

**AVIATION**

**Transport Services**

**Agreement Between the  
UNITED STATES OF AMERICA  
and UZBEKISTAN**

Signed at Washington  
February 27, 1998

with

Annexes



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966  
(80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . .the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

## **UZBEKISTAN**

### **Aviation: Transport Services**

*Agreement signed at Washington February 27, 1998;*

*Entered into force February 27, 1998.*

*With annexes.*

AIR TRANSPORT AGREEMENT  
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE  
UNITED STATES OF AMERICA  
AND  
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Uzbekistan (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

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

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

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Uzbekistan, the Civil Aviation Authority and any person or body authorized to perform the functions exercised by the said Civil Aviation Authority, and in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor;
2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
  - a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
  - b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including

their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

10. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto; and

11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

## Article 2

### Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

- a. the right to fly across its territory without landing;
- b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

## Article 3

### Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air

transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;

b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

#### Article 4

##### Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;

b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or

c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

#### Article 5

##### Application of Laws

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

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

#### Article 6

##### Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements

for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

## Article 7

### Aviation Security

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

Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on February 24, 1988.

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

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

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

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

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to

reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

## Article 8

### Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Party, to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.
2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.
3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.
4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline

shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

- a) an airline or airlines of either Party; and
- b) an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such third country;

provided that all airlines in such arrangements (1) hold the appropriate authority and (2) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to

transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

## Article 9

### Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (1) imposed by the national authorities, and (2) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

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

a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air

transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;

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

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

## Article 10

### User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among

categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

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

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

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (1) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (2) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

#### Article 11

##### Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in

providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

## Article 12

### Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

- a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Party shall require the notification or filing by airlines of the other Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (1) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (2) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (1) of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

## Article 13

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

## Article 14

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

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

a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

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

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

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

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

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

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

## Article 15

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

## Article 16

Registration with ICAO

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

## Article 17

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of signature. Upon entry into force, this Agreement shall supersede, as between the Parties, the Civil Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics of June 1, 1990, as amended.

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

DONE at Washington, in duplicate, this twenty-seventh day of February, 1998, in the English language, which shall be an authentic text. A translation of the Agreement into the Uzbek language shall be prepared which shall be considered equally authentic when agreed upon by an exchange of diplomatic notes that confirm its conformity with the English language text.

FOR THE GOVERNMENT OF THE  
UNITED STATES OF AMERICA:



FOR THE GOVERNMENT OF  
THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN:



ANNEX I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

1. From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Uzbekistan and beyond.
2. For all-cargo service or services, between Uzbekistan and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the Republic of Uzbekistan:

1. From points behind Uzbekistan via Uzbekistan and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.
2. For all-cargo service or services, between the United States and any point or points.

Section 2

Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. Operate flights in either or both directions;

2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
4. Omit stops at any point or points;
5. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
6. Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

### Section 3

#### Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

## ANNEX II

Charter Air TransportationSection 1

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry

traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

#### Section 2

Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

#### Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph above, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

## ANNEX III

Principles of Non-Discrimination Within  
and Competition among Computer Reservations Systems

Recognizing that Article 11 (Fair Competition) of this Agreement guarantees the airlines of both Parties "a fair and equal opportunity to compete,"

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the traveling public and the ability of an airline to offer those agents competitive computer reservations systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities, and Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems:

1. The Parties agree that CRSs will have integrated primary displays for which:
  - a. Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.
  - b. CRS data bases shall be as comprehensive as possible.
  - c. CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.
  - d. All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services

to the traveling public in either Party's territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.

e. Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.

2. A Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Party shall require that all distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

3. CRS vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party if the CRS complies with these principles.

4. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.

5. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.

6. CRSs in use in the territory of one Party that comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

**ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ҲУКУМАТИ ВА  
АМЕРИКА ҚЎШМА ШТАТЛАРИ ҲУКУМАТИ ЎРТАСИДА  
ҲАВО ТРАНСПОРТИ ТЎҒРИСИДА БИТИМ**

Ўзбекистон Республикаси Ҳукумати ва Америка Қўшма Штатлари Ҳукумати, (бундан кейин "Томонлар" деб аталувчилар),

ҳукумат томонидан энг кам таъсир ва бошқариш бўлган ҳолда бозорда авиакорхоналар ўртасидаги рақобатга асосланган халқаро авиация тизимига кўмаклашишни истаб,

халқаро авиатранспорт ташишларининг имкониятларини кенгайтиришда кўмаклашишни истаб,

авиакорхоналар йўловчи ва юк жўнатувчиларга турли хил хизматларни энг кам нарҳда таклиф қила олишига имконият яратиш истагида, токи бу нарҳлар камситилган бўлмаслиги ва устун туришдан фойдаланиш натижаси бўлмаслиги лозим; ва маълум бир авиакорхоналар янги ва рақобат қила олувчи нарҳларни белгилаши ва уларни жорий этилишини қўллаб-қувватлаш мақсадида,

халқаро ҳаво транспортида ишончлилиқнинг ва хавфсизлиқнинг энг юқори даражасини таъминлаш истагида ва ҳаво кемаларининг хавфсизлигига қарши қаратилган хатти-ҳаракатлар ёки таҳдид қилиш масалаларига ўзларининг энг жиддий муносабатда эканлиқларини билдириб ва бундай хатарга йўловчилар ёки мулкнинг йўлиқиши ҳаво ташишларини амалга оширишга ноқулайлиқ туғдиришини ва фуқаро авиациясининг беҳатарлигига бўлган йўловчиларнинг ишончи йўқолиши мумкинлигини англаган ҳолда, ва

1944 йил еттинчи декабрда Чикаго шаҳрида имзолаш учун очилган Халқаро фуқаро авиацияси тўғрисидаги Конвенциянинг иштирокчилари бўлган ҳолда,

қуйидагилар тўғрисида аҳдлашиб олдилар:

**1-модда  
Атамалар**

Агар матнда бошқа мазмун кўзда тутилмаган бўлса, ушбу Битим мақсадларида:

1. "Авиация маъмурлари" атамаси Ўзбекистон Республикасига нисбатан - Фуқаро авиациясининг маъмурларини ва айтиб ўтилган Фуқаро авиациясининг маъмурлари бажарадиган вазифаларни амалга ошириш

*NOTE: This translation was confirmed to be an equally authentic language text of this Agreement by an Exchange of Notes.*

ваколати берилган шахс ёки ташкилотни ва Америка Қўшма Штатларига нисбатан - Транспорт вазирлигини ёки унинг вазифаларини бажариб турувчи маъмуриятни англатади;

2. "Битим" атамаси ушбу Битимни, унинг иловаларини ва уларга киритилган ҳар қандай тузатишларни англатади.

3. "ҳаво ташишлари" атамаси йўловчиларни, йўловчиларнинг юкни, юкларни ва почтани ҳақ эвазига ёки ёлланиш йўли билан алоҳида ёки биргаликда ҳаво кемаси томонидан амалга ошириладиган умумий ташишни англатади;

4. "Конвенция" атамаси 1944 йил еттинчи декабрда Чикаго шаҳрида имзоланган учун очилган Халқаро фуқаро авиацияси тўғрисидаги Конвенцияни англатади ва ўз ичига қуйидагиларни олади:

a. Конвенциянинг 94(a)-моддасига мувофиқ кучга кирган ва ҳар икки Томон тасдиқлаган ҳар қандай тузатишни, ва

b. ҳар икки Томон учун маълум бир вақт ичида қай даражада кучга эгаллигига қараб, Конвенциянинг 90-моддасига мувофиқ киритилган ҳар қандай илова ёки тузатишни;

5. "тайинланган авиакорхона" атамаси ушбу Битимнинг 3-моддасига мувофиқ тайинланган ва ваколатга эга бўлган авиация корхонасини англатади;

6. "тўла ҳақ" атамаси кўрсатиладиган ташиш хизматига сарфланган харажатни ва шу билан бирга қўшимча маъмурий хизматлар учун оқилона белгиланган тўловни англатади;

7. "ҳалқаро ҳаво ташишлари" атамаси биттадан ортиқ давлатнинг ҳаво ҳудуди орқали амалга ошириладиган ҳаво қатновини англатади;

8. "нарх" атамаси йўл ҳақини, йўловчилар (ва уларнинг юклари)ни ва/ёки юкни (почтани истисно этган ҳолда) ташиш учун авиакорхоналар, жумладан уларнинг агентлари томонидан ундириладиган ставка ва тўловларни ва бундай йўл ҳақи, ставка ва тўловларнинг мақбуллигини тартибга солувчи шартларни англатади;

9. "нотижорат мақсадларда тўхташ" атамаси йўловчилар, уларнинг юклари, юк ва/ёки почта олиш ёки тушириш мақсадида бўлмаган қўнишни англатади;

10. "ҳудуд" атамаси Томоннинг суверенитети, юрисдикцияси, ҳимояси ёки васийлиги остида бўлган ер майдонларини ва уларга тегишли ҳудудий сувларни англатади, ва

11. "аэропорт йиғимлари" авиакорхоналар аэропорт, аэронавигация ёки авиация хавфсизлиги мосламалари ёки хизматлари, шунингдек тегишли хизматлар ва мосламалар

билан таъминлангани учун улардан ундириладиган тўловларни англатади.

## **2-модда**

### **Ҳуқуқларни бериш**

1. Ҳар бир Томон бошқа Томоннинг авиакорхонаси томонидан амалга ошириладиган халқаро ҳаво ташишларини йўлга қўйиш учун бошқа Томонга қуйидаги ҳуқуқларни беради:

- a. унинг ҳудудидан қўнмаган ҳолда учиб ўтиш;
- b. унинг ҳудудида нотижорат мақсадларда тўхташ; ва
- c. ушбу Битимда алоҳида кўрсатилган ҳуқуқлар.

2. Ушбу моддадаги ҳеч нарса бир Томоннинг авиакорхонасига ёки авиакорхоналарига мукофот эвазига бошқа Томоннинг ҳудудидаги бир манзилдан иккинчи бир манзилга ташиш учун йўловчиларни, уларнинг юкини, юкларни ёки почтани олиш ҳуқуқларини беради деб қаралмаслиги лозим.

## **3-модда**

### **Тайинлаш ва рухсатнома бериш**

1. Ҳар бир Томон ушбу Битимга мувофиқ халқаро ҳаво ташишларини амалга ошириш учун истаганча авиакорхоналар тайинлаши мумкин ва бундай тайинлашни бекор қилиш ёки аввалгисининг ўрнига бошқасини тайинлаш ҳуқуқига эга бўлади. Бундай тайинлаш тўғрисидаги хабарномалар бошқа Томонга дипломатик каналлар орқали ёзма равишда юборилиши лозим ва бундай хабарномаларда I Иловада ёки II Иловада, ёки ҳар икковида белгиланган ҳаво ташишларини амалга ошириш учун авиакорхона ваколатга эгаллиги тўғрисида маълумот берилиши лозим.

2. Бундай тайинлаш тўғрисидаги хабарномани ва тайинланган авиакорхона номидан парвозлар учун рухсатнома ва техник ваколатнома олиш учун белгиланган тартибга ва усулга мувофиқ ариза олгандан сўнг бошқа Томон энг кам процедураларни қўллаган ҳолда тегишли рухсатнома ва ваколатномаларни беради, башарти:

- a. мазкур авиакорхонага устун даражада эгаллик қилиш ва унинг фаолияти устидан ҳақиқий назорат ўрнатиш ҳуқуқи авиакорхонани тайинлаган Томонга ёки унинг фуқароларига ёки икковларига қарашли бўлса;

б. тайинланган авиакорхона аризани ёки аризаларни кўриб чиқадиган Томоннинг ҳудудида одатда халқаро ҳаво ташишларига нисбатан қўлланиладиган қонун ва қоидаларига риоя қилиш имкониятига эга бўлса; ва

с. авиакорхонанинг тайинловчиси бўлган Томон 6-моддада (Эҳтиёткорлик чоралари) ва 7-моддада (Авиация ҳавфсизлиги) кўрсатилган талабларни ўрнатишни ва уларга амал қилишни таъминлаётган бўлса.

#### **4-модда**

#### **Рухсатномани бекор қилиш**

1. Ҳар бир Томон бошқа Томон тайинлаган авиакорхонага берилган парвозга доир ваколатномаларни ёки техник рухсатномалардан фойдаланишни бекор қилиши, тўхтатиб қўйиши ёки чеклаши мумкин, агарда:

а. мазкур авиакорхонага устун даражада эгалик қилиш ва амалдаги назорат бошқа Томонга, унинг фуқароларига ёки икковига тегишли бўлмаса;

б. мазкур авиакорхона ушбу Битимнинг 5-моддасида (Қонунларни қўллаш) келтирилган қонун ва қоидаларга риоя қилмаса;

с. бошқа Томон 6-моддада (Эҳтиёткорлик чоралари) кўрсатилган қоидаларни ўрнатишни ва уларга амал қилишни таъминламаётган бўлса.

2. Агар ушбу модданинг 1б ва 1с кичик бандларига кейинчалик риоя қилмасликнинг олдини олиш учун дарҳол чоралар кўриш зарур бўлмаса, фақат бошқа томон билан маслаҳатлашишлардан сўнг ушбу моддада белгиланган ҳуқуқлардан фойдаланилади.

3. Ушбу модда бир Томон бошқа Томоннинг тайинланган авиакорхонасига ёки авиакорхоналарига берган парвоз учун ваколатлар ва техник рухсатномаларни тўхтатиб қўйиш, бекор қилиш, чеклаш ёки улардан фойдаланишда 7-модданинг (Авиация ҳавфсизлиги) қоидаларига мувофиқ бажарилиши зарур деб топилган шартларни бажаришни талаб қилиш ҳуқуқларини чекламайди.

#### **5-модда**

#### **Қонунларни қўллаш**

1. Бир Томоннинг ҳудудига учиб кириш, у ерда бўлиш ёки у ердан жўнаб кетиш чоғида унинг ҳаво кемасидан

фойдаланишни ва навигациясини тартибга солувчи қонун ва қоидаларига бошқа Томоннинг авиакорхоналари амал қиладилар.

2. Бир Томоннинг ўз ҳудудига ҳаво кемасидаги йўловчилар, экипаж ёки юкларнинг киришини ёки у ердан жўнаб кетишини тартибга солувчи қонун ва қоидалари, (шунингдек мамлакатга кириш, бошларни тўлаб битиришга, авиация хавфсизлиги, иммиграция, паспорт, божхона ва карантин масалаларига оид бўлган қоидалари ёки почтага нисбатан почта қоидалари) бошқа Томоннинг авиакорхоналарига қарашли йўловчилар, экипаж ёки юкларга нисбатан биринчи Томоннинг ҳудудига кириш, у ерда бўлиш ёки у ердан жўнаб кетиш чоғида қўлланилади.

## 6-модда

### Эҳтиёткорлик чоралари

1. Ҳар бир Томон берган ёки кучга эга деб билган ва муддати тугамаган учишга яроқлилик тўғрисидаги гувоҳномаларни, малака тўғрисидаги гувоҳномаларни ва рухсатномаларни бошқа Томон ушбу Битимда кўзда тутилган ҳаво ташишларини амалга ошириш мақсадида тан олади, башарти бу гувоҳномалар ва рухсатномалар берилишига ёки ҳақиқий деб эътироф этилишига асос бўлган талаблар Конвенцияга мувофиқ белгиланган энг кам талаблар даражасига лоақал тенг бўлса. Ҳар бир Томон ўзининг ҳудуди доирасида парвоз қилиш учун унинг фуқароларига бошқа Томон берган ёки ҳақиқий деб топган малака тўғрисидаги гувоҳномаларни ва рухсатномаларни эътироф этмаслик ҳуқуқини сақлаб қолади.

2. Ҳар бир Томон авиация мосламалари, авиаэкипаж, ҳаво кемалари ва тайинланган авиакорхоналарнинг фаолиятига тегишли бошқа Томон ўрнатган хавфсизлик талаблари борасида маслаҳатлашишлар ўтказишни сўраши мумкин. Агарда бундай маслаҳатлашишлар ўтказиш натижасида бир Томон Конвенцияга мувофиқ белгиланган талабларнинг лоақал энг кам даражасига жавоб бера оладиган хавфсизлик қоидаларини ва шу соҳадаги талабларни жорий этишни ва уларга риоя қилишни бошқа Томон керакли даражада таъминлай олмаётганлигини аниқласа, бошқа Томон бундай келишмовчиликлар борасида ва бундай вазиятни хавфсизлик талабларларининг энг кам даражасига мувофиқлаштириш учун зарур деб топилган чора-тадбирлар тўғрисида огоҳлантирилади,

ва шундан сўнг бошқа Томон тегишли тузатиш ишларини бажариши лозим. Агар бошқа Томон тегишли тузатиш ишларини оқилона белгиланган вақт ичида бажармаса, ҳар бир Томон бошқа Томон тайинлаган авиакорхонага ёки авиакорхоналарга берилган парвозлар учун рухсатномани ёки техник ваколатномани бекор қилиш, тўхтатиб қўйиш ёки чеклаш ҳуқуқини сақлаб қолади.

### **7-модда** **Авиация хавфсизлиги**

1. Томонлар халқаро қонунлардан келиб чиқадиган ўз ҳуқуқлари ва мажбуриятларига мувофиқ ғайриқонуний аралашув ҳаракатларидан фуқаро авиациясининг хавфсизлигини таъминлашга доир зиммага оладиган ўзаро мажбуриятлари ушбу Битимнинг ажралмас қисми эканлигини бир-бирларига тасдиқлайдилар. Томонлар халқаро қонунга 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 ғайриқонуний равишда эгаллаб олишга қарши кураш тўғрисидаги Конвенция, ҳамда 1971 йил 23 сентябрда Монреалда имзоланган Фуқаро авиацияси хавфсизлигига қарши ноқонуний ҳаракатлар билан кураш ҳақидаги Конвенция ва 1988 йил 24 февралда Монреалда имзоланган Халқаро фуқаро авиациясига хизмат кўрсатадиган аэропортларда ғайриқонуний куч ишлатиш ҳаракатларига қарши кураш тўғрисидаги Баённома қоидаларига мувофиқ ҳаракат қиладилар.

2. Томонлар талабларга кўра фуқаро ҳаво кемасини ғайриқонуний тутқун қилишнинг, ҳамда шундай ҳаво кемасига, ундаги йўловчилар ва экипаж аъзоларига, аэропортлар ва қатновни таъминлаш воситаларига хавф туғдирувчи бошқа ғайриқонуний хатти-ҳаракатларнинг, шунингдек, фуқаро авиацияси хавфсизлигига таҳдид қилишнинг ҳар қандай кўринишининг олдини олишда бир-бирларига барча зарурий ёрдамни кўрсатадилар.

3. Томонлар ўзаро муносабатларида авиация хавфсизлиги талабларига мувофиқ ва Фуқаро авиацияси халқаро ташкилоти томонидан ўрнатилган ва Конвенцияга Илова этиб белгиланган тегишли қоидаларга биноан иш кўрадилар; улар асосий фаолият жойи ёки доимий турар жойи ўз ҳудудларида

жойлашган ҳаво кемаларининг ва ўз ҳудудларида жойлашган аэропортларнинг фойдаланувчиларидан авиация хавфсизлигининг юқоридаги қоидаларига мувофиқ иш кўришларини талаб қиладилар.

4. Томонларнинг ҳар бири ҳаво кемасидан фойдаланувчиларга нисбатан бошқа Томоннинг ҳаво кемаси ўз ҳудуди чегараларига кириб келаётганида, ундан чиқиб кетаётганида ва унда бўлиб турган вақтида авиация хавфсизлиги қоидаларига риоя этилишини талаб қилиши мумкин ва ҳар бир Томон ҳаво кемаларини ҳимоя қилиш ва йўловчиларни, экипаж аъзоларини, уларнинг оғир ва енгил юкларини ҳамда юкларни ва ҳаво кемасидаги заҳираларни ҳаво кемаси саҳнига олиш ёки ортиш вақтидан олдин ёки вақтида текшириш учун ўз ҳудуди доирасида самарали чора-тадбирлар кўрилишини таъминлайди. Ҳар бир Томон айрим таҳдидга жавобан хавфсизликни таъминлаш юзасидан махсус чора-тадбирлар кўришга доир бошқа Томоннинг илтимосларини ҳам хайрихоҳлик билан кўриб чиқади.

5. Башарти, ҳаво кемаси ноқонуний тутқун қилиб олинса ёки уни ноқонуний тутқун қилиш таҳдиди мавжуд бўлса ёки ҳаво кемаси, ундаги йўловчилар ва экипаж аъзоларига аэропортлар ёки ҳаво қатновини таъминлаш воситалари хавфсизлигига бошқа ғайриқонуний хатти-ҳаракатлар билан таҳдид қилинса, Томонлар алоқани енгиллатиш орқали бир-бирларига турлича кўмак берадилар ва бундай кўнгилсизлик ёки таҳдидга жадал, ҳамда бешикаст барҳам беришнинг барча зарур чора-тадбирларини кўрадилар.

6. Башарти, Томонлардан бири бошқа Томоннинг ушбу моддадаги авиация хавфсизлиги қоидаларига риоя қилмаётганлиги тўғрисида етарли асосга эга бўлса, шу Томоннинг авиация маъмурлари бошқа Томоннинг авиация маъмурларидан кечиктириб бўлмайдиган маслаҳатлашишлар ўтказишни талаб қилишлари мумкин. Бундай талаб тушган кундан эътиборан 15 кун ичида қониқарли келишувга эриша олинмаган тақдирда мажбуриятларни бажармаётган Томоннинг авиакорхонасига ёки авиакорхоналарига берилган парвозга доир рухсатномалардан ва техник ваколатлардан фойдаланишни бекор қилиш, тўхтатиб қўйиш, чеклаш ёки улардан фойдаланишда бажарилиши зарур деб топилган шартларнинг бажарилишини талаб қилиш асоси юзага келади. Махсус талаб бўлган ҳолда бу Томон 15 кунлик муддат тугамасдан вақтинча чораларни кўриши мумкин.

## **8-модда**

### **Тижорий имкониятлар**

1. Ҳар бир Томоннинг авиакорхоналари ҳаво ташишларини реклама қилиш ва уларни сотиш мақсадида бошқа Томоннинг ҳудудида ўзларининг ваколатхоналарини бошқа Томоннинг қонунлари ва қоидаларига мувофиқ очиш ҳуқуқига эга бўлади.

2. Ҳар бир Томоннинг тайинланган авиакорхоналари бошқа Томоннинг мамлакатга кириш, яшаш ва иш билан таъминлашга доир бўлган қонун ва қоидаларига мувофиқ шу бошқа Томоннинг ҳудудига ўзининг маъмурий, тижорий, техник, ишчи ва ҳаво ташишларини амалга ошириш учун зарур бўлган бошқа мутахассисларни олиб келиш ва ушлаб туриш ҳуқуқига эга бўлади.

3. Ҳар бир тайинланган авиакорхона бошқа Томоннинг ҳудудида ерда хизмат кўрсатиш ишларини ўз кучи билан амалга ошириш ҳуқуқига эга бўлади ("мустақил хизмат кўрсатиш") ёки, ўз ихтиёрига кўра, бундай хизматларни тўла ёки қисман бажариш учун рақиблар орасидан агентларни тайинлаши ҳам мумкин. Бу ҳуқуқлар аэропортнинг хавфсизлигини таъминловчи техник имкониятлардан келиб чиқиши лозим. Аэропорт хавфсизлигини таъминловчи талаблар мустақил хизмат кўрсатишга йўл қўймаса, ерда хизмат кўрсатиш имкониятлари барча авиакорхоналар учун тенг бўлиши лозим; тўловлар кўрсатилган хизматларга сарфланган харажатлар асосида ундирилади; ва бундай хизматлар мустақил хизмат кўрсатишни тақозо этган ҳолларда унинг тури ва сифатига таққосланиши лозим.

4. Ҳар бир Томоннинг авиакорхонаси бошқа Томоннинг ҳудудида ҳаво ташишларини, ўз ихтиёрига кўра, тўғридан-тўғри ёки ўзининг агентлари орқали сотиш билан шуғулланиши мумкин, аммо чартер парвозларини ўз ҳудудидан амалга оширадиган Томоннинг чартер ташишларини тартибга солувчи қоидаларида алоҳида қайд этилган ҳоллар ҳамда йўловчиларнинг пул маблағларини, шунингдек, йўловчиларнинг ташишлардан воз кечиш ва пул маблағларини қайтариб олиш ҳуқуқларини ҳимоя қилиш билан боғлиқ бўлган ҳоллар бундан мустаснодир. Ҳар бир авиакорхона бундай ташишларни ўша ҳудуднинг валютасида ёки эркин алмаштириладиган

валюталарда сотиш ҳуқуқига ва ҳар бир шахс уларни эркин сотиб олиш имкониятига эга бўлади.

5. Ҳар бир авиакорхона маблағларнинг маҳаллий сарф-харажатларидан ортган даромад қисмини алмаштириш ва ўз мамлакатига ўтказиш ҳуқуқига эга бўлади. Алмаштириш ва ўтказиш уларни амалга ошириш тўғрисида ташувчидан дастлабки ариза тушган санада жорий муомала ва пул ўтказиш учун қўлланиладиган алмаштириш қийматига мувофиқ амалга оширилади ва бундай алмаштириш ва пул ўтказишларга нисбатан чеклашлар ёки солиқ солиш қўлланмайди.

6. Ҳар бир Томоннинг авиакорхоналарига бошқа Томоннинг ҳудудида барча маҳаллий сарф-харажатларга, жумладан ёқилғи сотиб олиш учун ўша ҳудуднинг миллий валютасини ишлатишга рухсат берилади. Ҳар бир Томоннинг авиакорхоналари бошқа Томоннинг ҳудудида бундай сарф-харажатларга уз ихтиёрига кўра эркин алмаштириладиган валютани ўша ҳудуднинг миллий валюта қоидаларига мувофиқ ишлатиши мумкин.

7. Келишилган йўналишлар бўйича рухсат этилган қатновлардан фойдаланиш ёки уларни таклиф қилиш чоғида бир Томоннинг ҳар қандай тайинланган авиакорхонаси қуйидаги авиакорхоналар билан маркетинг соҳасида ҳамкорлик қилиш тўғрисида, мисол учун, жой банд қилиш, кодлардан умумий фойдаланиш ёки ижарага олиш борасида шартномалар тузиши мумкин:

a) ҳар бир Томоннинг авиакорхонаси ёки авиакорхоналари билан; ва

b) учинчи давлатнинг авиакорхонаси ёки авиакорхоналари билан, башарти ушбу учинчи давлат бошқа Томоннинг авиакорхоналари ва бошқа авиакорхоналар ўртасида мазкур учинчи давлатнинг ҳудудига, ҳудудидан ва ҳудуди орқали қатновларни амалга ошириш тўғрисида шартнома тузиш учун ваколат берса ёки рухсат берса;

башарти, барча авиакорхоналар бундай шартномалар тузишда 1) тегишли ваколатга эга бўлсалар ва 2) бундай шартномалар тузишда одатда қўлланиладиган талабларга жавоб берасалар.

8. Ушбу Битимнинг бирон бир бошқа қоидаларидан қатъий назар ҳар икки Томоннинг авиакорхоналарига ва билвосита юк ташувчиларига Томонларнинг ёки учинчи давлатларнинг ҳудудидаги манзилларга ёки манзиллардан халқаро ҳаво ташишларини амалга ошириш чоғида юк ташиш учун истаган ер устидаги ташишлардан фойдаланиш ҳуқуқи ҳеч қандай чеклашсиз берилади, шунингдек, божхона хизматлари

мавжуд бўлган барча аэропортларга ёки аэропортлардан ташишларни амалга ошириш ҳуқуқи ҳам берилади, бунга қўлланиши мумкин бўлган ҳолларда амалдаги қонунларга ва қоидаларга мувофиқ божларни тўлаб битириш манзилигача юкларни ташиш ҳуқуқи ҳам киради. Бундай юкларга нисбатан, улар ер устидаги транспорт воситалари ёки ҳаво транспорт воситалари орқали ташилишидан қатъий назар, аэропортларнинг божхона назорати ва тартиботлари қўлланиши лозим. Авиакорхоналар ўз ихтиёрларига кўра ер устидаги ташишларини мустақил ҳолда ёки ер устидаги ташишларни амалга оширадиган бирон-бир бошқа ташувчилар билан шартнома тузиш орқали амалга оширишлари мумкин, бунга бошқа авиакорхоналар ва билвосита юк ташувчилари амалга оширадиган ер устидаги ташишлар ҳам киради. Бундай қўшма юк ташиш хизматлари ҳаво ташишлари учун ҳам ер устидаги ташишлар учун ҳам умумий нарҳда таклиф қилиниши мумкин, башарти юк жўнатувчилар бундай ташишларнинг хусусиятлари борасида нотўғри маълумотларга эга бўлмасликлари лозим.

## 9-модда

### Божхона божлари ва йиғимлари

1. Ҳар бир Томон тайинлаган авиакорхона томонидан халқаро ҳаво йўларида фойдаланилаётган ҳаво кемаси, шунингдек, шу кемадаги рўйхатдаги мулк, ерда хизмат кўрсатиш ускуналари, ёқилғи захиралари ва мойлаш ашёлари, техник эҳтиёжлари захиралари, (двигателларни ўз ичига олгани ҳолда) эҳтиёт қисмлар, (парвоз мобайнида йўловчиларга чекланган миқдорда сотиш учун ёки улар томонидан истеъмол қилиш учун мўлжалланган озиқ-овқат маҳсулотлари, ичимликлар, тамаки ва бошқа маҳсулотларини ўз ичига олиб, лекин фақат шулар билан чекланиб қолмаган ҳолда) ҳаво кемасининг захиралари ва халқаро ҳаво ташиш йўларида машғул бўлган ҳаво кемасидан фойдаланиш чоғида ишлатиладиган ва унга хизмат кўрсатиш учун мўлжалланган бошқа буюмлар ўзаро тенглик муносабатлари асосида бошқа Томон ҳудудига кириб келган вақтдан бошлаб (1) миллий маъмурлар томонидан ўрнатилган ва (2) кўрсатиладиган хизмат харажатларидан келиб чиқмаган барча импорт чекланишлари, мол-мулкка солиқлар ва капитал учун солиқлар, божхона божлари, акциз йиғимлари ва шунга ўхшаш йиғимлар ва

тўловлардан озод қилинади, башарти бундай асбоб-ускуналар ва захиралар ҳаво кемасининг саҳнида сақланиб турса.

2. Кўрсатилган хизмат учун олинадиган йиғимлардан мустасно ҳолда ушбу модданинг 1-бандида қайд этилган солиқлардан, йиғимлардан, божлардан, бадаллардан ва тўловлардан ўзаро тенглик муносабатлари асосида қуйида келтирилганлар ҳам озод қилинади:

а. бир Томоннинг ҳудудига олиб кирилган ёки у ерда захира қилиб олинган ва оқилона белгиланган меъёрлар чегарасида ҳаво кемасининг саҳнига олинган халқаро ҳаво ташишларида машғул бўлган бошқа Томоннинг авиакорхонасига тегишли жўнаб кетиш йўналишидаги ҳаво кемасининг саҳнида фойдаланиш учун мўлжалланган ҳаво кемасининг захиралари, ҳаттоки бу захиралар Томонлардан бирининг ҳудудида ҳаво кемасининг саҳнига олинган бўлиб ўша ҳудуд доирасидаги парвознинг бир қисмида ишлатилган тақдирда ҳам;

б. бир Томоннинг ҳудудига халқаро ҳаво ташиш йўлларида машғул бўлган бошқа Томоннинг авиакорхонасига тегишли ҳаво кемасига хизмат кўрсатиш, уни техник ҳолатини таъминлаб туриш ва таъмирлаш учун олиб кирилган ерда хизмат кўрсатиш учун мўлжалланган ускуналар ва двигателларни ўз ичига олгани ҳолда эҳтиёт қисмлар;

с. бир Томоннинг ҳудудига халқаро ҳаво ташиш йўлларида машғул бўлган бошқа Томоннинг авиакорхонасига қарашли ҳаво кемасида ишлатиш учун олиб кирилган ва у ерда захира қилиб олинган авиаёқилғи, мойлаш ашёлари ва техник эҳтиёжлари захиралари, ҳаттоки бу захиралар Томонлардан бирининг ҳудудида ҳаво кемасининг саҳнига олинган бўлиб ўша ҳудуд доирасида амалга ошириладиган парвознинг бир қисмида ишлатилган тақдирда ҳам; ва

д. халқаро ҳаво ташишларида машғул бўлган бошқа Томоннинг авиакорхонасига қарашли жўнаб кетиш йўналишидаги ҳаво кемасида фойдаланиш учун бир Томоннинг ҳудудига олиб кирилган ёки у ерда захира қилиб олинган ва оқилона белгиланган меъёрлар чегарасида ҳаво кемасининг саҳнига олинган ёрдамчи ва реклама материаллари, ҳаттоки бу захиралар Томонлардан бирининг ҳудудида олинган бўлиб, ўша ҳудуд доирасида амалга ошириладиган парвознинг бир қисмида ишлатилган тақдирда ҳам.

3. Ушбу модданинг 1- ва 2-бандларида кўрсатилган асбоб-ускуналар ва захиралар талаб қилинган ҳолда тегишли маъмурларнинг назорати ёки кузатуви остида сақланиши мумкин.

4. Ушбу моддада баён этилган солиқлардан озод қилиш бир Томоннинг тайинланган авиакорхонаси бошқа Томон худди шундай солиқлардан озод қилган бирон-бир бошқа авиакорхона билан ушбу модданинг 1- ва 2-бандларида кўрсатилган буюмларни бошқа Томоннинг худудида ижарага олиш ёки ўтказиш тўғрисида шартнома тузган тақдирда ҳам қўлланилади.

## **10-модда**

### **Аэропорт йиғимлари**

1. Ҳар бир Томоннинг йиғимлар соҳасидаги ваколатли маъмурлари ёки ташкилотлари томонидан бошқа Томоннинг авиакорхоналари учун ўрнатилиши мумкин бўлган аэропорт йиғимлари одил, муътадил, камситмайдиган ва фойдаланувчиларнинг ўртасида ҳаққоний тақсимланган бўлиши лозим. Ҳар қандай ҳолда, бошқа Томон авиакорхоналарига нисбатан ўрнатиладиган бундай аэропорт йиғимларини белгилаш шартлари бирон бир бошқа авиакорхоналарга нисбатан худди шундай йиғимларни белгилашда қўлланиладиган имтиёزلардан кам бўлмаслиги лозим.

2. Бошқа Томоннинг авиакорхоналари учун йиғимлар соҳасидаги ваколатли маъмурлар ёки ташкилотлар томонидан ўрнатилган аэропорт йиғимлари зарур бўлган аэропорт, аэропортдаги экология, аэронавигация ва авиация хавфсизлиги воситалари билан таъминлашга ва аэропортда ёки аэропорт тизими доирасида хизмат кўрсатишга сарфланган тўла харажатларни акс эттириши, лекин ундан ошмаслиги лозим. Бундай тўла харажатлар ўз ичига нархи туширилгандан сўнг моддий бойликда оқилона миқдорда тушумни олиши мумкин. Тўлов асосида фойдаланиладиган мосламалар ва хизматлар билан таъминлаш амалий ва иқтисодий асосда амалга оширилиши лозим.

3. Ҳар бир Томон ўзининг худудидаги йиғимлар соҳасидаги ваколатли маъмурлар ёки ташкилотлар ва аэропорт хизматидан ва воситаларидан фойдаланадиган авиакорхоналар ўртасида маслаҳатлашишлар ўтказишга кўмак беради, ва ушбу модданинг 1- ва 2- бандлари қоидаларига мувофиқ йиғимлар соҳасидаги ваколатли маъмурлар ёки ташкилотлар ва авиакорхоналар ўртасида йиғимлар оқилона белгиланганлигини синчиклаб текшириб чиқиш учун зарур бўлиши мумкин бўлган маълумотлар билан алмашув ўтказишни қўллаб-қувватлайди. Йиғимлар соҳасидаги ваколатли маъмурлар аэропорт йиғимларини ўзгартириш борасидаги ҳар қандай таклифлари

тўғрисида фойдаланувчиларни олдиндан огоҳлантиришларини ҳар бир Томон таъминлайди, чунки бу ўзгартиришлар амалга оширилгунга қадар фойдаланувчилар ўз фикрларини изҳор этиш имкониятига эга бўлишлари лозим.

4. Ҳеч қайси бир Томон ушбу модданинг қоидаларига зид келадиган 14-моддага мувофиқ баҳслашувларни ҳал қилиш тартиботларида иштирок этмаслиги лозим, қуйидаги ҳоллардан ташқари: (1) у оқилона миқдорда берилган вақт ичида бошқа Томондан тушган арзномага кўра йиғимларни ёки тартиботларни қайта кўриб чиқмаса; ёки (2) қуйидаги масала кўриб чиқилгандан сўнг у ушбу модданинг қоидаларига мувофиқ келмайдиган йиғимларни ёки тартиботларни ўзининг ваколат ҳуқуқи доирасида ўзгартириш учун барча зарур ҳаракатларни амалга оширмаса.

### **11-модда** **Одил рақобат**

1. Ҳар бир Томон ҳар икки Томоннинг тайинланган авиакорхоналарига ушбу Битимда кўзда тутилган халқаро ҳаво ташишларини амалга оширишда рақобат қилиш учун ҳаққоний ва тенг имкониятлар беради.

2. Ҳар бир Томон бозордаги тижорий шароитларга асосланган ҳолда таклиф қилинадиган халқаро ҳаво ташишларининг ҳажмини ва парвозлар такрорийлигини белгилашни ҳар бир тайинланган авиакорхонанинг ўзига ҳавола қилади. Мазкур ҳуқуқдан келиб чиққан ҳолда ҳеч қайси бир Томон ташишлар миқдорига, парвозларнинг такрорийлиги ёки мунтазамлигига ёки бошқа Томоннинг тайинланган авиакорхонаси фойдаланаётган ҳаво кемасининг тури ёки турларига нисбатан бир томонлама чеклашлар қўлламайди, бироқ Конвенциянинг 15-моддасига мувофиқ келадиган умумий шартларга кўра божхона, техник, фойдаланиш ёки экологик сабабларга кўра киритиладиган чеклашлар бундан мустаснодир.

3. Ҳеч қайси бир Томон бошқа Томоннинг тайинланган авиакорхоналаридан биринчи бўлиб рад қилиш ҳуқуқидан келиб чиқадиган мажбуриятларни бажаришни, иш юклашнинг муайян бир даражасига амал қилишни, эътироз бўлмаган сабабли бирон-бир тўлов тўлашни талаб қилмаслиги ҳамда ташишларнинг ҳажми, такрорийлиги ёки миқдорига нисбатан ушбу Битимнинг мақсадларига зид келадиган бошқа талабларни қўймаслиги лозим.

4. Ҳеч қайси бир Томон тасдиқлаш учун учиш жадваллари, чартер парвозлари учун дастурлар ёки фойдаланиш режалари тўғрисида маълумотлар билан таъминлашни бошқа Томоннинг авиакорхонасидан талаб қилмайди, бироқ ушбу модданинг юқоридаги 2-бандининг шартларини умумийлаштириш мақсадида тенг ҳуқуқлик асосида талаб қилиниши мумкин бўлган ёки ушбу Битимнинг Иловасида алоҳида қайд этилган маълумотлар бунга кирмайди. Агарда бир Томон ҳужжатларни ахборот олиш мақсадида талаб қилса, у ҳаво ташувларини амалга оширувчи воситачилар ва бошқа Томоннинг тайинланган авиакорхоналари ахборот бериши учун қўлланиладиган қоидаларда ва тартиботларда мавжуд бўлган маъмурий тўсиқларни иложи борица камайтириши лозим.

## **12-модда**

### **Нархларни белгилаш**

1. Ҳар бир Томонга бозор тижорий шароитларини инобатга олган ҳолда ҳар бир тайинланган авиакорхона ўрнатган ҳаво ташишлари учун нархлар тақдим этилади. Томонларнинг аралашуви қуйидагилар орқали чекланади:

а. номаъқул дискриминацион нархларнинг ёки амалиётнинг олдини олиш;

б. асоссиз кўтариб юборилган ёки устунлик вазиятидан фойдаланиш натижасида қўлланиши чекланган нархлардан харидорларни ҳимоя қилиш; ва

с. ҳукуматнинг бевосита ёки билвосита берган субсидиялари ёки ёрдами натижасида сунъий равишда тушган нархлардан авиакорхоналарни ҳимоя қилиш.

2. Ҳар бир Томон унинг ҳудудига ёки ҳудудидан бошқа Томоннинг авиакорхоналари амалга оширадиган ташишлари учун белгиланган нархлар борасида унинг авиация маъмурларига хабарнома юборишларини ёки маълумотлар билан таъминлашларини талаб қилиши мумкин. Ҳар икки Томоннинг авиакорхоналаридан нархлар борасида хабарнома юборишни ёки маълумотлар билан таъминлашни улар кучга кириши тахмин қилинган вақтга қадар 30 кундан кўп бўлмаган давр ичида талаб қилиш мумкин. Айрим ҳолларда хабарнома ёки маълумотлар одатда талаб қилинадигандан ҳам қисқароқ вақт ичида тақдим этилиши мумкин. Бир-бирини камситмаслик асосида маълумотга эга бўлиш истагида талаб қилинган маълумотларни истисно қилган ҳолда, ҳеч қайси бир Томон

бошқа Томоннинг авиакорхонасидан умумий чартер ташишлари учун ўрнатилган нархлар тўғрисида хабарнома беришини ёки ҳужжатларни тақдим этишни талаб қилмаслиги лозим.

3. Ҳеч қайси бир Томон (1) Томонларнинг ҳудудлари ўртасида халқаро ҳаво ташишларини амалга ошириш учун Томонлардан бирининг авиакорхонаси ёки (2) бир Томоннинг авиакорхонаси бошқа Томоннинг ҳудуди ва бирон бир бошқа давлатнинг ўртасида халқаро ҳаво ташишларини амалга ошириш учун, шунингдек ҳар икки ҳолда интерлайн ва прорейт келишувлари асосида амалга ошириладиган ташишлар учун ҳам таклиф қилаётган ёки қўллаётган нархлари кучга киришига ёки уларнинг амал қилиш муддатини узайтиришга қарши бир томонлама ҳаракат қилмаслиги лозим. Агар Томонлардан бири исталган бундай нарх ушбу модданинг юқоридаги 1-бандида қайд этилган қоидаларга тўғри келмайди деган фикрга келса, у бошқа Томондан маслаҳатлашишлар ўтказишни сўрайди ва иложи борича қисқа вақт ичида ўзининг норозилиги сабаблари тўғрисида хабарнома юборади. Бундай маслаҳатлашишлар уларни ўтказиш тўғрисида илтимос тушган кундан эътиборан 30 кундан кечиктирмасдан ўтказилиши лозим ва Томонлар бу масала бўйича тегишли қарор чиқариш учун зарур бўлган маълумотлар билан таъминлашда бир-бирларига кўмак берадилар. Агарда норозилик фикри билдирилган нархлар борасида Томонлар келишиб олсалар, ҳар бир Томон мазкур келишув кучга кириши учун астойидил ҳаракат қилиши лозим. Бундай ўзаро келишувсиз нархлар кучга киради ёки нархларнинг амалда қўлланиши давом этади.

### **13-модда**

#### **Маслаҳатлашишлар**

Ҳар бир Томон истаган вақтида ушбу Битим борасида маслаҳатлашишлар ўтказишни сўраши мумкин. Бундай маслаҳатлашишлар иложи борича қисқа вақт ичида, аммо маслаҳатлашишларни ўтказиш тўғрисида бошқа Томондан илтимос тушган кундан эътиборан олтимиш (60) кундан кечиктирмасдан ўтказилиши лозим, башарти бошқа келишувга эришилмаган бўлса.

### **14-модда**

#### **Баҳслашувларни ҳал қилиш**

1. 12-модданинг (Нархларни белгилаш) 3-бандини қўллаш орқали келиб чиқиши мумкин бўлган баҳслардан ташқари, ушбу Битим қоидалари юзасидан келиб чиққан ҳар қандай низо расмий маслаҳатлашишларнинг биринчи босқичида ҳал қила олинмаган тақдирда Томонларнинг ўзаро келишувига асосан бу баҳсни бир шахс ёки ташкилотнинг ҳукмига оширишлари мумкин. Агар улар бундай тарзда келиша олмасалар, бу баҳс Томонлардан исталган бирининг талабига биноан ҳакамлар ҳайъатининг ихтиёрига қуйида келтирилган тартиботларга мувофиқ топширилади.

2. Уч ҳакамдан иборат бўлиши лозим бўлган ҳакамлар ҳайъати қуйидаги тарзда тузилиши лозим:

а. ҳакамлар ҳайъатига баҳслашувни топшириш тўғрисида сўров тушган кундан бошлаб 30 кун ичида ҳар бир Томон биттадан ҳакам тайинлайди. Шу икки ҳакам тайинлангандан сўнг 60 кун ичида улар ўзаро келишув асосида учинчи ҳакамни тайинлашлари лозим ва у ҳакамлар ҳайъатининг раиси сифатида иш кўриши лозим;

б. башарти, Томонлардан бири ҳакамни тайинлай олмаса ёки ушбу банднинг а- кичик бандига мувофиқ учинчи ҳакам тайинланмаса, Томонлардан исталган бири Фуқаро авиацияси халқаро ташкилоти Кенгашининг Президентидан 30 кунлик муддат ичида вазиятга қараб ҳакамни ёки ҳакамларни тайинлашни илтимос қилиши мумкин. Агарда Кенгашнинг Президенти Томонлардан бирининг фуқароси бўлса, Президентнинг биринчи муовини айнан шу асосда ишдан четлаштирилмаганлиги сабабли зарур бўлган тайинлашни амалга ошириши лозим.

3. Алоҳида келишиб олинган ҳоллардан ташқари, ҳакамлар ҳайъати ушбу Битимга мувофиқ ўзининг вазифа доирасини белгилаб олиши ва ўзининг тартиботларини ўрнатиши лозим. Ташкил қилиниб бўлган ҳакамлар ҳайъати вақтинчалик ёрдамчи чораларни кўришни таклиф қилиш билан бирга ўзининг сўнги қарорини чиқариши ҳам мумкин. Ҳакамлар ҳайъатининг кўрсатмасига биноан ёки Томонлардан бирининг илтимосига биноан ҳакамлар ҳайъати орқали кўриб чиқиладиган масалаларни ҳамда бу борада амалга ошириладиган тартиботларни аниқлаб олиш мақсадида ҳакамлар ҳайъати тўла-тўқис тузилган кундан эътиборан 15 кундан кечиктирмасдан учрашув ўтказилиши лозим.

4. Алоҳида келишиб олинган ҳоллардан ташқари ёки ҳакамлар ҳайъатининг кўрсатмасига биноан ҳар бир Томон ҳакамлар ҳайъати батамом ташкил қилингандан сўнг 45 кун ичида баённома тақдим этиши лозим. Жавоблар 60 кундан сўнг

берилади. Ҳакамлар ҳайъати ишни кўриб чиқишни Томонлардан бирининг талабига биноан ёки ўзининг ихтиёрига кўра жавобларни тақдим этиш учун белгиланган муддат тугагач 15 куннинг ичида ўтказиши лозим.

5. Ҳакамлар ҳайъати ишни кўриб чиқиш тугаган кундан сўнг 30 кун ичида қарорни ёзма равишда чиқариши лозим ёки ишни кўриб чиқиш ўтказилмаган тақдирда ҳар икки жавоб тақдим этилган кундан кейин чиқариши лозим. Қарор ҳакамлар ҳайъатининг кўпчилик овози билан чиқарилади.

6. Томонлар қарор чиққандан сўнг 15 кун ичида қарорга изоҳ беришни талаб қилишлари мумкин ва ҳар қандай изоҳ бундай талаб тушгандан сўнг 15 кун ичида берилиши лозим.

7. Ҳар бир Томон ҳакамлар ҳайъати чиқарган ҳар бир қарор ёки ҳукми ўзининг миллий қонунларига мувофиқ равишда бажариш мажбуриятини ўз зиммасига олиши лозим.

8. Ҳакамларнинг маошини ва чиқимларини ўз ичига олгани ҳолда, ҳакамлар ҳайъатининг барча харажатлари Томонлар ўртасида тенг бўлинади. Халқаро фуқаро авиацияси ташкилоти Кенгашининг президенти томонидан ушбу модданинг 2b- бандининг тартиботларининг бажарилиши билан боғлиқ бўлган харажатлар ҳакамлар ҳайъатнинг чиқимларининг бир қисмини ташкил қилади.

### **15-модда**

#### **Амал қилишнинг тўхтатилиши**

Ҳар бир Томон истаган вақтида бошқа Томонни ушбу Битимнинг амал қилишини тўхтатиш нияти тўғрисида ёзма равишда хабардор қилиши мумкин. Шундай мазмундаги хабарнома дарҳол Фуқаро авиацияси халқаро ташкилотига ҳам юборилиши лозим. Ушбу Битим амал қилишини (бошқа Томонга юборилган хабарнома олинган жойда) бошқа Томон хабарномани олган кундан бошлаб бир йиллик муддат ўтиши билан кечиктирмасдан қоқ ярим кечада тўхтатади, агарда мазкур хабарнома Томонларнинг келишуви асосида орқага қайтариб олинмаган бўлса.

### **16-модда**

#### **ИКАОда рўйхатга олиш**

Ушбу Битим ва унга киритилган барча тузатишлар Фуқаро авиацияси халқаро ташкилотига рўйхатга олиниши лозим.

## **17-модда** **Кучга кириш**

Ушбу Битим имзоланган санадан бошлаб кучга киради. Ушбу Битим кучга кирар экан у Томонлар ўртасидаги муносабатларда 1990 йил 1 июндаги Америка Қўшма Штатлари Ҳукумати ва Совет Социалистик Республикалари Иттифоқи Ҳукумати ўртасида Фуқаро ҳаво транспорти тўғрисидаги Битим ва унинг тузатишларининг ўрнини босади.

Тегишли тартибда ўз ҳукуматларидан ваколат олган қуйида имзо чекувчилар шунга гувоҳлик бериб ушбу Битимни имзоладилар.

Вашингтон шаҳрида 1998 йил йигирма еттинчи февралда икки нусхада инглиз тилида тузилди, ҳар бири бир хил кучга эга. Ушбу Битимнинг ўзбек тилидаги таржимаси тайёрланади ва уни инглиз тилидаги матн билан мувофиқ эканлигини тасдиқловчи дипломатик ноталар алмашиш йўли орқали келишилгандан сўнг у бир хил кучга эга бўлади.

**Ўзбекистон Республикаси**  
**Ҳукумати номидан**

**Америка Қўшма Штатлари**  
**Ҳукумати номидан**

## **I ИЛОВА**

### **Мунтазам ҳаво ташишлари**

#### **1-Бўлим**

#### **Йўналишлар**

Ушбу Илова бўйича тайинланган ҳар бир Томоннинг авиакорхоналарига уларни тайинлаш шартларига мувофиқ қуйидаги йўналишлардаги манзиллар ўртасида мунтазам халқаро ҳаво ташишларини амалга ошириш ҳуқуқи берилади:

**А. Америка Қўшма Штатларининг Ҳукумати тайинлаган авиакорхона ёки авиакорхоналари учун белгиланган йўналишлар:**

1. Қўшма Штатларининг ташқарисидаги манзиллардан Қўшма Штатларидаги манзиллар ва оралиқ манзиллар орқали Ўзбекистондаги манзил ёки манзилларга ва ташқаридаги манзилларга.

2. Фақат юк ташиши ёки ташишлари учун Ўзбекистон ва истаган манзил ёки манзиллар ўртасида.

**В. Ўзбекистон Республикасининг Ҳукумати тайинлаган авиакорхона ёки авиакорхоналари учун белгиланган йўналишлар:**

1. Ўзбекистоннинг ташқарисидаги манзиллардан Ўзбекистондаги манзиллар ва оралиқ манзиллар орқали Қўшма Штатларидаги манзилларга ва унинг ташқарисидаги манзилларга.

2. Фақат юк ташиши ёки ташишлари учун Қўшма Штатларининг ҳудуди ва исталган манзил ёки манзиллар ўртасида.

#### **2-Бўлим**

#### **Парвозлардан қулай фойдаланиш усуллари**

Ҳар бир тайинланган авиакорхона ҳар бир ёки барча парвозлар чоғида ва ўз ихтиёрига кўра қуйидагиларни бажариши мумкин:

1. Бир томонлама ёки икки томонлама қатновларни амалга ошириш;

2. Бир қатновни амалга ошириш чоғида бошқа-бошқа қатновларни қўшиб бажариш;

3. Йўналишлар ташқарисидаги, оралиқ ва Томонларга тегишли ҳудудларнинг ташқарисида ва доирасидаги манзилларда истаган тартибда ва истаган тарзда қўниш;

4. Истаган манзилни ёки манзилларни тушириб қолдириш;

5. Йўналишлардаги бирон-бир манзилда ташилувчиларни ўзининг ҳаво кемаларининг биридан иккинчисига ўтказиш;

6. Ўзининг ҳудудидаги манзилдан кейинги манзилда тўхташ чоғида ҳаво кемасини ёки қатнов сонини ўзгартириши ёки ўзгартирмаслик, ва бундай ташишларни тўғри қатновлар сифатида таклиф қилиш ва жамоатчиликка реклама қилиш мумкин;

бунда қатновларнинг йўналиши ёки географиясига нисбатан чеклашлар қўлланмайди ва ушбу Битимга биноан қандай бўлмасин бажарилиши рухсат этилган ташишларни амалга ошириш ҳуқуқига зиён етмаслиги лозим, башарти, юк ташиш қатновларини истисно этган ҳолда, қатновнинг тўхташ манзили авиакорхонани тайинлаган Томоннинг ҳудудида жойлашган бўлса.

### **3-Бўлим**

#### **Ҳаво кемасини алмаштириш**

Ҳар бир тайинланган авиакорхона йўналишдаги истаган манзилда фойдаланаётган ҳаво кемасининг сонини ёки турини истаганча алмаштирган ҳолда юқорида кўрсатилган йўналишларнинг бир ёки бир неча қисмида халқаро ҳаво ташишларини бажариши мумкин, башарти, юк ташишларини истисно этган ҳолда, жўнаб кетиш йўналишида бу манзилдан ташқарига мўлжалланган ташиш авиакорхонани тайинлаган Томоннинг ҳудудида бошланган ташишнинг давоми бўлса ва учиб келиш йўналишида эса авиакорхонани тайинлаган Томоннинг ҳудудига мўлжалланган ҳаво ташиши ўша манзилдан ташқарида бошланган ташишнинг давоми бўлса.

## II ИЛОВА

### Чартер ҳаво ташишлари

#### 1-Бўлим

Ушбу Иловага биноан тайинланган ҳар бир Томоннинг авиакорхоналари уларни тайинлаш шартларига мувофиқ йўловчиларни (ва уларнинг енгил юкларини) ва(ёки) юкларни халқаро чартер қатновлари орқали (юкларни жўнатишни, тақсимлашни ва (йуловчи(юк)) чартер ташишларини бирга бажаришни ўз ичига олгани ҳолда, аммо шуларнинг ўзи билан чекланиб қолмаган ҳолда,) ташиш ҳуқуқига қуйидаги манзиллар ўртасида эга бўлади:

авиакорхонани тайинлаган Томоннинг ҳудудидаги бирон-бир манзил ёки манзилларнинг ва бошқа Томоннинг ҳудудидаги бирон-бир манзил ёки манзилларнинг ўртасида; ва

бошқа Томоннинг ҳудудидаги бирон-бир манзил ёки манзилларнинг ва учинчи давлатдаги бирон-бир манзил ёки манзилларнинг ўртасида, башарти, юк ташувчи чартерларни истисно этган ҳолда, бундай қатнов ҳаво кемасини алмаштирган ёки алмаштирмаган ҳолда давом этаётган қатновнинг қисмини ташкил қилса, ва у ўзининг ҳудуди ва бошқа Томоннинг ҳудуди ўртасида маҳаллий ташишларни амалга ошириш мақсадида ўзининг ҳудудига амалга ошириладиган қатновни ўз ичига олади.

Ушбу Иловада назарда тутилган қатновларни амалга оширишда ҳар бир Томоннинг ушбу Иловага мувофиқ тайинланган авиакорхоналари: (1) ҳар бир Томоннинг ҳудудида ёки ҳудудидан ташқарида бўлишидан қатъий назар истаган манзилларда тўхташ; (2) бошқа Томоннинг ҳудуди орқали транзит ташувларни амалга ошириш; (3) бир Томоннинг ҳудудида бошланган, бошқа Томоннинг ҳудудида бошланган ва учинчи давлатнинг ҳудудида бошланган ташишларни битта ҳаво кемасининг ўзида бирга амалга ошириш; (4) фойдаланилаётган ҳаво кемасининг турини ёки сонини йўналишнинг истаган манзилида алмаштиришга нисбатан чеклашларсиз халқаро ҳаво ташишларини амалга ошириш ҳуқуқларига эга бўлади, башарти, юк ташувчи чартерларни истисно этган ҳолда, жўнаб кетиш йўналишида бу манзилдан ташқарига мўлжалланган ташиш авиакорхонани тайинлаган Томоннинг ҳудудида бошланган ташишнинг давоми бўлса ва учиб келиш йўналишида эса авиакорхонани тайинлаган Томоннинг

худудига мўлжалланган ҳаво ташиши ўша манзилдан ташқарида бошланган ташишнинг давоми бўлса.

Ҳар бир Томон бошқа Томоннинг авиакорхоналаридан тушган ушбу Иловада курсатилмаган ташишларни амалга ошириш тўғрисидаги илтимосларини хайрихоҳлик билан ўзаро ҳамжиҳатлик ва ҳушмуомалалик асосида кўриб чиқиши лозим.

## 2-Бўлим

Ҳар бир Томоннинг тайинланган авиакорхонаси Томонларга тегишли ҳудудларнинг бирида бошланадиган халқаро чартер ҳаво ташишларини бир томонлама ёки ҳар икки томонга амалга ошириш чоғида ўз ихтиёрига кўра чартер қатновларига оид ўзининг миллий ёки бошқа Томоннинг қонунларига, қоидаларига ёки кўрсатмаларига амал қилади. Агарда бир Томон ўзининг авиакорхоналаридан бир ёки бир нечтасига нисбатан ёки бошқа давлатларнинг авиакорхоналарига нисбатан бошқа-бошқа қоидалар, кўрсатмалар, муддатлар, шартлар ёки чеклашлар қўлласа, ҳар бир тайинланган авиакорхона бу мезонларнинг энг кам даражасига амал қилади.

Бироқ, юқоридаги бандда қайд этилган қоидалардан ҳеч қайси бири ҳар бир Томон ушбу Илова бўйича Томонлардан ҳар бири тайинлаган авиакорхонасидан йўловчиларнинг пул маблағларини ҳимоя қилиш ва йўловчиларнинг ташиш хизматидан воз кечиш ва пулни қайтариб олиш масалалари билан боғлиқ бўлган талабларга жавоб беришни талаб қилиш ҳуқуқларини чекламайди.

## 3-Бўлим

Юқоридаги бандда кўрсатилган харидорларнинг манфаатларини кўзловчи қоидаларни истисно этган ҳолда, ҳеч қайси бир Томон бошқа Томон ушбу Иловага мувофиқ тайинлаган авиакорхонасидан ўша бошқа Томоннинг худудидан ёки учинчи бир давлатнинг худудидан бир томонлама ёки ҳар икки томонга амалга оширадиган ташишларига нисбатан ушбу Илованинг 2-булимида келтирилган қонун ва қоидаларни қўллаш мақсадга мувофиқлиги тўғрисида ёки мазкур қонунлар, қоидалар ёки кўрсатмалар тегишли авиация маъмурлари томонидан эътироф этилмаганлиги тўғрисидаги декларациядан ташқари бошқа ҳужжатларни талаб қилмаслиги лозим.

### III ИЛОВА

#### Жой банд қилишнинг компьютер тизимидан камситишсиз фойдаланиш асослари

Ушбу Битимнинг 11-моддаси (Одил рақобат) ҳар икки Томоннинг авиакорхоналарини "рақобат қилишда одил ва тенг имкониятлар" билан таъминлашни тан олган ҳолда,

Авиакорхонанинг рақобат қила олиш имкониятларида энг муҳим омиллардан бири деб авиакорхона ўзининг хизматлари тўғрисида харидорларга ҳаққоний ва холисона тарзда ахборот беришни ҳисоблаган ҳолда ва, бинобарин, йўловчиларга бундай ахборотни бевосита етказадиган турагентларнинг ихтиёрида булган авиакорхонанинг қатновлари тўғрисидаги ахборотнинг сифати ва авиакорхона бу агентларга рақобатбардош жой банд қилишнинг компьютер тизимини (ЖБҚКТ) таклиф қила олиши авиакорхонанинг рақобат қила олиш имкониятининг бош мезонини ташкил қилишни ҳисобга олган ҳолда, ва ҳаво ташишларини сотиб оладиган харидорларнинг манфаатларини бундай маълумотларни суистеъмол қилишдан ва уларга нотўғри маълумот беришдан муҳофаза қилишни таъминлаш зарурлигини ва амалда рақобатбардош жой банд қилиш тизимидан авиакорхоналар ҳамда турагентлар фойдаланиш имкониятига эга бўлишлари даркорлигини ҳисобга олган ҳолда:

1. Томонлар ЖБҚКТ ўзида асосий кўрсаткични ифода этиши билан рози бўладилар ва унинг учун:

а. Халқаро ҳаво қатновларига тегишли маълумотлар, шунингдек, айнан шу қатновлар билан алоқаларни урнатиш тенгҳуқуқлик ва беғаразлик мезонига асосланган ҳолда таҳрир қилинади ва кўрсатилади, бунга на авиакорхона, на бозор томонидан бевосита ёки билвосита таъсир кўрсатилиши мумкин эмас. Бундай талаб бир хилда барча иштирок этувчи авиакорхоналарга нисбатан қўлланилади.

б. ЖБҚКТнинг маълумотлари иложи борича тўла-тўқис ёритилган бўлиши лозим.

с. ЖБҚКТ маълумотларини тақсимловчилар иштирокчи авиакорхоналар томонидан тақдим этилган маълумотларни йуқ қилиб юбормасликлари лозим; бундай маълумотлар аниқ ва равшан бўлиши лозим; мисол учун, умумий кодлар бўйича амалга ошириладиган қатновлар, йўналишда ҳаво кемаси алмаштирилиб бажариладиган қатновлар ва транзит қатновлар ўша тавсифлар нуқтаи назаридан аниқ солиштириб чиқилган бўлиши лозим.

d. Томонлардан бирининг ҳудудидаги сафарга чиқувчиларга ҳаво қатновлари тўғрисида ахборотни бевосита тарқатувчи турагентларнинг ихтиёрида бўлган барча ЖБҚКТлари нафақат мажбур, балки ЖБҚКТдан фойдаланилаётган ҳудудда қўлланиладиган ЖБҚКТ қоидаларига биноан хизмат кўрсатиш ҳуқуқига ҳам эга бўлиши лозим.

e. Турагентлар ЖБҚКТ орқали олинадиган иккинчи даражали маълумотларнинг ҳар биридан фойдаланиш имкониятига эга бўлишлари лозим, агарда турагент бундай маълумотларни махсус талаб қилган бўлса.

2. Ҳар бир Томон шуни талаб қилиши лозимки, унинг ҳудудида фаолият кўрсатаётган ҳар бир ЖБҚКТ маълумотларининг эгалари тенг ҳуқуқлик асосида ўрнатилган йиғимларни тўлаш нияти бўлган ҳар бир авиакорхонага ЖБҚКТда иштирок этиш учун ижозат бериши лозим. Томон яна шуни талаб қиладики, маълумотларнинг эгалари қўлайдиган тақсимлаш воситалари иштирокчи авиакорхоналарга камситмаслик асосида таклиф қилиниши лозим. Томон шуни талаб қиладики, ЖБҚКТнинг эгалари хизматларини ўзлари истаган барча бозорларда сотиш истагида бўлган қатнашчи авиакорхоналар амалга ошираётган халқаро ҳаво қатновлари тўғрисидаги маълумотларни тенгҳуқуқлик асосида, объектив тарзда, ташувчининг манфаатларидан ва бозор шароитларидан холис бўлган ҳолда ёритиши лозим. Талабга биноан ЖБҚКТнинг эгаси ўзининг маълумот базасини такомиллаштириш ва уларни асраш борасидаги тартиботларнинг тафсилотларини, маълумотларни чиқариш ва уларни туркумлашда қўлланиладиган усулларни, бу усулларга бериладиган аҳамиятни ва қўшма манзилларни танлашда ва қўшма қатновларни киргизишда фойдаланиладиган усулларни очиқ-ойдин кўрсатиши лозим.

3. Бир Томоннинг ҳудудида фаолият кўрсатаётган ЖБҚКТнинг эгасига ўзининг ЖБҚКТ маълумотларини олиб кириш, уларни сақлаш ва асосий иш фаолияти бошқа Томоннинг ҳудудида ҳаво ташишларини тақсимлашдан иборат бўлган турагентларга ёки туристик компанияларга ЖБҚКТнинг маълумотларидан эркин фойдаланишга имконият яратиб бериш ҳуқуқлари берилади, башарти, ЖБҚКТ шу талабларга жавоб берса.

4. Ҳеч қайси бир Томон ўзининг ҳудудида алоқа воситаларидан фойдаланишда, ЖБҚКТнинг компьютер жиҳозларини ва уларга тегишли енгил техник мосламаларни танлашда ва улардан фойдаланишда ҳамда ЖБҚКТнинг

компьютер жиҳозларини ўрнатишда бошқа Томоннинг ЖБҚКТ эгаларига ўзининг ЖБҚКТ эгаларига нисбатан қўллайдиган талабларидан юқори талабларни қўймаслиги ва қўйишга рухсат бермаслиги лозим.

5. Ҳеч қайси бир Томон ўзининг ҳудудида (маълумотларни таҳрир қилиш ва кўрсатиш параметрларини ўз ичига олгани ҳолда), ЖБҚКТнинг маълумотларидан фойдаланишда ёки сотишда бошқа Томоннинг ЖБҚКТ эгаларига ўзининг ЖБҚКТ эгаларига нисбатан қўллайдиган талабларидан юқори талабларни қўймаслиги ва қўйишга рухсат бермаслиги лозим.

6. Бир Томоннинг ҳудудида фойдаланилаётган ЖБҚКТлари ушбу талабларга ва бошқа тегишли тенг ҳуқуқли бошқарув, техник ва хавфсизлик талабларига жавоб берса, бошқа Томоннинг ҳудудида маълумотлардан натижали ва чекланмаган ҳолда фойдаланиш ҳуқуқига эга бўлади. Бунинг омилларида бири шуки, тайинланган авиакоҳона бундай тизимда ўзининг ҳудудида қай даражада кенг кўламда иш олиб борса, худди шундай тарзда бу авиакорҳона бошқа Томоннинг ҳудудидаги турагентларга таклиф қилинадиган ҳар қандай бошқа тизимда ҳам ишлайди. Бир Томоннинг ЖБҚКТ эгалари (фойдаланувчилари) бошқа Томоннинг ҳудудида ЖБҚКТга эга булиш (фойдаланиш) учун ўша Томоннинг ЖБҚКТ эгалари (фойдаланувчилари)га бериладиган худди шундай имкониятларга эга бўладилар. Ҳар бир Томон унинг авиакорҳоналари ва унинг ЖБҚКТ эгалари ўз ҳудудларидаги турагентларнинг ҳуқуқларини ўша турагентлар бошқа Томоннинг ҳудудида ҳам ишлатиладиган ЖБҚКТдан фойдаланиши ёки эга бўлиши туфайли чекламасликларини таъминлаши лозим.