day on which a flight is operated, the direction of travel or according to some other factor, each different fare or rate shall be regarded as a separate tariff whether or not it has been filed separately with the related conditions with the relevant authorities.

(2) 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 the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and market considerations.

(3) The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article may be agreed by consultation between the designated airlines seeking approval of the tariff. However, a designated airline shall not be precluded from filing any proposed tariff, nor the

aeronautical authorities from approving it, if that airline shall have failed to seek or obtain the agreement of the other designated airline or airlines.

(4) Each proposed tariff for carriage between the territories of the Contracting Parties shall be filed by the designated airline seeking approval for it with the aeronautical authorities of both Contracting Parties in such form as the aeronautical authorities of each Contracting Party may require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article. It shall be filed not less than 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. Each proposed tariff shall be treated as having been filed with a Contracting Party on the date on which it is received by the aeronautical authorities of that Contracting Party.

(5) (a) Each proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of either Contracting Party at any time. In the absence of such approval and provided it has been filed in accordance with paragraph (4) of this Article, it will be treated as having been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party 21 days after the date of filing unless within 20 days after the date of filing the aeronautical authorities of that Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

(b) Each proposed tariff which has been filed in the form required by paragraph (4) of this Article, but not in conformity with the minimum filing period therein specified, shall nevertheless be treated as having been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party 21 days after the date of filing unless the aeronautical authorities of that Contracting Party have either:

- (i) notified the airline filing the proposed tariff within 15 days after the date of filing that the proposed tariff must be refiled in conformity with the minimum filing period; or
- (ii) served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party within 20 days after the date of filing written notice of disapproval of the proposed tariff.

(6) In approving each tariff the aeronautical authorities of a Contracting Party may attach to their approval such expiry date as they consider appropriate.

(7) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (5) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties may determine the tariff by mutual agreement. Either Contracting Party may, within 30 days of the service of a notice of disapproval, request consultations which shall be held within 30 days of the request.

(8) If a tariff has been disapproved by one of the aeronautical authorities in accordance with paragraph (5) of this Article, and the aeronautical authorities have been unable to determine the tariff by agreement in accordance with paragraph (7) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 14 of this Agreement.

(9) Subject to paragraph (10) of this Article a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force unless withdrawn by the designated airline concerned or until a replacement tariff has been established.

(10) Except with the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and for such period as they may agree, a tariff shall not be prolonged by virtue of paragraph (9) of this Article:

- (a) where a tariff has a terminal date, for more than 12 months after that date;
  - (b) where a tariff has no terminal date, for more than 12 months after the date on which the designated airline or airlines of one Contracting Party or both, file a replacement tariff with the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
- (11) (a) The tariffs to be charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and the territory of a third State via any route shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party and, where appropriate, of the third State.
- (b) No tariff shall be approved for such carriage unless it has been filed by the designated airline seeking that approval with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in such form as those aeronautical authorities may require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article not less than 45 days (or such shorter period as those aeronautical authorities may in a particular case agree) prior to the proposed effective date.
- (c) The Contracting Party which has approved a tariff for such carriage may withdraw its approval of that tariff on giving 90 days notice to the designated airline of the other Contracting Party applying the tariff and that tariff shall cease to be applied by that designated airline at the end of that period.

#### ARTICLE 8

##### Customs Duties

- (1) Aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall be relieved from all customs duties, national excise taxes and similar national fees, as shall:
- (a) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:
    - (i) repair, maintenance and servicing equipment and component parts;
    - (ii) passenger handling equipment and component parts;
    - (iii) cargo-loading equipment and component parts;
    - (iv) security equipment including component parts for incorporation into security equipment;
    - (v) instructional material and training aids; and
  - (b) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:
    - (i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Contracting Party;
    - (ii) fuel, lubricants and consumable technical supplies;
    - (iii) spare parts including engines;

provided in each case that they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned.

(2) The relief from customs duties, national excise taxes and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airline(s) of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraph (1) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph (1) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

#### ARTICLE 9

##### Aviation Security

(1) The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (and in particular their obligations under the Chicago Conventions, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963,<sup>1</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970<sup>2</sup> and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971)<sup>3</sup> form an integral part of this Agreement.

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

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security Standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Chicago Convention; and shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph the reference to aviation security standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned. Each Contracting Party shall give advance information to the other of its intention to notify any difference.

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

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



(4) Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet increases in the threat. Each Contracting Party agrees that its airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

#### ARTICLE 10

##### Provision of Statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

#### ARTICLE 11

##### Transfer of Earnings

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

#### ARTICLE 12

##### Airline Representation and Sales

(1) The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

#### ARTICLE 13

##### Consultation

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

#### ARTICLE 14

##### Settlement of Disputes

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

- (a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;
- (b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment within 30 days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the International Court of Justice in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

#### ARTICLE 15

##### **Amendment**

Any amendments of this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

#### ARTICLE 16

##### **Termination**

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

#### ARTICLE 17

##### **Entry into Force**

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done, in duplicate at London this Twenty-fourth day of November 1993 in the English and Uzbek languages, both texts being equally authoritative.

For the Government  
of the United Kingdom of Great Britain  
and Northern Ireland:

JOHN MAJOR

For the Government  
of the Republic of Uzbekistan:

I. KARIMOV

## ANNEX

## ROUTE SCHEDULE

## SECTION 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom:

## ROUTE 1:

Points in the United Kingdom—intermediate points—points in Uzbekistan—points beyond.

## NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the United Kingdom.
2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of Uzbekistan or in the territory of Uzbekistan to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

## SECTION 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Uzbekistan:

## ROUTE 1:

Points in Uzbekistan—intermediate points—points in the United Kingdom—points beyond.

## NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in Uzbekistan.
  2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the United Kingdom or in the territory of the United Kingdom to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.
-

[UZBEK TEXT — TEXTE OUZBEK]

**БУЮК БРИТАНИЯ ВА ШИМОЛИЙ ИРЛАНДИЯ  
БИРЛАШГАН ҚИРОЛЛИГИ ҲУКУМАТИ БИЛАН  
ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ҲУКУМАТИ  
ЎРТАСИДА ҲАВО ҚАТНОВИ ТЎҒРИСИДА  
ТУЗИЛГАН**

**Б И Т И М**

Буюк Британия ва Шимолий Ирландия Бирлашган Қироллиги  
Ҳукумати билан Ўзбекистон Республикаси Ҳукумати

1944 йилнинг 7 декабрида Чикагода имзолаш учун очилган Халқаро  
Фуқаро Авиацияси Конвенциясининг томонлари бўлгани ҳолда;

Ўзларининг тегишли ҳудудлари ўртасида ҳаво қатновини йўлга қўйиш  
мақсадида юқорида уқтирилган Конвенцияга қўшимча равишда Битим  
тузиш истагида;

Қуйидагилар хусусида аҳдлашиб олдилар:

**1-Модда**

**Атамалар**

Агар матнда бошқа мазмун кўзда тутилмаган бўлса, ушбу Битимнинг  
мақсадлари йўлида:

- (а) "Чикаго Конвенцияси" атамаси 1944 йилнинг 7 декабрида Чикаго  
шаҳрида имзолаш учун очилган Халқаро Фуқаро Авиацияси  
тўғрисидаги Конвенцияни англатади ва ўз ичига қуйидагиларни олади:  
(i) 94-Модданинг (а)-бандига мувофиқ кучга кирган ва иккала  
Аҳдлашувчи Томонлар эътироф этган ҳар қандай тузатишни, ва (ii)

Конвенциянинг 90-Моддасига мувофиқ қабул қилинган ҳар қандай Илова ва унга киритилган тузатишни, бундай тузатиш ва Илова иккала Аҳдлашувчи Томонга ҳар қандай вақтда қайси даражада кучга эгаллигига боғлиқ;

- (b) "авиация маъмурлари" атамаси Бирлашган Қиролликка нисбатан Транспорт Вазирини, 7-Модда мақсадларига кўра Фуқаро Авиацияси Маъмуриятини ва Ўзбекистон Республикасига нисбатан Фуқаро Авиациясининг Бош Директорини ёки ҳар иккала томонга нисбатан юқорида уқтириб ўтилган маъмурлар бажарадиган еки шунга ўхшаш вазифани амалга ошириш ваколати берилган ҳар қандай шахс ёки ташкилотни англатади.
- (c) "тайинланган авиакорхона" атамаси ушбу Битимнинг 4-Моддасига мувофиқ тайинланган ва ваколат берилган авиакорхонани англатади.
- (d) "ҳудуд" атамаси Давлатга нисбатан Чикаго Конвенциясининг 2-Моддасида кўрсатиб ўтилган маънони англатади.
- (ё) "ҳаво қатнови", "ҳалқаро ҳаво қатнови", "авиакорхона", "нотижорий мақсадларда тўхташ" атамалари Чикаго Конвенциясининг 96-Моддасида тегишли равишда кўрсатиб ўтилган маъноларни англатади.
- (ф) "ушбу Битим" атамаси ўз ичига Иловани, ушбу Битимга ёки Иловага киритилган тузатишларни ўз ичига оладн.

## 2-Модда

### Чикаго Конвенциясининг қўлланилиши

Ушбу Битимнинг қондалари халқаро ҳаво қатновида қайси даражада қўлланилишига қараб Чикаго Конвенциясининг қондаларига бўйсунеди.

## 3-Модда

### Ҳуқуқлар бериш

(1) Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон иккинчи бир Аҳдлашувчи Томонга халқаро ҳаво қатновидан фойдаланиш чоғида унга тегишли бўлган қуйидаги ҳуқуқларни беради :

- (a) унинг ҳудудидан қўнмаган ҳолда учиб ўтиш;
- (b) унинг ҳудудидан тижоратга тааллуқли бўлмаган мақсадларда қўниш;

(2) Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон иккинчи бир Аҳдлашувчи Томонга ушбу Битим давомида кўрсатилган, ушбу Битим Иловасига алоҳида киритилган бўлимда келтирилган йўналишларда халқаро ҳаво қатновидан фойдаланиш мақсадларида ҳуқуқлар беради. Бундай қатновлар ва йўналишлар бундан буён "белгиланган йўналишлар" ва "шартлашилган йўллар" деб аталади. Белгиланган йўналишлар бўйича шартлашилган йўлларда парвозларни амалга ошириш давомида ҳар бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси ушбу Битимнинг 1-бандида келтирилган ҳуқуқларга қўшимча равишда ушбу Битим йўналишлар жадвалида келтирилган Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудидаги манзилларда тайёрага йўловчи, юк ва почта олиш ва тушириш мақсадида тўхташ ҳуқуқини беради.

(3) Ушбу Модда 2-бандининг ҳеч қайси бир қондаси бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхоналарига ҳақ эвазига ёки ёлланмиш йўли билан Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудидаги бир манзилдан иккинчи бир манзилга олиб бориш учун йўловчилар, юк ва почта олиш ҳуқуқини беради деб қаралмаслиги лозим.

(4) Башарти, Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг тайинланган авиакорхонаси ҳарбий ихтилоф, сиёсий тартибсизликлар, ўзига хос ёки гайриоддий ҳолатлар оқибатида белгиланган йўналиш бўйича парвозларни амалга ошириш имкониятига эга бўлмаса, иккинчи Аҳдлашувчи Томон вақтинчалик йўналишларни ташкиллаш орқали бундай қатновнинг амалга оширилиши учун бор имкониятини ишга солади.

#### 4-Модда

##### Авиакорхона тайинлаш ва унга ваколат бериш

(1) Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон белгиланган йўналишлар бўйича шартлашилган йўллардан фойдаланиш мақсадида бошқа Аҳдлашувчи Томонни ёзма тарзда хабардор этган ҳолда бир ёки бир неча авиакорхона тайинлаш, бундай тайинлашни бекор қилиш ёки бошқасига алмаштириш ҳуқуқига эга бўлади.

(2) Бундай тайинлаш тўғрисидаги хабарни олганидан сўнг бошқа Аҳдлашувчи Томон ушбу Модданинг 3- ва 4-бандлари қондаларига мувофиқ тайинланган авиакорхона ёки авиакорхоналарга парвозларни амалга ошириш учун дарҳол тегишли рухсатномаларни беради.

(3) Бир Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасидан у халқаро ҳаво йўлларидан фойдаланиш чоғида Чикаго Конвенциясининг қондаларига мувофиқ одатда ва оқилона татбиқ этиладиган қонунлар ва қондаларда кўрсатилган шартларни бажаришга қодир эканлигини исботловчи далилларни талаб қилишга ҳақлидир.



(4) Аҳдлашувчи Томонлардан ҳар бири парвоз қиладиган авиакорхонага устун эгалик қилиш ва унинг устидан ҳақиқий назорат ўрнатиш ҳуқуқи авиакорхонани тайинлаган Аҳдлашувчи Томонга ёки унинг фуқароларига қарашли эканлигини исботловчи далилларга эга бўлмаган ҳар қандай ҳолда бошқа Аҳдлашувчи Томон ушбу Модданинг 2-бандида кўрсатилган парвозларга рухсат беришни рад этиши ёки тайинланган авиакорхона ушбу Битимнинг 3-Модда 2-бандида кўрсатилган ҳуқуқлардан фойдаланиш чоғида бажарилиши зарур деб ҳисоблайдиган шартлар ижро этилишини талаб қилиш ҳуқуқига эгадир.

(5) Тайинланган ва рухсатнома олган авиакорхона ушбу Битимнинг қўлланилиши лозим бўлган талабларини бажариш шarti билан шартлашилган йўлларда парвозларни амалга оширишни бошлаши мумкин.

#### 5-Модда

#### Парвозга доир рухсатномаларни бекор қилиш ёки амалда тўхтатиб қўйиш

(1) Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси ушбу Битимнинг 3-Модда 2-бандида келтирилган ҳуқуқлардан фойдаланишини бекор қилиш ёки амалда тўхтатиб қўйиш ёки ўша ҳуқуқлардан фойдаланиш чоғида қўйишда келтирилган ҳолларда ўзи зарур деб билган шартлар бажарилишини талаб қилиш ҳуқуқига эгадир :

- (a) авиакорхонага устун даражада эгалик қилиш ёки унинг устидан ҳақиқий назорат ўрнатиш ушбу авиакорхонани тайинлаган Аҳдлашувчи Томонга ёки унинг фуқароларига тегишли эканлигига қомил ишончда бўлмаган ҳар қандай ҳолда; ёки
- (b) тайинланган авиакорхона ўша ҳуқуқларни берган Аҳдлашувчи Томоннинг одатда ва оқилона татбиқ этиладиган қонун ва қоидаларига риоя этмаса; ёки
- (c) агар тайинланган авиакорхона ушбу Битимда кўрсатиб ўтилган парвозларни қайсидир сабабларга кўра амалга оширмаётган бўлса.

(2) Агар ҳуқуқларни бекор қилиш, амалда тўхтатиб қўйиш ёки ушбу Модданинг 1-банди шартлари бажарилишини талаб қилиш қонун-қоидаларнинг бундан буён яна бузилишига зарурий огоҳлантириш деб топилмаса, бундай ҳуқуқлардан бошқа Аҳдлашувчи Томон билан маслаҳатлашувлардан сўнг фойдаланиш мумкин.

## 6-Модда

### Шартлашилган йўлларда парвозларни бошқариш принциплари

(1) Ўзларининг тегишли ҳудудлари ўртасидаги шартлашилган йўлларда белгиланган йўналишлар бўйича парвозларни амалга оширишда Аҳдлашувчи Томонларнинг тайинланган авиакорхоналарига ҳаққоний ва тенг имкониятлар берилади.

(2) Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг тайинланган авиакорхонаси шартлашилган йўллардан фойдаланаётганда худди шу йўналиш ёки унинг бир қисмида ундаи кейин парвозларни амалга ошираётган бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасига зиён етказмаслик учун унинг манфаатларини ҳам назарда тутини лозим.

(3) Аҳдлашувчи Томонларнинг шартлашилган йўлларда парвозларни амалга оширувчи тайинланган авиакорхоналарининг ташув ҳажми белгиланган йўналишлардаги ташувга бўлган эҳтиёжларга мувофиқ келиши ва ҳар бир авиакорхона ўзини тайинлаган Аҳдлашувчи Томон ҳудудида тайёрага чиқарилган ёки туширилган йўловчилар, юк ва почта ташишга бўлган эҳтиёжни қондириш учун етарли ҳажм таъминланишини ўз олдига биринчи даражали оқилона вазифа қилиб қўйиши лозим. Авиакорхонани тайинлаган Аҳдлашувчи Томон ҳудудида тайёрага олинган ва бошқа Мамлакатлар ҳудудидаги белгиланган йўналишлардаги манзилларда тушириладиган йўловчилар ва юк ҳамда почта ташиш талаблари умумий принциплар асосида амалга ошириши лозимки, бунда ҳажм :

- (a) авиакорхонани тайинлаган Аҳдлашувчи Томон ҳудудига ёки ундан ташқарига ташилиши лозим бўлган эҳтиёжга;
- (b) шартлашилган йўллар ўтадиган ўлканинг ташувга бўлган эҳтиёжлари, бунда ўша ўлкани ўз ичига қамраб оладиган Мамлакатлар авиакорхоналари томонидан амалга ошириладиган бошқа транспорт хизматлари ҳам инобатга олинади ;
- (c) авиакорхонанинг транзит ташувлари эҳтиёжларига мувофиқ келиши лозим.

## 7-Модда

### Тарифлар

- (1) (a) "Тариф" атамаси :
- (i) (почтани ўз ичига олмагани ҳолда) йўловчи, йўловчилар юки ва юк ташишга сарфланадиган қийматни ;
  - (ii) бундай ташув билан бирга мавжуд бўлган ёки тасодифий бўлиши лозим бўлган қўшимча нарсалар, хизматлар ёки бошқа фойдалар ;

(iii) ана шундай қўшимча нарсалар, хизматлар ёки фойдаларга тўланадиган қийматларни англатади ;

ва бундай нарсалар, хизматлар ёки фойдаларнинг мавжуд бўлиши ёки яратилиши ва бундай қиймат қўлланилишини бошқариш қондаларини ўз ичига олади.

(iv) мунтазам ҳаво қатновида ташувларни амалга ошириш учун чипталар сотганлиги учун ёки йўналиш, ҳисоб қоғозларини тайёрлаганлиги учун агентга тўланган комисион хизмат қийматини англатади;

(b) қиймат ёки нархлар парвозлар амалга ошириладиган мавсум, ҳафтанинг куни ёки куннинг вақти, амалга ошириладиган парвознинг йўналиши ёки бошқа омиллар билан боғлиқ бўлган пайтда у тегишли маъмурларнинг ўз қондаларини алоҳида киритган-киритмаганлигига қарамасдан ҳар бир фарқ қилувчи нарх ёки қиймат алоҳида деб саналади.

(2) Аҳдлашувчи Томонларнинг тайинланган авиакорхоналари томонидан уларнинг ҳудудлари ўртасида ташувларни амалга ошириш учун қўлланиладиган тарифлар Томонларнинг авиация маъмурлари томонидан тасдиқланилиши лозим ва улар шартлашилган йўлларда парвозларни амалга оширишга сарфланадиган қийматни, фойдаланувчилар манфаатларини, оқилна фойдани ва бозор шароитларини ўз ичига олгани ҳолда барча тегишли омилларга асосланиб оқилна меъёрда ўрнатилиши лозим.

(3) Ушбу Модданинг 2-бандида келтирилган тарифлар тайинланган авиакорхоналар ўртасида маслаҳатлашувлар йўли билан тасдиқланиши лозим. Шунга қарамасдан, тайинланган авиакорхона бошқа тайинланган авиакорхона ёки авиакорхоналарнинг розилигини ололмаса, мўлжалланган тарифни қўллашига ва авиация маъмурларининг буни тасдиқлашига ҳеч нарса тўсқинлик қилмаслиги лозим.

(4) Аҳдлашувчи Томонларнинг ҳудудлари ўртасида ташувларни амалга ошириш учун киритилиши тахмин қилинаётган, тасдиқланиши лозим бўлган тариф тайинланган авиакорхона томонидан Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурларига шундай кўринишда тақдим этилиши лозимки, бунда Аҳдлашувчи Томонлардан ҳар бирининг авиация маъмурлари ушбу Модданинг 1-бандида келтирилгани бўйича муфассалликни топа олишсин. У ҳақиқий жорий қилинишидан 30 кундан кам бўлмаган муҳлат (ёки Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари розилик берган бундан камроқ муддат) ичида тақдим этилиши лозим. Ҳар бир киритилиши тахмин этилаётган тариф бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари ушбу тақдим тўғрисидаги хабарномани олган кундан биринчи Аҳдлашувчи Томондан тақдим этилди деб ҳисобланилади.

- (5) (a) Ҳар бир янги тарифни Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари исталган бир вақтда тасдиқлашлари мумкин. Башарти, тариф тақдим этилгандан сўнг 20 кун ичида тахминий тарифни тасдиқланмаганлиги тўғрисидаги Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурларига ёзма хабарномани олмаган бўлса, бошқа Аҳдлашувчи Томондан тариф тасдиқланганлиги тўғрисидаги хабарнома ҳам олинмаган бўлса ва бундай тасдиқ ушбу Модданинг 4-бандига мувофиқ юборилган бўлса, Аҳдлашувчи Томон тариф тақдимини олди деб саналган кундан сўнг 21 кундан бошлаб бошқа Аҳдлашувчи Томон тарифни жорий қилиши мумкин.
- (b) Ушбу Модданинг 4-бандида келтирилган кўринишдаги, бироқ келтириб ўтилган энг кам муҳлатга амал қилинмасдан тақдим этилган тахминий тариф бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари томонидан тақдим қабул қилинганининг 21 кунни тасдиқланган деб ҳисобланилади, башарти,
- (i) тақдим олинган кундан бошлаб 15 кун ичида авиакорхона тариф тақдим этишининг энг кам муддатига амал қилгани ҳолда тахминий тарифни қайта тақдим этиши хусусида хабарнома олмаган бўлса; ёки
- (ii) тариф тақдим этган Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурларига тақдимни қабул қилган кундан бошлаб 20 кун ичида ўзининг норозилиги тўғрисида ёзма билдириш бермаган бўлса.
- (6) Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари ҳар бир тариф тасдиғига унинг амал муддати якуни тўғрисидаги ўз фикрини қўшиб қўйиши мумкин.
- (7) Агарда ушбу Модданинг 5-банди қондаларига мувофиқ тариф тасдиқланмаганлиги тўғрисида билдириш олинган бўлса, Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари уни ўзаро келишув асосида ҳал қилишлари мумкин. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон тариф тасдиқланмаганлиги тўғрисидаги хабарномани олгандан сўнг 30 кун ичида маслаҳатлашувлар ўтказилишини талаб қилиши мумкин, бундай маслаҳатлашувлар талаб тушган кундан эътиборан 30 кун ичида ўтказилиши лозим.
- (8) Авиация маъмурларининг бири томонидан ушбу Модданинг 5-бандида келтирилганига мувофиқ тариф тасдиқланмаган бўлса ва авиация маъмурлари ушбу Модданинг 7-бандига мувофиқ тарифларни белгилаш тўғрисида бир қарорга кела олмасалар, бу баҳс ушбу Битимнинг 14-Моддасига мувофиқ ҳал этилади.
- (9) Ушбу Модданинг 10-бандига биноан белгиланган тариф манфаатдор авиакорхона томонидан бекор қилинмагунча ёки янги тариф ўрнатилмагунча кучда қолади.

(10) Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари ўзаро розиликлари асосида келишиб олган ҳолдан ташқари, тариф муддати 9-Моддага биноан узайтирилмайди :

- (a) тариф 12 ойдан кўпроқ амалда бўладиган белгиланган муддатга эга бўлса;
  - (b) Бир ёки иккала Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси ёки авиакорхоналари иккинчи бир Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурларига янги тарифнинг белгиланишига оид билдириш берган кундан бошлаб 12 ойдан кўп бўлмаган муҳлатга эга бўлган ҳолда.
- (11) (a) Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудидан учинчи Мамлакат ҳудуди ўртасида ҳар қандай йўналиш бўйича ташишда бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси томонидан қўлланиладиган тариф иккинчи бир Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурларига, кези келганда эса учинчи Мамлакатга тасдиқ учун тақдим этилиши лозим.
- (b) Бундай ташишни амалга оширишда тайинланган авиакорхона томонидан бу тарифни амалда қўллаш санасидан 45 кун олди (ёки уларнинг авиация маъмурлари келишувига қараб бундан камроқ муддат бўлиши мумкин) бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурларига ушбу Модданинг 1-бандида келтирилган муфассалликни топа оладиган кўринишда тақдим этилмаган тахминий тариф тасдиқланмайди.
  - (c) Бундай ташишга тарифни тасдиқлаган Аҳдлашувчи Томон ушбу тариф тасдиғини 90 кунлик муддат билан тарифни қўллаётган Аҳдлашувчи Томонга шу муддат тугаши билан бу тариф тасдиғи ўз амалий фаолиятини тўхтатиш шarti билан ўз тасдиғини бекор қилиши мумкин.

## 8-Модда

### Божхона солиқлари

(1) Ҳар бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси ёки авиакорхоналари томонидан халқаро ҳаво қатновини амалга оширишда фойдаланилаётган ҳаво кемаси қуйида келтирилган ҳолларда барча божхона солиқлари, давлат акциз солиқларидан ва шунинг сингари бошқа давлат йиғимларидан озод қилинади :

- (a) Бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси томонидан бошқа Аҳдлашувчи Томон ҳудудига олиб кирилган қуйидаги буюмлар:
  - (i) созлаш, техник хизмат ускуналари ва таркибий қисмлар;

- (ii) йўловчилар мосламалари ва уларнинг таркибий қисмлари;
  - (iii) юк ортувчи мосламалар ва уларнинг таркибий қисмлари;
  - (iv) хавфсизлик мосламалари ва уларга бириктириш учун таркибий қисмлар;
  - (v) ўқув қўлланмалари ва машқ мосламалари; ва
- (b) Бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси томонидан бошқа Аҳдлашувчи Томон ҳудудига олиб кирилган ёки бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасига бошқа Аҳдлашувчи Томон ҳудудида бўлган пайтида етказиб берилган қуйида келтирилган нарсалар:
- (i) ҳоҳ улар бошқа Аҳдлашувчи Томон ҳудудида кемага олинган, ҳоҳ олиб кирилган бўлишидан қатъи назар (озик-овқат, ичимликлар ва тамаки сингари нарсаларни ўз ичига олгани ҳамда чекланмагани ҳолда) тайёра заҳиралари;
  - (ii) ёқилғи, суртилувчи мойлар ва кундалик техник заруратлар заҳиралари;
  - (iii) юрғизиш мосламаларини ўз ичига олгани ҳолда эҳтиёт қисмлар;

фақат ҳар бир ҳолатда юқорида номлари зикр этилган буюмлар тайёра бортида ишлатилиш ёки манфаатдор авиакорхона томонидан халқаро ҳаво қатновини ўрнатиш ёки амалга ошириб туришда халқаро тайёрагоҳ лимитлари даражасида бўлиш шарт билан.

(2) Божхона солиқлари, давлат акциз солиқлари ва шунинг сингари йиғимлардан озод қилиш бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасига (авиакорхоналарига) бошқа Аҳдлашувчи Томон ҳудудида кўрсатилган хизматлар қийматларига асосланган харажатларга асло тегишли эмас.

(3) Ушбу Модданинг 1-бандида кўрсатиб ўтилган анжомлар ва заҳиралар тегишли маъмурларнинг назорати остида жойлаштирилиши мумкин.

(4) Бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси ёки авиакорхоналари бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида бошқа авиакорхона ёки авиакорхоналар билан ушбу Модданинг 1-бандида кўрсатилган нарсаларни қарзга олса ёки бир-бирига ўтказса, ўша авиакорхона ёки авиакорхоналар шу бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг солиқлардан озод қилиш ҳуқуқидан худди шу йўсинда фойдаланишга ҳаққи бўлганда юқорида зикр этилган авиакорхона ёки авиакорхоналар учун ушбу Моддада кўрсатилган солиқлардан озод қилиш ўз кучини сақлаб қолади.

## 9-Модда

### Авиация хавфсизлиги

(1) Халқаро ҳаво қатнови парвозлари учун аввалги асосий талаб бўлиб, Фуқаро ҳаво кемаси, ундаги йўловчилар ва экипаж аъзолари хавфсизлигига қомил ишончда бўлмоқ мақсадда Аҳдлашувчи Томонлар ўз ҳуқуқлари ва мажбуриятларига мувофиқ ғайриқонуний аралашув ҳатти-ҳаракатларида фуқаро авиациясининг хавфсизлигини таъминлашга доир зиммага оладиган ўзаро мажбуриятлари ушбу Битимнинг ажралмас қисми эканлигини тасдиқлайдилар. (батафсилроқ, уларнинг Чикаго Конвенциясига мувофиқ мажбуриятлари, чунончи: 1963 йил 14 сентябрда Токиода имзоланган Ҳаво кемаларида содир этиладиган жиноятчилик ва бошқа ҳаракатлар тўғрисидаги Конвенция, 1970 йил 16 декабрда Гаагада имзоланган Ҳаво кемаларини ғайриқонуний равишда эгаллаб олишга қарши кураш тўғрисидаги Конвенция, ҳамда 1971 йил 23 сентябрда Монреалда имзоланган Фуқаро авиацияси хавфсизлигига қарши кураш ҳақидаги Конвенция).

(2) Аҳдлашувчи Томонлар бир-бирларининг илтимосига кўра ҳаво кемасини ғайриқонуний тутқун қилишнинг ҳаво кемасига, ундаги йўловчилар ва экипаж аъзоларига, тайёрагоҳлар ва қатновни таъминлаш воситаларига хавф туғдирувчи бошқа ғайриқонуний ҳатти-ҳаракатларнинг, шунингдек, фуқаро авиацияси хавфсизлигига таҳдид қилишнинг ҳар қандай кўриниши олдини олишда бир-бирларига кўмак берадилар.

(3) Аҳдлашувчи Томонлар ўзаро муносабатларида ўзларига мақбул келадиган даражада Фуқаро Авиацияси Халқаро Ташкилоти томонидан белгиланган ва Халқаро Фуқаро Авиацияси бўйича Конвенцияга Иловаларда тавсифланган авиация хавфсизлиги Намуналарига мувофиқ иш кўрадилар; улар асосий фаолият жойи ёки доимий турак жойи ўз ҳудудларида жойлашган ҳаво кемаларининг фойдаланувчиларидан ва ўз ҳудудларида жойлашган халқаро тайёрагоҳларнинг фойдаланувчиларидан авиация хавфсизлигининг юқоридаги қондаларига мувофиқ иш кўришларини талаб қиладилар. Ушбу бандда келтирилган авиация хавфсизлигига бўлган изобҳот манфаатдор Аҳдлашувчи Томон киритган ўзгаришларни ҳам ўз ичига олади. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон бирорта ўзгаришни киритиш тўғрисидаги ўз ҳоҳишини олдиндан бошқа Аҳдлашувчи Томонга хабар қилиши мумкин.

(4) Аҳдлашувчи Томонлардан ҳар бири ўзининг ҳудудида турган ҳаво кемаларини химоя қилиш, йўловчилар ва уларнинг олиб кетаётган буюмларини, экипаж аъзоларини, (йўловчилар қўл юқини ўз ичига олгани ҳолда) юк ва ҳаво кемалари заҳираларини юкланиш ёки туширишдан олдин ёки жараёнида экранли мосламаларда кўздан кечириб текшириб чиқиш учун самарали чоралар кўрадилар, токи бу чоралар уларга хавф туғилган пайтда унинг ўсишини олдини олсин. Аҳдлашувчи Томонларнинг ҳар бири ўзининг авиакорхонасидан бошқа Аҳдлашувчи Томон ҳудуди чегараларига кириб келаётганида, ундан чиқиб кетаётганида ёки унда

бўлиб турган вақтида ушбу Модданинг 3-бандида ўқтирилган қоидаларга риоя этилиши мақсадида зарур талаблар қўйилишига розидирлар. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг, башарти, аниқ таҳдид мавжуд бўлса, оқилона доираларда хавфсизликни таъминлаш юзасидан махсус чора-тадбирлар кўришга доир илтимосларини ҳам ҳайрихоҳлик билан қараб чиқади.

(5) Башарти, фуқаро ҳаво кемаси тутқун қилиб олинса ёки уни тутқун қилиш таҳдиди мавжуд бўлса ёки ҳаво кемаси ундаги йўловчилар ва экипаж аъзоларига тайёрагоҳлар ва қатновни таъминлаш воситаларига бошқа ғайриқонуний ҳатти-ҳаракатлар билан таҳдид қилинса, Аҳдлашувчи Томонлар алоқани енгиллатиш орқали бир-бирларига турлича кўмак берадилар ва бундай кўнгилсизлик ёки таҳдидга жадал, ҳамда бешикаст барҳам беришнинг барча зарур чора-тадбирларини кўрадилар.

#### 10-Модда

##### Статистика маълумотлари билан таъминлаш

Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари бошқа Аҳдлашувчи Томон авиация маъмурларининг илтимосига биноан ушбу Модданинг аввалида келтирилган Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси томонидан шартлашилган йўлларда ташилган ҳажми кўздан кечириб чиқиш мақсадида оқилона қўйган талабига биноан даврий ёки тасдиқ статистик маълумотларни беради. Бундай маълумотлар ўша авиакорхоналарнинг шартлашилган йўлларда ташиган йўловчилар ҳажми, уларнинг бориш-келиш манзилларини аниқлаш учун талаб қилинган барча ахборотни ўз ичига олиши лозим.

#### 11-Модда

##### Пул маблағларини ўтказиш

Аҳдлашувчи Томонлардан ҳар бирининг тайинланган авиакорхонаси бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида ишлаб топилган пул маблағларининг харажатлардан ортган даромад қисмини ўз қароргоҳига конвертациялаб ўтказиш ҳуқуқига эга бўлади. Конвертациялаш ва пул маблағларини бундай ўтказишга ўша маблағларни алмашлаш ва ўтказиш жараёнида мавжуд бўлган уларнинг қиймати асосида чеклашларсиз рухсат берилиши лозим ва улар банкнинг бундай маблағларни ўтказишни амалга ошириш учун меъёрида олинадиган йиғимларидан ташқари бошқа харажатларга асос бўлмайди.



## 12-Модда

### Авиакорхона ваколатхонаси ва тижорат

(1) Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг тайинланган авиакорхонаси иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг парвозга, истиқомат қилиш ва иш билан таъминланишга тааллуқли қонун ва қоидаларига мувофиқ унинг ҳудудида шартлашилган йўлларда ҳаво қатновини таъминлаш учун ўз бошқарувчиси, техника ва тижорат ходимларига, ишчилар ва бошқа ҳаво қатновини таъминлашда зарурий бўлган мутахассис ходимларига эга бўлган ваколатхоналар таъсис этиш ва фаолият кўрсатиш ҳуқуқига эгадир.

(2) Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг тайинланган авиакорхонаси бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида бевосита ёки авиакорхонанинг хоҳишига қараб, вакиллар орқали ҳаво қатновида арнаташувларни сотиш ҳуқуқига эга бўлади. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси маҳаллий валютага ҳам, эркин конвертацияланадиган валюталарга ҳам ана шундай ташувларни сотишга, ҳар қандай одам бундай ташувларни сотиб олишга ҳуқуқли бўлади.

## 13-Модда

### Маслаҳатлашувлар

Ҳар қайси Аҳдлашувчи Томон исталган вақтда ушбу Битимнинг бажарилиши, талқин қилиниши, қўлланилиши ёки унга тузатиш киритиш ёхуд ушбу Битимга риоя қилиш борасида маслаҳатлашувлар ўтказиш сўровини киритиши мумкин. Башарти, Аҳдлашувчи Томонлар бошқача тарзда муроасага келмасалар, маслаҳатлар талаб тушган кундан эътиборан 60 кун ичида ўтказилиши лозим.

## 14-Модда

### Низоларни ҳал қилиш

(1) Ушбу Битимни талқин қилиш ва қўллаш юзасидан Аҳдлашувчи Томонлар ўртасида келиб чиққан ҳар қандай низо биринчи навбатда бевосита музокаралар орқали ҳал этилиши лозим.

(2) Башарти, Аҳдлашувчи Томонлар музокаралар орқали муроасага келмасалар, ўртадаги баҳсни ҳал этишни улар розилик берган бир неча киши еки ташкилотга топширишлари лозим ёхуд бу баҳс Аҳдлашувчи Томонлардан исталган бирининг талабига биноан қуйида келтирилган тариқа бўйича таъсис этилган уч ҳакамдан ташкил топган ҳакамлар ҳайъатининг қарорига топширилиши мумкин :

(а) ҳакамлар ҳайъатини тайинлаш тўғрисидаги талабни олингандан сўнг ҳар бир Аҳдлашувчи Томон биттадан ҳакамни

тайинлашади. Икки ҳақамнинг келишувига мувофиқ, учинчи Давлат фуқароси бўлган ва ҳайъатнинг Президенти сифатида иш кўриши лозим бўлган учинчи ҳақам иккинчи ҳақам тайинлангандан сўнг 60 кун ичида тайинланиши лозим.

- (b) Башарти, белгиланган муддат ичида ҳақамлардан ҳеч қайсиси тайинланмаса, Аҳдлашувчи Томонлардан исталган бирн Халқаро Суд Президентидан зарурий ҳақамни ёки ҳақамларни тайинлашни талаб қилиши мумкин. Башарти, Президент Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг фуқароси бўлса, у ҳолда Президентнинг Аҳдлашувчи Томонлар ватандоши бўлмаган биринчи Муовини ҳақам ёки ҳақамлар тайинлаш вазифасини бажаради.

(3) Ушбу Моддада бундан буён келтирилганидан ҳамда Аҳдлашувчи Томонларининг бошқача келишувидан мустасно ҳолатда ҳақамлар ҳайъати ўз юрисдикциясининг чекланишларини аниқлайди ва ўз жараёнини таъсис этади. Трибунал фикрига қараб ёки Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг талабига биноан ҳаққоний қарорни ҳукм қилмоқ ҳамда ундан кейинги махсус жарёёнларни белгилаш учун мажлис трибунал тўла ташкил топган кундан 30 кундан кечикмай бўлиб ўтиши лозим.

(4) Аҳдлашувчи Томонларнинг ўзгача келишишлари ҳамда трибуналнинг кўрсатмасини мустасно тутган ҳолатда Аҳдлашувчи Томонлардан ҳар қайсиси трибунал тўла ташкил топганидан сўнг 45 кун ичида унга меморандум ёзиб топширишлари лозим. Жавоблар эса 60 кундан сўнг қайтарилиши шарт. Трибунал Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг талабига биноан ёки ўзининг фикрига қараб жавоблар берилиши лозим бўлган кундан сўнг 30 кунлик муҳлат ичида суд мажлисини ўтказади.

(5) Трибунал суд мажлиси ўз ишини якунлаган кундан сўнг 30 кун ичида ёки, агарда у ўтказилмаган бўлса иккала меморандумга жавоб қайтарилган санадан бошлаб 30 кун ичида ўз қарорини ёзма равишда беришга ҳаракат қилади. Қарор кўпчилик овоз билан қабул қилиниши лозим.

(6) Аҳдлашувчи Томонлар қарорни олганларидан сўнг 15 кун ичида уни қайтадан кўриб чиқиш тўғрисида талаб қўйишлари мумкин ва бу иш ўша талаб тушган кундан бошлаб 15 кун ичида қайтадан кўриб чиқилиши лозим.

(7) Трибуналнинг қарори иккала Аҳдлашувчи Томон учун мажбурият ҳисобланади.

(8) Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон ўзи тайинлаган ҳақам билан боғлиқ бўлган харажатларни ўзи кўтаради. Трибуналнинг бошқа харажатлари Аҳдлашувчи Томонлар ўртасида тенг бўлинади ва у ушбу Модда 2 (b)-бандида кўрсатилган жараёнларни амалга оширишда Халқаро Суд Президенти ёки унинг Бош Муовини билан боғлиқ бўлган харажатларни ҳам ўз ичига олади.

**15-Модда****Тузатишлар**

Аҳдлашувчи Томонларнинг розилиги билан ушбу Битимга киритилган ҳар қандай тузатишлари Ноталар алмашиш йўли билан тасдиқланганидан сўнг кучга киради.

**16-Модда****Битимга амал қилишнинг тугатилиши**

Аҳдлашувчи Томонлардан исталган бири ушбу Битимга амал қилишни тугатиш тўғрисидаги ўз қарорини бошқа Аҳдлашувчи Томонга ёзма равишда бериши мумкин. Худди шундай хабарнома бир вақтнинг ўзида Халқаро Фуқаро Авиацияси Ташкилотига ҳам юборилиши лозим. Бир Аҳдлашувчи Томон бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг хабарномасини олган кундан бошлаб бир йил ичида ушбу Битим амал қилиш муддатини дарҳол яқуилайди, башарти-ки, агар ушбу муддат тугамасдан олдин Томонларнинг келишувига мувофиқ хабарнома орқага қайтиб олинмаса. Башарти, бошқа Аҳдлашувчи Томон хабарнома олганининг тасдиғи бўлмаса, Фуқаро Авиацияси Халқаро Ташкилоти хабарнома олганидан сўнг ўн тўрт кун ўтгач бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тасдиғи олинган ҳисобланади.

**17-Модда****Битимнинг кучга кириши**

Ушбу Битим имзоланган кундан кучга киради.

Ушбунини тасдиқлаб, уз Ҳукуматларининг тегишлича ваколатига эга булганлар мазкур Битимни имзоладилар.

1993 йилнинг " \_ \_ 24 \_ \_ " ноябрида Лондон шаҳрида инглиз ва ўзбек тилларида икки нусхада тузилди, ҳар иккала матн бир хил кучга эгадир.

Буюк Британия ва Шимолий  
Ирландия Бирлашган Қироллиги  
Ҳукумати номидан:

Ўзбекистон Республикаси  
Ҳукумати номидан:

Буюк Британя ва Шимолий Ирландия  
Бирлашган Қироллиги Бош Вазири

Ўзбекистон Республикаси  
Президенти

Д.Мейжор

И.Каримов

JOHN MAJOR

I. KARIMOV

**И Л О В А****ЙЎНАЛИШЛАР ЖАДВАЛИ****1 БЎЛИМ**

Бирлашган Қироллик тайинланган авиакорхонаси ёки авиакорхоналари томонидан парвозларни амалга оширишда фойдаланиладиган йўналишлар:

**1 ЙЎНАЛИШ :**

Бирлашган Қироллик ҳудудидаги манзиллар - оралиқ манзиллар - Ўзбекистон ҳудудидаги манзиллар - ташқаридаги манзиллар

**ЭСЛАТМА :**

1. Ҳаво қатнови Бирлашган Қироллик ҳудудида бошланса ёки тугаса оралиқ манзиллар ва ташқаридаги манзиллар исталган парвоз пайтида тушириб қолдирилиши мумкин.

2. Томонлар ўртасида вақти-вақти билан келишиб олинishi мумкин бўлганини ҳисобга олмаса, Ўзбекистон ҳудудида туширилиш мақсадида оралиқ манзилда ёки ташқаридаги манзилда тушириш учун Ўзбекистон ҳудудида ёки шунинг акси қилиб йўловчи олинмайди.

**2 БЎЛИМ**

Ўзбекистоннинг тайинланган авиакорхонаси ёки авиакорхоналари томонидан парвозларни амалга оширишда фойдаланиладиган йўналишлар:

**1 ЙЎНАЛИШ**

Ўзбекистон ҳудудидаги манзиллар - оралиқ манзиллар - Бирлашган Қироллик ҳудудидаги манзиллар - ташқаридаги манзиллар

**ЭСЛАТМА :**

1. Ҳаво қатнови Ўзбекистон Республикаси ҳудудида бошланса ёки тугаса оралиқ манзиллар ва ташқаридаги манзиллар исталган парвоз пайтида тушириб қолдирилиши мумкин.

2. Томонлар ўртасида вақти-вақти билан келишиб олинishi мумкин бўлганини ҳисобга олмаса, Бирлашган Қироллик ҳудудида туширилиш мақсадида оралиқ манзилда ёки ташқаридаги манзилда тушириш мақсадида Бирлашган Қироллик ҳудудида ёки шунинг акси қилиб йўловчи олинмайди.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'OUBÉKISTAN RELATIF AUX SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République d'Ouzbékistan,

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

Désireux de conclure un accord complémentaire de ladite Convention dans le dessein de créer des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier*

DÉFINITIONS

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

a) L'expression « la Convention de Chicago » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et également :

- i) De tout amendement à cette Convention entré en vigueur en vertu de son article 94, a et ratifié par les deux Parties contractantes;
- ii) De toute annexe ou amendement à cette annexe adoptés conformément à l'article 90 de la Convention, dans la mesure où l'annexe ou l'amendement en question est en vigueur pour les deux Parties contractantes;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas du Royaume-Uni, du Secrétaire d'Etat aux transports et, aux fins de l'article 7, de la Civil Aviation Authority, et, dans le cas de la République d'Ouzbékistan, du Directeur général de l'aviation civile ou, dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilité à exercer une des fonctions relevant à ce jour des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

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 mot « territoire », en ce qui concerne un Etat, a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention de Chicago;

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 24 novembre 1993 par la signature, conformément à l'article 17.

<sup>2</sup> 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 « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention de Chicago;

f) L'expression « le présent Accord » s'entend également de l'Annexe audit Accord ainsi que de tout amendement qui y serait apporté ou qui le serait à l'Accord lui-même.

## Article 2

### APPLICABILITÉ DE LA CONVENTION DE CHICAGO

Les dispositions du présent Accord seront subordonnées aux dispositions de la Convention de Chicago dans la mesure où ces dernières sont applicables aux services aériens internationaux.

## Article 3

### OCTROI DES DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants en ce qui concerne ses services aériens internationaux :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;
- b) Le droit d'y faire des escales non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés ci-après dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante du tableau annexé au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après dénommés « les services convenus » et « les routes indiquées ». Lorsqu'elles exploitent un service convenu sur une route indiquée, les entreprises désignées par chaque Partie contractante auront, outre les droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, celui de faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante, aux points de ladite route indiqués dans l'Annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer ou de débarquer des passagers ou des marchandises, y compris du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne sera réputée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers ou des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter en vertu d'un contrat de louage ou contre rémunération jusqu'à un autre point du territoire de cette autre Partie.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou événements politiques ou de circonstances particulières et exceptionnelles, une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire habituel, l'autre Partie contractante s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens de faciliter la poursuite de l'exploitation dudit service en réorganisant temporairement les routes comme il conviendra.

#### Article 4

##### DÉSIGNATION DES ENTREPRISES ET AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises aux fins d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que de retirer ou modifier ces désignations.

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans retard les autorisations d'exploitation voulues à l'entreprise ou aux entreprises désignées.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et à juste titre à l'exploitation des services aériens internationaux en conformité avec les dispositions de la Convention de Chicago.

4. Chaque Partie contractante aura le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude que la Partie contractante qui l'a désignée ou les ressortissants de cette Partie détiennent une part importante du capital de l'entreprise et en ont le contrôle effectif.

5. Lorsqu'une entreprise aura été ainsi désignée et autorisée, elle pourra commencer à exploiter les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

#### Article 5

##### ANNULATION OU SUSPENSION DES AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

1. Chaque Partie contractante aura le droit d'annuler une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou encore d'imposer les conditions qu'elle pourra juger nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) Dans tous les cas où elle n'a pas la certitude que la Partie contractante qui l'a désignée ou les ressortissants de cette Partie détiennent une part importante du capital et en ont le contrôle effectif.

b) Dans les cas où l'entreprise en question ne se conforme pas aux lois et règlements appliqués normalement et à juste titre par la Partie contractante qui a accordé ces droits;

c) Si, aux fins de son exploitation, l'entreprise ne se conforme pas à d'autres égards aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf s'il faut sur le champ annuler ou suspendre l'autorisation d'exploitation ou imposer les conditions dont il fait état au paragraphe 1 du présent article pour empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

## Article 6

### PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs dans des conditions d'équité et d'égalité.

2. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante devront, dans l'exploitation des services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services assurés par ces dernières sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises désignées des Parties contractantes devront être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et avoir pour but essentiel de fournir, à un coefficient de remplissage normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Aux fins du transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées situés sur le territoire d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise, il conviendra d'appliquer les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

a) Aux besoins du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux besoins du trafic dans la région desservie par le service convenu, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par des entreprises des Etats de la région;

c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

## Article 7

### TARIFS

1. a) Le terme « tarif » s'entend :

- i) Du prix à demander pour le transport de passagers, de bagages ou de marchandises (à l'exception du courrier);
- ii) Des biens, services ou autres prestations à fournir ou à assurer en plus en rapport avec ledit transport, ou à l'occasion ou en conséquence de celui-ci;
- iii) Des prix à demander pour ces biens, services ou prestations additionnels; et entre autres les conditions qui déterminent l'applicabilité dudit prix et la fourniture ou la mise à disposition des biens, services ou prestations;
- iv) De la commission versée par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou les lettres de transport établies par ledit agent pour un transport sur des services aériens réguliers;

b) Si les barèmes ou les taux varient selon la saison, le jour de la semaine ou l'heure de la journée où le vol a lieu, le sens du voyage ou d'autres facteurs, chaque barème ou taux différent sera considéré comme constituant un tarif distinct, qu'il ait ou non été présenté séparément avec les conditions qui s'y rapportent aux autorités compétentes.



2. Les tarifs que les entreprises désignées des Parties contractantes appliqueront pour le transport entre les territoires des deux Parties seront ceux qu'auront agréés les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils seront fixés à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation à retenir, y compris les frais d'exploitation des services convenus, l'intérêt des usagers, une marge de bénéfice raisonnable et la situation du marché.

3. Les tarifs visés au paragraphe 2 du présent article pourront être fixés par voie de consultation entre les entreprises désignées qui en solliciteront l'agrément. Toutefois, il ne sera interdit à aucune entreprise désignée de proposer un tarif, ni aux autorités aéronautiques de l'agréer, si ladite entreprise n'a ni cherché à obtenir ni obtenu l'accord de l'autre ou des autres entreprises désignées.

4. Chaque tarif proposé pour le transport entre les territoires des Parties contractantes sera déposé par l'entreprise désignée qui en sollicitera l'approbation auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes sous la forme que pourront exiger les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante aux fins d'obtenir les renseignements visés au paragraphe 1 du présent article. Il sera déposé 30 jours au moins (ou dans un délai plus court dont les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes pourront convenir) avant la date prévue de son entrée en vigueur. Chaque tarif proposé sera réputé déposé auprès d'une Partie contractante à la date à laquelle les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante l'auront reçu.

5. a) Chaque tarif proposé pourra être agréé à tout moment par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante. En l'absence d'un tel agrément et à condition qu'il ait été déposé conformément au paragraphe 4 du présent article, il sera réputé avoir été agréé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante 21 jours après la date de dépôt, à moins que dans les 20 jours suivant la date du dépôt les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante n'aient notifié par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur refus d'agréer le tarif proposé.

b) Chaque tarif proposé déposé sous la forme prescrite au paragraphe 4 du présent article mais en dehors du délai de présentation minimal qui y est indiqué sera néanmoins réputé avoir été agréé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante 21 jours après la date de dépôt à moins que les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante n'aient :

- i) Notifié à l'entreprise qui a déposé le tarif proposé dans les 15 jours après la date de dépôt que ledit tarif doit être représenté dans les délais minimums prescrits; ou
- ii) Notifié par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante dans les 20 jours suivant la date de dépôt leur refus d'agréer le tarif proposé.

6. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent accompagner leur agrément de dates d'expiration qu'elles considèrent appropriées.

7. En cas de notification d'un refus conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes pourront fixer le tarif d'un commun accord. L'une ou l'autre Partie contractante pourra, dans les 30 jours suivant la notification d'un refus, demander l'ouverture de consultations qui auront lieu dans les 30 jours à compter de la demande.

8. Si un tarif n'a pas été agréé par l'une des autorités aéronautiques conformément au paragraphe 5 du présent article, et que les autorités aéronautiques ont été incapables de se mettre d'accord sur un tarif conformément au paragraphe 7 du présent article, le différentiel pourra être réglé conformément aux dispositions de l'article 14 du présent accord.

9. Sous réserve du paragraphe 10 du présent article, un tarif fixé conformément aux dispositions dudit article restera en vigueur à moins qu'il ne soit retiré par l'entreprise désignée concernée ou jusqu'à ce qu'il soit remplacé par un autre tarif.

10. Sauf si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes en conviennent autrement et pour la durée dont elles pourraient convenir, un tarif ne sera pas prolongé en vertu du paragraphe 9 du présent article :

a) S'il a été fixé jusqu'à une date déterminée, pendant plus de 12 mois après ladite date;

b) S'il n'a pas été fixé jusqu'à une date déterminée, pendant plus de 12 mois à partir de la date à laquelle la ou les entreprises désignées d'une Partie contractante ou des deux Parties déposeront un tarif de remplacement auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

11. a) Les tarifs à appliquer par une entreprise désignée d'une Partie contractante pour le transport entre le territoire de l'autre Partie contractante et celui d'un Etat tiers, quelle que soit la route, seront déposés pour agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et, le cas échéant, de l'Etat tiers.

b) Aucun tarif ne sera agréé pour ce transport s'il n'a pas été déposé par l'entreprise désignée qui sollicite l'agrément des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante sous la forme que pourront exiger les dites autorités aux fins d'obtenir les renseignements visés au paragraphe 1 du présent article 45 jours au moins (ou dans un délai plus court dont lesdites autorités pourront convenir dans un cas particulier) avant la date proposée de son entrée en vigueur.

c) La Partie contractante qui a agréé un tarif pour ledit transport peut retirer son agrément moyennant un préavis de 90 jours adressé à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante qui applique le tarif que ledit tarif cessera d'être appliqué par la compagnie désignée à la fin de cette période.

### Article 8

#### DROITS DE DOUANE

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'une ou l'autre Partie contractante seront exemptés de tous droits de douane, droits d'accise nationaux et autres frais nationaux similaires, de même que :

a) Les articles suivants introduits par une entreprise désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie :

- i) Matériel de réparation, d'entretien et de maintenance et pièces de rechange;
- ii) Matériel d'embarquement et de débarquement des passagers et pièces de rechange;
- iii) Matériel de chargement des marchandises et pièces de rechange;

iv) Matériel de sécurité, y compris pièces de rechange pour ce matériel;

v) Matériel destiné à l'instruction et aides à la formation;

b) Les articles suivants introduits par une entreprise désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie ou fournis à une entreprise désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie :

i) Provisions de bord (y compris mais non exclusivement articles tels que denrées alimentaires, boissons et tabac), qu'elles soient introduites ou embarquées sur le territoire de l'autre Partie contractante;

ii) Carburants, lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate;

iii) Pièces de rechange, y compris moteurs;

à condition qu'ils soient dans chaque cas destinés à être utilisés à bord d'un appareil ou dans le périmètre d'un aéroport international à l'occasion de la création ou de l'exploitation d'un service aérien international par l'entreprise désignée concernée.

2. L'exemption des droits de douane, droits d'accise nationaux et autres frais nationaux similaires ne s'étendra pas aux redevances demandées sur la base du coût des services fournis à l'entreprise ou aux entreprises désignées d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie.

3. Il pourra être exigé que les équipements et articles visés au paragraphe 1 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions prévues par le présent article s'appliqueront également lorsque l'entreprise ou les entreprises désignées d'une Partie contractante auront conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des arrangements de prêt ou de transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles visés au paragraphe 1 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

## Article 9

### SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. La garantie de la sécurité des aéronefs civils, de leurs passagers et de leurs équipages étant un préalable essentiel pour l'exploitation des services aériens internationaux, les Parties contractantes réaffirment que les obligations qu'elles ont contractées vis-à-vis l'une de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite (et en particulier leurs obligations au titre des Conventions de Chicago, de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963<sup>1</sup>, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970<sup>2</sup>, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971<sup>3</sup> font partie intégrante du présent Accord.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

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

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conformeront aux normes de sécurité aérienne et, dans la mesure où elles leur sont applicables, aux Pratiques recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent en annexes à la Convention de Chicago; elles exigeront que les exploitants d'aéronefs de leur pavillon, les exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire et les exploitants d'aéroports situés sur leur territoire se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne. La référence faite dans ce paragraphe aux normes de sécurité aérienne recouvre les différences notifiées par chaque Partie contractante concernée. Chacune d'elles signifiera à l'avance à l'autre Partie son intention de notifier une éventuelle différence.

4. Chaque Partie contractante veillera à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs, de contrôler les passagers et leurs bagages à main et d'inspecter comme il convient les équipages, les marchandises (y compris les bagages de soute) et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et à ce que ces mesures soient aménagées en cas d'intensification de la menace. Chaque Partie contractante est convenue que ses entreprises de transport aérien pourront être tenues de respecter les dispositions en matière de sécurité aérienne prévues au paragraphe 3 et qui sont imposées par l'autre Partie contractante à l'entrée ou au séjour sur son territoire et au départ de ce territoire. Chaque Partie contractante donnera également une suite favorable à toute demande, faite par l'autre Partie contractante, de prendre des mesures de sécurité spéciales et raisonnables en cas de menace particulière.

5. En cas d'incident, ou de menace d'incident conduisant à la capture illicite d'un aéronef civil ou à d'autres actes illicites portant atteinte à la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible audit incident ou à ladite menace, avec un minimum de risques pour les vies humaines.

#### *Article 10*

#### FOURNITURE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci auront raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte sur les services convenus par les entreprises désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises désignées sur les services convenus, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

*Article 11*

## TRANSFERT DES RECETTES

Chaque entreprise désignée aura le droit de convertir et de transférer dans son pays sur simple demande l'excédent de ses recettes locales sur ses dépenses locales. Les opérations de conversion et de transfert seront autorisées sans aucune restriction, au taux de change applicable aux transactions au comptant en vigueur au moment où ces recettes seront présentées pour conversion et transfert et ne seront soumises à aucune commission autre que celles normalement prélevées par les banques pour exécuter ces opérations.

*Article 12*

## REPRÉSENTATION DES ENTREPRISES ET VENTES

1. L'entreprise ou les entreprises désignées d'une Partie contractante aura ou auront le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, de faire entrer et d'employer sur le territoire de cette autre Partie leurs personnels administratifs, techniques, d'exploitation et autres personnels spécialisés indispensables pour assurer les services de transport aérien.

2. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante auront le droit de vendre des prestations de transport aérien dans la région de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'entremise d'agents. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante auront le droit de vendre ces prestations, et toute personne aura le droit de les acheter, en monnaie locale ou en toute autre monnaie librement convertible.

*Article 13*

## CONSULTATIONS

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment demander l'ouverture de consultations concernant la mise en œuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord, ou encore le respect de ses dispositions. Ces consultations, qui pourront se dérouler entre les autorités aéronautiques, débiteront dans les 60 jours à compter de la date de réception de leur demande écrite par l'autre Partie contractante, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

*Article 14*

## RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. En cas de différend entre elles au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes tenteront en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles pourront soumettre le différend à une personne ou à un organisme qu'elles auront choisi d'un commun accord, ou bien, à la demande de l'une ou l'autre

d'entre elles, le différend sera soumis pour décision à un tribunal composé de trois arbitres et constitué de la façon suivante :

a) Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes désignera un arbitre. Dans les 60 jours suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres désigneront d'un commun accord, un troisième arbitre, ressortissant d'un Etat tiers, qui agira en qualité de président du tribunal;

b) Si, dans les délais indiqués ci-dessus, l'un ou l'autre arbitre n'a pas été désigné, l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra demander au Président de la Cour internationale de Justice de procéder dans les 30 jours à la désignation nécessaire. Si le Président a la nationalité de l'une des Parties contractantes, le Vice-Président qui ne peut être récusé à ce titre et qui a le plus d'ancienneté procédera à la désignation.

3. Sous réserve des dispositions ci-après du présent article, ou à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, le tribunal déterminera le champ de sa compétence et établira ses propres règles. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence sera réunie dans les 30 jours à compter de la constitution du tribunal afin de déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et les règles à suivre.

4. A moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante déposera un mémoire dans un délai de 45 jours à compter de la constitution du tribunal. Les répliques devront être déposées 60 jours plus tard. A la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ou de sa propre initiative, le tribunal tiendra audience dans les 30 jours suivant la date du dépôt obligatoire des répliques.

5. Le tribunal s'efforcera de faire connaître sa décision par écrit dans les 30 jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, dans les 30 jours suivant la date de dépôt de la deuxième réplique. La décision du tribunal sera prise à la majorité.

6. Les Parties contractantes pourront présenter une demande d'éclaircissements concernant la décision dans un délai de 15 jours à compter de la date de sa réception, et les éclaircissements seront fournis dans les 15 jours à compter de la demande à cet effet.

7. La décision du tribunal aura force obligatoire pour les Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante prendra à sa charge les frais de l'arbitre qu'elle aura désigné. Les autres dépenses du tribunal seront réparties à parts égales entre les Parties contractantes, y compris toutes les dépenses engagées par le Président ou le Vice-Président de la Cour internationale de Justice pour l'exécution des démarches prévues au paragraphe 2, b du présent article.

### *Article 15*

#### AMENDEMENT

Tout amendement au présent Accord convenu par les Parties contractantes prendra effet après confirmation par un échange de notes.

*Article 16*

## DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification devra être communiquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prendra fin à minuit (heure locale au lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue 14 jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 17*

## ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

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

FAIT en double exemplaire à Londres le 24 novembre 1993, en langues anglaise et ouzbek, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement  
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne  
et d'Irlande du Nord :

JOHN MAJOR

Pour le Gouvernement  
de la République d'Ouzbékistan :

I. KARIMOV

## ANNEXE

## TABLEAU DES ROUTES

*Première partie*

Routes à desservir par la ou les entreprises désignées du Royaume-Uni :

Route 1 : Points au Royaume-Uni - points intermédiaires - points en Ouzbékistan - points au-delà.

*Notes :*

1. Les points intermédiaires ou les points au-delà pourront être supprimés sur n'importe quel vol à condition que celui-ci commence ou se termine au Royaume-Uni.
2. Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué sur le territoire de l'Ouzbékistan ou être embarqué sur le territoire de l'Ouzbékistan pour être débarqué en un point au-delà, et inversement, sauf si les autorités aéronautiques des Parties contractantes en conviennent de temps à autre autrement. Cette restriction s'applique à toutes les formes d'escale en cours de route.

*Deuxième Partie*

Routes à desservir par la ou les entreprises désignées d'Ouzbékistan :

Route 1 : Points en Ouzbékistan - points intermédiaires - points au Royaume-Uni - points au-delà.

*Notes :*

1. Les points intermédiaires ou les points au-delà pourront être supprimés sur n'importe quel vol à condition que celui-ci commence ou se termine en Ouzbékistan.
2. Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué sur le territoire du Royaume-Uni ou être embarqué sur le territoire du Royaume-Uni pour être débarqué en un point au-delà, et inversement, sauf si les autorités aéronautiques des Parties contractantes en conviennent de temps à autre autrement. Cette restriction s'applique à toutes les formes d'escale en cours de route.