

No. 37784

**Finland
and
Uzbekistan**

Air Services Agreement between the Government of the Republic of Finland and the Government of the Republic of Uzbekistan (with annex). Tashkent, 9 February 1996

Entry into force: *1 November 1997, in accordance with article 22*

Authentic texts: *English, Finnish and Uzbek*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Finland, 30 October 2001*

**Finlande
et
Ouzbékistan**

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République de Finlande et le Gouvernement de la République d'Ouzbékistan (avec annexe). Tashkent, 9 février 1996

Entrée en vigueur : *1er novembre 1997, conformément à l'article 22*

Textes authentiques : *anglais, finnois et ouzbek*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Finlande, 30 octobre 2001*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN

The Government of the Republic of Finland and the Government of the Republic of Uzbekistan, hereinafter referred to as "the Contracting Parties";

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

Desiring to conclude an Agreement in conformity with and supplementary to the said Convention for the purpose of establishing and operating scheduled air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

1. For the purposes 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 Annexes and amendments are at any given time effective for both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Finland, the Civil Aviation Administration, and in the case of the Republic of Uzbekistan, the Civil Aviation Administration, or, in both cases, any other person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities;

c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

d) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Chicago Convention;

e) the term "tariff" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail), including any significant additional benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage, and the commission to be paid on the sales of tickets for the carriage of persons, or on corresponding transactions for the carriage of cargo. It includes also the conditions that govern the applicability of the price for carriage or the payment of commission.

f) the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 18 of this Agreement.

2. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to this Agreement shall include reference to the Annex unless otherwise provided.

3. Titles given to the Articles of this Agreement are for reference purposes only.

Article 2. Grant of Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of the latter Party's international air services:

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

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex 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 an airline designated by one 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 Annex for the purpose of taking up and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that 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 routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes, including the temporary granting of alternative rights, as mutually decided by the Contracting Parties.

Article 3. Designation of Airlines and Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or several airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. However, each Contracting Party may only designate one airline to operate on any single route specified in the Annex to this Agreement.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw or after such designation.

3. On receipt of such written designation the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph 4 of this Article and paragraph 1 of Article 4, without delay grant to each designated airline the appropriate operating authorization.

4. 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 condi-

tions 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.

5. When an airline has been so designated and authorized it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement.

Article 4. Refusal, Revocation or Suspension of Operating Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to grant or to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as they may deem necessary on the exercise of those rights:

a) in any case where they are not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or

b) in case of failure by that airline to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting the rights; or

c) in case 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 and/or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of fifteen (15) days from the date of a request for consultations.

Article 5. Air Traffic Charges

Fees and charges for the use of airports and other aviation facilities imposed by the competent authorities in the territory of either Contracting Party on the aircraft of any airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of a national airline or any airline from a third country engaged in similar international air services.

Article 6. Exemption from Taxes, Customs and other Duties

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that territory.

2. There shall also be exempt from the taxes, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

b) spare parts, including engines, introduced into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party for use in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the other Contracting Party, in which territory they are taken on board.

3. Materials referred to in paragraph 2 of this Article may be required to be kept under Customs supervision or control.

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

5. Necessary airline documents, such as timetables, air tickets and air waybills, intended for the use of a designated airline of one Contracting Party and introduced into the territory of the other Contracting Party, shall be exempted from taxes, customs duties and other similar charges in the latter territory.

6. Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Contracting Party shall be exempt from taxes, customs duties, fees and other similar charges not based on the cost of services on arrival or departure.

Article 7. Capacity provisions

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall have fair and equal opportunity to operate the agreed services on any route specified in the Annex to this Agreement.

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

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship 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 the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passen-

gers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline(s).

4. The right to take up or discharge on the agreed services international traffic destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in the Annex to this Agreement shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development of international air transport and shall be subject to the general principle that capacity should be related to:

- a) the traffic requirements between the country of origin and the countries of ultimate destination of the traffic;
- b) the requirements of an economic operation of through airline operations; and
- c) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

Article 8. Approval of Traffic Programmes

1. The airline or airlines designated by one Contracting Party shall submit its or their traffic programmes (for the Summer and Winter Traffic periods) for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used. The aeronautical authorities shall give their decision on such traffic programme submissions within twenty (20) days from the date the airline concerned submits its programme for approval.

2. Each alteration in the traffic programme as well as requests for permission to operate additional flights shall be submitted by the airline or airlines designated by one Contracting Party for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests for alteration or for additional flights shall be dealt with promptly by the aeronautical authorities.

Article 9. Information and Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to traffic carried on the agreed services by the designated airline or airlines of the first Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted to its national aeronautical authorities. Any additional statistical traffic data which the aeronautical authorities of one Contracting Party may desire shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

Article 10. Tariffs

1. The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation), the interests of users and

the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article may be agreed between the designated airlines concerned in respect of each of the specified routes. Such agreement shall, whenever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the determination of tariffs. However, inter-airline consultations shall not be a mandatory requirement for the filing and establishment of tariffs.

3. Each tariff shall be filed for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) before the proposed date of its introduction.

4. Each proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of either Contracting Party at any time. In the absence of such approval it will be treated as having been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party unless within twenty (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. If, however, either of the aeronautical authorities gives such written notice of disapproval the aeronautical authorities may at the request of either try to determine the tariff by agreement.

5. If the aeronautical authorities cannot determine a tariff under the provisions of paragraph 4 of this Article the dispute may at the request of either be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

6. Each tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until it has been replaced by a new tariff determined in accordance with the provisions of this Article. Unless otherwise agreed by the aeronautical authorities of both Contracting Parties a tariff shall not have its validity extended by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

Article 11. Fair Competition

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

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

Article 12. Commercial Activities

1. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall have the right to maintain in the territory of the other Contracting Party, within the scope of the laws and regulations in force therein, such offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services on their own transportation documents in the territories of both Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency. Each Contracting Party shall re-

frain from restricting the right of the designated airline(s) of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase such transportation.

3. Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, allow each designated airline of the other Contracting Party to perform its own handling of passengers, baggage and cargo (self-handling) in the territory of the first Contracting Party. This right is subject to capacity limitations at the airport concerned and does not include air side ground handling services (aircraft ground handling).

Article 13. Transfer of Funds

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer the excess of the receipts over expenditure in the territory of the sale. The revenues from sales of air transport services and ancillary or supplemental services provided directly or through agents, as well as commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer, shall be included in such net transfer.

2. Such transfers shall be effected in a freely convertible currency at the official rate of exchange and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation, imposition or delay.

Article 14. Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

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

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

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the

territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carryon items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

Article 15. Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, or departure from its territory of aircraft engaged in international air services or to the operation and navigation of such aircraft while within the said territory shall apply to the designated airline or airlines of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry to, stay in or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration, immigration, customs, currency, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party, while they are within the said territory.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, except in respect of security measures against acts of violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control.

Article 16. Consultations

In a spirit of close co-operation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation and interpretation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement. Such consultations shall be held as soon as practicable but shall in any case begin at the latest within a period of sixty (60) days from the date of receipt of a request for consultations, unless otherwise agreed by the aeronautical authorities.

Article 17. 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, endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute

shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and shall establish its own procedure.

4. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

5. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. Other expenses of the arbitration shall be equally shared between the Contracting Parties.

Article 18. Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modification agreed in such consultations shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other that these procedures have been complied with.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, amendments relating only to the Annex may be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall become effective as agreed between them.

Article 19. Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the international Civil Aviation Organization.

2. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 20. Multilateral Conventions

If a general multilateral air convention enters into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 16 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

Article 21. Registration with ICAO

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

Article 22. Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels that the procedures necessary for the entry into force of this Agreement have been completed.

Done in duplicate in Tashkent on 9 February, 1996, in the Finnish, Uzbek and English languages, all texts being equally authentic. For purposes of correct interpretation in case of unclarities between the texts the English language shall prevail.

For the Government of the Republic of Finland

HARRI CAVEN

For the Government of the Republic of Uzbekistan

G. RAFIKOV

ANNEX TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC
OF UZBEKISTAN

SECTION I

Routes which may be operated by the designated airline or airlines of the Republic of Uzbekistan, in both directions:

Points of origin	Intermediate Points	Points in Finland	Points beyond
Points in Uzbekistan	Any point(s)	Any point(s)	Any point(s)

SECTION 2

Routes which may be operated by the designated airline or airlines of the Republic of Finland, in both directions:

Points of origin	Intermediate Points	Points in Uzbekistan	Points beyond
Points in Finland	Any point(s)	Any point(s)	Any point(s)

Notes:

1. The designated airlines of each Contracting Party may on any or all flights omit calling at any of the intermediate and/or beyond points mentioned above, provided that these flights originate or end in the territory of the Contracting Party which has designated the airline concerned.

2. Fifth freedom traffic rights may be exercised only if an agreement to that effect is made between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

[FINNISH TEXT — TEXTE FINNOIS]

**Suomen Tasavallan hallituksen ja
Uzbekistanin tasavallan hallituksen
välinen**

LENTOLIIKENNESOPIMUS

Suomen tasavallan hallitus ja Uzbekistanin tasavallan hallitus, jäljempänä "sopimuspuolet", jotka

ovat Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avatun kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen osapuolia,

haluavat tehdä mainitun yleissopimuksen mukaisen ja sitä täydentävän sopimuksen alueittensa välisestä ja niiden kautta edelleen tapahtuvasta säännöllisestä lentoliikenteestä,

ovat sopineet seuraavasta:

1 artikla

Määritelmät

1. Tässä sopimuksessa, ellei asiayhteys muuta edellytä:

a) termi "Chicagon yleissopimus" tarkoittaa Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta mukaan lukien

i) kaikki tämän yleissopimuksen 94(a) artiklan mukaisesti voimaan tulleet muutokset, jotka kumpikin sopimuspuoli on ratifioinut; sekä

ii) kaikki tämän yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt liitteet tai niihin tehdyt muutokset sikäli kuin nämä liitteet ja muutokset jonain tiettyinä ajankohtana ovat voimassa kummankin sopimuspuolen osalta;

b) termi "ilmailuviranomaiset" tarkoittaa Suomen tasavallan osalta Ilmailulaitosta ja Uzbekistanin tasavallan osalta Siviili-ilmailuhallintoa, tai molempien osalta muuta sel-laista henkilöä tai toimielintä, joka on valtuutettu suorittamaan yllä mainittujen ilmailuviranomaisten nykyisin hoitamia tehtäviä;

c) termi "nimetty lentoyhtiö" tarkoittaa lentoyhtiötä, joka on nimetty ja jolle on myönnetty liikennelupa tämän sopimuksen 3 artiklan mukaisesti;

d) termeillä "alue", "lentoliikenne", "kansainvälinen lentoliikenne", "lentoyhtiö" ja "laskeutuminen ilman kaupallista tarkoitusta" on Chicagon yleissopimuksen 2 ja 96 artiklassa niille annettu merkitys;

e) termi "tariffi" tarkoittaa matkustajien, matkatavaroiden tai rahdin (postia lukuun ottamatta) kuljetuksesta veloitettavia hintoja, mukaan lukien tällaiseen kuljetukseen kuuluvat tai sen yhteydessä tarjottavat merkitävät lisäedut, sekä henkilöiden kuljetusta varten myytävien lippujen myynnistä tai vastaavista liiketoimista rahtia kuljetettaessa maksettava myyntipalkkio. Termi kattaa myös ne ehdot, joiden mukaan kuljetushintaa sovelletaan tai myyntipalkkiota maksetaan.

f) termi "liite" tarkoittaa tämän sopimuksen liitettä tai tämän sopimuksen 18 artiklan 2 kappaleen määräysten mukaisesti muutettua liitettä.

2. Liite on tämän sopimuksen olennainen osa ja kaikki viittaukset tähän sopimukseen käsittävät myös liitteen ellei toisin määrätä.

3. Tämän sopimuksen artikloilla on otsikot vain viittausten helpottamiseksi.

2 artikla

Liikenneoikeuksien myöntäminen

1. Sopimuspuoli myöntää toiselle sopimuspuolelle seuraavat viimeksi mainitun sopimuspuolen kansainvälistä lentoliikennettä koskevat oikeudet:

a) oikeuden lentää ilman välilaskua alueensa yli;

b) oikeuden laskeutua alueelleen ilman kaupallista tarkoitusta.

2. Sopimuspuoli myöntää toiselle sopimuspuolelle tässä sopimuksessa määritellyt oikeudet kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen tämän sopimuksen liitteen asianomaisessa osassa määritellyillä reiteillä. Tällaista liikennettä ja näitä reittejä kutsutaan jäljempänä "sovituksi liikenteeksi" ja vastaavasti "määrätyiksi reiteiksi". Harjoittessaan sovittua liikennettä määrättyillä reiteillä, sopimuspuolen nimeämällä lentoyhtiöllä on oikeus niiden oikeuksien lisäksi, jotka on

määritelty tämän artiklan 1 kappaleessa, laskeutua toisen sopimuspuolen alueelle liitteessä asianomaista reittiä varten määrätyissä paikoissa ottaakseen ja/tai jättääkseen kansainvälisessä liikenteessä matkustajia, rah tia ja postia joko yhdessä tai erikseen.

3. Tämän artiklan 2 kappaleen määräysten ei ole katsottava oikeuttavan sopimuspuolen nimettyä lentoyhtiötä ottamaan toisen sopimuspuolen alueella matkustajia, rah tia ja postia kuljetettavaksi korvausta tai maksua vastaan toiseen paikkaan tämän toisen sopimuspuolen alueella.

4. Jos sopimuspuolen nimeämä lentoyhtiö ei aseellisen selkkauksen, poliittisten häiriöiden tai tapahtumien tai erityisten ja epätavallisten olosuhteiden vuoksi voi harjoittaa liikennettä normaalilla reitityksellään, toisen sopimuspuolen on tehtävä parhaansa helpottaakseen sellaisen liikenteen jatkuvaa harjoittamista tarkoituksenmukaisin tilapäisin reitien uudelleenjärjestelyin, mukaan lukien tilapäinen vaihtoehtoisten oikeuksien myöntäminen sopimuspuolten keskinäisellä päätöksellä.

3 artikla

Lentoyhtiöiden nimeäminen ja liikennelupa

1. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus nimetä toiselle sopimuspuolelle tehdyllä kirjallisella ilmoituksella yksi tai useampia lentoyhtiöitä harjoittamaan sovittua liikennettä määrätyillä reiteillä. Kumpikin sopimuspuoli saa kuitenkin nimetä vain yhden lentoyhtiön harjoittamaan liikennettä kullakin tämän sopimuksen liitteessä määritellyllä yksittäisellä reitillä.

2. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus peruuttaa tällainen nimeäminen tai muuttaa sitä.

3. Saadessaan mainitun kirjallisen ilmoituksen toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten tulee, jollei tämän artiklan 4 kappaleen ja 4 artiklan 1 kappaleen määräyksistä muuta johdu, viipymättä myöntää kullekin nimetylle lentoyhtiölle asianomaisen liikennelupa.

4. Sopimuspuolen ilmailuviranomaiset voivat vaatia toisen sopimuspuolen nimeämää lentoyhtiötä osoittamaan, että se pystyy täyt-

tämään ne ehdot, jotka lait ja määräykset mainittujen viranomaisten normaalisti ja kohtuullisesti soveltamina asettavat kansainväliselle lentoliikenteelle Chicagon yleissopimuksen määräysten mukaisesti.

5. Kun lentoyhtiö on näin nimetty ja sille on myönnetty liikennelupa, se voi milloin tahansa aloittaa sovitun liikenteen, edellyttäen että lentoyhtiö noudattaa kaikkia tämän sopimuksen soveltuvia määräyksiä.

4 artikla

Liikenneluvan epäminen, peruuttaminen tai sen käytön lykkääminen

1. Kummankin sopimuspuolen ilmailuviranomaisilla on oikeus kieltäytyä myöntämästä liikennelupaa, peruuttaa se tai toistaiseksi kieltää toisen sopimuspuolen nimeämää lentoyhtiötä käyttämästä hyväkseen tämän sopimuksen 2 artiklassa määriteltyjä oikeuksia tai asettaa näiden oikeuksien käytölle tarpeellisiksi katsomiaan ehtoja,

a) milloin ne eivät ole vakuuttuneet siitä, että tämän lentoyhtiön pääasiallinen omistusoikeus ja tosiasiallinen hallinta kuuluvat lentoyhtiön nimenneelle sopimuspuolelle tai sen kansalaisille; tai

b) jos tämä lentoyhtiö on jättänyt noudattamatta oikeudet myöntäneen sopimuspuolen lakeja ja/tai määräyksiä; tai

c) jos lentoyhtiö muutoin ei liikennöi tässä sopimuksessa mainittujen ehtojen mukaisesti.

2. Ellei välitön tämän artiklan 1 kappaleessa mainittu peruuttaminen, keskeyttäminen tai ehtojen asettaminen ole välttämätöntä lakien ja/tai määräysten jatkuvan rikkomisen estämiseksi, tätä oikeutta älköön käytettävä ennen kuin toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten kanssa on neuvoteltu. Tällaiset neuvottelut tulee aloittaa viidentoista (15) päivän kuluessa siitä päivästä, jolloin neuvottelupyyntö on esitetty.

5 artikla

Liikennöimismaksut

Sopimuspuolen toimivaltaisten viranomaisten toisen sopimuspuolen lentoyhtiön ilma-alueille alueellaan määräämät maksut lentotaseiden ja muiden ilmailun palvelujen käyt-

töstä eivät saa olla korkeampia kuin samantyyppistä kansainvälistä liikennettä harjoittavan kansallisen lentoyhtiön tai kolmannen maan lentoyhtiön ilma-aluksille asetetut maksut.

6 artikla

Vapautus veroista, tulleista ja muista maksuista

1. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavat ilma-alukset, samoin kuin niiden vakiovarusteet, varaosat, poltto- ja voiteluaineet, ilma-aluksessa olevat varastot (mukaan lukien ruoka, juoma ja tupakka) ovat vapaat kaikista veroista, tulleista, tarkastusmaksuista ja muista sen kaltaisista maksuista saapuessaan toisen sopimuspuolen alueelle, edellyttäen että tällaiset varusteet, varaosat ja varastot jäävät ilma-alukseen siksi kunnes ne jälleen viedään maasta tai tällaiset ilma-alukset käyttävät tai kuluttavat ne lennoilla mainitun alueen yläpuolella.

2. Tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitetuista veroista, tulleista, korvauksista ja maksuista, lukuun ottamatta annetun palvelun kustannuksiin perustuvia maksuja, ovat myös vapaat:

a) sopimuspuolen alueella ilma-alukseen otetut varastot, kohtuullisissa rajoissa, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä käyttämässä ilma-aluksessa tältä alueelta suuntautuvalla lennolla;

b) toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä käyttämien ilma-alusten huoltoa tai korjausta varten sopimuspuolen alueelle tuomat varaosat, mukaan lukien moottorit;

c) sopimuspuolen alueelle tuodut tai siellä varastoitava polttoaine, voiteluaineet ja tekniset kulutustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä, siinäkin tapauksessa, että niitä käytetään lennettäessä sen sopimuspuolen alueen yläpuolella olevalla matkaosuudella, jonka alueella ne on otettu alukseen.

3. Tämän artiklan 2 kappaleessa tarkoitettu tavara voidaan vaatia pidettäväksi tullivalvonnassa.

4. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön käytössä olevan ilma-aluksen vakiovarusteet, kuten myös ilma-aluksessa yleensä pidettävät tarvikkeet, varastot ja varaosat, saadaan purkaa toisen sopimuspuolen alueella ainoastaan tämän sopimuspuolen tulliviranomaisten antaessa siihen luvan. Tällöin ne voidaan asettaa mainittujen viranomaisten valvontaan siihen asti kunnes ne jälleen viedään alueelta tai niiden osalta muutoin menetellään tullimääräysten mukaisesti.

5. Tarvittavat lentoyhtiön asiakirjat, kuten aikataulut, lentoliput ja lentorahtikirjat, jotka on tarkoitettu sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön käyttöön ja tuotu toisen sopimuspuolen alueelle, ovat vapaat verosta, tulleista ja muista sen kaltaisista maksuista viimeksi mainitun sopimuspuolen alueella.

6. Sopimuspuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatalla olevat matkatavarat ja rahti ovat vapaat veroista, tulleista ja muista sen kaltaisista maksuista, jotka eivät perustu niiden saapuessa tai lähtiessä annetun palvelun kustannuksiin.

7 artikla

Kapasiteettimääräykset

1. Kummankin sopimuspuolen nimetyillä lentoyhtiöillä tulee olla oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet harjoittaa sovittua liikennettä millä tahansa tämän sopimuksen liitteessä määritellyllä reitillä.

2. Harjoittaessaan sovittua liikennettä sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön on otettava huomioon toisen sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön edut siten, ettei viimeksi mainitun liikennöimistä samoilla reiteillä tai niiden osilla tarpeettomasti vaikeuteta.

3. Sopimuspuolten nimeämien lentoyhtiöiden tarjoaman sovittuun liikenteeseen tulee mahdollisimman tarkoin vastata niitä vaatimuksia, joita yleisö asettaa määrättyillä reiteillä tapahtuvalle kuljetukselle ja sen päätarkoituksena tulee olla sellaisen liikennekapasiteetin tarjoaminen, joka kalustoa kohtuullisesti kuormittaen täyttää lentoyhtiön/lentoyhtiöt nimenneen sopimuspuolen alueelta tulevat ja sinne suuntautuvat nykyiset ja kohtuudella arvioitavissa olevat matkustajien ja rahdin, posti mukaan lukien, kuljetustarpeet.

4. Oikeutta ottaa tai jättää sovitussa liikenteessä sellaista kansainvälistä liikennettä, jonka määränpää tai lähtöpaikka on kolmansissa maissa, tämän sopimuksen liitteessä määritellyillä reiteillä olevalla yhdellä tai useammalla paikkakunnalla, tulee käyttää kansainvälisen lentoliikenteen järjestelmällisen kehittämisen yleisperiaatteiden mukaisesti ja toiminnassa tulee noudattaa sitä yleisperiaatetta että liikennekapasiteetin tulisi olla suhteessa

a) lähtömaan ja liikenteen lopullisten kohdemaiden väliseen liikennetarpeeseen;

b) lentoreitin kauttakulkuliikenteen taloudellista harjoittamista koskeviin vaatimuksiin; ja

c) sen alueen liikennetarpeeseen, jonka kautta lentoreitti kulkee kun ensin on otettu huomioon paikallinen ja alueellinen liikenne.

8 artikla

Liikenneohjelmien hyväksyminen

1. Sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön on toimitettava liikenneohjelmansa (kesä- ja talviliikennekausiksi) toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi vähintään kolmekymmentä (30) päivää ennen liikenteen aloittamista. Ohjelman tulee sisältää erityisesti aikataulut, lentovuorojen lukumäärä ja käytettävät ilma-alustyypit. Ilmailuviranomaisten tulee ilmoittaa päätöksensä tällaisista liikenneohjelmista kahdenkymmenen (20) päivän kuluessa siitä päivästä, jolloin asianomainen lentoyhtiö on toimittanut ohjelmansa hyväksyttäväksi.

2. Sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön on toimitettava liikenneohjelmansa jokainen muutos samoin kuin lupapyynnöt lisälentojen suorittamisesta toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi. Ilmailuviranomaisten tulee käsitellä nopeasti tällaiset muutos- tai lisälentopyynnöt.

9 artikla

Tiedot ja tilastot

Sopimuspuolen ilmailuviranomaisten tulee

toimittaa toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisille heidän pyynnöstään sellaisia tietoja ja tilastoja ensin mainitun sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön kuljettamasta liikenteestä sovitussa liikenteessä toisen sopimuspuolen alueelle ja päinvastoin, joita normaalisti laaditaan ja toimitetaan lentoyhtiön kansallisille ilmailuviranomaisille. Sopimuspuolen ilmailuviranomaisten mahdollisesti näiden lisäksi haluumista liikennetilastoista sopimuspuolten ilmailuviranomaisten on pyydettäessä keskusteltava ja sovittava keskenään.

10 artikla

Tariffit

1. Sovittua liikennettä koskevat tariffit on vahvistettava kohtuullisiksi ottamalla asianmukaisesti huomioon kaikki asiaan vaikuttavat tekijät, mukaan lukien liikennöimiskustannukset, kohtuullinen voitto, liikenteen erikoispiirteet (kuten nopeutta ja matkustustiloja koskevat normit), käyttäjien edut ja muiden lentoyhtiöiden soveltamat tariffit millä tahansa määrätyn reitin osalla. Nämä tariffit on määrättävä tämän artiklan seuraavien määräysten mukaisesti.

2. Asianomaiset nimetyt lentoyhtiöt voivat sopia tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitettua tariffeista kullekin määrätylle reitille. Tällaisen sopimuksen laatimisessa on, mikäli mahdollista, käytettävä hyväksi Kansainvälisen Ilmakuljetusliiton (IATA) tariffien määrittämiseksi käyttämää menettelyä. Lentoyhtiöiden väliset neuvottelut eivät kuitenkaan ole ehdoton edellytys tariffien hyväksyttäväksi jättämiselle ja vahvistamiselle.

3. Tariffi on jätettävä kummankin sopimuspuolen ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi vähintään kolmekymmentä (30) päivää (tai molempien sopimuspuolten ilmailuviranomaisten sopimaa lyhyempää määräaika) ennen sen suunniteltua käyttöönottoa.

4. Sopimuspuolen ilmailuviranomaiset voivat hyväksyä ehdotetun tariffin milloin tahansa. Mikäli tällaista hyväksymistä ei saada, tariffia pidetään sopimuspuolen ilmailuviranomaisten hyväksymänä, mikäli tämän sopimuspuolen ilmailuviranomaiset eivät

kahdenkymmenen (20) päivän kuluessa tariffin jättämispäivästä ole kirjallisesti ilmoittaneet toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisille vastustavansa ehdotettua tariffia. Mikäli kuitenkin jommankumman sopimuspuolen ilmailuviranomaiset kirjallisesti ilmoittavat vastustavansa tariffia, ilmailuviranomaiset voivat kumman tahansa pyynnöstä yrittää määrätä tariffin sopimuksella.

5. Jolleivät ilmailuviranomaiset kykene määräämään tariffia tämän artiklan 4 kappaleen määräysten nojalla, voidaan erimielisyys jommankumman pyynnöstä ratkaista tämän sopimuksen 17 artiklan määräysten mukaisesti.

6. Tämän artiklan määräysten mukaisesti vahvistettu tariffi jää voimaan, kunnes se korvataan uudella tämän artiklan määräysten mukaisesti määrytyllä tariffilla. Mikäli sopimuspuolten ilmailuviranomaiset eivät ole muuta sopineet, tariffin voimassaoloaikaa ei saa jatkaa tämän kappaleen perusteella kahatoista (12) kuukautta pidemmäksi ajaksi siitä päivästä, jolloin se muuten olisi lakannut olemasta voimassa.

11 artikla

Reilu kilpailu

1. Kummankin sopimuspuolen nimetyillä lentoyhtiöillä tulee olla oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet osallistua tässä sopimuksessa tarkoitettuun kansainväliseen lentoliikenteeseen.

2. Sopimuspuolen tulee tarvittaessa ryhtyä kaikkiin asianmukaisiin, toimivaltansa mukaisiin toimenpiteisiin poistaakseen kaikki syrjinnän tai epäreilun kilpailun muodot, jotka vaikuttavat kielteisesti toisen sopimuspuolen lentoyhtiöiden kilpailuasemaan.

12 artikla

Kaupallinen toiminta

1. Kummankin sopimuspuolen yhdellä tai useammalla nimetyillä lentoyhtiöllä on oikeus pitää toisen sopimuspuolen alueella, siellä voimassa olevien lakien ja määräysten rajoissa, asianomaisen nimetyn lentoyhtiön toiminnan kannalta tarpeellisia toimistoja

sekä hallinnollista, kaupallista ja teknistä henkilökuntaa.

2. Sopimuspuolten nimetyillä lentoyhtiöillä tulee olla oikeus myydä ilmakuljetuspalveluita omilla kuljetusasiakirjoillaan kummankin sopimuspuolen alueella missä tahansa valuutassa, joko suoraan tai asiamiehen välityksellä. Sopimuspuoli ei saa rajoittaa toisen sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön oikeutta myydä, eikä kenenkään oikeutta ostaa tällaisia kuljetuksia.

3. Sopimuspuolen tulee vastavuoroisuusperiaatteella sallia toisen sopimuspuolen nimeämän jokaisen lentoyhtiön suorittaa oma matkustaja-, matkatavara- ja rahtiselvityksensä (self-handling) ensin mainitun sopimuspuolen alueella. Tämä oikeus on riippuvainen kapasiteettirajoituksista kyseessä olevalta lentoasemalla, eikä sisällä ilma-alusten maapalveluita kenttäalueella (aircraft ground handling).

13 artikla

Varojen siirtäminen

1. Sopimuspuolten nimetyillä lentoyhtiöillä tulee olla oikeus siirtää myyntialueella syntyneet tuloylijäämät. Ilmakuljetuspalvelujen ja niihin liittyvien tai niitä täydentävien, suoraan tai asiamiesten kautta annettujen palvelujen myynnistä saadut tuotot, samoin kuin tällaisista tuotoista ansaittu korko siltä ajalta jolloin ne ovat talletettuna odottamassa siirtoa, on sisällytettävä tällaisiin nettosiirtoihin.

2. Siirrot on tehtävä vapaasti vaihdettavassa valuutassa viralliseen vaihtokurssiin, eikä niihin normaalien pankkikulujen ja toimenpiteiden lisäksi saa kohdistaa muita maksuja, rajoituksia tai viivytyksiä.

14 artikla

Lentoliikenteen turvaaminen

1. Kansainvälisen oikeuden mukaisten oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa mukaisesti sopimuspuolet vahvistavat, että heidän velvollisuutensa toisiaan kohtaan suojella siviili-ilmailun turvallisuutta siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta on olennainen osa tätä sopimusta. Rajoittamatta kansainvälisoikeudel-

lisiä yleisiä oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan sopimuspuolten on erityisesti toimittava Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitetun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevan yleissopimuksen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitetun ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemistä koskevan yleissopimuksen sekä Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitetun siviili-ilmailun turvallisuuden kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemistä koskevan yleissopimuksen määräysten mukaisesti.

2. Sopimuspuolten on pyydettäessä annettava toisilleen kaikki tarpeellinen apu siviili-ilma-alusten laittoman haltuunoton ja tällaisten ilma-alusten, niiden matkustajien ja miehistön turvallisuuteen, lentoasemiin ja lennonvarmistuslaitteisiin kohdistuvien muiden laittomien tekojen sekä siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvan muun uhan estämiseksi.

3. Sopimuspuolten on toimittava Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien ja Chicagon yleissopimuksen liitteiksi otettujen lentoliikenteen turvaamista koskevien määräysten ja teknisten vaatimusten mukaisesti, siinä laajuudessa kuin tällaiset turvamääräykset ja vaatimukset ovat sopimuspuoliin sovellettavissa; niiden tulee vaatia, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät tai sellaiset ilma-alusten käyttäjät, joiden harjoittaman liiketoiminnan pääpaikka tai vakinainen kotipaikka on sopimuspuolten alueella, sekä niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat näiden lentoliikenteen turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

4. Kumpikin sopimuspuoli suostuu siihen, että tällaisia ilma-alusten käyttäjiä voidaan vaatia noudattamaan edellä 3 kappaleessa tarkoitettuja ilmailun turvamääräyksiä ja -vaatimuksia, joita toinen sopimuspuoli vaatii noudatettavan ilma-aluksen saapuessa tämän toisen sopimuspuolen alueelle, sieltä lähtiessä ja siellä ollessa. Kummankin sopimuspuolen on taattava, että sen alueella tehokkaasti sovelletaan asianmukaisia toimenpiteitä ilma-alusten suojelemiseksi ja matkustajien, miehistön, käsimatkatavaroiden, matkatavaroiden, rahdin ja ilma-aluksen varastojen tarkastamiseksi ennen ilma-alukseen nousemista tai sen kuormaamista sekä näiden tapahtumien aikana. Kummankin sopimuspuolen on myös harkittava myönteisesti toisen sopimuspuolen pyyntöä kohtuulli-

sista erityisturvatoimista tiettyä uhkaa vastaan.

5. Kun siivili-ilma-alus joutuu laittoman haltuunoton tai sen uhan kohteeksi, taikka ilma-aluksen, sen matkustajien ja miehistön turvallisuuteen, lentoasemiin tai lennonvarmistuslaitteisiin kohdistuu tai niitä uhkaa muu laitton teko, sopimuspuolten on avustettava toisiaan helpottamalla yhteyksiä ja muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti saattaa tapaus tai sen uhka päätökseen.

15 artikla

Lakien ja määräysten soveltaminen

1. Sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat kansainvälisessä lentoliikenteessä olevien ilma-alusten tuloa sen alueelle, lähtöä sieltä tai sellaisten ilma-alusten käyttöä ja lentoa mainitun alueen sisällä, tulee soveltaa toisen sopimuspuolen nimeämään yhteen tai useampaan lentoyhtiöön.

2. Sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka säätelevät matkustajien, miehistön, rahdin tai postin tuloa tämän sopimuspuolen alueelle, siellä oloa tai sieltä lähtöä, kuten maahan tuloa, maasta lähtöä, maasta muuttoja, maahan muuttota, tullia, valuuttaa, terveydenhoitoa ja karanteenia koskevat muodollisuudet, on sovellettava toisen sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön ilma-alusten kuljettamiin matkustajiin, miehistöön, rahtiin ja postiin niiden ollessa mainitulla alueella.

3. Sopimuspuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatkalla olevia matkustajia, matkatavaroita ja rahtia, jotka eivät poistu lentoaseman tähän tarkoitukseen varatulta alueelta, ei saa alistaa muuhun kuin yksinkertaiseen tarkastukseen, lukuun ottamatta ilmarosvousta ja ilmailuun kohdistuvia väkivallantekoja vastaan suunnattuja turvatoimia.

16 artikla

Neuvottelut

Sopimuspuolten ilmailuviranomaisten on aika ajoin neuvoteltava keskenään läheisen yhteistyön hengessä varmistaakseen tämän sopimuksen määräysten toimeenpanon ja tulkinnan sekä asianmukaisen noudattamisen. Tällaiset neuvottelut on pidettävä niin

pian kuin se käytännössä on mahdollista, mutta ne on joka tapauksessa aloitettava viimeistään kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa neuvottelupyynnön vastaanottamisesta, elleivät ilmailuviranomaiset toisin sovi.

17 artikla

Riitojen ratkaisu

1. Jos sopimuspuolten välillä syntyy erimielisyyttä tämän sopimuksen tulkinnasta tai soveltamisesta, sopimuspuolten on ensi sijassa pyrittävä ratkaisemaan se neuvotteluteitse.

2. Jolleivät sopimuspuolet saa aikaan sovintoa neuvottelemalla, ne voivat sopia erimielisyyden antamisesta jonkun henkilön tai jonkin toimielimen ratkaistavaksi; jolleivät ne näin sovi, erimielisyys on jommankumman sopimuspuolen pyynnöstä alistettava kolmijäsenisen välitysoikeuden ratkaistavaksi, johon kumpikin sopimuspuoli nimeää yhden välimiehen, ja nämä kaksi näin nimettyä nimeävät kolmannen. Kummankin sopimuspuolen on nimettävä välimies kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa siitä, kun se on diplomaattiteitse vastaanottanut toiselta sopimuspuolelta ilmoituksen, jossa pyydetään erimielisyyden ratkaisemista välitysoikeuden avulla, ja kolmas välimies on nimettävä tätä seuraavan kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa. Ellei jompikumpi sopimuspuoli nimeä välimiestä määräajan kuluessa, Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston presidentti voi jommankumman sopimuspuolen pyynnöstä tarpeen mukaan nimitä välimiehen tai välimiehet. Kolmannen välimiehen on joka tapauksessa oltava kolmannen valtion kansalainen ja toimittava välitysoikeuden puheenjohtajana.

3. Välitysoikeuden on päätettävä toimivaltansa rajoista ja määrättävä oma työjärjestyksensä.

4. Sopimuspuolten on noudatettava tämän artiklan 2 kappaleen mukaan tehtyä ratkaisua.

5. Kummankin sopimuspuolen on maksettava nimeämänsä välimiehen kustannukset. Muut välitysoikeuden kulut on jaettava tasan sopimuspuolten kesken.

18 artikla

Muutokset

1. Mikäli jompikumpi sopimuspuoli pitää tämän sopimuksen jonkin määräyksen muuttamista toivottavana, se voi pyytää neuvotteluja toisen sopimuspuolen kanssa. Tällaiset neuvottelut on aloitettava kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, elleivät sopimuspuolet sovi tämän määräajan pidentämisestä. Näissä neuvotteluissa sovitut muutokset on hyväksyttävä kummankin sopimuspuolen oikeudellisia menettelytapoja noudattaen, ja ne tulevat voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun sopimuspuolet ovat ilmoittaneet toisilleen, että näitä menettelytapoja on noudatettu.

2. Tämän artiklan 1 kappaleessa olevien määräysten estämättä ainoastaan sopimuksen liitettä koskevista muutoksista voidaan sopia sopimuspuolten ilmailuviranomaisten välisellä sopimuksella, ja ne tulevat voimaan siten kuin heidän välillään sovitaan.

19 artikla

Sopimuksen irtisanominen

1. Sopimuspuoli voi milloin tahansa ilmoittaa toiselle sopimuspuolelle päätöksensä irtisanoa tämä sopimus. Ilmoitus on samanaikaisesti toimitettava Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle.

2. Siinä tapauksessa tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa kahdentoista (12) kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin toinen sopimuspuoli on vastaanottanut mainitun ilmoituksen. Ellei toinen sopimuspuoli tunnusta vastaanottaneensa ilmoitusta, se katsotaan vastaanotetuksi neljäntoista (14) päivän kuluttua siitä, kun Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö on ilmoituksen vastaanottanut.

20 artikla

Monenkeskiset sopimukset

Jos monenkeskinen ilmailua koskeva yleis-sopimus tulee voimaan kummankin sopimuspuolen osalta, sen määräykset ovat ensisijaisia tähän sopimukseen nähden. Tämän sopimuksen 16 artiklan mukaiset neuvottelut

voidaan järjestää sen selvittämiseksi, missä määrin mainitun monenkeskisen yleissopimuksen määräykset vaikuttavat tähän sopimukseen.

21 artikla

Rekisteröinti ICA Ossa

Tämä sopimus ja kaikki siihen tehtävät muutokset on rekisteröitävä Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä.

22 artikla

Sopimuksen voimaantulo

Tämä sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun sopimuspuolet ovat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu.

Tehty Tashkentissa 9 päivänä helmikuuta 1996, kahtena kappaleena suomen, uzbekin ja englannin kielellä kaikkien tekstien ollessa yhtä todistusvoimaisia. Mikäli tekstien välillä esiintyy epäselvyyksiä, englannin kieli on ratkaiseva oikean tulkinnan kannalta.

Suomen Tasavallan hallituksen
puolesta

Harri Cavén

Uzbekistanin tasavallan hallituksen
puolesta

G. Rafikov

LIITE

Suomen tasavallan hallituksen ja Uzbekistanin tasavallan hallituksen väliseen lentoliikennesopimukseen

OSA 1

Reitit, joita Uzbekistanin tasavallan nimeämä(t) lentoyhtiö(t) voivat liikennöidä molempiin suuntiin:

<u>Lähtöpaikat</u>	<u>Välillä olevat paikat</u>	<u>Paikat Suomessa</u>	<u>Paikat Suomesta edelleen</u>
--------------------	------------------------------	------------------------	---------------------------------

Paikat Uzbekistanissa	Mikä tahansa paikka/paikat	Mikä tahansa paikka/paikat	Mikä tahansa paikka/paikat
-----------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------

OSA 2

Reitit, joita Suomen tasavallan nimeämä(t) lentoyhtiö(t) voivat liikennöidä molempiin suuntiin:

<u>Lähtöpaikat</u>	<u>Välillä olevat paikat</u>	<u>Paikat Uzbekistanissa</u>	<u>Paikat Uzbekistanista edelleen</u>
--------------------	------------------------------	------------------------------	---------------------------------------

Paikat Suomessa	Mikä tahansa paikka/paikat	Mikä tahansa paikka/paikat	Mikä tahansa paikka/paikat
-----------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------

Huomautukset:

1. Kummankin sopimuspuolen nimeämät lentoyhtiöt voivat jättää pois mikä tahansa yllä mainitun välillä olevan ja/tai edelleen olevan paikan jollakin tai kaikilla lennoilla, edellyttäen että kaikki nämä lennot alkavat asianomaisen lentoyhtiön nimenneen sopimuspuolen alueelta tai päättyvät sinne.

2. Viidennen vapauden liikenneoikeuksia voidaan harjoittaa ainoastaan mikäli siitä on sopimuspuolten ilmailuviranomaisten välillä tehty sopimus.

[UZBEK TEXT — TEXTE OUZBEK]

ФИНЛЯНДИЯ РЕСПУБЛИКАСИ ҲУКУМАТИ
ВА
ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ҲУКУМАТИ
ЎРТАСИДА ТУЗИЛГАН ҲАВО ҚАТНОВИ ТЎҒРИСИДАГИ
Б И Т И М

Финляндия Республикаси Ҳукумати ва Ўзбекистон Республикаси Ҳукумати, бундан буён матнда "Аҳдлашувчи Томонлар" деб аталувчилар,

1944 йилнинг 7 декабрида Чикагода имзолаш учун очилган Халқаро Фуқаро Авиацияси тўғрисидаги Конвенциянинг аъзолари бўлгани ҳолда;

Уқтириб ўтилган Конвенцияга мувофиқ ва унга қўшимча равишда ўзларининг тегишли ҳудудларинро ва ташқарисида ҳаво қатновини ўрнатиш ва парвозларни амалга ошириш хусусида Битим тузиш истагида;

қуйидагилар хусусида аҳдлашиб олдилар :

I-модда

Атамалар

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

а) “Чикаго Конвенцияси” атамаси 1944 йил 7 декабрда Чикагода имзолаш учун очилган Халқаро фуқаро авиацияси тўғрисидаги Конвенцияни англатади ва ўз ичига қуйидагиларни олади:

(i) 94 –модданинг (а)-бандига мувофиқ кучга кирган ва ҳар иккала Аҳдлашувчи Томон эътироф этган ҳар қандай тузатишни, ва

(ii) Конвенциянинг 90-моддасига биноан киритилган ҳар қандай Илова ва унга киритилган шундай тузатишни англатадики, бунда бундай тузатишлар ёки Иловалар берилган ҳар қандай вақтда ҳар икки Аҳдлашувчи Томон учун кучга эга бўлсин;

б) “авиация маъмурлари” атамаси Финляндия Республикасига нисбатан Фуқаро авиацияси маъмуриятини, Ўзбекистон Республикасига нисбатан Фуқаро авиацияси маъмуриятини ёки ҳар иккала ҳолда юқорида уқтириб ўтилган авиация маъмурлари бажарадиган вазифаларни амалга ошириш ваколати берилган ҳар қандай шахс ёки ташкилотни англатади;

с) “тайинланган авиакорхона” атамаси исталган Аҳдлашувчи Томон ушбу Битимнинг 3-моддасига мувофиқ тайинлаган ва ваколат берган авиация корхонасини англатади;

д) “ҳаво қатнови”, “халқаро ҳаво қатнови”, “авиакорхона” ва “нотижорий мақсадларда тўхташ” атамалари уларга Конвенциянинг 96-Моддаси 2-бандида тегишли равишда белгиланган маъноларни англатади;

е) “тариф” атамаси йўловчиларни, уларнинг юкларини ва юкларни (почтани ўз ичига олмаган ҳолда) ташиш учун тўланадиган қийматини англатади, у ўз ичига қўшимча кўрсатилган фойда ёки бундай ташиш билан бирга мавжуд қилинган, аҳамиятга молик бўлган ҳар қандай фойдани ва йўловчиларни ташиш учун чипталарни сотиш вақтида ёки юкни тегишли равишда ташишни амалга ошириш вақтида тўланадиган воситачилик қийматини англатади. Шунингдек, у ўз ичига воситачилик тўловлари ёки ташиш қийматларини қўллашни бошқарадиган қоидаларни ҳам олади.

ғ) “Илова” атамаси ушбу Битимга киритилган Иловани англатади ёки ушбу Битим 18 моддаси 2-банди қоидаларига мувофиқ равишда амалга оширилган ўзгартиришларни англатади.

2. Башарти-ки, бошқа келишувга эришилмаган бўлса, ушбу Битимга киритилган Илова унинг таркибий қисмини ташкил этади ва ушбу Битимга мурожаат этилган барча ҳолларда у Иловани ҳам ўз ичига олади.

3. Моддаларга берилган номлар фақат унга мурожаат мақсадида қўлланилади холос.

2-модда

Ташиш ҳуқуқларининг берилиши

1. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон бошқа Аҳдлашувчи Томонга халқаро авиаташув ишларини амалга ошириш мақсадида қуйидаги ҳуқуқларни беради:

- а) ўзининг ҳудудидан қўнмаган ҳолда учиб ўтиш ҳуқуқини;
- б) ўз ҳудудда тижоратга тааллуқли бўлмаган мақсадларда қўниш ҳуқуқини.

2. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон иккинчи бир Аҳдлашувчи Томонга ушбу Битимга Илова қилиб киритилган Парвозлар жадвалининг тегишли бўлимида кўрсатилган халқаро ҳаво қатновини амалга ошириш мақсадида бундан бўён ушбу Битимда белгиланган ҳуқуқларни беради. Бундай қатновлар ва йўналишлар бундан бўён матнда тегишли равишда "келишилган қатновлар" ва "белгиланган йўналишлар" деб аталади. Белгиланган йўналишлар бўйича парвозларни амалга ошириш вақтида ҳар бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси ушбу Модданинг 1-бандида белгиланган ҳуқуқларга қўшимча равишда йўловчилар, юк ва почтани олиш, алоҳида ёки биргаликда, ва/ёки тушириш мақсадида ушбу Битим Парвозлар жадвалининг ўша йўналиши бўйича бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида белгиланган манзилларда қўниш ҳуқуқидан фойдаланиши мумкин.

3. Ушбу Модда 2-бандининг ҳеч қайси бир қондаси бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасига ҳақ ёки мукофот эвазига бошқа бир Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг бошқа бир манзилига бориш учун мўлжалланган йўловчилар, юк ва почта ташиш ҳуқуқини беради, деб қаралмаслиги лозим.

4. Башарти, Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг тайинланган авиакорхонаси қуроли иктилоф, сиёсий тартибсизликлар ёки чиқишлар ёхуд махсус ёки ғайриоддий вазиятлар оқибатида ўзининг доимий йўналиши бўйича парвозларни амалга ошириш имкониятига эга бўлмаса, иккинчи Аҳдлашувчи Томон тегишли йўналишларни қайта ташкиллаш йўли билан, вақтинчалик алмаштирилган ҳуқуқларни беришни ўз ичига олган ҳолда, Аҳдлашувчи Томонлар ўртасида ўзаро келишилган ана шундай йўналишлар бўйича ҳаво қатновларини амалга ошириш учун ўзининг барча имкониятларини ишга солади.

3-модда

Тайинлаш ва парвозга доир ваколат

1. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон Иловада белгиланган йўналишлар бўйича келишилган қатновларни амалга ошириш мақсадларида бир ёки бир неча авиакорхонани ёзма равишда тайинлаш ҳуқуқига эга бўлади. Бироқ ҳар бир Аҳдлашувчи Томон ушбу Битимнинг Иловасида белгиланган алоҳида йўналиш бўйича парвозларни амалга ошириш учун фақат биттагина авиакорхонани тайинлай олади холос.
2. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон мазкур тайинлашни қайтариб олиш ёки алмаштириш ҳуқуқига эга бўлади.
3. Тайинлаш тўғрисидаги бундай ёзма хабарни олганидан кейин бошқа Аҳдлашувчи Томон ушбу Модданинг 4-банди ва 4-модданинг 1-банди қоидаларига мувофиқ ҳар бир тайинланган авиакорхонага парвозларни амалга ошириш учун дарҳол тегишли рухсатнома беради.
4. Бир Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасидан ушбу маъмурлар томонидан халқаро ҳаво йўлларидадан фойдаланиш чоғида Чикаго Конвенциясининг қоидаларига мувофиқ одатда ва оқилона қўлланиладиган қонунлар ва қоидаларда кўрсатилган шартларни бажаришга қодир эканлигини исботловчи далилларни талаб қилишга ҳақлидир.
5. Авиакорхона шу тарзда тайинланганидан ва ваколатга эга бўлганидан сўнг келишилган ҳаво қатновини исталган вақтда амалга оширишни бошлаши мумкин, башарти, у ушбу Битимнинг қўлланишга молик бўлган барча қоидаларига амал қилса.

4-модда

**Парвозга доир рухсатномани инкор қилиш
бекор қилиш, ёки амалда тўхтатиб қўйиш**

1. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари парвозга доир ваколатни беришни инкор қилиш ёки парвозлар ваколатини бекор қилиш ёки бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси ушбу Битимнинг 2-моддасида белгиланган ҳуқуқлардан фойдаланишини тўхтатиб қўйиш ҳуқуқига эга бўлади ёхуд ўша ҳуқуқлардан фойдаланиш чоғида ўзи зарур деб билган ҳуйида келтирилган шартлар бажарилишини талаб қилиш ҳуқуқига эгадир :
 - a) авиакорхонага устун даражада эгалик қилиш ёки унинг устидан ҳақиқий назорат ушбу авиакорхонани тайинлаган Аҳдлашувчи Томонга ёки унинг фуқароларига тегишли эканлигига улар шоншоч ҳосил қилмаган ҳар қандай ҳолда; ёки

- b) ўша авиақорхона ҳуқуқларни берган Аҳдлашувчи Томоннинг қонун ва/ёки қондаларига риоя этмаса; ёки
- c) ўша авиақорхона қандайдир сабабларга кўра ушбу Битимда белгиланган қондаларга мувофиқ равишда парвозларни амалга оширолмаётган бўлса.

2. Агар ҳуқуқларни бекор қилиш, амалда тўхтатиб қўйиш ёки ушбу Модданинг 1-банди шартлари бажарилишини талаб қилиш қонун ва/ёки қондаларнинг бундан буён яна бузилиши учун зарурий оғоҳлантириш деб топилмаса, бундай ҳуқуқлардан бошқа Аҳдлашувчи Томон билан маслаҳатлашувдан сўнг фойдаланиш мумкин. Бундай маслаҳатлашувлар уларни ўтказиш тўғрисида талаб тушган кундан бошлаб ўн беш (15) кун ичида ўтказилиши лозим.

5-модда

Авиаташув йиғимлари

Исталган бир Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида унинг тегишли маъмурлари томонидан бошқа Аҳдлашувчи Томон тайинланган авиақорхонаси ҳаво кемалари тайёрагоҳлардан ва бошқа авиация воситаларидан фойдаланганлик учун олинadиган йиғимлар ва тўловлар ўзининг миллий авиақорхонаси ёки шунинг сингари халқаро ҳаво қатновида машғул бўлган ҳар қандай учинчи мамлакатнинг авиақорхонаси ҳаво кемаларидан олинadиган миқдордан юқори бўлмаслиги лозим.

6-модда

Божлар, солиқлар ва йиғимлардан озод қилиш

1. Бир Аҳдлашувчи Томон тайинланган авиақорхонасига қарашли халқаро ҳаво қатновини амалга ошираётган ҳаво кемалари, шунингдек, уларнинг доимий мосламалари, эҳтиёт қисмлар, ёқилги заҳиралари ва мойлаш маҳсулотлари, борт заҳиралари (озиқ-овқат, ичимликлар ва тамаки маҳсулотларини ҳам ўз ичига олади) бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудига келган вақтда барча солиқлар, божхона божлари, назорат йиғимлари ва бошқа шунинг сингари харажатлардан озод қилинади, башарти, бундай мосламалар, эҳтиёт қисмлар ва заҳиралар орқага қайтариб олиб чиқиб кетилгунга қадар ҳаво кемалари ичида қолса ёки ишлатилса ёхуд шу ҳаво кемаси томонидан мазкур ҳудуд доирасидаги парвозлар давомида ишлатилса.

2. Кўрсатилган хизматлар қийматига асосланган йиғимларни мустасно этганда, ушбу Модда 1-бандида зътироф этилган божлар, солиқлар, йиғимлар ва харажатлардан қуйидагилар ҳам озод қилинади:

- a) бир Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида мазкур ҳудуддан халқаро ҳаво қатновларини амалга ошираётган бошқа Аҳдлашувчи Томон тайинланган авиакорхонасининг ҳаво кемаси ичида фойдаланиш учун оқилона меъёрларда олган захиралари;
- b) бир Аҳдлашувчи Томон ҳудудига иккинчи Аҳдлашувчи Томон тайинланган авиакорхонасининг халқаро ҳаво қатновида машғул бўлган ҳаво кемасининг ҳолатини ўшлаб туриш ёки уни таъмирлаш учун келтирган эҳтиёт қисмлар, улар ўз ичига двигателларни ҳам олади;
- c) бир Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудига олиб кирилган ёки шу ҳудудда таъмин этилган бошқа бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси халқаро ҳаво қатновида фойдаланадиган ҳаво кемасида ишлатилиши учун мўлжалланган ёқилғи, мойлаш маҳсулотлари ва истеъмол қилинадиган техник захиралар, ҳаттоки бу захиралар ҳаво кемасига олинган Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудуди ўстида амалга ошириладиган парвоз давомида ишлатилиш учун мўлжалланган тақдирда ҳам;

3. Ушбу Модданинг 2-бандида келтирилган ашёларнинг божхона назорати ёки кузатуви остида тутиб турилиши талаб қилиниши мумкин.

4. Исталган бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси фойдаланадиган ҳаво кемасида меъёрида сақланиладиган доимий мосламалар, шунингдек, ашёлар, захиралар ва эҳтиёт қисмлар бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида ўша Аҳдлашувчи Томон божхона маъмурларининг розилиги билан ҳаво кемасидан туширилиши мумкин. Бундай ҳолда, улар қайтиб олиб чиқиб кетилгунга ёки ўқтириб ўтилган маъмурлар розилиги билан бошқа жойга кўчирилгунга қадар ўша маъмурлар назорати остига олинishi мумкин.

5. Бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси томонидан ишлатиш учун мўлжалланган авиакорхона ҳужжатлари, парвозлар жадвали, авиачипталар ва авиайўналиш варақалари сингари зарурий ҳужжатлар бошқа Аҳдлашувчи Томон ҳудудида солиқлардан, божхона божларидан ва шунинг сингари йиғимлардан озод қилинади.

6. Ҳар қайси Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудидан тўғри транзит орқали ўтадиган йўловчилар юки ва юк келиб кўрсатилган хизматлар қийматига асос бўлмаган ҳолларда қўниш ва жўнаб кетишда солиқлар, божхона божлари, йиғимлар ва бошқа шунинг сингари харажатлардан озод қилинади.

7-модда

Ҳажм қондалари

1. Аҳдлашувчи Томонларнинг тайинланган авиакорхоналарига келишилган қатновларини амалга оширишда ушбу Битим Иловасида белгиланган ҳар қандай йўналиш бўйича парвозларни амалга ошириш жараёнида ҳаққоний ва тенг имкониятлар берилиши лозим.

2. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси келишилган қатновларини амалга ошираётганда айнан бир йўналиш ёки унинг бир қисмида ундан кейин парвозларни амалга ошираётган бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхоналари парвозларига зиён етказмаслик учун унинг манфаатларини ҳам назарда тутиши лозим.

3. Аҳдлашувчи Томонлар тайинланган авиакорхоналарининг амалга ошираётган келишилган қатновлари белгиланган йўналишлардаги ташувга бўлган эҳтиёжларга яқин муносабатда бўлиши ва ҳар бир авиакорхона(лар) ўзини тайинлаган Аҳдлашувчи Томон ҳудудидан келаётган ёки унга бориш учун мўлжалланган йўловчилар ва юк, почтани ўз ичига олгани ҳолда, ташишга бўлган эҳтиёжни қондириш учун етарли ҳажм таъминланишини ўз олдига биринчи даражали оқилона вазифа қилиб қўйиши лозим.

4. Келишилган қатновларни амалга ошириш вақтида ушбу Битим Иловасида белгиланган йўналишлардаги манзил ёки манзилларда учинчи мамлакатлар ҳудудига бориш учун мўлжалланган ёки улардан келаётган халқаро ташувни олиш ёки тушириш ҳуқуқидан халқаро авиаташувни умумий принциплари ёки одатдаги тараққиётига мувофиқ равишда фойдаланиш лозим ва умумий қоидаларга асос бўлиши лозимки, бунда ҳажм :

- а) ташув бошланадиган мамлакат ва ташув манзили бўлган кейинги мамлакат ўртасидаги ташув эҳтиёжларига;
- б) авиакорхонанинг йўловчилар ташиладиган йўналишлар орқали ўтадиган иқтисодий парвозларига бўлган эҳтиёжга;
- с) авиакорхона йўналишлари ўтадиган ўлканинг ташувга бўлган эҳтиёжларига, бунда маҳаллий ва ноҳиявий ҳаво қатновлари ҳам инобатга олинади,

мувофиқ келиши лозим.

8-модда

Ташув режаларининг тасдиқлаиши

Бир Аҳдлашувчи Томон тайинланган авиакорхонаси ёки

авиакорхоналари ўзининг ёки ўзларининг ташув режаларини (Қишки мавсум ёки Ёзги мавсум учун) бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурларига парвозлар бошланишидан энг камида (30) кун аввал тасдиқ учун тақдим этиши лозим. Режа ўзининг ичига парвозлар жадваллари, қатновлар такрорийлиги ва фойдаланиладиган ҳаво кемаларининг турларини қамраб олиши лозим. Манфаатдор авиакорхона тасдиқ учун тақдим қилган кундан бошлаб авиация маъмурлари мазкур ташув режалари тақдимлари бўйича йигирма (20) кун ичида ўз қарорларини маълум қилишлари лозим.

2. Бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси ёки авиакорхоналари ташув режаларида рўй берган ўзгаришларни, шунингдек, қўшимча парвозларни амалга ошириш тўғрисидаги талабларни бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурларига тасдиқ учун тақдим қилишлари лозим. Ўзгаришлар ёки қўшимча парвозлар тўғрисидаги бундай талаблар авиация маъмурлари томонидан зудлик билан кўриб чиқиши лозим.

9-модда

Маълумотлар ва даврий хабарлар

Ҳар бир Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурларини уларнинг илтимосларига биноан бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси ёки авиакорхоналари томонидан ўз миллий авиация маъмурларига оқил тайёрлаб бериладиган кўринишда келишилган қатновларда бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудига ва ҳудудидан амалга оширилган ташувга боғлиқ бўлган маълумот ва даврий хабарлар билан таъминлаб туради.

10-модда

Тарифлар

1. Бир Аҳдлашувчи Томон тайинланган авиакорхонасининг бошқа бир Аҳдлашувчи Томон ҳудудига ва ҳудудидан ташишда қўлайдиган тарифларни барча тегишли омилларни ҳисобга олган ҳолда фойдаланишга кетадиган харажат, фойданинг оқилона миқдори, қатновларнинг хусусиятлари (тезлик мезонлари ва ўриндиқлар жойлашуви сингари) фойдаланувчиларнинг манфаатлари ва белгиланган йўналишнинг ҳар қандай қисми учун, бошқа авиакорхоналарнинг белгиланган тарифларига асосланиши ўз ичига олиб, оқилона меъёрларда белгиланади.

2. Ушбу Модданинг 1-бандида уқтириб ўтилган тарифлар тегишли авиакорхоналар ўртасида белгиланган йўналишларнинг ҳар бири бўйича келишилиши мумкин. Бундай келишувга имкон қадар Ҳалқаро Ҳаво Транспорти Уюшмаси тарифларни аниқлаш жараёнларини қўллаш асосида эришилиши лозим. Бироқ, авиакорхоналар ўртасидаги маслаҳатлашувлар

тарифлар тақдими ва ўрнатилиши учун мажбурий эҳтиёж бўлмаслиги лозим.

3. Ҳар бир тариф у қўлланилиши лозим бўлган кундан ўттиз (30) кун бурун (ёки ҳар икки Аҳдлашувчи Томон рози бўлган ундан ҳисса муддат ичида) ҳар икки Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмуруларига тасдиқ учун тақдим қилиниши лозим.

4. Ҳар бир мўлжалланган тариф ҳар қайси Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурулари томонидан исталган вақтда тасдиқланиши мумкин. Бундай тасдиқ бўлмаган тақдирда, тариф Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурулари томонидан тасдиқланди, деб ҳисобланилади, башарти-ки, тариф тақдим қилинган вақтдан эътиборан йигирма (20) кун ичида мазкур Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурулари бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмуруларига таклиф қилинган тариф бўйича ўз норозилигини ёзма равишда билдирмасалар. Башарти-ки, исталган бир Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурулари ўз норозилиги ҳақида ёзма равишда хабарнома берсалар, Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурулари ўзаро келишув асосида тарифни белгилашга ҳаракат қиладилар.

5. Башарти, авиация маъмурулари ушбу Модданинг 4-бандига мувофиқ равишда тарифни белгилай олмасалар, мазкур баҳсга исталган бир Томоннинг талабига биноан мазкур Битимнинг 17-моддаси қоидаларига биноан барҳам бериллади.

6. Мазкур Модданинг қоидаларига биноан белгиланган тариф ушбу Модданинг қоидаларига мувофиқ янги тариф белгилангунига қадар ўз кучини сақлаб қолади. Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурулари бошқача келишувга эришган бўлмасалар, мазкур бандга биноан муддати узайтирилган тариф, башарти бошқа бирон йўл билан муддати чўзилмаган бўлса, ўн икки (12) ойдан ортиқ муҳлат билан амал муддатига эга бўлмайди.

11-модда

Тенг ҳуқуқли рақобат

1. Аҳдлашувчи Томонларнинг тайинланган авиакорхоналарига ушбу Битимнинг қоидаларига асосан халқаро ҳаво қатновини амалга оширишда тенг ҳуқуқли ва баробар имкониятлар бериллади.

2. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг авиакорхоналари рақобат ҳолатига ноодил зиён етказувчи ажратишларнинг ҳар қандай кўриниши ва зарурият туғилган тақдирда, нотенг рақобат амалиётларининг олдини олишда ўз юрисдикциясидаги барча тегишли чорани-тадбирини кўради.

12-модда

Тижорий фаолиятлар

1. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси ёки авиакорхоналари бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида шу ҳудудда амалда қўлланилаётган қонун ва қоидалар мезонида тайинланган авиакорхонанинг эҳтиёжлари учун зарур бўлган ваколатхоналари ва бошқарув, тижорий ва техник ходимларни ушлаб туришга ҳуқуқли бўлади.
2. Аҳдлашувчи Томонларнинг тайинланган авиакорхоналари ҳар икки Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида бевосита ёки ўз вакиллари орқали ўзининг ташув ҳужжатларида авиатранспорт хизматларини исталган валютада сотиш ҳуқуқига эга бўлади. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон бошқа Аҳдлашувчи Томон тайинланган авиакорхонасининг сотувга бўлган ва ҳар қандай шахснинг бундай ташув хизматларини сотиб олишга бўлган ҳуқуқидан фойдаланишига тўсиқлар қўймайди.
3. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон тенг ҳуқуқли асосда бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасига ўзининг ҳудудида йўловчилар, йўловчиларнинг юклари ва юкка хизмат кўрсатиш ва расмийлаштириши учун руҳсат беради. Мазкур ҳуқуқ тегишли тайёраҳоҳларда ҳажми чеклаш масаласига асос бўлиб хизмат қилади ва у ҳаво кемаларига ерда хизмат кўрсатишни ўз ичига олмайди.

13-модда

Маблағларни ўтказиш

1. Аҳдлашувчи Томонларнинг тайинланган авиакорхоналари сотувни амалга оширилган ҳудуддан тушган маблағларнинг харажатлардан ортган даромад қисмини эркин ўтказиш ҳуқуқига эга бўлади. Бевосита ёки вакиллар орқали амалга оширилган авиатранспорт хизматларини сотишдан ва устама ёки қўшимча хизматлар кўрсатишдан тушган даромад, шунингдек, мазкур даромадлардан ўтказишни кутиб турилган депозит пайтида ишланган тижорий маблағлар мазкур соф ўтказишнинг ичига киритилиши лозим.
2. Бундай ўтказишлар расмий валюта алмашув курсида эркин алмашланадиган валютада амалга оширилиши лозим ва меъёрдаги банк харажатлари ва жараёнларини мустасно этганда ҳеч қандай бошқа харажатларга, чеклаш, солиқларга ёки кечиктиришларга асос бўла олмайди.

14-модда

Авиация хавфсизлиги

1. Халқаро қонунлардан келиб чиқадиган ўз ҳуқуқлари ва мажбуриятларидан келиб чиққан ҳолда Аҳдлашувчи Томонлар ғайриқонуний аралашув ҳатти-ҳаракатларидан фуқаро авиациясининг хавфсизлигини ҳимоя қилишга доир мажбуриятлари ушбу Битимнинг ажралмас қисми эканлигини бир-бирларига тасдиқлайдилар. Халқаро қонунлардан келиб чиқадиган ўз ҳуқуқ ва мажбуриятларининг умумийлигини чекламаган ҳолда Аҳдлашувчи Томонлар 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 Халқаро фуқаро авиациясига қарши ноқонуний ҳаракатларга қарши кураш ҳақидаги Конвенция қондаларига мувофиқ ҳаракат қиладилар.

2. Аҳдлашувчи Томонлар талабга биноан фуқаро ҳаво кемасини тутқун қилиб олиш сингари ноқонуний ҳатти-ҳаракатлар ва бундай ҳаво кемасининг хавфсизлиги, ундаги йўловчилар ва экипаж, тайёрагоҳлар ва ҳаво навигациясининг хизмат кўрсатиш мосламаларига қарши бўлган бошқа ноқонуний ҳатти-ҳаракатларни, шунингдек, фуқаро авиацияси хавфсизлигига бўлган барча таҳдидни бартараф этишда бир-бирларига керакли бўлган барча зарурий ёрдамни кўрсатадилар.

3. Аҳдлашувчи Томонлар ўзаро муносабатларида ўзлари қўллайдиган даражада Фуқаро авиацияси халқаро ташкилоти томонидан белгиланган ва Конвенцияга Иловалар тариқасида киритилган авиация хавфсизлиги тартибларига мувофиқ иш кўрадилар; улар ўзлари қайд этган асосий фаолият жойи ёки доимий турар жойи ўз ҳудудларида жойлашган ҳаво кемаларининг бошқарувчиларидан ва ўз ҳудудида жойлашган тайёрагоҳларнинг бошқарувчиларидан авиация хавфсизлигининг юқоридаги қондаларига мувофиқ иш кўришларини талаб қиладилар.

4. Аҳдлашувчи Томонларнинг ҳар бири мазкур ҳаво кемаларининг бошқарувчиларидан бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг шу бошқа Аҳдлашувчи Томон ҳудудига кириш, ундан чиқиш ёки унда бўлиб турган вақтида ушбу Модданинг 3-бандида белгиланган авиация хавфсизлиги талабларига риоя қилишини талаб қилишга розилик беради. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон ўз ҳудуди доирасида ҳаво кемаларини ҳимоя қилиш ва йўловчилар, экипаж, ва олиб кетилаётган буюмлар, қўл юклари, юк ва ҳаво кемаси захираларининг ҳаво кемасига чиқишидан аввал, ҳаво кемасига чиқиш вақтида ёки юк ортиш вақтида тегишли назоратдан ўтказилиши учун тегишли самарали чора-тадбирлар кўрилишини таъминлайди. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг, башарти, аниқ таҳдид мавжуд бўлса, оқилона доираларда хавфсизликни таъминлаш юзасидан махсус чора-тадбирлар кўришга доир илтимосларини ҳам хайрихоҳлик билан қараб чиқади.

5. Башарти, фуқаро ҳаво кемасини ноқонуний тутқун қилиб олиш воқеаси содир бўлса ёки уни тутқун қилиш таҳдиди мавжуд бўлса ёки ҳаво кемалари, улардаги йўловчилар ва экипаж аъзоларига, тайёрагоҳлар ва ҳаво навигацияси воситаларининг хавфсизлигига бошқа ғайриқонуний ҳатти-ҳаракатлар билан таҳдид қилинса, Аҳдлашувчи Томонлар алоқани енгиллатиш орқали бир-бирларига турлича кўмак берадилар ва бундай воқеа ёки таҳдидга жадал, ҳамда бешикаст барҳам беришнинг барча зарур чора-тадбирларини кўрадилар.

15-модда

Қонун ва қоидаларнинг қўлланилиши

1. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томоннинг халқаро ҳаво қатновини амалга ошираётган ҳаво кемаларининг ўз ҳудудига учиб келиши, унда бўлиб туриши ва ундан жўнаб кетишини тартибга солувчи қонун ва қоидалари иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси ҳаво кемаларига нисбатан ҳам қўлланилади.

2. Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг ўз ҳудудига йўловчилар, экипаж, почта ёки юк келиши, унда бўлиб туриши, ҳамда ундан жўнаб кетишини тартибга солувчи қонун ва қоидалари ҳамда кириш, чиқиш, эмиграция, иммиграция, божхона, валюта ва тиббий назорат расмиятчиликлари бошқа Аҳдлашувчи Томон тайинланган авиакорхонасининг ҳаво кемаларида ташиб келтириляётган йўловчилар, экипаж, юк ва почтага нисбатан улар мазкур ҳудуд доирасида бўлиб турган вақтида қўлланади.

3. Исталган бир Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудидан тўғри транзит билан ўтувчи ва бу мақсад учун тайёрагоҳ ҳудудидан ажратилган жойни тарк этмайдиган йўловчилар, йўловчилар юклари ва юк зўравонлик ва ҳавода содир этиладиган қароқчилик ҳатти-ҳаракатларига қарши бўлган хавфсизлик чораларини мустасно этганда, юзаки назоратга асос бўлади, холос.

16-модда

Маслаҳатлашувлар

Яқиндан ҳамкорлик қилиш мақсадида Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари ушбу Битимнинг қўлланилиши, шарҳланиши ва ушбу Битим қоидаларига қониқарли амал қилиниши юзасидан вақт-вақти билан бир-бирлари билан маслаҳатлашувлар ўтказиб турадилар. Авиация маъмурлари ўртасида бошқача келишув бўлмаган тақдирда, бундай маслаҳатлашувлар уларни ўтказиш тўғрисида юборилган талабномани олинган кундан бошлаб олтимиш (60) кун ичида бошланиши лозим.

17-модда

Баҳсларга барҳам бериш

1. Ушбу Битимни талқин қилиш ёки қўллаш юзасидан Аҳдлашувчи Томонлар ўртасида низо келиб чиқса, Аҳдлашувчи Томонлар уни биринчи навбатда ўзаро музокаралар орқали ҳал этишга ҳаракат қилишлари лозим.
2. Башарти, Аҳдлашувчи Томонлар музокаралар орқали муроасага кела олмасалар, улар ушбу баҳсни ҳал қилиш учун бир неча шахс ёки ташкилотнинг ихтиёрига оширишлари мумкин ёки мазкур баҳс Аҳдлашувчи Томонлардан исталган бирининг талабига биноан ҳар бир Аҳдлашувчи Томон биттадан тайинлайдиган икки ҳакам ва ана шу икки ҳакам тайинлайдиган яна бир ҳакамдан иборат, жами уч ҳакамдан ташкил топадиган ҳакамлар ҳайъатига топширилиши мумкин. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг низони ҳакамликда ҳал этиш тўғрисидаги дипломатик восита орқали юборган талабини олганидан кейин олтмиш (60) кун ичида биттадан ҳакам тайинлайди, учинчи ҳакам эса, юқоридаги икки ҳакам тайинланган кундан бошлаб кейинги олтмиш (60) кун ичида тайинланиши лозим. Башарти, Аҳдлашувчи Томонлардан бири белгиланган муддат ичида ўз ҳакамини тайинлай олмаса, ёхуд белгиланган муддат ичида учинчи ҳакам тайинланмаса, Аҳдлашувчи Томонлардан исталган бири Фуқаро авиацияси халқаро ташкилоти Кенгаши Президентидан вазиятга қараб ҳакамни ёки ҳакамларни тайинлашни илтимос қилиши мумкин. Барча ҳолларда, учинчи ҳакам учинчи Давлатнинг фуқароси бўлиши лозим ва ҳакамлар ҳайъатининг Президенти сифатида иш кўриши лозим.
3. Ҳакамлар ҳайъати ўз юрисдикцияси чегараларини ўзи белгилайди ва ўз жараёнини ўзи таъсис этади.
4. Аҳдлашувчи Томонлар ушбу Модданинг 2-бандига мувофиқ чиқарилган ҳар қандай қарорни бажариш мажбуриятини зиммага оладилар.
5. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон ўзи тайинлаган ҳакамнинг харажатларини ўзи кўтаради. Ҳакамлар ҳайъатининг қолган барча харажатлари Аҳдлашувчи Томонлар ўртасида тенг бўлинади.

18-модда

Ўзгартиш киритиш

1. Башарти-ки, Аҳдлашувчи Томонлардан бири ушбу Битимнинг исталган бир шартини ўзгартириши ҳоҳласа, у бошқа Аҳдлашувчи Томондан бундай ўзгартиришлар киритиш борасида маслаҳатлашув ўтказишни талаб қилиши мумкин. Бундай маслаҳатлашувлар, башарти-ки, Аҳдлашувчи Томонлар ўртасида мазкур муддатни узайтириш тўғрисида бошқа келишув бўлмаса, уларни ўтказиш тўғрисида талабнома тушган кундан бошлаб олтмиш (60) кун ичида бошланиши лозим. Мазкур маслаҳатлашув даврида

келишилган ҳар қандай ўзгаришни ҳар иккала Аҳдлашувчи Томон ўртасида уларнинг юридик жараёнларига мувофиқ равишда тасдиқланиши лозим ва ушбу ўзгариш бир Аҳдлашувчи Томон иккинчи бир Аҳдлашувчи Томонга мазкур жараёнлар тўла-тўқис бажарилганлиги тўғрисида маълумот берган кунидан бошлаб кейинги ойнинг биринчи кунидан кучга киради.

2. Мазкур Модданинг 1-банди қондаларида белгиланганига қарамасдан, Иловага киритиладиган ўзгаришлар Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурулари ўртасида келишилиши мумкин ва мазкур ўзгаришларни кучга киритиш уларнинг ўртасидаги келишувга биноан аниқланади.

19-модда

Битим амал қилиш муддатини тўхтатиш

1. Аҳдлашувчи Томонлардан исталган бири ҳоҳлаган вақтида бошқа Аҳдлашувчи Томонни ушбу Битимни амалда тўхтатиш истагида эканлигидан ёзма равишда хабардор қилиши мумкин. Бундай хабарнома бир вақтнинг ўзида Фуқаро авиацияси халқаро ташкилотига ҳам юборилиши лозим.

2. Бу ҳолда хабарнома юборилгандан кейин бошқа Аҳдлашувчи Томон уни олган кундан бошлаб, ун икки ой ичида ушбу Битим амал қилишдан тўхтайдди. Башарти, бошқа Аҳдлашувчи Томон хабарнома олгани тўғрисида маълумот бўлмаса, Фуқаро авиацияси халқаро ташкилоти хабарнома олганидан кейин ўн тўрт (14) кун ўтгач, бошқа Аҳдлашувчи Томон ушбу хабарномани қўлга киритган, деб ҳисобланилади.

20-модда

Кўп томонлама конвенциялар

Башарти-ки, ҳар икки Аҳдлашувчи Томонга тегишли бўлган ҳаво қатнови тўғрисидаги кўп томонлама конвенция кучга кирса, мазкур конвенциянинг қондалари устивор ҳисобланади. Ушбу конвенция қондалари таъсирини ўтказаетган мазкур Битимнинг даражасини аниқлаш нуқтан-назарин юзасидан ушбу Битимнинг 16-моддаси қондаларига мувофиқ маслаҳатлашувлар ўтказилиб турилиши мумкин.

21-модда

Фуқаро авиацияси халқаро ташкилотига рўйхатдан ўтказиш

Ушбу Битим ва унга киритилган ҳар қандай ўзгартириш Фуқаро авиацияси халқаро ташкилотига рўйхатга олинмиши лозим.

22-модда

Битимнинг кучга кириши

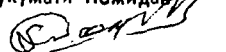
Ушбу Битим ҳар икки Аҳдлашувчи Томон дипломатик воситалар орқали мазкур Битимнинг кучга кириши учун зарурий бўлган барча жараёнлар ниҳоясига етди, деб хабар берган кундан бошлаб, кейинги ойнинг биринчи кунидан кучга киради.

1996 йилнинг "9" февралда Тошкент шаҳрида фин, ўзбек ва инглиз тилларида икки асл нусхада тузилди, ҳамма матн бир хил кучга эга. Матнлар ўртасида ноангиликлар бўлса, тўғри талқин қилиш мақсадида инглиз тилидаги матнлар устивор даражада қўлланилади.

Финляндия Республикаси
Ҳукумати Номидан



Ўзбекистон Республикаси
Ҳукумати Номидан



Финляндия Республикаси Ҳукумати ва Ўзбекистон Республикаси
Ҳукумати ўртасида тузилган Ҳаво қатнови тўғрисидаги Битимга

И Л О В А

1-бўлим

Финляндия Республикаси тайинланган авиакорхонаси ёки авиакорхоналари ҳар икки томонга қатновда фойдаланадиган йўналишлар :

Бошланғич манзиллар	оралиқ манзиллар	Ўзбекистон Республикасидаги манзиллар	ташқаридаги манзиллар
Ўзбекистондаги манзиллар	исталган манзил(лар)	исталган манзил(лар)	исталган манзил(лар)

2-бўлим

Ўзбекистон Республикаси тайинланган авиакорхонаси ёки авиакорхоналари ҳар икки томонга қатновда фойдаланадиган йўналишлар :

Бошланғич манзиллар	оралиқ манзиллар	Финляндия Республикасидаги манзиллар	ташқаридаги манзиллар
Ўзбекистондаги манзиллар	исталган манзил(лар)	исталган манзил(лар)	исталган манзил(лар)

Билдиришлар :

1. Юқорида белгиланган йўналишлардаги ҳар қайси ёки барча парвозларда ҳар қандай ёки бир неча оралиқ ва/ёки ташқаридаги манзиллар ҳар қайси Аҳдлашувчи Томонларнинг тайинланган авиакорхоналари томонидан тушириб қолдирилиши мумкин, башарти-ки, шартлашилган қатновлар авиакорхонани тайинлаган Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида бошланса ёки унда тугаса.
2. Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари ўртасида келишувга эришилсагина, ҳаво қатновининг бешинчи ҳуқуқидан фойдаланиш мумкин.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'OUBÉKISTAN

Le Gouvernement de la République de Finlande et le Gouvernement de la République d'Ouzbékistan (ci-après dénommés "les Parties contractantes");

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

Désireux de conclure un Accord complémentaire de ladite Convention et conforme à cette dernière en vue de créer et d'exploiter des services réguliers de transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà;

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, ainsi que

i) Tout amendement adopté aux termes de l'Article 94 a) de ladite Convention et ratifié par les deux Parties contractantes;

ii) Toute annexe ou tout amendement des Annexes de la Convention adoptés au titre de l'Article 90 de la Convention, dans la mesure où lesdites Annexes et lesdits amendements ont été ratifiés à un moment quelconque par les deux Parties contractantes;

b) L'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas de la République de Finlande, de l'Administration de l'aviation civile et, dans celui de l'Ouzbékistan, de l'Administration de l'aviation civile ou, dans les deux cas, toute autre personne ou tout autre organisme dûment habilité à exercer les fonctions attribuées auxdites autorités;

c) L'expression "entreprise désignée" s'entend de l'entreprise de transport aérien désignée et habilitée à exploiter lesdits services conformément à l'Article 3 du présent Accord;

d) Les expressions "territoire", "services aériens", "services aériens internationaux", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donnent les Articles 2 et 96 de la Convention de Chicago respectivement;

e) Le terme "tarif" s'entend du prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises (à l'exclusion du courrier), y compris toutes prestations supplémentaires importantes devant être fournies ou proposées à l'occasion desdits transports et de la commission à verser sur la vente des billets pour le transport de personnes ou pour les transactions correspondantes pour le transport de marchandises. Il englobe également les

conditions qui régissent l'applicabilité du prix du transport ou du paiement de la commission;

f) Le terme "Annexe" s'entend de l'Annexe au présent Accord ou telle qu'amendée conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'Article 18 du présent Accord.

2. L'Annexe fait partie intégrante du présent Accord et, sauf indication contraire, toute référence audit Accord vise également l'Annexe.

3. Les titres des articles du présent Accord sont donnés uniquement à titre de référence.

Article 2. Octroi des droits de trafic

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

- a) Le droit de survoler son territoire sans atterrissage;
- b) Le droit d'effectuer sur son territoire des escales non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue de l'établissement de services aériens internationaux réguliers sur les routes indiquées dans la section adéquate de l'Annexe au présent Accord. De tels services et routes sont respectivement dénommés ci-après "les services convenus" et "les routes indiquées". Dans le cadre de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, l'entreprise désignée par chaque Partie contractante bénéficie, en plus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent Article, du droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés pour cette route dans l'Annexe, dans le but d'embarquer ou de débarquer des passagers,

du fret et du courrier, séparément ou ensemble.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne confère à une entreprise d'une Partie contractante le droit d'embarquer contre rémunération ou dans le cadre d'un contrat de louage, sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers et du fret, y compris du courrier, à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

4. Si, par suite d'un conflit armé, de troubles ou d'événements politiques ou de circonstances particulières et inhabituelles, une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes ne peut pas exploiter un service sur son itinéraire normal, l'autre Partie contractante prend toutes les mesures qui sont en son pouvoir pour faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service au moyen d'un réaménagement temporaire approprié des routes, y compris l'octroi temporaire d'itinéraires de délestage, après accord entre les Parties contractantes.

Article 3. Désignation et habilitation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui seront chargées d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées. Toutefois, chaque Partie contractante ne peut désigner qu'une seule entreprise de transport aérien pour exploiter une route déterminée spécifiée dans l'Annexe au présent Accord.

2. Chaque Partie contractante a le droit de retirer ou de modifier ladite désignation.

3. Au reçu de cette désignation écrite, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante doivent, sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article et du paragraphe 1 de l'article 4, accorder sans délai à chaque entreprise de transport aérien désignée l'autorisation d'exploitation adéquate.

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

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter à tout moment les services convenus, à condition que ladite entreprise de transport aérien se conforme à toutes les dispositions applicables du présent Accord.

Article 4. Refus, annulation ou suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de refuser d'accorder ou de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante ou d'imposer les conditions qu'elles peuvent estimer nécessaires pour l'exercice desdits droits :

a) Dans tous les cas où elles n'ont pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette partie; ou

b) Dans le cas où l'entreprise de transport aérien en question ne respecte pas la législation et/ou la réglementation de la Partie contractante qui accorde les droits; ou

c) Dans le cas où l'entreprise de transport aérien manque de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf s'il est immédiatement indispensable de prendre une mesure de révocation, de suspension ou d'imposition des conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher que ne se poursuivent des infractions à la législation et/ou à la réglementation, il n'est fait usage de ce droit qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent commencer dans les quinze (15) jours qui suivent la date de la demande de consultations.

Article 5. Taxes d'aéroport

Les taxes et redevances imposées pour l'utilisation des aéroports et des installations aéroportuaires par les autorités compétentes sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante ne peuvent être plus élevées que celles qui sont imposées à ses propres entreprises de transport aérien ou à celles d'un pays tiers fournissant des services aériens internationaux similaires.

Article 6. Exemption des taxes, droits de douane et autres impôts

1. Les aéronefs affectés à des services aériens internationaux par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante, de même que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs, sont exempts de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante jusqu'au moment où ils sont réexportés ou utilisés ou consommés par ledit aéronef pendant des vols au-dessus du territoire en question.

2. Sont également exemptés des droits, honoraires et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de services:

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans des limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord d'aéronefs quittant le territoire en question et exploitées en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à l'entretien ou à la remise en état des aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante; et

c) Les carburants, les lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire d'une des Parties contractantes et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être employés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements mentionnés au paragraphe 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les articles, provisions et pièces de rechange normalement conservés à bord des aéronefs exploités par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils soient utilisés de quelque autre façon conformément aux règlements douaniers.

5. Les documents nécessaires tels qu'horaires, billets et connaissements aériens destinés à être utilisés par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante et introduits sur le territoire de l'autre Partie contractante sont exemptés de droits de douane et autres taxes similaires sur ce territoire.

6. Les bagages et le fret en transit direct à travers le territoire d'une Partie contractante sont exempts des droits de douane, redevances et autres taxes similaires qui ne sont pas basés sur le coût des services à l'arrivée et au départ.

Article 7. Dispositions relatives à la capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord.

2. En exploitant les services convenus sur les routes indiquées, l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante doit tenir compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante de façon à ne pas affecter indûment les services aériens que la dernière fournit sur la totalité ou une partie quelconque des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont toujours pour objectif essentiel de fournir à un taux de charge raisonnable une capacité adaptée aux besoins actuels et prévisibles en ce qui concerne le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

4. Le droit d'embarquer ou de débarquer sur les services convenus du trafic international destiné à des pays tiers ou en provenance de ces derniers à un point ou des points sur les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord est exercé conformément aux principes généraux du développement harmonieux des transports aériens internationaux et il est régi par le principe général que la capacité doit être liée:

- a) Aux exigences du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination finale du trafic;
- b) Aux exigences de l'exploitation économique de services long courrier; et
- c) Aux exigences du trafic dans les régions desservies par l'entreprise de transport aérien, compte tenu des services aériens locaux et régionaux.

Article 8. Approbation des programmes de trafic aérien

1. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) par une Partie contractante soumet pour approbation, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au plus tard trente (30) jours avant le début des services, leurs programmes de vols (pour la saison d'été comme pour la saison d'hiver). Ces programmes doivent indiquer en particulier les horaires, la fréquence des services et le type d'aéronefs utilisés. Les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante communiquent leur décision sur ces programmes dans les vingt (20) jours qui suivent la date à laquelle l'entreprise de transport aérien concernée présente son programme pour approbation.

2. Toute modification des programmes, ainsi que les demandes pour les autorisations d'exploiter des vols supplémentaires, sont soumises par l'entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Lesdites demandes sont prises en considération dans les meilleurs délais par les autorités aéronautiques.

Article 9. Information et statistiques

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à leur demande, tous les renseignements et les statistiques liés au trafic entrepris sur les services convenus par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(e) de la première Partie contractante à partir du territoire de l'autre Partie contractante ou à destination de ce dernier, comme celles qui sont normalement établies et présentées à ses autorités nationales. Toutes les données statistiques supplémentaires relatives au trafic que peuvent demander les autorités aéronautiques d'une Partie contractante font, sur demande, l'objet de discussions et d'un accord mutuel entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article 10. Tarifs

1. Les tarifs devant être appliqués pour un service convenu sont fixés à un taux raisonnable compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, y compris le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable et les caractéristiques du service (telles que la vitesse et le confort), les intérêts des voyageurs et les tarifs demandés par les autres entreprises de transport aérien pour une partie quelconque de la route indiquée. Lesdits tarifs doivent être fixés conformément aux dispositions suivantes du présent article.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article peuvent être fixés d'un commun accord entre les entreprises de transport aérien désignées compétentes pour chacune des routes indiquées. Chaque fois que possible, lesdits accords sont conclus suivant les procédures arrêtées par l'Association du transport aérien international. Toutefois, des consultations interentreprises ne revêtent pas un caractère impératif pour le dépôt et l'établissement des tarifs.

3. Chaque tarif doit être déposé pour approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes trente (30) jours au moins (ou des périodes plus courtes dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes) avant la date proposée pour son introduction.

4. Chaque tarif proposé peut être approuvé par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante à tout moment. Faute d'une telle approbation, ledit tarif est considéré comme ayant été approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante, à moins que dans les vingt (20) jours qui suivent la date de dépôt, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante aient signifié par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur désapprobation à l'égard du tarif proposé. Toutefois, dans ce cas, les autorités aéronautiques peuvent, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, s'efforcer de déterminer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent établir un tarif aux conditions fixées par les dispositions du paragraphe 4 du présent article, le différend peut, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, être réglé conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

6. Chaque tarif établi conformément aux dispositions du présent article demeure en vigueur jusqu'au moment où il est remplacé par un nouveau tarif établi conformément aux

dispositions du présent article. Sauf dispositions contraires convenues par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, la validité d'un tarif ne peut être prolongée en vertu du présent paragraphe pendant plus de douze (12) mois après la date à laquelle il aurait autrement expiré.

Article 11. Concurrence loyale

1. Des chances égales et équitables sont données aux entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties contractantes d'entrer en concurrence pour assurer les services aériens internationaux couverts par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prend, en tant que de besoin, toutes les mesures appropriées dans le cadre de sa juridiction pour éliminer toute forme de discrimination ou de concurrence déloyale préjudiciable à la compétitivité des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

Article 12. Activités commerciales

1. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) de chaque Partie contractante a le droit de faire entrer et d'employer sur le territoire de l'autre Partie contractante, conformément à ses lois et règlements concernant l'entrée, le séjour et l'emploi sur ce territoire, les personnels administratifs, commerciaux et techniques dont peut avoir besoin l'entreprise de transport aérien concernée.

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont le droit de vendre, dans la région de l'autre Partie contractante, directement ou par l'entremise d'agents nommés par elle, des prestations de transport aérien. Chaque Partie contractante veille à ne pas réduire le droit des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de vendre ou des personnes d'acheter ces prestations.

3. Chaque Partie contractante autorise, sur la base de la réciprocité, chaque entreprise désignée de l'autre Partie contractante à procéder elle-même à la prise en charge de ses passagers, bagages, marchandises sur le territoire de la première Partie contractante. L'exercice du droit en question dépend de la capacité de l'aéroport concerné et n'inclut pas les services de manutention au sol.

Article 13. Transfert des recettes

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes sont libres de transférer les excédents de recettes enregistrés sur le territoire de la vente. Les recettes provenant de la vente de services de transport aérien et des services connexes ou supplémentaires fournis directement ou par l'entremise d'agents, ainsi que les intérêts commerciaux enregistrés sur lesdites recettes pendant leur dépôt en attendant le transfert, seront inclus dans ledit transfert net.

2. Les transferts de fonds s'effectuent en une monnaie librement convertible au taux de change officiel et, à l'exception des frais et des procédures bancaires habituels, ne sont soumis à aucun impôt, taxe, limitation ou délai.

Article 14. Sécurité aérienne

1. Conformément aux droits et obligations qu'elles ont contractés dans le cadre du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont à l'égard de l'autre Partie contractante de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous les actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter l'ensemble de leurs droits et obligations dans le cadre du droit international, les Parties contractantes s'efforcent en particulier d'agir conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, 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.

2. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de sécurité aérienne et aux exigences techniques fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent en Annexe à la Convention de Chicago, dans la mesure où lesdites dispositions et normes relatives à la sécurité sont applicables aux Parties contractantes; elles demandent aux exploitants des aéronefs de leur pavillon ou aux exploitants desdits aéronefs qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire d'agir conformément aux dispositions de sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante reconnaît que les exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer les dispositions et les normes de sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 ci-dessus, demandées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire ou le départ de ce dernier ou pendant leur séjour sur ledit territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger l'aéronef et contrôler les passagers, l'équipage, les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande présentée par l'autre Partie contractante pour que des mesures spéciales de sécurité soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de leurs aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

Article 15. Application des lois et réglementations

1. Les lois et réglementations d'une Partie contractante relatives à l'admission sur son territoire ou au départ de ce dernier de l'aéronef assurant des services aériens internationaux ou à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence sur ledit territoire s'appliquent à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et réglementations d'une Partie contractante régissant l'entrée, le séjour ou le départ de son territoire des passagers, équipages, marchandises ou courrier telles que les formalités concernant l'entrée, la sortie, l'émigration, l'immigration, les douanes, les devises, la santé et les quarantaines s'appliquent aux passagers, équipages, marchandises et courrier transportés par l'aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante pendant leur séjour sur ledit territoire.

3. Les passagers, bagages et marchandises en transit direct à travers le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf en ce qui concerne des mesures de sécurité visant à prévenir des actes de violence ou de piraterie aérienne.

Article 16. Consultations

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue d'assurer l'application, l'interprétation et le respect des dispositions du présent Accord. Lesdites consultations ont lieu aussi rapidement que possible et doivent en tout état de cause commencer au plus tard dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande de consultations, sauf décision contraire des autorités aéronautiques.

Article 17. Règlement des différends

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement du différend par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme; si elles ne s'entendent pas à ce sujet, le différend est, à la demande de l'une ou l'autre Partie, soumis pour décision à un tribunal composé de trois arbitres, un désigné par chaque Partie contractante et le troisième devant être nommé par les deux arbitres déjà désignés. Chacune des Parties contractantes nomme son arbitre dans les soixante (60) jours qui suivent la date de la réception par l'autre Partie contractante d'une notification transmise par la voie diplomatique, demandant un arbitrage du différend par le tribunal en question et le troisième arbitre est désigné au cours d'une nouvelle période de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans les délais spécifiés, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, désigner un ou des arbitres selon les

besoins. Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un État tiers et fait fonction de président du tribunal d'arbitrage.

3. Le tribunal d'arbitrage fixe l'étendue de sa juridiction et établit sa propre procédure.

4. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

5. Chaque Partie contractante assume les frais de son arbitre. Les autres dépenses relatives à l'arbitrage sont partagées également entre les Parties contractantes.

Article 18. Amendements

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent d'une prolongation de ce délai. Toute modification acceptée au cours de ces consultations est approuvée par chaque Partie contractante, conformément à sa législation, et entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui au cours duquel les Parties contractantes s'informent réciproquement que les formalités voulues ont été accomplies.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, les amendements qui ne concernent que l'Annexe peuvent être décidés par les autorités aéronautiques des Parties contractantes et entrent en vigueur comme convenu entre elles.

Article 19. Dénonciation

1. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. Dans ce cas, l'Accord expire douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Conventions multilatérales

Si une convention générale multilatérale relative au transport aérien entre en vigueur en ce qui concerne les deux Parties contractantes, les dispositions de ladite Convention l'emportent. Des consultations peuvent être organisées, conformément à l'article 16 du présent Accord, en vue de déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est affecté par les dispositions de ladite convention multilatérale.

Article 21. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord et ses amendements sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du second mois qui suit celui au cours duquel les Parties contractantes se sont notifié mutuellement par la voie diplomatique que les formalités nécessaires à son entrée en vigueur sont accomplies.

Fait en double exemplaire à Tashkent le 9 février 1996, en finnois, en ouzbek et en anglais, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation entre les textes, la version anglaise fait foi.

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :

HARRI CAVÉN

Pour le Gouvernement de la République d'Ouzbékistan :

G. RAFIKOV

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'OUZBÉKISTAN

Section 1

Routes qui peuvent être exploitées par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) d'Ouzbékistan dans les deux directions:

Points d'origine	Points intermédiaires	Points en Finlande	Points au-delà
Points en Ouzbékistan	Tous points	Tous points	Tous points

Section 2

Routes qui peuvent être exploitées par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de Finlande dans les deux directions:

Points d'origine	Points intermédiaires	Points en Ouzbékistan	Points au-delà
Points en Finlande	Tous points	Tous points	Tous points

Notes

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante peuvent décider d'omettre un point ou des points intermédiaires et/ou au-delà mentionnés ci-dessus, sur les routes indiquées sur un quelconque ou sur tous les vols, à condition que tous les services commencent ou se terminent sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien concernée.

2. Les droits de trafic de cinquième liberté peuvent être exercés uniquement dans le cas où un accord à cet effet est passé entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.