

No. 41844

**Lithuania
and
Uzbekistan**

Agreement between the Government of the Republic of Lithuania and the Government of the Republic of Uzbekistan concerning air services and cooperation in the field of air transport. Vilnius, 7 June 1995

Entry into force: *28 August 1995 by notification, in accordance with article 23*

Authentic texts: *Lithuanian, Russian and Uzbek*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Lithuania, 9 September 2005*

**Lituanie
et
Ouzbékistan**

Accord entre le Gouvernement de la République de Lituanie et le Gouvernement de la République d'Ouzbékistan relatif aux services aériens et à la coopération dans le domaine du transport aérien. Vilnius, 7 juin 1995

Entrée en vigueur : *28 août 1995 par notification, conformément à l'article 23*

Textes authentiques : *lituanien, russe et ouzbek*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Lituanie, 9 septembre 2005*

[LITHUANIAN TEXT — TEXTE LITUANIEN]

**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS
IR
UZBEKISTANO RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS**

S U S I T A R I M A S

**DĖL ORO SUSISIEKIMO IR BENDRADARBIAVIMO
ORO TRANSPORTO SRITYJE**

Lietuvos Respublikos Vyriausybė ir Uzbekistano Respublikos Vyriausybė, toliau vadinamos "Susitariančiomis Šalimis",

būdamos Tarptautinės Civilinės Aviacijos Konvencijos, pasirašytos 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, dalyvėmis,

siekdamos stiprinti ir plėtoti tarpusavio bendradarbiavimą oro transporto srityje, ir

siekdamos sudaryti Susitarimą oro susisiekimui tarp atitinkamų jų teritorijų ir už jų ribų pradėti,

s u s i t a r ė:

**1 straipsnis
SAŲOKŲ APIBŪDINIMAS**

1. Šiame Susitarime minimi terminai reiškia:

- a) "aeronautikos vadovybė" - Lietuvos Respublikos atžvilgiu - Susisiekimio ministeriją, Uzbekistano Respublikos atžvilgiu - Nacionalinę aviakompaniją "Uzbekiston chavo jullari", arba abiem atvejais - bet kurį asmenį ar organizaciją, įgaliotą vykdyti funkcijas, kurias šiuo metu atlieka minėtos vadovybės;
- b) "Konvencija" - Tarptautinę Civilinės Aviacijos Konvenciją, pasirašytą 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje ir visus jos priedus, priimtus pagal šios Konvencijos 90 straipsnį, taip pat visus Konvencijos arba jos Priedų pakeitimus, priimtus pagal 90 ir 94 straipsnius, kiek jie yra priimti Susitariančių Šalių ir yra taikytini joms;

- c) "paskirtoji aviakompanija" - aviakompanija, paskirtą ir įgaliotą pagal šio Susitarimo 3 straipsnį;
- d) terminai "teritorija", "oro susisiekimas", "tarptautinis oro susisiekimas", "aviakompanija" ir "nutūpimas nekomerciniais tikslais" - turi reikšmes, nurodytas Konvencijos 2 ir 96 straipsniuose;
- e) "tarifas" - atlygį, mokamą už keleivių, bagažo, krovinio ir pašto vežimą, bei sąlygas, kuriomis šis atlygis yra taikomas, įskaitant ir agentų bei kitų pagalbinių paslaugų sąlygas ir atlygį;
- f) "talpa" orlaiviui - komercinį šio orlaivio apkrovimą visame maršrute arba jo dalyje;
- g) "talpa" sutartam susisiekimui - šiam susisiekimui naudojamo orlaivio talpą, padaugintą iš skrydžių, kuriuos šis orlaivis atlieka per tam tikrą laiką visame arba dalyje maršruto, dažnio.

2. Šio Susitarimo Priedas yra sudėtinė jo dalis.

2 straipsnis **Vežimo teisių suteikimas**

1. Kiekviena Susitarianči Šalis suteikia kitai Susitariančiai Šaliai šiame Susitarime numatytas teises tarptautiniam oro susisiekimui šio Susitarimo Priede nurodytais maršrutais vykdyti (toliau atitinkamai vadinama "sutartas susisiekimas" ir "apibrėžti maršrutai").

2. Kiekvienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija, vykdydama sutartą susisiekimą apibrėžtais maršrutais, naudosis šiomis teisėmis:

- a) nenustupiant perskristi kitos Susitariančios Šalies teritoriją;
- b) nutūpti nekomerciniais tikslais kitos Susitariančios Šalies teritorijoje;
- c) nutūpti kitos Susitariančios Šalies teritorijos punktuose, nurodytuose šio Susitarimo Priede, įlaipinti ir/arba išlaipinti keleivius, pakrauti ir/arba iškrauti krovinį bei paštą, gabenamus tarp Susitariančių Šalių teritorijų;
- d) nutūpti kitos Susitariančios Šalies teritorijos punktuose, nurodytuose šio Susitarimo Priede, įlaipinti ir/arba išlaipinti keleivius, pakrauti ir/arba iškrauti krovinį bei paštą, gabenamus į/iš trečiųjų šalių punktų. Tokia teisė bus suteikiama Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybių susitarimu.

3. Niekas šiame straipsnyje nesuteikia teisės vienos Susitariančios Šalies paskirtajai aviakompanijai paimti kitos Susitariančios Šalies teritorijoje keleivius, paštą ir krovinį bei vežti juos už užmokestį arba nuomą į kitą jos teritorijos punktą.

3 straipsnis

Paskyrimas ir leidimo skrydžiams suteikimas

1. Sutartam susisiekimui apibrėžtais maršrutais vykdyti kiekviena Susitarianči Šalis turės teisę paskirti vieną aviakompaniją, raštiškai pranešdama apie tai kitai Susitariančiai Šaliai.

2. Gavusi tokį pranešimą, kita Susitarianči Šalis pagal šio straipsnio 3 ir 4 punktų sąlygas nedelsdama suteiks paskirtajai aviakompanijai atitinkamą leidimą skrydžiams vykdyti.

3. Vienos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė, prieš suteikdama leidimą skrydžiams vykdyti, gali reikalauti iš kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos įrodymų, kad ji gali vykdyti sąlygas, numatytas įstatymuose ir teisės aktuose, kuriuos ši vadovybė paprastai taiko tarptautiniam oro susisiekimui, ir kurios neviršija Konvencijos reikalavimų.

4. Kiekviena Susitarianči Šalis turės teisę nesuteikti šio straipsnio 2 punkte minimą leidimą skrydžiams vykdyti arba reikalauti vykdyti tokias sąlygas, kurios jos manymu reikalingos paskirtajai aviakompanijai naudojantis teisėmis, minimomis šio Susitarimo 2 straipsnyje, bet kuriuo atveju, jei minėtai Susitariančiai Šaliai neįrodoma, kad didžioji šios aviakompanijos nuosavybės dalis ir veiksminga kontrolė priklauso ją paskyrusiai Susitariančiai Šaliai arba jos piliečiams.

5. Paskirtoji aviakompanija, gavusi šiame straipsnyje minimą leidimą, gali pradėti vykdyti sutartą susisiekimą su sąlyga, kad pagal Susitarimo 9 straipsnį šiam susisiekimui įsigaliojo tarifai.

6. Kiekviena Susitarianči Šalis, raštu pranešdama apie savo sprendimą kitai Susitariančiai Šaliai, turi teisę atšaukti paskirtąją aviakompaniją ir paskirti kitą.

4 straipsnis

Leidimo panaikinimas arba teisių sustabdymas

1. Kiekviena Susitarianči Šalis turės teisę panaikinti leidimą skrydžiams vykdyti arba laikinai neleisti kitos Susitariančios Šalies paskirtajai aviakompanijai naudotis teisėmis, nurodytomis šio Susitarimo 2 straipsnyje, arba reikalauti įvykdyti tokias sąlygas, kurių jos manymu reikia naudojantis šiomis teisėmis:

a) bet kuriuo atveju, jei ji neįsitikinusi, kad didžioji šios aviakompanijos nuosavybės dalis arba veiksminga kontrolė priklauso šią aviakompaniją paskyrusiai Susitariančiai Šaliai arba jos piliečiams;

b) kai ši aviakompanija nesilaiko šias teises suteikiančios Susitariančios Šalies įstatymų ir teisės aktų;

c) kai aviakompanija kaip nors kitaip nesilaiko šiuo Susitarimu nustatytų sąlygų.

2. Jei, siekiant užkirsti kelią tolesniam įstatymų ir teisės aktų pažeidinėjimui, nebūtina nedelsiant panaikinti leidimą, sustabdyti teises arba reikalauti vykdyti sąlygas, numatytas šio straipsnio 1 punkte, tai teise, apie kurią kalbama šiame punkte, pasinaudojama tik po Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybių konsultacijų. Tokios konsultacijos turi prasidėti per šešiasdešimt (60) dienų nuo užklauso gavimo dienos.

5 straipsnis

Nacionalinių įstatymų ir teisės aktų taikymas

1. Vienos Susitariančios Šalies įstatymai ir teisės aktai, reglamentuojantys tarptautinį susisiekimą vykdančių orlaivių atvykimą ir išvykimą iš jos teritorijos, arba šių orlaivių eksploatavimą bei navigaciją jos teritorijoje, bus taikomi kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos orlaiviams.

2. Vienos Susitariančios Šalies įstatymai ir teisės aktai, reglamentuojantys keleivių, įgultų, krovinių ir pašto atvykimą, buvimą ir išvykimą iš jos teritorijos, o būtent, formalumai, susiję su pasų, muitų, valiutos ir sanitarijos taisyklėmis, bus taikomi kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos orlaivių keleiviams, įguloms, kroviniui ir paštui, jiems būnant minėtoje teritorijoje.

6 straipsnis

Oro uostų rinkliavos

Rinkliavos ir kiti mokėjimai už naudojimąsi kiekvienu oro uostu, taip pat jo statiniais, techninėmis bei kitomis priemonėmis bei paslaugomis, o taip pat kiti mokėjimai už naudojimąsi oro navigacijos ir ryšių priemonėmis bei paslaugomis, bus imami pagal kiekvienos Susitariančios Šalies savo teritorijoje nustatytus tarifus ir dydį, bet su sąlyga, kad tokios rinkliavos ir mokėjimai neturi būti didesni už analogiškas rinkliavas, imamas iš kitų valstybių orlaivių.

7 straipsnis
Tiesioginis tranzitas

Keleiviai, bagažas ir kroviny, gabenami tiesioginiu tranzitu per vienos Susitariančios Šalies teritoriją ir nepaliekantys šiam tikslui skirto oro uosto rajono, praeis tik supaprastintą kontrolę, jei kitko nereikalaus aviacinio saugumo garantavimo priemonės. Bagažas ir kroviny, gabenami tiesioginiu tranzitu, neapdedami muitais ir kitais panašiais mokesčiais ir rinkliavomis.

8 straipsnis
Sutarto susisiekimo vykdymo principai

1. Kiekviena Susitariananti Šalis suteiks abiejų Susitariančių Šalių paskirtosioms aviakompanijoms teisingas ir lygias galimybes vykdyti sutartą susisiekimą apibrėžtais maršrutais tarp jų atitinkamų teritorijų.
2. Vykdydama sutartą susisiekimą, vienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija turi atsizvelgti į kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos interesus, kad nebūtų padaryta žala pastarosios vykdomiems vežimams visame maršrute arba jo dalyje.
3. Talpa, kurią Susitariančių Šalių paskirtosios aviakompanijos teikia sutartame susisiekime, turi atitikti numatomus poreikius vežimams ir, esant pagrįstam apkrovimo koeficientui, turi būti pakankamos poreikiams vežimams tarp Susitariančių Šalių teritorijų patenkinti.
4. Vežimai, kuriuos pagal šį Susitarimą vykdo paskirtosios aviakompanijos, turi atitikti bendrą principą, pagal kurį talpa priklausys nuo:

- a) poreikio vežimams tarp šalių, kuriose jie prasideda ir baigiasi;
- b) poreikio tranziliniams vežimams.
- c) rajono, per kurį vyksta susisiekimas, poreikio vežimams;

9 straipsnis
Tarifai

1. Kiekvieno sutarto susisiekimo tarifai turi būti nustatomi pagrįsto dydžio, atsizvelgiant į visus atitinkamus faktorius, tokius kaip eksploataavimo išlaidos, pagrįstas pelnas, vežimo ypatumai (pavyzdžiui, greitis ir patogumai) ir kitų aviakompanijų tarifai bet kuriai apibrėžto maršruto daliai.

2. Kiekvienam apibrėžtam maršrutui šio straipsnio 1 punkte nurodytus tarifus turi, esant galimybei, suderinti abiejų Susitariančių Šalių paskirtosios aviakompanijos. Šis suderinimas bus atliekamas pasinaudojant atitinkamą tarptautinį tarifų nustatymo mechanizmą.

3. Tarifai, suderinti pagal šio straipsnio 2 punktą, bus pateikti tvirtinti abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybėms ne vėliau kaip prieš šešiasdešimt (60) dienų iki numatomos jų įsigaliojimo dienos. Ypatingais atvejais šis terminas gali būti sutrumpintas minėtų vadovybių susitarimu.

4. Jei nė vienos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė per trisdešimt (30) dienų nuo pateikimo dienos nepareiškia apie savo nepritarimą siūlomoms tarifams, šie tarifai laikomi patvirtintais. Jei pagal šio straipsnio 3 punktą pateikimo terminas sutrumpinamas, aeronautikos vadovybės taip pat gali sutikti sutrumpinti pranešimo apie nepritarimą pateikimo terminą.

5. Jei tarifas nesuderinamas pagal šio straipsnio 2 punktą arba jei per terminą, numatytą šio straipsnio 4 punkte, buvo pasiūstas pranešimas apie nepritarimą, Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės turi stengtis tarifą nustatyti tarpusavio susitarimu.

6. Jei aeronautikos vadovybės nesusitars dėl bet kurio tarifo, pateikto joms pagal šio straipsnio 3 punktą, arba dėl bet kurio tarifo nustatymo pagal šio straipsnio 5 punktą, ginčas turi būti sprendžiamas pagal šio Susitarimo 19 straipsnio reikalavimus.

7. Tarifai, nustatytas pagal šio straipsnio reikalavimus, turi galioti, kol, pagal šio straipsnio reikalavimus nustatomi nauji. Bet kuriuo atveju tarifo galiojimas pratęsimas ne daugiau kaip dvylikai (12) mėnesių nuo jo galiojimo termino pabaigos.

10 straipsnis

Skrydžių tvarkaraštis

1. Kiekvienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija ne vėliau kaip prieš trisdešimt (30) dienų iki skrydžių pradžios turi pateikti kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybei tvirtinti numatomą tvarkaraštį, nurodžius jame skrydžių dažnį, orlaivio tipą, komponuotę ir numatomų parduoti vietų skaičių.

2. Bet kokie vėlesni paskirtosios aviakompanijos patvirtinto tvarkaraščio pakeitimai turi būti pateikiami tvirtinti kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybei.

11 straipsnis Atleidimas nuo maitų ir kitų rinkliavų

1. Vienos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos orlaiviai, vykdamys sutartą susisiekimą, taip pat jų nuolatinė įranga, kuro atsargos, tepalai ir orlaivio atsargos (įskaitant maisto produktus, gėrimus ir rūkalus), esančios tokiuose orlaiviuose, atleidžiamos nuo visų maitų ir kitų mokesčių bei rinkliavų jiems atvykus į kitos Susitariančios Šalies teritoriją su sąlyga, kad ši įranga, medžiagos ir atsargos lieka orlaivyje iki jų išgabenimo atgal.

2. Taip pat nuo tokių maitų, mokesčių ir rinkliavų, išskyrus rinkliavas už suteiktas paslaugas, bus atleidžiamos:

a) orlaivio atsargos, paimitos vienos Susitariančios Šalies teritorijoje tokiais kiekiais, kuriuos nustato atitinkama šios Susitariančios Šalies vadovybė, ir skirtos naudoti orlaivyje, kurį kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija naudoja sutartame susisiekime;

b) atsarginės dalys, įvežtos į vienos Susitariančios Šalies teritoriją ir naudojamos orlaivio, kurį kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija naudoja sutartame susisiekime, techniniam aptarnavimui arba remontui;

c) kuras ir tepalai, skirti naudoti orlaivyje, kurį vienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija naudoja sutartame susisiekime, net jei šios atsargos bus naudojamos dalyje maršruto einančio per kitos Susitariančios Šalies, kurioje jos buvo paimitos, teritoriją;

3. Šio straipsnio 2 punkte nurodytas medžiagas ir daiktus gali būti parcikalauta pateikti muitinės kontrolei arba priežiūrai.

4. Nuolatinė orlaivio įranga, atsarginės dalys ir orlaivio atsargos, esančios orlaivyje, kurį vienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija naudoja sutartam susisiekimui, gali būti iškrautos kitos Susitariančios Šalies teritorijoje tik pastarosios Susitariančios Šalies muitinei leidus. Šiuo atveju jos gali būti pateiktos nurodytos muitinės priežiūrai iki jų išvežimo atgal arba kitokio panaudojimo pagal muitinės taisykles.

5. Medžiagos, kurių reikia vienos Susitariančios Šalies paskirtajai aviakompanijai sutartam susisiekimui eksploatuoti, taip pat reklaminė medžiaga, suvenyrai ir vežimo dokumentai, turintys paskirtosios aviakompanijos simboliką ir skirti vien tik atstovybių reikmėms, kitos Susitariančios Šalies teritorijoje bus atleisti nuo visų maitų, rinkliavų ir mokesčių.

6. Autotransportas, elektroninė rezervavimo ir ryšių įranga, jos atsarginės dalys, baldai ir daiktai, skirti bet kurios Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos atstovybių

įrengimui ir veiklai, įvežti arba įvežami į kitos Susitariančios Šalies teritoriją savo eksploatacinėms reikmėms, bus atleidžiami nuo visų muitų ir kitų mokesčių bei rinkliavų juos įvežant, išvežant ir būnant kitos Susitariančios Šalies teritorijoje.

12 straipsnis

Pajamų pervedimas

1. Atsiskaitymai tarp paskirtųjų aviakompanijų bus atliekami pagal galiojantį Susitariančių Šalių susitarimą dėl atsiskaitymų ir mokėjimų.
2. Kiekviena Susitarianči Šalis suteikia teisę kitos Susitariančios Šalies paskirtajai aviakompanijai laisvai pervesti išlaidas viršijančias pajamų sumas, kurias ši aviakompanija gauna pirmosios Susitariančios Šalies teritorijoje vykdydama sutartą susisiekimą.
3. Toks pervedimas turi būti atliekamas pagal Susitariančių Šalių tarpusavio finansinius santykius reguliuojančio susitarimo reikalavimus. Jei tokio susitarimo nėra arba jame nėra atitinkamų nuostatų, pervedimai gali būti atliekami laisvai konvertuojama valiuta pagal oficialų keitimo kursą, galiojantį pervedimo dieną, ir valiutos keitimo taisykles, kurias taiko Susitariančios Šalys.

13 straipsnis

Atleidimas nuo dvigubo apmokestinimo

Pajamas, kurias vienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija gauna kitos Susitariančios Šalies teritorijoje vykdydama sutartą susisiekimą, pastaroji Susitarianči Šalis atleis nuo mokesčių, kurie turi arba gali būti imami pagal jos teisės aktus.

14 straipsnis

Komercinė veikla

1. Sutartam oro susisiekimui vykdyti, vienos Susitariančios Šalies paskirtajai aviakompanijai suteikiama teisė įkurti kitos Susitariančios Šalies teritorijoje savo atstovybes su būtinu administraciniu, komerciniu ir techniniu personalu.
2. Vienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija turės teisę kitos Susitariančios Šalies teritorijoje pardavinėti oro vežimus savais vežimo dokumentais savarankiškai ir/arba per jų pardavimo agentus pagal šios kitos Susitariančios Šalies įstatymus ir teisės aktus.
3. Jei vienos Susitariančios Šalies paskirtųjų aviakompanijų komercinės veiklos, taip pat pervežimų pardavimo kitos Susitariančios Šalies teritorijoje klausimus reguliuos specialus Susitariančių Šalių susitarimas, bus taikomas šis susitarimas.

15 straipsnis Pažymėjimų ir liudijimų pripažinimas

1. Tinkamumo skraidyti pažymėjimai ir kvalifikacijos liudijimai, taip pat pažymėjimai, kuriuos išdavė arba pripažino galiojančiais viena Susitarianči Šalis, bei kurių galiojimo terminas dar nėra pasibaigęs, bus pripažįstami kitos Susitariančios Šalies teritorijoje, bet su sąlyga, kad reikalavimai, pagal kuriuos tokie pažymėjimai ir liudijimai yra išduoti arba pripažinti galiojančiais atitinka arba viršija minimalius standartus, nustatytus pagal Konvencijos reikalavimus.

2. Kiekviena Susitarianči Šalis pasilieka teisę skrydžiams virš savo teritorijos nepripažinti kvalifikacijos pažymėjimus ir liudijimus, kuriuos bet kuriam jos piliečiui išdavė arba pripažino galiojančiais kita Susitarianči Šalis.

16 straipsnis Aviacinis saugumas

1. Remdamosi savo teisėmis ir įsipareigojimais pagal tarptautinę teisę, Susitariančios Šalys patvirtina, kad jų įsipareigojimai viena kitai ginti civilinės aviacijos saugumą nuo neteisėtų veiksmų yra sudėtinė šio Susitarimo dalis. Neribodamos savo teisių ir įsipareigojimų pagal tarptautinę teisę, Susitariančios Šalys veikia pagal Konvencijos dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaivyje, pasirašytos 1963 m. rugsėjo 14 d. Tokijyje; Konvencijos dėl kovos su neteisėtu orlaivių pagrobimu, pasirašytos 1970 m. gruodžio 16 d. Hagoje; Konvencijos dėl kovos su neteisėtais veiksmais prieš civilinės aviacijos saugumą, pasirašytos 1971 m. rugsėjo 23 d. Monrealyje ir Protokolo dėl kovos su neteisėtais veiksmais tarptautinę civilinę aviaciją aptarnaujančiuose aerouostuose, pasirašytos 1988 m. vasario 24 d. Monrealyje; taip pat reikalavimus galiojančių dvišalių susitarimų, sudarytų tarp Susitariančių Šalių, bei susitarimų, kuriuos jos sudarys vėliau.

2. Susitariančios Šalys, paprašius, suteiks viena kitai reikiamą pagalbą neteisėtiems orlaivių pagrobimams ir kitiems neteisėtiems veiksams prieš orlaivių, jų keleivių ir įgulų, oro uostų ir oro navigacijos įrangos saugumą, bei bet kuriai kitai grėsmei civilinės aviacijos saugumui išsvengti.

3. Susitariančios Šalys veikia pagal Tarptautinės Civilinės Aviacijos Organizacijos nustatytas ir Konvencijos Prieduose numatytas aviacijos saugumo sąlygas ir techninius reikalavimus, kiek tos sąlygos ir reikalavimai taikytini Susitariančioms Šalims; jos reikalauja, kad jų registro orlaivių naudotojai, naudotojai orlaivių, kurių pagrindinė veiklos arba nuolatinė buvimo vieta yra jų teritorijoje, ir jų teritorijoje esančių tarptautinių oro uostų naudotojai veiktų pagal šias aviacijos saugumo sąlygas ir reikalavimus.

4. Kiekviena Susitarianti Šalis sutinka, kad kita Susitarianti Šalis gali reikalauti, kad tokių orlaivių naudotojai laikytųsi šio straipsnio 3 punkte minimų aviacijos saugumo sąlygų ir reikalavimų, kuriuos pastaroji Susitarianti Šalis taiko atvykimui, išvykimui ir buvimui jos teritorijoje. Kiekviena Susitarianti Šalis garantuos, kad jos teritorijoje bus taikomos reikiamos priemonės orlaiviams apsaugoti ir keleiviams, įgulai, rankiniam bagažui, bagažui, kroviniui ir orlaivio atsargoms patikrinti prieš įlaipinimą arba pakrovimą ir jo metu. Kiekviena Susitarianti Šalis taip pat palankiai atsižvelgs į bet kurį kitos Susitariančios Šalies prašymą imtis specialių saugumo priemonių kilus konkrečiai grėsmei.

5. Kai įvyksta incidentas arba kyla tokio incidento grėsmė, susijusi su neteisėtu civilinių orlaivių pagrobimu arba kitokiais neteisėtais veiksmais prieš orlaivių, jų keleivių ir įgulos, oro uostų arba oro navigacijos įrangos saugumą, Susitariančios Šalys suteiks viena kitai pagalbą palengvindamos ryšį ir naudodamos atitinkamas priemones, įgalinančias greitai ir saugiai likviduoti incidentą arba jo grėsmę.

6. Jei kuri nors iš Susitariančių Šalių turi pakankamą pagrindą manyti, kad kita Susitarianti Šalis nesilaiko šiame straipsnyje numatytų aviacijos saugumo reikalavimų, šios Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė gali prašyti skubių konsultacijų su kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybe. Nepasiekus priimtino sprendimo per 15 dienų nuo prašymo apie konsultacijas pateikimo dienos arba atsiradus tiesioginiam pavojui civilinei aviacijai, atsiranda pagrindas taikyti šio Susitarimo 4 straipsnio 1 punktą.

17 straipsnis **Konsultacijos**

Glaudžiam bendradarbiavimui visais klausimais, susijusiais su šio Susitarimo vykdymu, garantuoti Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės periodiškai konsultuosis.

18 straipsnis **Statistinių duomenų pateikimas**

Vienos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė, kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybei paprašius, pateiks tokius statistinius duomenis, kurių gali būti pagrįstai pareikalauta, siekiant nustatyti pirmosios Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos sutartu susisiekimu vykdomų vežimų apimtis.

19 straipsnis **Ginčų sprendimas**

1. Kilus bet kuriam ginčui dėl šio Susitarimo arba jo Priedo aiškinimo ar taikymo, abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės turi stengtis pirmiausia jį išspręsti tiesioginėmis derybomis.

2. Jei Susitariančios Šalys nesusitaria derybų keliu, vienos iš Susitariančių Šalių reikalavimu ginčas perduodamas spręsti arbitražui, susidedančiam iš trijų arbitrų, kurių po vieną atitinkamai paskiria kiekviena Susitarianči Šalis, o trečiąjį - suderina paskirtieji arbitrai. Abi Susitariančios Šalys turi paskirti arbitrus per šešiasdešimt (60) dienų nuo tos dienos, kai viena Susitarianči Šalis gauna kitos Susitariančios Šalies užklausimą išspręsti ginčytinus klausimus arbitraže, o trečiasis arbitras turi būti paskirtas per kitas šešiasdešimt (60) dienų. Jei viena Susitarianči Šalis nepaskiria arbitro per nurodytą terminą arba trečiasis arbitras nepaskiriamas per numatytą terminą, Susitariančios Šalys gali kreiptis į Tarptautinės Civilinės Aviacijos Organizacijos Tarybos prezidentą prašydamos paskirti atitinkamai arbitrą arba arbitrus. Bet kuriuo atveju trečiasis arbitras turi būti trečiosios šalies pilietis ir vykdyti arbitražo pirmininko funkcijas.

3. Arbitražas sprendimus priima balsų dauguma ir Susitariančios Šalys įsipareigoja vykdyti jo sprendimus, priimtus pagal šio straipsnio 2 punktą.

4. Jei viena Susitarianči Šalis nevykdo arbitražo sprendimų pagal šio straipsnio 3 punktą, kita Susitarianči Šalis turi teisę apriboti, sustabdyti arba panaikinti šiuo Susitarimu kitai Susitariančiai Šaliai, nevykdančiai įsipareigojimų, suteiktas teises ir lengvatas.

5. Kiekviena Susitarianči Šalis apmokės savo arbitrams ir padengs jų išlaidas. Trečiojo arbitro išlaikymą ir išlaidas, susijusias su arbitražo darbu, Susitariančios Šalys apmoka po lygiai.

20 straipsnis

Pakeitimai ir papildymai

Jei viena Susitarianči Šalis pasiūlys pakeisti šio Susitarimo arba jo Priedo sąlygas, Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės konsultuosis dėl numatomo pakeitimo. Konsultacijos turi prasidėti per šešiasdešimt (60) dienų nuo užklausimo apie jų atlikimą dienos, jei Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės nesusitars pratęsti šį terminą. Bet kuris Susitarimo pakeitimas įsigalios po to, kai jis bus patvirtintas pasikeičiant notomis diplomatiniais kanalais. Priedo pakeitimai gali būti padaryti Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybių susitarimu.

21 straipsnis

Registravimas ICAO

Šis Susitarimas ir bet kurie jo pakeitimai bus įregistruoti Tarptautinėje Civilinės Aviacijos Organizacijoje (ICAO).

22 straipsnis
Susitarimo nutraukimas

Kiekviena Susitarianti Šalis gali bet kada diplomatiniais kanalais pranešti kitai Susitariančiai Šaliai apie savo ketinimą nutraukti šį Susitarimą. Toks pranešimas tuo pat metu turi būti pasiųstas ir Tarptautinei Civilinės Aviacijos Organizacijai. Šiuo atveju Susitarimo galiojimas nutrūksta po dvylikos (12) mėnesių nuo tos dienos, kai šį pranešimą gavo kita Susitarianti Šalis, jei minėtas pranešimas apie Susitarimo nutraukimą nebus atšauktas abipusiu susitarimu iki šio termino pabaigos. Negavus patvirtinimo apie tai, kad kita Susitarianti Šalis gavo pranešimą, bus manoma, kad jis gautas praėjus keturiolikai (14) dienų nuo to laiko, kai jį gavo Tarptautinė Civilinės Aviacijos Organizacija.

23 straipsnis
Galiojimo laikas ir įsigaliojimas

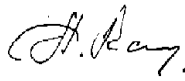
1. Šis Susitarimas galioja penkis (5) metus. Jei nė viena Susitarianti Šalis ne mažiau kaip prieš šešis (6) mėnesius iki minėto penkerių metų termino pabaigos nepraneša kitai Susitariančiai Šaliai apie savo ketinimą nutraukti šį Susitarimą, jo galiojimas pratęsiamas neribotam laikui.
2. Šis Susitarimas įsigalios nuo tos dienos, kai bus pasikeista diplomatinėmis notomis, pranešančiomis apie kiekvienos Susitariančios Šalies konstitucinių formalumų įvykdymą.

Pasirašyta 1995 m. *birželio* mėn. *7* d. dviem tikrais egzemplioriais lietuvių, uzbekų ir rusų kalbomis, visi tekstai turi vienodą galią. Esant interpretavimo skirtumams, remiamasi tekstu rusų kalba.

LIETUVOS RESPUBLIKOS
VYRIAUSYBĖS VARDU



UZBEKISTANO RESPUBLIKOS
VYRIAUSYBĖS VARDU



P R I E D A S

1. Lietuvos Respublikos Vyriausybės paskirtoji aviakompanija turi teisę vykdyti reguliarių oro susisiekimą šiais maršrutais:

Išvykimo punktai	Tarpiniai punktai	Atvykimo punktai	Punktai už Uzbekistano ribų
punktai Lietuvoje		punktai Uzbekistane	

2. Uzbekistano Respublikos Vyriausybės paskirtoji aviakompanija turi teisę vykdyti reguliarių oro susisiekimą šiais maršrutais:

Išvykimo punktai	Tarpiniai punktai	Atvykimo punktai	Punktai už Lietuvos ribų
punktai Uzbekistane		punktai Lietuvoje	

3. Konkretūs punktai Susitariančių Šalių teritorijose bus nustatyti Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybių susitarimu.

4. Tarpiniai punktai ir punktai už Lietuvos ir Uzbekistano ribų bus nustatomi Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybių susitarimu.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

СОГЛАШЕНИЕ

МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ЛИТОВСКОЙ РЕСПУБЛИКИ И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ И СОТРУДНИЧЕСТВЕ В ОБЛАСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Правительство Литовской Республики и Правительство Республики Узбекистан, именуемые в дальнейшем "Договаривающимися Сторонами",

будучи сторонами Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года,

желая укреплять и развивать взаимное сотрудничество в области воздушного транспорта, и

желая заключить Соглашение с целью установления воздушного сообщения между их соответствующими территориями и за их пределы,

согласились о нижеследующем:

Статья 1

Определение терминов

1. Для целей настоящего Соглашения нижеследующие термины означают:

- а) "авиационные власти" в отношении Литовской Республики - Министерство сообщения, и в отношении Республики Узбекистан - Национальную авиакомпанию "Узбекистон хаво йуллари" или в обоих случаях любое лицо либо организацию, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время упомянутыми властями;

- b) "Конвенция" - Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года со всеми приложениями, принятыми согласно статье 90 данной Конвенции, а также со всеми принятыми согласно статьям 90 и 94 изменениями в самой Конвенции или в ее приложениях в пределах, в какой они приняты Договаривающимися Сторонами и применимы к ним;
- c) "назначенное авиапредприятие" - авиапредприятие, которое было назначено и уполномочено в соответствии со статьей 3 настоящего Соглашения;
- d) термины "территория", "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиапредприятие" и "остановка с некоммерческими целями" - имеют значения, указанные в статьях 2 и 96 Конвенции;
- e) "тариф" - ставки, оплачиваемые за перевозку пассажиров, багажа, груза и почты, и условия, на которых эти ставки применяются, включая ставки и условия агентских и других вспомогательных услуг;
- f) "емкость" в отношении воздушного судна - коммерческую загрузку этого воздушного судна на всем маршруте или части маршрута;
- g) "емкость" в отношении договорной линии - емкость воздушного судна, используемого на данной линии, помноженную на частоту полетов, выполняемых этим воздушным судном в течении определенного периода на всем маршруте или части маршрута. .

2. Приложение к настоящему Соглашению составляет его неотъемлемую часть.

Статья 2

Предоставление прав перевозок

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, с целью установления международных воздушных сообщений по маршрутам, указанным в Приложении к настоящему Соглашению (именуются в дальнейшем соответственно "договорные линии" и "установленные маршруты").

2. Авиапредприятие, назначенное каждой Договаривающейся Стороной, будет пользоваться при эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам следующими правами:

- a) совершать пролет территории другой Договаривающейся Стороны без посадки;

б) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны с некомерческими целями;

в) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, с целью погрузки и/или выгрузки пассажиров, почты и груза, следующих между территориями Договаривающихся Сторон;

г) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, с целью погрузки и/или выгрузки пассажиров, почты и груза, следующих в/из пунктов третьих стран. Такое право будет предоставляться по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

3. Ничто в настоящей статье не будет рассматриваться как предоставление права назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров, почту и груз для их перевозки между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение или по найму.

Статья 3

Назначение и предоставление разрешения на полеты

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право назначить одно авиапредприятие с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно другую Договаривающуюся Сторону.

2. По получении такого уведомления другая Договаривающаяся Сторона в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 настоящей статьи незамедлительно предоставит каждому назначенному авиапредприятию соответствующее разрешение на полеты.

3. Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны до выдачи разрешения на полеты могут потребовать от авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно применяемыми этими властями при эксплуатации международных воздушных сообщений и не превышающими по своему уровню требований Конвенции.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право отказать в предоставлении разрешения на полеты, указанного в пункте 2 настоящей статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 2 настоящего Соглашения, в любом случае, когда упомянутая Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат

Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или ее гражданам.

5. Назначенное авиапредприятие, получившее указанное в настоящей статье разрешение, может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что на таких линиях введены в действие тарифы, в соответствии со статьей 9 настоящего Соглашения.

6. Каждая Договаривающаяся Сторона вправе отозвать ранее назначенное авиапредприятие и назначить другое, письменно известив о своем решении другую Договаривающуюся Сторону.

Статья 4

Аннулирование разрешения или приостановление прав

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право аннулировать разрешение на полеты или приостановить пользование указанными в статье 2 настоящего Соглашения правами, предоставленными назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами:

а) в любом случае, если она не убеждена в том, что преимущественное владение или действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или ее гражданам, или

б) в случае, если это авиапредприятие не соблюдает законы и правила Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права, или

в) в случае, если авиапредприятие каким-либо иным образом не соблюдает условия, предписанные настоящим Соглашением.

2. Если немедленное аннулирование разрешения, приостановление прав или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не является необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, то право, о котором говорится в этом пункте, будет использоваться только после консультации между авиационными властями Договаривающихся Сторон. Такие консультации должны начаться в течении шестидесяти (60) дней с даты получения запроса.

Статья 5

Применение Национальных законов и правил

1. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прилет и вылет с ее территории воздушных судов, совершающих международные полеты,

или эксплуатацию или навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах ее территории, будут применяться к воздушным судам авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной.

2. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с ее территории пассажиров, экипажей, груза и почты, и, в частности, формальности, относящиеся к паспортным, таможенным, валютным и санитарным правилам, будут применяться к пассажирам, экипажам, грузу и почте воздушных судов авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, во время их пребывания в пределах указанной территории.

Статья 6 Аэропортовые сборы

Сборы и другие платежи за пользование каждым аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги, а также любые платежи за пользование аэронавигационными средствами, средствами связи и услугами будут взиматься в соответствии со ставками и тарифами, установленными каждой Договаривающейся Стороной на своей территории, при условии, что такие сборы и платежи не должны превышать аналогичных сборов, взимаемых с воздушных судов других государств.

Статья 7 Прямой транзит

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию одной Договаривающейся Стороны и не покидающие района аэропорта, выделенного для этой цели, будут подвергаться лишь упрощенному контролю, если иное не вызывается мерами по обеспечению авиационной безопасности. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, не будут облагаться таможенными пошлинами и другими подобными налогами и сборами.

Статья 8 Принципы эксплуатации договорных линий

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит назначенным авиапредприятиям обеих Договаривающихся Сторон справедливые и равные возможности эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам между их соответствующими территориями.

2. При эксплуатации договорных линий, назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны должно принимать во внимание интересы назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, с тем чтобы

не нанести ущерба перевозкам, осуществляемым последним на всем маршруте или части маршрута.

3. Емкость, предоставляемая на договорных линиях назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон, должна соответствовать предполагаемым потребностям в перевозках и при разумном коэффициенте загрузки быть достаточной для удовлетворения потребностей в перевозках между территориями Договаривающихся Сторон.

4. Перевозки, осуществляемые назначенным авиапредприятием по настоящему Соглашению, должны соответствовать общему принципу, согласно которому емкость будет зависеть от:

- а) потребностей в перевозках между странами, в которых начинаются и оканчиваются перевозки;
- б) потребностей в перевозках того района, через который проходит авиалиния;
- с) потребностей в транзитных перевозках.

Статья 9 Тарифы

1. Тарифы на любой договорной линии должны устанавливаться на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль, особенности перевозок (например, скорость и удобства) и тарифы других авиапредприятий для любой части установленного маршрута.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, должны, по возможности, согласовываться по каждому из установленных маршрутов между назначенными авиапредприятиями обеих Договаривающихся Сторон. Такое согласование будет достигаться путем использования соответствующего международного механизма установления тарифов.

3. Тарифы, согласованные в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, будут представляться на утверждение авиационным властям обеих Договаривающихся Сторон не позднее, чем за шестьдесят (60) дней до предполагаемой даты введения тарифов. В особых случаях этот срок может быть сокращен по согласованию с упомянутыми властями.

4. Если авиационные власти ни одной из Договаривающихся Сторон не заявили о своем несогласии с предлагаемыми тарифами в течение тридцати (30) дней после даты представления, такие тарифы считаются утвержденными. В случаях сокращения срока представления в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи,

авиационные власти могут также согласиться сократить срок представления уведомления о несогласии.

5. Если тариф не может быть согласован в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи или если в течение срока, примененного в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, было направлено уведомление о несогласии, авиационные власти Договаривающихся Сторон должны попытаться определить тариф путем его согласования между собой.

6. Если авиационные власти не смогут достигнуть согласия по вопросу утверждения какого-либо тарифа, представленного им в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, или по установлению какого-либо тарифа в соответствии с пунктом 5 настоящей статьи, это разногласие должно быть урегулировано согласно условиям Статьи 19 настоящего Соглашения.

7. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей статьи, остаются в силе до установления новых тарифов в соответствии с условиями настоящей статьи. В любом случае действие тарифа продлевается не более, чем на двенадцать (12) месяцев после даты истечения срока его действия.

Статья 10

Расписание полетов

1. Назначенное авиапредприятие каждой Договаривающейся Стороны должно не позднее, чем за тридцать (30) дней до начала полетов представить предполагаемое расписание авиационным властям другой Договаривающейся Стороны для утверждения, указав частоту полетов, тип воздушного судна, компоновку и предлагаемое для продажи число мест.

2. Любые последующие изменения в утвержденное расписание назначенного авиапредприятия должны представляться на утверждение авиационным властям другой Договаривающейся Стороны.

Статья 11

Освобождение от таможенных пошлин и прочих сборов

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, а также их табельное имущество, запасы топлива, смазочные материалы и бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту таких воздушных судов, будут освобождаться от всех таможенных пошлин и других налогов и сборов по прибытии на территорию другой Договаривающейся Стороны при условии, что это имущество, материалы и запасы остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза.

2. Также будут освобождаться от таких пошлин, налогов и сборов, за исключением сборов за предоставленное обслуживание:

а) бортовые запасы, взятые на территории одной Договаривающейся Стороны в пределах лимитов, установленных соответствующими властями упомянутой Договаривающейся Стороны, и предназначенные для использования на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;

б) запасные части, ввезенные на территорию одной Договаривающейся Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;

в) топливо и смазочные материалы, предназначенны для использования воздушным судном, эксплуатируемым на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, даже если эти запасы будут использоваться на участке маршрута в пределах территории другой Договаривающейся Стороны, где они взяты на борт.

3. Указанные в пункте 2 настоящей статьи материалы и предметы могут быть поставлены по требованию под контроль или наблюдение таможенных властей.

4. Табельное имущество, запасные части и бортовые запасы, находящиеся на борту воздушного судна, эксплуатируемого назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории другой Договаривающейся Стороны только с согласия таможенных властей этой другой Договаривающейся Стороны. В этом случае они могут быть помещены под наблюдение упомянутых властей до того момента, пока они не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами.

5. Материалы, необходимые для эксплуатации договорных линий назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, включая рекламные материалы, сувенирные изделия и перевозочные документы, имеющие символику назначенного авиапредприятия и предназначенные исключительно для нужд представительств, будут освобождены на территории другой Договаривающейся Стороны от всех таможенных пошлин, сборов и налогов.

6. Автотранспорт, электронное оборудование для бронирования и связи и запасные части к ним, мебель и предметы для оборудования и деятельности представительств, доставленные или доставляемые назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны для своих эксплуатационных нужд, будут освобождены от всех таможенных пошлин и

других налогов и сборов при их ввозе, вывозе и во время нахождения на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 12 Перевод доходов

1. Расчеты между назначенными авиапредприятиями будут производиться в соответствии с действующими между Договаривающимися Сторонами соглашениями о расчетах и платежах.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этим авиапредприятием на территории первой Договаривающейся Стороны от эксплуатации договорных линий.

3. Такой перевод должен производиться в соответствии с положениями соглашения, регулирующего финансовые отношения между Договаривающимися Сторонами. В случае отсутствия такого соглашения или соответствующих положений в этом соглашении перевод может осуществляться в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу, действующему на день перевода, в соответствии с правилами валютного обмена, применяемыми Договаривающимися Сторонами.

Статья 13 Освобождение от двойного налогообложения

Доходы, полученные назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся Стороны от эксплуатации договорных линий, будут освобождены этой Договаривающейся Стороной от налогообложения, которое должно или могло бы быть применимо в соответствии с правилами этой Договаривающейся Стороны.

Статья 14 Коммерческая деятельность

1. Для обеспечения эксплуатации договорных линий назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны предоставляется право открыть на территории другой Договаривающейся Стороны свои представительства с необходимым административным, коммерческим и техническим персоналом.

2. Назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся Стороны будет иметь право продажи авиаперевозок на собственных перевозочных документах самостоятельно и/или

через агентов по их продаже в соответствии с законами и правилами этой другой Договаривающейся Стороны.

3. Если вопросы коммерческой деятельности назначенных авиапредприятий одной Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся Стороны, включая продажу перевозок, будут регулироваться специальным соглашением между Договаривающимися Сторонами, то будет применяться это соглашение.

Статья 15

Признание удостоверений и свидетельств

1. Удостоверения о годности к полетам и удостоверения о квалификации, а также свидетельства, выданные или признанные действительными одной Договаривающейся Стороной и не просроченные, будут признаваться действительными на территории другой Договаривающейся Стороны при условии, что требования, в соответствии с которыми такие свидетельства и удостоверения выданы или признаны действительными, соответствуют или превышают минимальные стандарты, устанавливаемые в соответствии с требованиями Конвенции.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой право при выполнении полетов над своей собственной территорией отказать в признании свидетельств и удостоверений, выданных ее собственным гражданам или признанных для них действительными другой Договаривающейся Стороной.

Статья 16

Авиационная безопасность

1. В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в международных аэропортах, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 года, положениями действующих двусторонних соглашений между Договаривающимися Сторонами, а также тех соглашений, которые будут заключены между ними в последующем.

2. Договаривающиеся Стороны оказывают по просьбе всю необходимую помощь друг другу по предотвращению незаконного захвата воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

3. Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности и техническими требованиями, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и предусмотренными Приложениями к Конвенции, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к Договаривающимся Сторонам; они будут требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации и эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местонахождение которых находится на их территории, и эксплуатанты международных аэропортов на их территории, действовали в соответствии с такими положениями и требованиями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая Договаривающаяся Сторона может потребовать от таких эксплуатантов воздушных судов соблюдения упомянутых в пункте 3 настоящей статьи положений и требований по авиационной безопасности, которые предусматриваются этой другой Договаривающейся Стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах ее территории. Каждая Договаривающаяся Сторона будет обеспечивать применение надлежащих мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона также благожелательно рассмотрит любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

5. Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом гражданского воздушного судна или с другими незаконными актами, направленными против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся Стороны будут оказывать друг другу помощь посредством облегчения связи и принятия соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

6. Если какая-либо из Договаривающихся Сторон имеет достаточные основания полагать, что другая Договаривающаяся Сторона отстает от положений по авиационной безопасности настоящей Статьи, авиационные власти этой Договаривающейся Стороны могут просить о проведении немедленных консультаций с авиационными властями другой Договаривающейся Стороны. В случае недостижения приемлемой договоренности в течение пятнадцати (15)

дней с даты обращения с просьбой о проведении консультаций или появления непосредственной угрозы безопасности гражданской авиации возникает основание для применения пункта 1 статьи 4 настоящего Соглашения.

Статья 17 Проведение консультаций

Для обеспечения тесного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению настоящего Соглашения, между авиационными властями Договаривающихся Сторон периодически будут проводиться консультации.

Статья 18 Предоставление статистических данных

Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны будут предоставлять авиационным властям другой Договаривающейся Стороны по их запросу такие статистические данные, какие могут разумно запрашиваться с целью определения объема перевозок, выполняемых назначенным авиапредприятием первой Договаривающейся Стороны на договорных линиях.

Статья 19 Урегулирование споров

1. При возникновении любого спора по толкованию или применению настоящего Соглашения или Приложения к нему авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон должны в первую очередь стараться урегулировать его путем прямых переговоров..

2. Если Договаривающиеся Стороны не могут прийти к согласию путем переговоров, то по требованию одной Договаривающейся Стороны спор передается для решения Арбитражу, состоящему из трех арбитров, из которых по одному будут соответственно назначены каждой из Договаривающихся Сторон, а третий арбитр - по согласованию с двумя вышеуказанными. Обе Договаривающиеся Стороны должны назначить арбитров в течение шестидесяти (60) дней с даты получения одной из Договаривающихся Сторон от другой Договаривающейся Стороны запроса о решении вопроса Арбитражем, и третий арбитр должен быть назначен в течение следующих шестидесяти (60) дней. Если одна из Договаривающихся Сторон не назначит своего арбитра в течение указанного срока или если третий арбитр не будет назначен в течение необходимого периода, Договаривающиеся Стороны могут обратиться к Президенту Совета ИКАО с просьбой назначить арбитра или арбитров, как требуется. В любом случае, третий арбитр должен быть гражданином третьей страны и выполнять функции председателя Арбитража.

3. Арбитраж выносит свое решение большинством голосов и Договаривающиеся Стороны обязуются выполнять его решения, принятые в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи.

4. Если одна Договаривающихся Сторона не выполняет решений Арбитража в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, другая Договаривающаяся Сторона может ограничить, приостановить или аннулировать действие прав или привилегий, предоставленных настоящим Соглашением Договаривающейся Стороне, не выполняющей обязательств.

5. Каждая Договаривающаяся Сторона будет оплачивать все расходы и вознаграждения своих арбитров. Содержание третьего арбитра и расходы по ведению арбитража Договаривающиеся Стороны оплачивают пополам.

Статья 20

Изменения и дополнения

Если одна из Договаривающихся Сторон предложит изменить условия настоящего Соглашения или Приложения к нему, между авиационными властями Договаривающихся Сторон будут проводиться консультации относительно предполагаемого изменения. Консультации должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты запроса об их проведении, если только авиационные власти Договаривающихся Сторон не договорятся о продлении этого срока. Любое изменение настоящего Соглашения вступит в силу после подтверждения путем обмена нотами по дипломатическим каналам. Изменения в Приложения могут быть внесены по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Статья 21

Регистрация в ИКАО

Настоящее Соглашение и любые поправки к нему будут зарегистрированы в Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Статья 22

Прекращение действия Соглашения

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление должно быть одновременно направлено в Международную организацию гражданской авиации. В этом случае действие Соглашения прекращается через двенадцать (12) месяцев с даты получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной, если указанное уведомление о прекращении действия Соглашения не будет отозвано по обоюдному согласию

Договаривающихся Сторон до истечения этого срока. При отсутствии подтверждения получения другой Договаривающейся Стороной уведомления, оно будет считаться полученным через четырнадцать (14) дней после получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Статья 23

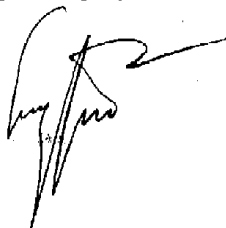
Срок действия и вступления в силу

1. Настоящее Соглашение остается в силе в течении пяти (5) лет. Если ни одна Договаривающаяся Сторона не менее чем за шесть (6) месяцев до истечения упомянутого пятилетнего срока не уведомит другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения, оно считается продленным на неопределенный срок.

2. Настоящее Соглашение вступит в силу с момента обмена дипломатическими нотами, извещающими о выполнении конституционных формальностей каждой Договаривающейся Стороной.

Совершено в г. Вильнюсе 7 ИЮНЯ 1995 года, в двух подлинных экземплярах, каждый на литовском, узбекском и русском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу. В случае различного толкования за основу будет принят текст на русском языке.

ЗА ПРАВИТЕЛЬСТВО
ЛИТОВСКОЙ РЕСПУБЛИКИ



ЗА ПРАВИТЕЛЬСТВО
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН



П Р И Л О Ж Е Н И Е

1. Авиапредприятие, назначенное Правительством Литовской Республики имеет право на регулярную эксплуатацию договорных линий по следующим маршрутам:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Пункты за пределами Узбекистана
Пункты в Литве		Пункты в Узбекистане	

2. Авиапредприятие, назначенное Правительством Республики Узбекистан, имеет право на регулярную эксплуатацию договорных линий по следующим маршрутам:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Пункты за пределами Литвы
Пункты в Узбекистане		Пункты в Литве	

3. Конкретные пункты на территориях Договаривающихся Сторон будут определены по соглашению между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

4. Промежуточные пункты и пункты за пределами Литвы и Узбекистана будут определяться по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

[UZBEK TEXT — TEXTE OUZBEK]

Литва Республикаси Ҳукумати ва
Ўзбекистон Республикаси Ҳукумати ўртасида
ҳаво қатнови ва ҳаво транспорти соҳасида
ҳамкорлик қилиш тўғрисида

Б И Т И М

Литва Республикаси Ҳукумати ва Ўзбекистон Республикаси Ҳукумати,
бундан буюн "Ахдлашувчи Томонлар" деб аталувчилар,

1944 йилнинг 7 декабрида Чикаго шаҳрида имзолаш учун очилган Халқаро
Фуқаро Авиацияси тўғрисидаги Конвенциянинг аъзолари бўлгани ҳолда,

ҳаво транспорти соҳасида ўзаро ҳамкорликни мустаҳкамлаш ва
ривожлантириш мақсадида,

ўзларининг тегишли ҳудудлари оралигида ва ташқарисида ҳаво қатновини
ўрнатил мақсадида Битим тузиш истагида,

қуйидагилар хусусида ахдлаштиб олдилар:

1-модда

Атамаларни белгилаш

1. Мазкур Битимнинг мақсадлари йўлида келтирилган атамалар қуйидаги
маъноларни англатади:

- а) "авиация маъмурлари" Литва Республикасига нисбатан - Алоқа
вазирлигини ва Ўзбекистон Республикасига нисбатан - "Ўзбекистон
ҳаво йўллари" Миллий авиакомпаниясини ёки ҳар икки ҳолда
ҳозирги вақтда ушбу ташкилотлар томонидан бажарилаётган
вазифаларни амалга ошириш ваколати берилган ҳар қандай шахс ёки
ташкилотни;
- б) "Конвенция" - 1944 йилнинг 7 декабрида Чикагода имзолаш учун
очилган Халқаро Фуқаро Авиацияси тўғрисидаги Конвенция, унинг

90-моддасига биноан қабул қилинган барча иловалари билан биргаликда, шунингдек, Ахдлашувчи Томонлар қай даражада қабул қилганлиги ва уларга қай даражада қўлланилишига қараб, Конвенциянинг 90 ва 94-моддаларига мувофиқ унга ёки унинг иловаларига киритилган ҳар қандай тузатишлар;

- c) "тайинланган авиакорхона" - ушбу Битимнинг 3-моддасига биноан тайинланган ва ваколат берилган авиакорхона;
- d) "худуд", "ҳаво қатнови", "халқаро ҳаво қатнови", "авиакорхона" ва "нотижорий мақсадларда тўхташ" атамалари Конвенциянинг 2 ва 96-моддаларида кўрсатиб ўтилган маъноларни англатади;
- e) "тариф" йўловчиларни, йўловчиларнинг юкларини, юк ва почтани ташини учун тўланадиган тўловлар ва шу тўловлар учун қўлланиладиган шaroитлар ўз ичига вакиллик ва бошқа ёрдамчи хизматларнинг тўлови ҳамда шарт-шaroитларни олгани ҳолда;
- f) "ҳажм" атамаси ҳаво кемасига нисбатан ишлатилганда мазкур ҳаво кемасининг бугун йўналиш бўйлаб ёки йўналишининг маълум бир қисмидаги тижорий юкланишини англатади;
- g) "ҳажм" келишилган ҳаво қатновларига нисбатан ишлатилганда - шу қатновларни амалга ошириш даврида ишлатилаётган ҳаво кемасининг ҳажмини шу ҳаво кемасининг белгиланган вақт мобайнида бутун йўналиш бўйлаб ёки йўналишининг маълум бир қисми бўйича амалга оширган парвозларининг такрорийлигига кўнайтирилгандан келиб чиққан қийматини англатади.

2. Ушбу Битимга киритилган Илова унинг ажралмас қисмини ташкил қилади.

2-модда

Ташини ҳуқуқларнинг берилиши

1. Ҳар бир Ахдлашувчи Томон бошқа Ахдлашувчи Томонга ушбу Битимнинг Иловасида белгиланган йўналишлар бўйича халқаро ҳаво қатновларини ўрнатиш мақсадида ушбу Битимда кўзда тутилган ҳуқуқларни беради (бундан буён матнда тегишли равишда "келишилган ҳаво қатновлари" ва "белгиланган йўналишлар" деб аталади).

2. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси белгиланган йўналишлар бўйича келишилган ҳаво қатновларини амалга ошириш чоғида қуйида келтирилган ҳуқуқлардан фойдаланади:

- a) бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида қўнмаган ҳолда учиб ўтиш;
- b) бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудидаги манзилларда ноияжорай мақсадларда қўниш;
- c) Аҳдлашувчи Томонларнинг ҳудудлари оралиғида бораётган йўловчилар, почта ва юкни олиш ва/ёки тушириш мақсадида иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудидаги, ушбу Битимнинг Иловасида келтирилган манзилларда қўниш;
- d) учинчи мамлакатларнинг манзилларига бораётган ва / ёки манзилларидан келиётган йўловчилар, почта ва юкни олиш ва/ёки тушириш мақсадида бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида ушбу Битимнинг Иловасида кўрсатилган манзилларда қўниш. Бундай ҳуқуқ Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари ўртасидаги келишувга биноан берилади.

3. Ушбу Модданинг ҳеч қайси бир қондаси бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасига ҳақ эвазига ёки ёлланиш йўли билан ҳаво кемаси ичига бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудидаги бир манзилдан иккинчи манзилга борадиган йўловчилар, юк ёки почта олиш ҳуқуқини беради деб қарадмаслиги лозим.

3-модда

Авиакорхонани тайинлаш ва парвозлар учун рухсатномалар бериш

1. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томонлар белгиланган йўналишлар бўйича келишилган ҳаво қатновларини амалга ошириш мақсадида, бу ҳақда бошқа Аҳдлашувчи Томонни ёзма равишда хабардор этган ҳолда, битта авиакорхонани тайинлаш ҳуқуқига эга бўлади.

2. Иккинчи Аҳдлашувчи Томон бундай хабарномани олганидан сўнг ушбу Модданинг 3 ва 4-бандлари қоидаларига мувофиқ тайинланган авиакорхонага парвозларни амалга ошириш учун дарҳол тегишли рухсатномаларни беради.

3. Бир Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари парвозлар учун

рухсатнома беришдан олдин иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасидан у халқаро ҳаво қатновларини амалга ошириш чоғида одатда шу мизмурлар томонидан қўлланиладиган қонушлар ва қоидаларда белгиланган ҳамда ўз даражасига кўра Конвенция талабларидаш четга чиқмайдыган шартларини бажаришга қодирлигини исботловчи далилларини талаб қилишга ҳақшидир.

4. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон тайинланган авиакорхонага устун даражада эгалик қилиш ва унинг фаолияти устидан ҳақиқий назорат қилиш ҳуқуқи авиакорхонани тайинлаган Аҳдлашувчи Томонга ёки унинг фуқароларига тегишли эканлигини исботловчи далилларга эга бўлмаган ҳар қандай ҳолда, бошқа Аҳдлашувчи Томон ушбу Модданинг 2-бандида кўрсатилган парвозларини амалга ошириш учун рухсатномаларини беришни рад этиши ёки тайинланган авиакорхона ушбу Битимнинг 2-моддасида кўрсатилган ҳуқуқлардан фойдаланаётганида бажариши зарур деб ҳисоблайдыган шартлар ижро этилишини талаб қилиш ҳуқуқига эгадир.

5. Ушбу Моддада кўрсатилган рухсатномани олган тайинланган авиакорхона келишылган ҳаво қатновларини исгалган вақтда амалга оширишни бошлаши мумкин, башарти-ки, ушбу Битимнинг 9-моддасига биноан ҳаво қатновлари учун тегишли бўлган тарифлар жорий этилиб кучга киргизилган бўлса.

6. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон иккинчи бир Аҳдлашувчи Томонни ёзма равишда огоҳ этган ҳолда аввалги авиакорхонани тайинлашни бекор қилиш ва бошқасини тайинлаш ҳуқуқига эга бўлади.

4-модда

Рухсатномаларни бекор қилиш ёки ҳуқуқлардан фойдаланишни тўхтатиб қўйиш

1. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон, башарти :

- a) тайинланган авиакорхонага устун даражада эгалик қилиш ёки унинг устидан амалий назорат ўрнатиш бу авиакорхонани тайинлаган Аҳдлашувчи Томонга ёки унинг фуқароларига тегишли эканлигига ишонч ҳосил қилмаган ҳар қандай ҳолда, ёхуд
- b) мазкур авиакорхона ҳуқуқларни берган Аҳдлашувчи Томоннинг қонушлари ва қоидаларига ривоя этмаётган тақдирда, ёхуд
- c) авиакорхона ушбу Битимда белгиланган шартларга қандайдир ўзгача

тарзда риноя элмаётган ҳолда,

парвозларга доир рухсатномаларни бекор қилиш ёки ушбу Битимнинг 2-моддасида кўрсатилган, бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиа-корхонасига берилган ҳуқуқлардан фойдаланишни тўхтатиб қўйиш, ёхуд мазкур ҳуқуқлардан фойдаланишда ўзи зарур деб ҳисоблаган шартларнинг бажарилишини талаб қилиш ҳуқуқига эгадир.

2. Башарти, рухсатномаларни дарҳол бекор қилиш, ҳуқуқларни тўхтатиб қўйиш ёки ушбу Модданинг 1 бандида келтирилган шартларнинг бажарилишини талаб қилиш қонулар ва қоидаларнинг бундан кейин ҳам бузилишини бартараф этиш учун зарурий оғоҳлантириш деб ҳисобланмаса, ушбу бандда белгилаб ўтилган ҳуқуқдан Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари ўртасидаги маслаҳатлашувлардан сўнг фойдаланилади. Авиация маъмурлари ўртасидаги бундай маслаҳатлашувлар сўров тушган кундан бошлаб олгини (60) кун ичида бўлиб ўтиши лозим.

5 модда

Давлат қонун ва қоидаларининг қўлланилиши

1. Бир Аҳдлашувчи Томоннинг халқаро парвозларни амалга ошираётган ҳаво кемаларининг унинг ҳудудига учиб кириши ва унинг ҳудудидан учиб чиқишینی ёки ушбу ҳаво кемаларидаги фойдаланишни ёхуд уларнинг навигациясани тартибга солувчи қонулари ва қоидалари бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси ҳаво кемаларига нисбатан улар унинг ҳудуди доирасида бўлиб турган вақтида қўлланади.

2. Бир Аҳдлашувчи Томоннинг унинг ҳудудига йўловчилар, экипажлар, юк ва почтанинг кириб келиши, унда бўлиб туриши ва жўнатилишини тартибга солувчи қонулар ҳамда қоидалар, шунингдек, паспорт, божхона, валюта ва сапигария қоидаларига оид қонун ва қоидалари бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси ҳаво кемалари унинг ҳудуди доирасида бўлиб турган вақтида ундаги йўловчилар, экипаж, юк ва почтага нисбатан қўлланилади.

6 модда

Тайёрагоҳ йиғимлари

Ҳар бир тайёрагоҳдан, жумладан, унинг иншоотлари, техник ва бошқа хизмат кўрсатиш воситаларидан фойдаланганлик учун олиннадиган йиғимлар ва

ўзга тўловлар, шунингдек, аэронавигация воситаларидан, алоқа воситалари ҳамда хизматларидан фойдаланганлик учун олинадиган ҳар қандай тўловлар ҳар бир Аҳдлашувчи Томон ўз ҳудудида белгилаб қўйган баҳолар ва тарифларга мувофиқ ундирилади, бироқ улар бошқа давлатларнинг авиакорхоналаридан ундириладиган ҳудди шундай йиғимлар ва тўловлардан ошқ бўлмаслиги лозим.

7-модда

Тўғри транзит

Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг ҳудуди орқали тўғри транзит билан ўтаётган ва ана шу мақсад учун тайёрагоҳ ҳудудидан ажратилган жойли тарк этмайдиган йўловчилар, йўловчилар юклари ва юк, агар авиация хавфсизлиги таъминоти бошқа чора-тадбирлар ўтказилганини тақозо этмаса, фақат юзаси текширувдан ўтказилади холос. Тўғри транзит билан ўтаётган йўловчилар юклари ва юк учун боғхона боғлари ва бошқа шунинг сингари солиқлар ва йиғимлар ундирилмайди.

8-модда

Келишилган ҳаво қатновларини амалга ошириш услублари

1. Аҳдлашувчи Томонларнинг тайинланган авиакорхоналарига уларнинг тегишли ҳудудлари оралигида белгиланган йўналишлар бўйича келишилган ҳаво қатновларини амалга ошириш чоғида адолатли ва тенг шарт шароитлар яратиб берилди.
2. Келишилган ҳаво қатновларни амалга оширишда Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг тайинланган авиакорхонаси ўзидан кейин ана шу йўналиш бўйича ҳаво йўлидан ёки унинг бир қисмидан фойдаланаётган иккинчи Аҳдлашувчи Томон тайинланган авиакорхонасининг ташвиш ишларига ноодил зиён етказмаслик учун унинг манфаатларини эътиборга олиши лозим.
3. Аҳдлашувчи Томонларнинг тайинланган авиакорхоналари томонидан белгиланадиган ҳажм мўлжалланаётган ташув эҳтиёжларига мувофиқ келиши лозим ва юк билан таъминлашнинг оқилона миқдор даражасида Аҳдлашувчи Томонларнинг ҳудудлари оралигидаги ташув эҳтиёжларни қондириш учун етарли даражада бўлиши лозим.
4. Ушбу Битим қоидаларига мувофиқ равишда тайинланган авиакорхоналар томонидан амалга ошириладиган ташувлар умумий услубга мос келиши лозимки,

буида ҳажм:

- a) ташув бошланадиган ва тугайдиган мамлакатлардаги ташув эҳтиёжларига;
- b) ҳаво йўли кесиб ўтадиган ўлканинг ташув эҳтиёжларига;
- c) транзит ташувлар эҳтиёжларига,

боғлиқ бўлади.

9-модда

Тарифлар

1. Ҳар қандай ҳаво қатновларидаги тарифлар фойдаланишга кетадиган харажатларни, фойданинг оқилона миқдорини, ташувнинг ўзига хос хусусиятларини (масалан, тезлик ва қудайликларни), ҳамда белгиланган йўналишларининг ҳар қандай қисми учун бошқа авиакорхоналарининг белгиланган тарифларини ўз ичига олган ҳолда, барча тегишли омилларни ҳисобга олиб, оқилона меъёрларда белгиланиши лозим.

2. Ушбу Модданинг 1-бандида кўрсатиб ўтилган тарифлар, имкон қадар, Аҳдлашувчи Томонларнинг тайинланган авиакорхоналари ўртасида белгиланган йўналишларининг ҳар бири бўйича келишиб олинishi лозим. Бундай келишувга тарифларни белгилашнинг халқаро тартиботларини қўлаш орқали эришялини лозим.

3. Ушбу Модданинг 2-бандига биноан мувофиқлаштирилган тарифлар Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурларига тарифларининг кучга киритилиши мўжаалланган вақтдан олтмиш (60) кундан кам бўлмаган муддат ичида тасдиқ учун тақдим этилиши лозим. Махсус ҳолларда мазкур муддат ўқтириб ўтилган маъмурлар ўртасидаги келишувга биноан қисқартирилиши мумкин.

4. Башарти, бирои-бир Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари таклиф этилаётган тарифлар бўйича ўз норозиликларини улар тақдим этилганидан сўнг ўттиз (30) кун мобайнида билдирмасалар, бундай тарифлар тасдиқланган ҳисобланади. Ушбу Модданинг 3-бандига мувофиқ равишда тарифларни тақдим этиши муддати қисқартирилган ҳолларда авиация маъмурлари ўз норозиликларини билдириш муддатини қисқартириш тўғрисида ҳам келишиб олишлари мумкин.

5. Башарти-ки, тариф борасида ушбу Модданинг 2-бандига мувофиқ равишда келишувга эришилмаган бўлса ёки ушбу Модданинг 4-бандига мувофиқ равишда қўлланиладиган муддат ичида норозилик тўғрисидаги билдириш юборилган бўлса, Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари ўзаро келишувга биноан тариф белгиланига ҳаракат қилишлари лозим.

6. Башарти-ки, авиация маъмурлари ушбу Модданинг 3-бандига мувофиқ равишда уларга тақдим қилинган бирон-бир тарифни тасдиқлаш масаласи бўйича ёки ушбу Модданинг 5-бандига мувофиқ бирон-бир тарифни белгилаш бўйича келишувга эриша олмасалар, бу келишмовчилик ушбу Битимнинг 19-моддаси қоидаларига биноан ҳал қилиниши лозим.

7. Ушбу Модданинг қоидаларига мувофиқ белгиланган тарифлар ушбу Модданинг шартларига кўра янги тарифлар белгиланганига қадар ўз кучини сақлаб қолиши лозим. Ҳар қандай ҳолда ҳам, тарифларнинг амал муддати унинг амал қилиш муддати тугганидан сўнг ўн икки (12) ойдан ортиқ бўлган муддатга узайтирилмайд.

10-модда

Парвозлар жадвали

1. Аҳдлашувчи Томонлардан ҳар бирининг тайинланган авиакорхонаси парвозлар бошланишидан камида ўттиз (30) кун олдин парвозлар такрорийлигини, ҳаво кемасининг типини, ўришлар жойлаштирилиши ва сотиш учун мўжжалланган ўринлар миқдорини кўрсатаб, тахминий жадвалини тасдиқлаш учун иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурларига тақдим этилиши лозим.

2. Бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси тасдиқланган жадвалига киритиладиган ҳар қандай кейинги ўзгаришлар иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари томонидан тасдиқ учун тақдим этилиши лозим.

11-модда

Божехона божлари ва бошқа йиғимлардан озод қилиш

1. Аҳдлашувчи Томонлардан бири тайинланган авиакорхонасининг келишилган ҳаво қатновларини амалга оширишда фойдаланиладиган ҳаво кемалари, шунингдек, бундай ҳаво кемалари ичидаги уларнинг рўйхатдаги мол-мулки, ёнилғи заҳиралари, мойлаш маҳсулотлари ва борт заҳиралари (озик-овқат, ичимлик ва тамаки маҳсулотларини ўз ичига олган ҳолда) иккинчи

Ахдлашувчи Томоннинг ҳудудига келишгач, зикр этилган мол-мулк, маҳсулотлар ва заҳиралар уларни қайтариб олиб кетиш пайтига қадар ҳаво кемаси ичида қолиш шарти билан, барча боғжона боғлари ҳамда бошқа солиқлар ва йиғимлардан озод қилинади.

2. Шунингдек, бундай боғлар, солиқлар ва йиғимлардан, кўрсатиладиган хизматлар учун олинадиган йиғимларни мустасно этган ҳолда, қуйидагилар ҳам озод қилинади:

- a) Ахдлашувчи Томонлардан бирининг ҳудудида шу Ахдлашувчи Томоннинг маъмурлари белгилagan энг кам миқдорлар доирасида олинган ва иккинчи Ахдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси келишилган ҳаво қатновларини амалга ошириш вақтида фойдаланадиган ҳаво кемаси ичида фойдаланиш учун мўлжалланган борт заҳиралари;
- b) иккинчи Ахдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси келишилган ҳаво қатновларини амалга ошириш вақтида фойдаланадиган ҳаво кемасига техник хизмат кўрсатиш учун ёки уни тўғмирлаш учун Ахдлашувчи Томонлардан бирининг ҳудудига олиб кирилган эҳтиёт қисмлар;
- c) Ахдлашувчи Томонлардан бирининг тайинланган авиакорхонаси келишилган ҳаво қатновларини амалга ошириш вақтида фойдаланадиган ҳаво кемасида ишлатиш учун мўлжалланган ёнилғи ва мойлаш маҳсулотлари, ҳатто бу заҳиралар йўналишининг уларни ҳаво кемасига олинган иккинчи Ахдлашувчи Томоннинг ҳудуди доирасидаги қисмида ишлатилган тақдирда ҳам.

3. Ушбу Модданинг 2-бандида кўрсатиб ўтилган маҳсулотлар ва буюмлар талабга биноан боғжона маъмурларининг кузатуви ёки назорати остига олиниши мумкин.

4. Бир Ахдлашувчи Томон тайинланган авиакорхонаси томонидан келишилган ҳаво қатновлари амалга оширил вақтида фойдаланадиган ҳаво кемалари ичида бўлган рўйхатдаги мол-мулк, эҳтиёт қисмлар ва борт заҳиралари бошқа Ахдлашувчи Томоннинг ҳудудида фақат ўша Ахдлашувчи Томон боғжона маъмурларининг рухсати билан ҳаво кемасидан туширилиши мумкин. Бу ҳолда, орқага қайтариб олиб чиқиб кетилгунга ёки боғжона қондаларига мувофиқ бошқа бирор нарса тайин этилгунга қадар улар уқтириб ўтилган маъмурларнинг кузатуви остига олиниши мумкин.

5. Бир Ахдлашувчи Томон тайинланган авиакорхонасининг келишилган ҳаво қатновларининг амалга оширишда фақатгина ваколатхона эҳтиёжлари учун олиб келган реклама маҳсулотлари, совғалар ва таъғув ҳужжатларининг ўз ичига олган ҳолда тайинланган авиакорхонанинг рамзий белгилари туширилган маҳсулотлар бошқа Ахдлашувчи Томоннинг ҳудудида барча божхона божлари, йиғимлар ва солиқлардан озод қилинади.

6. Бир Ахдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси томонидан фойдаланиш эҳтиёжлари учун олиб келинган ёки олиб келтирилган автотранспорт, олдидан жой белгилаш ҳамда алоқа учун электрон ускуналар ва уларга эҳтиёт қисмлар, ваколатхоналарни жиҳозлаш ҳамда уларнинг фаолият кўрсатиши учун мебель ва иншоолар уларни олиб киришда, олиб чиқишда ва аша шу иккинчи Ахдлашувчи Томоннинг ҳудудида турган вақтида барча божхона божларидан ҳамда бошқа солиқлар ва йиғимлардан озод қилинади.

12-модда

Даромад маблағларининг ўтказиш

1. Тайинланган авиакорхоналар ўртасидаги ҳисоб-китоблар Ахдлашувчи Томонлар ўртасида амал қилаётган ҳисоб-китоблар ва тўловлар тўғрисидаги битимларга мувофиқ амалга оширилади.

2. Ахдлашувчи Томонларнинг ҳар бири иккинчи Ахдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасига бу авиакорхона келишилган ҳаво қатновларининг амалга ошириш вақтида иккинчи Ахдлашувчи Томоннинг ҳудудида тушган даромаднинг харajatлардан ортиган қисmini эркин ўтказиш ҳуқуқини беради.

3. Бундай ўтказиш Ахдлашувчи Томонлар ўртасидаги молиявий муносабатларни тартибга солувчи битим қондаларига мувофиқ амалга оширилиши лозим. Бундай битим бўлмаган ёки бундай битимда тегишли қондалар бўлмаган тақдирда, бундай ўтказиш эркин алмашиладиган валютада, сўров тушган кунда мавжуд бўлган расмий айирбошлов курси бўйича Ахдлашувчи Томонлар ўртасида қўлланилаётган валюта айирбошлови қондаларига мувофиқ амалга оширилади.

13-модда

Икки томонлама солиқ солиқдан озод қилиш

~~Бир Ахдлашувчи Томоннинг ҳудудида иккинчи бир Ахдлашувчи Томоннинг~~

тайинланган авиакорхонаси томонидан келишилган ҳаво қатновларини амалга ошириш даврида ишлаб топилган даромадга шу биринчи Аҳдлашувчи Томоннинг қондаларига биноан қўлланилиши лозим ёки мумкин бўлган солиқ солинидан шу биринчи Аҳдлашувчи Томон томонидан озод қилинади.

14-модда

Тижорат фаолияти

1. Келишилган ҳаво қатновларини амалга оширишни таъминлаш учун бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасига иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида зарурий маъмурий, тижорий ва техник ходимлар билан ўз ваколатхоналарини очиб ҳуқуқи берилади.

2. Бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида авиаташувларни ўз ташув ҳужжатларини ишлаб мустақил равишда ва/ёки шу Аҳдлашувчи Томоннинг қонуни ва қондаларига мувофиқ уларни сотадиган вакиллар орқали сотиб ишларини амалга ошириш ҳуқуқига эга бўлади.

3. Башарти-ки, бир Аҳдлашувчи Томон тайинланган авиакорхоналарининг бошқа Аҳдлашувчи Томон ҳудудидаги авиаташув ишларини ўз ичига олган тижорат фаолияти масалалари Аҳдлашувчи Томонлар ўртасида махсус битим билан мувофиқлаштирилса, шу битим қўлланилади.

15-модда

Гувоҳномалар ва шаҳодатномаларни тан олиш

1. Бир Аҳдлашувчи Томон берган ва муддати ўтказиб юборилмаган парвозга даёқатлилик тўғрисидаги гувоҳномалар ва малакаси тўғрисидаги шаҳодатномалар бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида ҳақиқий деб тан олинади, башарти-ки, мазкур гувоҳномалар ва шаҳодатномалар Конвенцияда белгиланган талабларга мувофиқ ёки энг кичик мезонлардан юқори равишда бўлган ҳолатларда берилган ёки ҳақиқий деб тан олинган бўлса.

2. Бир Аҳдлашувчи Томон ўз фуқароларига бошқа Аҳдлашувчи Томон томонидан берилган ёки у ҳақиқий деб тан олинган гувоҳномалар ва шаҳодатномаларни шу биринчи Аҳдлашувчи Томоннинг ўз ҳудуди устидан парвозларни амалга ошириш вақтида тан олишни рад этиш ҳуқуқини сақлаб қолади.

16-модда

Авиация хавфсизлиги

1. Ахдлашувчи Томонлар халқаро ҳуқуқлардан келиб чиқадиган ўз ҳуқуқлари ва мажбуриятларига мувофиқ гайриқонуний аралашув хатти-ҳаракатларидан фуқаро авиациясининг хавфсизлигини таъминлашга доир зиммага оладиган ўзаро мажбуриятлари ушбу Битимнинг ажралмас қисми эканлигини тасдиқлайдилар. Ахдлашувчи Томонлар халқаро ҳуқуққа доир ўз ҳуқуқлари ва мажбуриятларининг умумий йўналишларини чекламаган ҳолда, 1963 йил 14 сентябрда Токиода имзоланган Ҳаво кемаларида содир этиладиган жиноятчилик ва бошқа ҳаракатлар тўғрисидаги Конвенция, 1970 йил 16 декабрда Гаагада имзоланган Ҳаво кемаларини гайриқонуний равишда эгаллаб олишга қарши кураш тўғрисидаги Конвенция, ҳамда 1971 йил 23 сентябрда Монреалда имзоланган Фуқаро авиацияси хавфсизлигига қарши кураш ҳақидаги Конвенция, ҳамда 1988 йил 24 февралда Монреалда имзоланган Халқаро тайёрагоҳларда гайриқонуний куч пилатини ҳаракатларига қарши кураш тўғрисидаги Баённома қондларига, Ахдлашувчи Томонлар ўртасидаги амалдаги икки томонлама битимлар ва улар ўртасида кейинчалик тузиладиган битимларга мувофиқ иш олиб борадилар.

2. Ахдлашувчи Томонлар бир-бирларининг илтимосига кўра ҳаво кемасини гайриқонуний тўтқун қилиб олишнинг ҳамда ҳаво кемасига, ундаги йўловчилар ва экипаж аъзоларига, тайёрагоҳлар ва қатновни таъминлаш воситаларига хавф туғдирувчи бошқа гайриқонуний хатти-ҳаракатларнинг, шунингдек, фуқаро авиацияси хавфсизлигига ҳар қандай таҳдид қилишнинг олдини олишда бир-бирларига барча зарурий ёрдамни кўрсатадилар.

3. Ахдлашувчи Томонлар ўзларида қўлланиш дарajasига қараб Фуқаро авиацияси халқаро ташкилоти томонидан белгиланган ва Халқаро фуқаро авиацияси бўйича Конвенцияга Июваларда тасвифланган авиация хавфсизлиги ва техник талаблар қондаларига мувофиқ иш кўрадилар; улар рўйхатга олган ҳаво кемаларининг фойдаланувчиларидан, асосий фаолият жойи ёки доимий турар жойи ўз ҳудудларида жойлашган ҳаво кемаларининг фойдаланувчиларидан ва ўз ҳудудларида жойлашган халқаро тайёрагоҳларнинг фойдаланувчиларидан худди шундай авиация хавфсизлигининг қондаларига мувофиқ иш кўришларини талаб қиладилар.

4. Ахдлашувчи Томонларнинг ҳар бири иккинчи Ахдлашувчи Томон ҳаво кемаларининг бундай фойдаланувчиларидан ушбу Модданинг 3-бандида зикр этилган қондаларга ва ана шу иккинчи Ахдлашувчи Томон ҳаво кемаси ўз ҳудуди

чекраларига кириб келаетганида, ундан чиқиб келаетганида ёки унда бўлиб турган вақтда назарда тутилган қондаларга риоя этишини талаб қилиши мумкинлигига рози бўлади. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон ҳаво кемаларини ҳимоя қилиш ва йўловчиларни, экинжак аъзоларини, йўловчи юки, юклар ва рўйхатдаги мулкни юк ортинг ёки тушириш вақтида текшириш учун ўз ҳудуди доирасида самарали чора-тадбирлар кўрилишини таъминлайди. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг, бангартни, аниқ таҳдид мавжуд бўлса, хавфсизлигини таъминлаш юзасидан махсус чора-тадбирлар кўришга доир илтимосларини ҳам хайрихоҳлик билан қараб чиқади.

5. Фуқаро ҳаво кемаси туққун қилиб олинганда ёки уни туққун қилиш таҳдиди мавжуд бўлганда ёки ҳаво кемаси, ундаги йўловчилар ва экинжак аъзоларига таъёраоҳлар ва қатновини таъминлаш воситаларига бошқа гайриқонуний хатти-ҳаракатлар билан таҳдид қилинганда, Аҳдлашувчи Томонлар алоқани енгаллатиш ва бундай кўнгилсизлик ёки таҳдидга жарада, ҳамда бениҳасат барҳам беришнинг барча зарур чора-тадбирларини кўриш орқали бир-бирларига кўмак берадилар.

6. Бангартни, Аҳдлашувчи Томонлардан бирон-бири иккинчи Аҳдлашувчи Томон ушбу Модданинг авиация хавфсизлигига оид қондаларидан чекиллиги деб ҳисоблаш учун етарли асосга эга бўлса, ушбу Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари билан ишониланч маслаҳатлашувлар ўтказилишини талаб қилишлари мумкин. Маслаҳатлашувлар ўтказиш тўғрисидаги сўров билан мурожаат этилган кундан эътиборан ўн беш (15) кун мобайнида мақбул келишувга эришилмаган ёки фуқаро авиациясининг хавфсизлигига бевосита хавф пайдо бўлган тақдирда ушбу Битимнинг 4-моддаси 1 бандини қўллаш учун асос юзага келади.

17-модда

Маслаҳатлашувлар ўтказиш

Ушбу Битимни бажаришга тааллуқли бўлган барча масалалар бўйича яқиндан ҳамкорликни таъминлаш учун Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари ўртасида вақт-вақти билан маслаҳатлашувлар ўтказилиб турилади.

18-модда

Даврий маълумотлар бериш

Бир Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари, талабга биноан, бошқа

Ахдлашувчи Томоннинг авиация маъмурларига шу бошқа Ахдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси келишилган ҳаво қатновларини амалга ошириш вақтида бажарган ташув ҳажмини белгиланг учун оқилона сўралган даврий маълумотларни беришлари лозим.

19-модда

Баҳсларга барҳам бериш

1. Ушбу Битим ёки унинг Иловасини талқин қилиш ёки қўллаш юзасидан Ахдлашувчи Томонлар ўртасида бирон-бир низо келиб чиқса, Ахдлашувчи Томонлар биринчи навбатда уни бевосита музокаралар орқали ҳал этиш учун ҳаракат қилишлари лозим.

2. Башарти, Ахдлашувчи Томонлар музокаралар орқали муроСага кела олмасалар, бу низо Ахдлашувчи Томонлардан исгалган бирининг талабига биноан ҳар бир Ахдлашувчи Томон биттадан тайинлайдиган икки ҳакам ва ана шу икки ҳакам келишиб тайинлайдиган яна бир ҳакамдан иборат - жами уч ҳакамдан ташкил тонадиган ҳайъатга ташкиррилиши мумкин. Ҳар бир Ахдлашувчи Томон бошқа Ахдлашувчи Томоннинг низоли ҳакамликда ҳал этиш тўғрисидаги талабини олганидан кейин олгинин (60) кун ичида биттадан ҳакам тайинлайди, учинчи ҳакам эса, юқоридаги икки ҳакам тайинланган кундан эътиборан олгинин (60) кун ичида тайинланиши лозим. Башарти, Ахдлашувчи Томонлардан бири белгиланган муддат ичида ҳакамини тайинлай олмаса ёхуд учинчи ҳакам белгиланган муддат ичида тайинланмаса, Ахдлашувчи Томонлардан исгалган бири ФАХТ Кенгаши Президентидан, вазиятга қараб, ҳакамни ёки ҳакамларни тайинлашни илтимос қилиши мумкин. Ҳар қандай ҳолатда, учинчи ҳакам учинчи мамлакатнинг фуқароси бўлиб, ҳакамлар ҳайъатининг раиси сифатида иш кўриши лозим.

3. Ҳакамлар ҳайъати кўнчиликл овоз билан қарор қабул қилади ва Ахдлашувчи Томонлар ҳайъатининг ушбу Модданинг 2-бандига мувофиқ чиқарилган қарорларини бажарини мажбуриятини зиммага оладилар.

4. Башарти, Ахдлашувчи Томонлардан бири ушбу Модданинг 3-бандига мувофиқ чиқарилган қарорларни бажармаса, бошқа Ахдлашувчи Томон ўз мажбуриятларини бажармаётган Ахдлашувчи Томонга ушбу Битимга асосан берган ҳуқуқ ёки имтиёзларининг амал қилишини чеклаб қўйиши, тўхтатиши ёки бекор қилиши мумкин.

5. Ҳар бир Ахдлашувчи Томон ўз ҳакамининг хизмат ҳақлари ёки

ҳарajatларини кўтаради. Училчи ҳасам ва ҳасамлар ҳайъатининг ишви кўриб чиқини жараёнида юзага келган ҳарajatларни Аҳдлашувчи Томонлар ўртасида тенг бўлишади.

20-модда

Ўзгаришлар ва қўшимчалар

Башарти, Аҳдлашувчи Томонлардан бири ушбу Битим ёки унинг Иловаси шартларини ўзгартришни таклиф қилса, Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари ўртасида мўлккалланаётган ўзгаришлар хусусида маслаҳатлашувлар ўтказилади. Агар Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари бу муддатни тўзини тўғрисида бошқа келишувга эришмасалар, маслаҳатлашувлар уларни ўтказини тўғрисидаги сўров тулган кундан эътиборан олтинчи (60) кун ичида бошланиши лозим. Ушбу Битимга киритилган ҳар қандай ўзгариш дипломатик воситалар орқали ноталар айирбошлаш йўли билан тасдиқланганидан кейин кучга киради. Иловаларга ўзгаришлар Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари ўртасидаги келишувга биноан киритилиши мумкин.

21-модда

ФАХТда рўйхатга олиш

Мазкур Битим ва унга киритилган ҳар қандай ўзгаришлар Фуқаро авиацияси халқаро ташкилотида (ФАХТ) рўйхатга олинини лозим.

22-модда

Битим амал муддатининг тугаши

Аҳдлашувчи Томонларнинг ҳар бири исталган вақтда бошқа Аҳдлашувчи Томонни дипломатик алоқа йўллари орқали ушбу Битимнинг амал қилиш муддатини тўхтатиш истагида эканлигидан хабардор қилиши мумкин. Бу ҳолда, Битимнинг амал қилиш муддати бошқа Аҳдлашувчи Томон бундай хабарномани олган кундан эътиборан ўн икки (12) ой ўтгачдан сўнг, башарти, Битимнинг амал қилишини тўхтатиш ҳақидаги зикр этилган хабарнома бу муддат тугагунга қадар Аҳдлашувчи Томонларнинг ўзаро келишувига биноан орқага қайтариб олинмаса, тўхтайдди. Башарти, бошқа Аҳдлашувчи Томон хабарнома олгани тўғрисида маълумот бўлмаса, Фуқаро Авиацияси Халқаро Ташкилоти хабарнома олганидан кейин ўн турт (14) кун ўтгач бошқа Аҳдлашувчи Томон ушбу хабарномани олган деб ҳисобланади.

23-модда

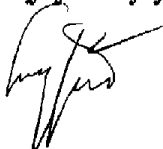
Битимнинг амал муддати ва кучга кириши

1. Мазкур Битим беш (5) йил мобайнида кучга эга бўлади. Башарти-ки, ҳеч қайси Аҳдлашувчи Томон уқтириб ўтилган беш йиллик муддат тугашига энг камида олти (6) ой вақт қолгунча ушбу Битимнинг амал муддатини тугатиши исгагида акалиги тўғрисида огоҳ этмаса, унинг амалиёт даври ноаниқ муддатга узайтирилди, деб ҳисобланилади.

2. Ушбу Битим ҳар бир Аҳдлашувчи Томон давлат ички қонунчилик зарурий тартиботини бажарилганлигини билдирувчи дипломатик ноталар алманилган кундан бошлаб кучга киради.

199 5 йилнинг "7" _____ ида _____ шаҳрида литва, ўзбек ва рус тилларида икки асл нусхада тузилди, ҳар икки матн бир хил кучга эгадир. Ушбу Битимни талқин қилишда ҳамфикрлик бўлмаган тақдирда рус тилидаги матн асос сифатида қабул қилинади.

Литва Республикаси
Ҳукумати учун



Ўзбекистон Республикаси
Ҳукумати учун



И Л О В А

1. Литва Республикаси Хукуматиинг тайинланган авиакорхонаси мунтазам равишда келишилган ҳаво қатновларини амалга оширишда қуйидаги йўналишлардан фойдаланиш ҳуқуқига эгадир:

Жўналиш манзиллари	Оралиқ манзиллар	Белгиланган манзиллар	Ўзбекистондан ташқар ридаги манзиллар
Литвадаги манзиллар		Ўзбекистондаги манзиллар	

2. Ўзбекистон Республикаси Хукуматиинг тайинланган авиакорхонаси мунтазам равишда келишилган ҳаво қатновларини амалга оширишда қуйидаги йўналишлардан фойдаланиш ҳуқуқига эгадир:

Жўналиш манзиллари	Оралиқ манзиллар	Белгиланган манзиллар	Литвадан ташқари даги манзиллар
Ўзбекистондаги манзиллар		Литвадаги манзиллар	

3. Аҳдлашувчи Томонларнинг ҳудудларидаги манзиллар Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари ўртасидаги келишувга биноан белгиланади.

4. Оралиқ манзиллар ҳамда Ўзбекистон ва Литвадан ташқаридаги манзиллар Аҳдлашувчи Томонлар авиация маъмурларининг келишувига биноан белгиланади.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN CONCERNING AIR SERVICES AND COOPERATION IN THE FIELD OF AIR TRANSPORT

The Government of the Republic of Lithuania 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 strengthen and develop mutual cooperation in the field of air transport,

Desiring to conclude an Agreement with a view to establishing air transport between their respective territories and beyond,

Have agreed as follows:

Article 1. Definition of terms

1. For the purposes of this Agreement:

(a) "aeronautical authorities" shall mean, in the case of the Republic of Lithuania, the Ministry of Transport, and, in the case of the Republic of Uzbekistan, the national airline Uzbekiston Khavo Yullari, or, in either case, any person or organization authorized to carry out the functions currently exercised by the above-mentioned authorities;

(b) "Convention" shall mean the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including all annexes adopted in accordance with article 90 of the Convention, as well as all amendments to the Convention or its annexes adopted in accordance with articles 90 and 94, to the extent that they are adopted by the Contracting Parties and are applicable to the Contracting Parties;

(c) "designated airline" shall mean the airline designated and authorized under article 3 of this Agreement;

(d) "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the same meanings as in articles 2 and 96 of the Convention;

(e) "tariffs" shall mean the rates to be paid for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail and the conditions under which those rates apply, including rates and conditions for agency and other auxiliary services;

(f) "capacity", in relation to an aircraft, shall mean the commercial payload of that aircraft over the entire route or part thereof;

(g) "capacity", in relation to an agreed service, shall mean the capacity of an aircraft used on that particular service multiplied by the number of flights made by that aircraft during a specified period over the entire route or part thereof.

2. The Annex to this Agreement shall form an integral part thereof.

Article 2. Granting of transportation rights

1. Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement (which shall hereinafter be referred to as "agreed services" and "specified routes", respectively).

2. The designated airline of each Contracting Party shall, while operating an agreed service on a specified route, enjoy the following rights:

(a) the right to overfly the territory of the other Contracting Party without stopping;

(b) the right to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;

(c) the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at points specified in the Annex to this Agreement for the purposes of picking up and/or setting down passengers, mail and cargo travelling between the territories of the Contracting Parties;

(d) the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at points specified in the Annex to this Agreement for the purposes of picking up and/or setting down passengers, mail and cargo travelling to or from points in third countries. This right shall be granted by agreement of the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

3. Nothing in this Agreement shall be interpreted as conferring on the designated airline of either Contracting Party the right to take on passengers, mail and cargo carried for remuneration or hire between points in the territory of the other Contracting Party.

Article 3. Designation of airline and granting of operating permit

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one airline for the purpose of operating agreed services on the specified routes after notifying the other Contracting Party in writing of the designation.

2. On receiving notice of such designation, the other Contracting Party shall without delay, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this article, grant the appropriate operating permit to the designated airline.

3. The aeronautical authorities of either Contracting Party may, prior to issuing an operating permit, require the designated airline of the other Contracting Party to show proof that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations that are normally applied by those authorities to the operation of international air services and that do not themselves exceed the requirements of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to withhold the operating permit referred to in paragraph 2 of this article or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. The designated airline, having received the operating permit referred to in this article, may proceed to operate the agreed services, provided that such services are subject to tariffs charged pursuant to article 9 of this Agreement.

6. Each Contracting Party shall have the right to change the airline previously designated and designate another, and it shall notify the other Contracting Party of its decision in writing.

Article 4. Cancellation of permits or suspension of rights

1. Each Contracting Party reserves the right to cancel the operating permit or suspend the exercise of the rights granted to the designated airline by the other Contracting Party under article 2 of this Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights, if:

(a) it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or

(b) the airline does not comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or

(c) the airline fails in some other way to comply with the conditions prescribed in this Agreement.

2. Unless immediate cancellation of a permit, suspension of rights or imposition of the conditions referred to in paragraph 1 of this article are necessary to prevent further infringements of the laws or regulations, the right referred to in that paragraph shall be exercised only after consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such consultations must begin within 60 (sixty) days from the date of receipt of the request.

Article 5. Application of national laws and regulations

1. The laws and regulations applicable in the territory of a Contracting Party to the entry and departure of aircraft engaged in international air services or to the operation and navigation of such aircraft while they are within its territory shall apply to aircraft of the airline designated by the other Contracting Party.

2. The laws and regulations applicable in the territory of a Contracting Party to the entry, stay and departure of passengers, crew, cargo and mail and, in particular, the formalities relating to immigration, customs, foreign-exchange and sanitary measures shall be applied to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party while in the said territory.

Article 6. Airport fees

Fees and other payments for the use of each airport, including its facilities and any technical and other equipment and services, as well as any payments for the use of aeronautical navigation equipment, communications and other services, shall be levied at the rates and tariffs established by each Contracting Party for its territory, provided that such fees and payments do not exceed similar fees levied on the aircraft of other States.

Article 7. Direct transit

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of a Contracting Party that remain in the section of the airport designated for that purpose shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar charges and fees.

Article 8. Principles of operation of agreed services

1. Each Contracting Party shall provide the designated airlines of both Contracting Parties fair and equal opportunities to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2. In operating the agreed services, the designated airline of one Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services that the latter provides on the whole route or any part thereof.

3. The capacity provided in the agreed services by the designated airlines of the Contracting Parties must correspond to the anticipated needs for transportation and, at a reasonable load factor, must be sufficient to meet the needs for transportation between the territories of the Contracting Parties.

4. The air services provided by a designated airline under this Agreement must conform to general principles according to which capacity shall be related to:

- (a) the needs for transportation between the countries of origin and destination;
- (b) the needs for transportation of the area through which the airline passes;
- (c) the needs for through airline operations.

Article 9. Tariffs

1. The tariffs charged for any agreed service shall be fixed at a reasonable level, due regard being paid to all relevant factors, including operational costs, reasonable profit, the characteristics of the airline (for example, speed and comfort) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this article shall, if possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties for each of the specified routes. Such agreement shall be reached by means of the employment of the relevant international mechanism for setting tariffs.

3. The tariffs agreed in accordance with paragraph 2 of this article shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties no later than 60 (sixty) days prior to the anticipated date for the introduction of the tariffs. In special cases, this period may be reduced subject to agreement of the said authorities.

4. If neither of the aeronautical authorities of the Contracting Parties has objected to the proposed tariffs within 30 (thirty) days after the date of submission, the tariffs shall be deemed to be approved. In cases in which the submission period is reduced in accordance

with paragraph 3 of this article, the aeronautical authorities may also agree to reduce the period for the notification regarding an objection.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this article or if, within the period applied in accordance with paragraph 4 of this article, a notification of an objection is served, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 3 of this article or on the determination of any tariff under paragraph 5 of this article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 19 of this Agreement.

7. The tariffs established in accordance with the provisions of this article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this article. In any case, a tariff shall be extended no more than 12 (twelve) months after the date of expiry of the tariff.

Article 10. Flight schedules

1. The designated airline of each Contracting Party shall, no later than 30 (thirty) days prior to the beginning of flight operations, submit the proposed schedule to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval, indicating the frequency of the flights, the type of aircraft, the seating arrangement and the proposed number of seats available for ticketing.

2. Any subsequent changes to the approved schedule of a designated airline must be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 11. Exemption from customs duties and other fees

1. Aircraft operated on agreed services by the designated airline of a Contracting Party, together with their regular equipment, including supplies of fuel and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board the aircraft, shall be exempt from all customs duties and other charges and fees on arrival in the territory of the other Contracting Party, provided that the items, equipment and supplies remain on board the aircraft until re-exported.

2. The following shall likewise be exempt from such duties, charges and fees, with the exception of the fees levied for services rendered:

(a) aircraft stores taken aboard in the territory of one Contracting Party that are within the limits established by the authorities of that Contracting Party and are intended for consumption aboard an aircraft operated on agreed services by the designated airline of the other Contracting Party;

(b) spare parts imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of an aircraft operated on agreed services by the designated airline of the other Contracting Party;

(c) fuel and lubricants intended for use by an aircraft operated on agreed services by the designated airline of the other Contracting Party, even when those supplies will be consumed during that part of the flight which takes place over the territory of the other Contracting Party in which they were taken aboard.

3. The items and equipment referred to in paragraph 2 of this article may be required to be kept under customs supervision or control.

4. The regular equipment, spare parts and stores aboard an aircraft operated on agreed services by the designated airline of one Contracting Party may not be unloaded in the territory of the other Contracting Party, save with the consent of the customs authorities of that Contracting Party. When so unloaded, they may be placed under the supervision of the said authorities until they are re-exported or are otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5. Items necessary for the operation of agreed services by the designated airline of one Contracting Party, including promotional materials, souvenir items and carriage documents that bear the logo of the designated airline and are intended exclusively for the needs of the representative office, shall be exempt in the territory of the other Contracting Party from all customs duties, fees and charges.

6. Motor vehicles, electronic ticketing and communications equipment and the spare parts for such equipment, as well as furniture and items for the equipment and operations of representative offices, that are delivered or are to be delivered by the designated airline of one Contracting Party for its own operational needs shall be exempt from all customs duties and other charges and fees when they are imported and exported and while they are in the territory of the other Contracting Party.

Article 12. Transfer of revenue

1. Settlements between the designated airlines shall be made in accordance with the prevailing agreements between the Contracting Parties on settlements and payments.

2. Each Contracting Party shall grant the designated airline of the other Contracting Party the right to transfer freely any revenue that accrues to that designated airline in the territory of the first Contracting Party from the operation of agreed services and that is in excess of expenditure.

3. Such a transfer must be made in accordance with the provisions of an agreement that governs the financial relations between the Contracting Parties. In the absence of such an agreement or of the appropriate provisions in such an agreement, the transfer may be made in freely convertible currency at the official rate of exchange for the day of the transfer, in accordance with the foreign-exchange rules employed by the Contracting Parties.

Article 13. Exemption from double taxation

Revenue that accrues to the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party from the operation of agreed services shall be exempted by the other Contracting Party from taxes that should or could be levied under the regulation of that Contracting Party.

Article 14. Commercial activity

1. In order to ensure the operation of agreed services, the designated airline of one of the Contracting Parties shall be granted the right to open its own representative offices in the territory of the other Contracting Party, with the necessary administrative, commercial and technical personnel.

2. The designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party shall have the right to sell its air transport services on its own carriage documents directly and/or through sales agents in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

3. If matters relating to commercial activity by the designated airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party, including the sale of air transport services, are governed by a special agreement between the Contracting Parties, that agreement shall be applied.

Article 15. Recognition of certifications and certificates

1. Certifications of airworthiness and of competency, as well as certificates that are issued or recognized as valid by one Contracting Party and are not expired, shall be recognized as valid in the territory of the other Contracting Party, provided that the requirements according to which the certificates and certifications are issued or recognized as valid meet or exceed the minimum standards established in conformance with the requirements of the Convention.

2. Each Contracting Party reserves the right, for flights over its own territory, to refuse to recognize certificates and certifications issued to its own nationals or recognized for them as valid by the other Contracting Party.

Article 16. Aviation safety

1. In accordance with their rights and obligations arising from international law, the Contracting Parties affirm that the obligation they have undertaken with respect to each other to ensure the security of civil aviation against acts of illegal interference shall form an integral part of this Agreement. Without limiting the general applicability of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall act in accordance 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; the Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation, signed at Montreal on 23 September 1971; the Protocol for the suppression of unlawful acts of violence at airports serving international civil aviation, signed at Montreal on 24 February 1988; and the provisions of bilateral agreements between the Contracting Parties that are currently in force and of all such agreements that may subsequently be concluded by them.

2. The Contracting Parties shall, upon request, provide each other with all necessary assistance to prevent the unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the

safety of aircraft, their passengers and crew, airports and aeronautical navigation equipment, and any other threat to the safety of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall act in accordance with the provisions on aviation safety and the technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and stipulated in the Annexes to the Convention, to the extent that these provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require operators of aircraft carrying their registration marks, operators of aircraft whose main field of operation or permanent base is located in their territory, and operators of international airports in their territory to act in accordance with such provisions and requirements of aviation safety.

4. Each Contracting Party shall agree that the other Contracting Party may require aircraft operators to comply with the provisions and requirements on aviation safety referred to in paragraph 3 of this article which are stipulated by the other Contracting Party for arrival, departure and stay in its territory. Each Contracting Party shall ensure that the appropriate measures are applied in its territory to protect aircraft and check passengers, crew, hand luggage, baggage, cargo and on-board supplies prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also look favourably on any request by the other Contracting Party that special security measures should be adopted in connection with a specific threat.

5. In the event of an incident or the threat of an incident connected with the unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of aircraft, their passengers and crew, airports or aeronautical navigation equipment, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and adopting appropriate measures with a view to bringing the incident or threat of an incident to a close quickly and safely.

6. If either of the Contracting Parties has sufficient reason to believe that the other Contracting Party is not adhering to the provisions on aviation safety of this article, the aeronautical authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. If an acceptable agreement is not reached within 15 (fifteen) days from the date of the request for consultations or the identification of an immediate threat to the security of civil aviation, that shall constitute grounds to apply paragraph 1 of article 4 of this Agreement.

Article 17. Consultations

In order to ensure close cooperation in all matters relating to the implementation of this Agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult together from time to time.

Article 18. Statistical information

The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such statistical information as may reasonably be required for the purpose of determining the volume of traffic operated by the designated airline of the first Contracting Party on the agreed services.

Article 19. Settlement of disputes

1. If any dispute arises relating to the interpretation or application of this Agreement or its Annex, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall initially attempt to settle the dispute through direct negotiations.

2. If the Contracting Parties cannot reach agreement through negotiations, the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for consideration to a Board of Arbitration consisting of three arbitrators, the Contracting Parties appointing one arbitrator each, with the third arbitrator named by agreement of the other two arbitrators. Both Contracting Parties shall appoint their respective arbitrators within 60 (sixty) days from the date on which one Contracting Party receives from the other Contracting Party the request for settlement of the dispute through a Board of Arbitration, and the third arbitrator shall be named within the following 60 (sixty) days. If either Contracting Party fails to appoint its arbitrator or if the third arbitrator is not appointed within the prescribed period, the Contracting Parties may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the arbitrator or arbitrators, as may be necessary. In any case, the third arbitrator must be a national of a third country and must perform the functions of chairman of the Board of Arbitration.

3. The Board of Arbitration shall take its decision by a majority of votes, and the Contracting Parties be obliged to implement its decisions adopted in accordance with paragraph 2 of this article.

4. If one Contracting Party fails to implement the decisions of the Board of Arbitration in accordance with paragraph 3 of this article, the other Contracting Party may restrict, suspend or revoke the rights or privileges granted by this Agreement of the Contracting Party that is not fulfilling its obligations.

5. Each Contracting Party shall pay the expenses and fees of its arbitrator. The third arbitrator's pay and his expenses for managing the arbitration shall be defrayed equally by both Contracting Parties.

Article 20. Modifications and additions

If either Contracting Party proposes a modification of any provision of this Agreement or its Annex, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall hold consultations relating to the proposed modification. The consultation shall begin within 60 (sixty) days from the date of the request therefor, unless the aeronautical authorities of the Contracting Parties agree to extend that period. Modifications to the Agreement shall enter into force after they have been confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channel. Modifications to the Annex may be made by agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 21. Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 22. Denunciation of the Agreement

Either of the Contracting Parties may at any time give notice through the diplomatic channel to the other Contracting Party of its intention to denounce this Agreement. Such notice must be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. In that event, the Agreement shall terminate 12 (twelve) months after the date on which the other Contracting Party receives the notice, unless it is withdrawn by mutual agreement of the Contracting Parties before the expiry of that period. In the absence of confirmation that the other Contracting Party has received the notice, the notice shall be deemed to have been received 14 (fourteen) days after the International Civil Aviation Organization receives the notice.

Article 23. Duration and entry into force

1. This Agreement shall remain in force for 5 (five) years. Unless one of the Contracting Parties notifies the other Contracting Party of its intention to terminate the Agreement at least 6 (six) months before the expiry of the five-year period, the Agreement shall be deemed to be extended for an indefinite period.

2. This Agreement shall enter into force with the exchange of diplomatic notes informing each Contracting Party of the completion of the requisite constitutional formalities.

Done at Vilnius on 7 June 1995, in two original copies, each in the Lithuanian, Uzbek and Russian languages, all texts being equally authentic. In the event of differing interpretation, the Russian text shall prevail.

For the Government of the Republic of Lithuania:

For the Government of the Republic of Uzbekistan:

ANNEX

1. The airline designated by the Government of the Republic of Lithuania shall be entitled to operate the agreed services over the following routes on a regular basis:

<i>Point of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Destination</i>	<i>Points outside Uzbekistan</i>
Point in Lithuania		Points in Uzbekistan	

2. The airline designated by the Government of the Republic of Uzbekistan shall be entitled to operate the agreed services over the following routes on a regular basis:

<i>Point of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Destination</i>	<i>Points outside Lithuania</i>
Point in Uzbekistan		Points in Lithuania	

3. Specific points in the territories of the Contracting Parties shall be determined by agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

4. Intermediate points and points outside Lithuania and Uzbekistan shall be determined by agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'OUBÉKISTAN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ET À LA COOPÉRATION DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement de la République de Lituanie 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 renforcer et de développer leur coopération en matière de transport aérien, Souhaitant conclure un accord aux fins d'établir des services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit:

Article premier. Définitions

1. Aux fins du présent Accord:

a) Les mots "autorités aéronautiques" s'entendent, dans le cas de la République de Lituanie, du Ministère des Communications et, dans le cas de la République d'Ouzbékistan, de la Compagnie aérienne nationale "Ouzbékistan Hava Youllari" ou, dans les deux cas, de toute personne ou organisme habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par les autorités susmentionnées;

b) Le terme "la Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, avec toutes les annexes adoptées conformément à l'article 90 de ladite Convention, ainsi que tous les amendements à cette Convention ou à ses Annexes qui auraient été adoptés conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci, pour autant qu'ils soient adoptés par les Parties contractantes et leur soient applicables;

c) Les mots "entreprise de transports aériens désignée" s'entendent de l'entreprise de transports aériens qui aura été désignée et habilitée conformément à l'article 3 du présent Accord;

d) Les mots "territoire", "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transports aériens" et "escale non commerciale" ont, respectivement, le sens indiqué aux articles 2 et 96 de la Convention;

e) Le terme "les tarifs" s'entend des tarifs fixés pour le transport des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier, ainsi que des conditions d'application de ces tarifs, y compris les tarifs et conditions des services d'agences et autres services auxiliaires;

f) Le terme "capacité", appliqué à un aéronef, s'entend de la charge commerciale de l'aéronef sur la totalité ou une partie de sa route;

g) Le terme "capacité", appliqué aux lignes convenues, s'entend de la capacité des aéronefs affectés auxdites lignes, multipliée par le nombre de vols effectués par ces aéronefs sur la totalité ou une partie de la route au cours d'une période donnée.

2. L'Annexe au présent Accord en fait partie intégrante.

Article 2. Octroi des droits

1. Chacune des Parties contractantes octroie à l'autre Partie contractante les droits prévus par le présent Accord aux fins de l'établissement des services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord (ci-après dénommés "les services convenus" et "les routes spécifiées").

2. L'entreprise de services aériens désignée par chacune des Parties contractantes jouira, lors de l'exploitation des services convenus sur des routes spécifiées, des droits suivants:

a) effectuer le survol du territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir;

b) effectuer des escales à des fins non commerciales sur le territoire de l'autre Partie contractante;

c) effectuer des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante en des points indiqués dans l'Annexe au présent Accord afin d'y embarquer ou d'y débarquer des passagers, du courrier et des marchandises en trafic international entre les territoires respectifs des Parties contractantes;

d) effectuer des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante en des points indiqués dans l'Annexe au présent Accord afin d'y embarquer ou d'y débarquer des passagers, du courrier et des marchandises à destination ou en provenance de points situés dans des pays tiers. Ce droit sera octroyé d'un commun accord entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

3. Rien dans le présent Accord ne pourra être considéré comme octroyant à l'entreprise de services aériens désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises pour les transporter entre des points du territoire de l'autre Partie contractante moyennant une rémunération ou en vertu d'un contrat de louage.

Article 3. Désignation et octroi des autorisations d'exploitation

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner une entreprise de services aériens afin d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées, moyennant une notification écrite à l'autre Partie de cette désignation.

2. Dès réception d'une telle notification, l'autre Partie contractante, conformément aux paragraphes 3 et 4 du présent article, accordera sans délai à l'entreprise de services aériens désignée l'autorisation d'exploitation correspondante.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent, avant d'accorder l'autorisation d'exploitation, exiger que l'entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante établisse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux con-

ditions prévues dans les lois et règlements normalement appliqués par ces autorités à l'exploitation des services internationaux et ne dépassant pas par leur niveau les exigences de la Convention.

4. Chaque Partie contractante aura le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article ou d'exiger la réalisation de conditions qu'elle jugera nécessaires dans l'exercice par l'entreprise désignée des droits visés à l'article 2 du présent Accord dans tous les cas où elle n'a pas la certitude que la majeure partie de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou des ressortissants de cette Partie.

5. L'entreprise de transports aériens désignée, ayant reçu l'autorisation mentionnée dans le présent article a le droit de commencer à exploiter les services convenus, à condition que soient appliqués sur ces services des tarifs établis conformément à l'article 9 du présent Accord.

6. Chaque Partie contractante aura le droit de rappeler l'entreprise de transports aériens désignée précédemment, et de désigner un autre en envoyant une notification écrite à l'autre Partie contractante.

Article 4. Révocation de l'autorisation et suspension des droits

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits exposés à l'article 2 du présent Accord par l'entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante ou d'exiger la réalisation des conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits:

a) Dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui a désigné cette entreprise de transports aériens ou de ses ressortissants; ou,

b) Dans le cas où cette entreprise de transports aériens ne respecte pas les lois et règlements de la Partie contractante qui octroie ces droits;

c) Lorsque l'entreprise de transports aériens ne se conforme pas, d'une quelconque manière, aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. À moins qu'une révocation de l'autorisation ou une suspension des droits ou encore l'imposition des conditions énoncées au paragraphe 1 du présent article ne s'avère indispensable à la prévention de nouvelles infractions aux lois et règlements, le droit exposé au présent paragraphe ne sera exercé qu'après consultation entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. De telles consultations devront commencer dans les soixante (60) jours après réception d'une demande en ce sens.

Article 5. Application des lois et règlements nationaux

1. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant l'entrée sur son territoire et la sortie de son territoire d'aéronefs effectuant des vols internationaux ou l'exploitation et la navigation de ces aéronefs pendant leur séjour sur ledit territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant l'arrivée, le séjour et le départ de son territoire de passagers, d'équipages, de marchandises et de courrier et, en particulier, les règlements prescrivant les formalités relatives aux passeports ainsi qu'aux questions de douane et de change, s'appliquent aux passagers, équipages, marchandises et courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante pendant leur séjour dans les limites dudit territoire.

Article 6. Taxes aéroportuaires

Les taxes et autres redevances pour l'utilisation de chaque aéroport, y compris ses infrastructures, ses moyens et services techniques ou autres, ainsi que toute redevance pour l'utilisation des moyens de navigation aérienne, de communication ou d'autres services, seront prélevées conformément aux taux et tarifs fixés par chacune des Parties contractantes, dans la mesure où elles n'excèdent pas les taxes analogues prélevées sur les aéronefs d'autres États.

Article 7. Transit direct

Les passagers, les bagages et les marchandises en transit direct à travers le territoire de l'une des Parties contractantes et qui ne quittent pas la zone aéroportuaire prévue à cet effet seront seulement soumis à un contrôle douanier restreint, à moins qu'ils soient de nature à susciter l'application de mesures visant à garantir la sécurité aéronautique. Les bagages et marchandises en transit direct seront exemptés de taxes douanières et autres impôts et redevances similaires.

Article 8. Principes d'exploitation des services convenus

1. Chaque Partie contractante procure aux entreprises de transports aériens désignées des deux Parties contractantes des possibilités justes et équitables d'exploitation des services convenus suivant des routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

2. Dans l'exercice des services convenus, l'entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractante doit tenir compte des intérêts de l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante, afin de ne pas porter préjudice aux transports effectués par cette dernière sur toutes les routes spécifiées ou une section de ces routes.

3. La capacité offerte par les entreprises de transports aériens des Parties contractantes pour les services convenus doit correspondre aux besoins présumés des transports et, compte tenu d'un coefficient de remplissage raisonnable, être suffisante pour satisfaire aux besoins des transports entre les territoires respectifs des Parties contractantes.

4. Les transports effectués par une entreprise de transports aériens désignée en vertu du présent Accord doivent correspondre au principe général suivant lequel la capacité dépendra:

- a) des besoins des transports entre les pays dans lesquels commencent et dans lesquels finissent ces transports;
- b) des besoins des transports en fonction de la région traversée par une ligne aérienne;

- c) des besoins des transports en transit.

Article 9. Tarifs

1. Les tarifs perçus pour tout service convenu doivent être fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les facteurs correspondants, notamment du coût d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable, des spécificités des transports (telles que la vitesse et le confort) et des tarifs des autres entreprises de transports aériens sur toute section d'une route spécifiée.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article doivent, si possible, être fixés de commun accord entre les entreprises de transports aériens désignées des Parties contractantes pour chacune des routes spécifiées. Un tel accord sera atteint via la mise en oeuvre du mécanisme international correspondant d'établissement des tarifs.

3. Les tarifs convenus conformément au paragraphe 2 du présent article seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes, au plus tard soixante (60) jours avant la date prévue de leur entrée en vigueur. Dans certains cas, ce délai peut être raccourci suivant un accord entre les autorités susmentionnées.

4. Si les autorités aéronautiques d'aucune des Parties contractantes n'ont manifesté leur désaccord avec les tarifs proposés dans les trente (30) jours à dater de leur soumission, ces tarifs seront considérés comme approuvés. En cas de raccourcissement du délai de soumission conformément au paragraphe 3 du présent article, lesdites autorités aéronautiques auront également le droit de raccourcir le délai de notification de leur désaccord.

5. Si un tarif ne peut être fixé conformément au paragraphe 2 du présent article ou si, au cours du délai appliqué conformément au paragraphe 4 du présent article, une notification de désaccord a été adressée, les autorités aéronautiques des Parties contractantes doivent s'efforcer de fixer le tarif par accord mutuel.

6. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à un accord au sujet de l'approbation d'un quelconque tarif qui leur est proposé conformément au paragraphe 3 du présent article ou relatif à l'instauration d'un quelconque tarif conformément au paragraphe 5 du présent article, le différend sera réglé conformément aux conditions fixées à l'article 19 du présent Accord.

7. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à l'établissement de nouveaux tarifs fixés conformément aux conditions du présent article. En tout cas, l'application d'un tarif ne se prolonge pas au-delà de douze (12) mois à compter de la date d'échéance de l'application dudit tarif.

Article 10. Horaire des vols

1. L'entreprise de transports aériens désignée de chacune des Parties contractantes est tenue de soumettre à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, dans un délai de trente (30) jours avant le début des vols, l'horaire prévu pour ceux-ci, en indiquant leur fréquence, le type d'aéronef utilisé, la disposition et le nombre de places prévues à la vente.

2. Toute modification ultérieure dans l'horaire approuvé d'une entreprise de transports aériens désignée d'une Partie contractante doit être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 11. Exonération des taxes douanières et autres redevances

1. Les aéronefs exploités sur les services convenus par l'entreprise de transports aériens désignée d'une Partie contractante, de même que leurs équipements normaux, les carburants, les lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs) se trouvant à bord desdits aéronefs seront exonérés de toutes taxes douanières, droits ou autres redevances similaires à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que ces équipements, matériels et provisions demeurent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Seront également exonérés de ces taxes, droits et redevances, à l'exception des redevances correspondant à des services rendus:

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes dans des zones délimitées par les autorités de ladite Partie contractante et destinées à l'avitaillement des aéronefs exploités sur les services convenus par l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs exploités sur les services convenus par l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante;

c) Les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs exploités sur les services convenus par l'entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes, même lorsque ces fournitures sont utilisées sur la section du parcours située dans les limites du territoire de l'autre Partie contractante où elles ont été embarquées.

3. Les matériels et fournitures visés au paragraphe 2 du présent article peuvent, sur demande, être placés sous le contrôle ou la surveillance des autorités douanières.

4. Les équipements normaux, les pièces de rechange et autres fournitures de bord se trouvant à bord des aéronefs exploités sur les services convenus par une entreprise de transports aériens 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 cette Partie contractante. Auquel cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit autrement disposé conformément aux règlements douaniers.

5. Les matériels indispensables à l'exploitation des services convenus par une entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes, notamment les matériels publicitaires, les articles souvenirs et les documents de transport portant les signes distinctifs de ladite entreprise de transports aériens et destinés exclusivement aux besoins des représentations, seront exonérés sur le territoire de l'autre Partie contractante de toutes taxes douanières, redevances et droits.

6. Les véhicules automobiles, l'équipement électronique destiné à la réservation et à la transmission, et leurs pièces de rechange, le mobilier et les articles pour l'équipement et

le fonctionnement des représentations, fournis par l'entreprise de transports aériens d'une Partie contractante pour ses besoins d'exploitation, seront exonérés de toutes taxes douanières et autres droits et redevances lors de leur importation dans, de leur exportation du et de leur séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 12. Transfert des recettes

1. Les règlements entre les entreprises de transports aériens désignées auront lieu conformément aux accords en vigueur entre les Parties contractantes relatifs aux règlements et paiements.

2. Chacune des Parties contractantes accorde à l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement le solde excédentaire des recettes sur les dépenses provenant de l'exploitation des services convenus par ladite entreprise de transports aériens sur le territoire de la première Partie contractante.

3. Un tel transfert doit avoir lieu conformément aux dispositions d'un accord régissant les relations financières entre les Parties contractantes. En l'absence d'un tel accord ou de dispositions correspondantes dans ledit accord, le transfert peut être effectué en monnaie librement convertible au taux de change officiel en vigueur le jour dudit transfert, conformément aux réglementations en matière de change applicables par les Parties contractantes.

Article 13. Exonération de la double imposition

Les recettes obtenues de l'exploitation des services convenus par l'entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante seront exemptées des impôts qui peuvent ou pourraient être réclamés conformément à la réglementation de cette Partie contractante.

Article 14. Activité commerciale

1. Le droit d'ouvrir sur le territoire de l'autre Partie contractante sa représentation comprenant le personnel administratif, commercial et technique indispensable est accordé à l'entreprise de transports aériens désignée de chacune des Parties contractantes pour assurer l'exploitation des services convenus.

2. L'entreprise de transports aériens désignée de chacune des Parties contractantes aura le droit de vendre sur le territoire de l'autre Partie contractante des transports aériens établis sur ses propres titres de transports, de manière autonome et/ou via des agents préposés à la vente desdits titres de transports, conformément aux lois et règlements de cette autre Partie contractante.

Article 15. Reconnaissance des licences et certificats

1. Les licences d'aptitude à effectuer des vols et les licences de qualification de vols, ainsi que les certificats délivrés ou reconnus valides par l'une des Parties contractantes et non périmés, seront reconnus comme valides sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que les exigences conformément auxquelles lesdits certificats ou licences sont

délivrés ou validés correspondent ou dépassent les normes minimales établies conformément aux exigences de la Convention.

2. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de ne pas reconnaître la validité, pour le survol de son territoire de certificats ou de licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 16. Sécurité aérienne

1. Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes confirment que leur obligation mutuelle de protéger la sécurité de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans restriction de l'applicabilité générale des droits et obligations qui leur incombent en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent 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, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, et aux dispositions des accords bilatéraux en vigueur entre lesdites Parties contractantes, ainsi que des accords qui pourraient être conclus entre elles à l'avenir.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement sur demande toute l'assistance nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des moyens de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace à la sécurité de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation et aux prescriptions techniques établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et visées par les dispositions des Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions et prescriptions sont applicables auxdites Parties contractantes; elles exigeront que les exploitants d'aéronefs de leur pavillon et les exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire ainsi que les exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, se conforment à ces dispositions et prescriptions relatives à la sécurité de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que l'autre Partie contractante peut exiger desdits exploitants d'aéronefs qu'ils se conforment aux dispositions et prescriptions relatives à la sécurité de l'aviation civile visées au paragraphe 3 du présent article, qui sont prévues par cette autre Partie contractante pour l'entrée dans, la sortie de et le séjour dans les limites de son territoire. Chaque Partie contractante assurera l'application dans les limites de son territoire des mesures appropriées pour la protection des aéronefs, l'inspection des passagers, de l'équipage, des bagages à main, des marchandises et provisions de bord, avant et pendant l'escale ou l'embarquement. En outre, chacune des Parties contractantes examinera favorablement toute demande de l'autre Partie contractante concernant l'adoption de mesures spéciales de sécurité liées à une menace concrète.

5. En cas d'incident ou de risque d'incident lié à la capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité d'aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les télécommunications et en prenant toutes les mesures adéquates pour mettre fin, rapidement et sans danger, à un tel incident ou risque d'incident.

6. Si l'une quelconque des Parties contractantes dispose de raisons suffisantes pour estimer que l'autre Partie contractante déroge aux dispositions relatives à la sécurité aérienne exposées au présent article, les autorités aéronautiques de cette Partie contractante peuvent demander que des consultations aient lieu d'urgence avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Au cas où un accord acceptable n'aurait pas été atteint dans un délai de quinze (15) jours à dater de l'adresse d'une demande de consultation ou de l'apparition d'une menace directe à la sécurité de l'aviation civile, cette absence d'accord constitue un fondement pour l'application des dispositions du premier paragraphe de l'article 4 du présent Accord.

Article 17. Organisation de consultations

Afin d'assurer une étroite coopération sur toutes les questions liées à l'exécution du présent Accord, des consultations auront lieu périodiquement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Article 18. Transmission de données statistiques

Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes, à la demande des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, transmettront les données statistiques qui peuvent être raisonnablement requises afin de déterminer le volume des transports effectués par l'entreprise de transports aériens désignée de la première Partie contractante sur les services convenus.

Article 19. Règlement des différends

1. Au cas où un différend surgit au sujet de l'interprétation du présent Accord ou de son Annexe, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes doivent, en première instance, s'efforcer de le régler au moyen de négociations directes.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à une entente par voie de négociations, le différend sera soumis, à la demande de l'une d'entre elles, à l'examen d'un tribunal arbitral composé de trois arbitres; deux de ces arbitres seront désignés chacun respectivement par l'une et l'autre des Parties contractantes et en désigneront de commun accord un troisième. Chacune des Parties contractantes est tenue de désigner son arbitre dans les soixante (60) jours à dater de la réception par l'une des Parties contractantes de la demande de l'autre Partie contractante de régler la question litigieuse par voie d'arbitrage. Le troisième arbitre devra quant à lui être désigné dans les soixante (60) jours suivants. Si dans les délais impartis, l'une des Parties contractantes n'a pas désigné d'arbitre ou si le troisième n'a pas été désigné, les Parties contractantes pourront demander au Président du Conseil de

l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder à la désignation du ou des arbitres faisant défaut. En tout cas, le troisième arbitre devra être un ressortissant d'un pays tiers et assumera les fonctions de président du tribunal arbitral.

3. Le tribunal arbitral se prononce à la majorité des voix et les Parties contractantes s'engagent à exécuter la sentence rendue par ledit tribunal conformément au paragraphe 2 du présent article.

4. Si l'une des Parties contractantes n'observe pas la sentence arbitrale conformément au paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie contractante peut restreindre, suspendre ou révoquer l'effet des droits ou privilèges accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante ne remplissant pas ses obligations.

5. Chaque Partie contractante prend à sa charge la totalité des dépenses et honoraires de son arbitre respectif. Les honoraires et dépenses du troisième arbitre et les dépenses liées à la procédure arbitrale seront couverts à part égale par les Parties contractantes.

Article 20. Modifications et amendements

Si l'une des Parties contractantes propose de modifier les conditions du présent Accord ou de son Annexe, des consultations auront lieu entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes au sujet de la modification proposée. Ces consultations devront commencer dans les soixante (60) jours à compter de la date à laquelle leur ouverture a été demandée, à moins que les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne conviennent de prolonger ce délai. Toute modification du présent Accord entrera en vigueur après avoir été confirmée au moyen d'échange de notes par la voie diplomatique. L'Annexe au présent Accord peut être modifiée d'un commun accord entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Article 21. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et tout amendement s'y rapportant seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Article 22. Dénonciation

Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier à l'autre Partie contractante par la voie diplomatique son intention de mettre fin au présent Accord. Une telle notification doit être envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'effet de l'Accord cessera dans un délai de douze (12) mois à dater de la réception par l'autre Partie contractante de ladite notification, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'accusé de réception par l'autre Partie contractante de ladite notification, celle-ci sera considérée comme reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 23. Durée et entrée en vigueur

1. Le présent Accord demeure en vigueur pendant cinq (5) ans. Si aucune des Parties contractantes ne notifie à l'autre Partie contractante son intention de mettre fin au présent Accord dans un délai de six (6) mois avant l'expiration dudit délai de cinq ans, le présent Accord sera prolongé pour une durée indéterminée.

2. Le présent Accord entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront échangé les notes diplomatiques annonçant qu'elles ont accompli les formalités constitutionnelles requises.

Fait à Vilnius le 7 juin 1995, en deux exemplaires authentiques, chacun en langue lituanienne, ouzbèke et russe, les trois textes faisant également foi. En cas de divergences d'opinion quant à l'interprétation du présent Accord, le texte en langue russe prévaudra.

Pour le Gouvernement de la République de Lituanie :

Pour le Gouvernement de la République d'Ouzbékistan :

ANNEXE

1. L'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement de la République de Lituanie a le droit d'exploiter régulièrement des services convenus sur les routes spécifiées suivantes:

<i>Point de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Point de destination</i>	<i>Points situés au-delà d'Ouzbékistan</i>
Point en Lituanie		Points en Ouzbékistan	

2. L'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement de la République d'Ouzbékistan a le droit d'exploiter régulièrement des services convenus sur les routes spécifiées suivantes:

<i>Point de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Point de destination</i>	<i>Points situés au-delà de la Lituanie</i>
Point en Ouzbékistan		Points en Lituanie	

3. Les points de départ et de destination sur les territoires respectifs des Parties contractantes seront définis par un accord entre les autorités aéronautiques desdites Parties contractantes.

4. Les points intermédiaires et les points situés au-delà des limites de la République de Lituanie et de la République d'Ouzbékistan seront définis par un accord entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

