

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF INDIA

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN

The Government of India and the Government of the Republic of Uzbekistan hereinafter referred to as the "Contracting Parties".

Recognising the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;

Desiring to promote their mutual relations in the field of civil aviation and to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

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

- a) the term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of India, the Director General of Civil aviation and in the case of the Republic of Uzbekistan, the Chief of the Department of Civil Aviation, or in both the cases, any person or body authorised to perform the functions currently exercised by the said authorities.
- b) the term "designated airline" shall mean an airline which the aeronautical authorities of one Contracting Party have designated in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement.
- c) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for Signature at Chicago on the Seventh day of December 1944 and includes any Annexes adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Article 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been recognised by both Contracting Parties, and
- d) the terms "territory", "air service", "International air service" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

ARTICLE 2

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex thereto. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:-

- a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and
- c) while operating an agreed service on a specified route, the airlines designated by each Contracting Party shall also enjoy the right to embark and disembark, in the territory of the other Contracting Party at the point(s) specified for that route in the Annex to this Agreement, international traffic in passengers, cargo or mail.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

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

5. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail such as those regarding passports, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the Contracting Party while they are within the said territory.

ARTICLE 3

Designation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose operating the agreed services on the specified routes.

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

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

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals. For the purpose of this paragraph, the expression "substantial ownership and effective control" means that in any case where the designated airline operates its services under this Agreement by entering into any agreement with the airline of any other country, the Contracting Party designating the airline or its nationals shall not be deemed to have substantial ownership and effective control of the designated airline, unless the Contracting Party or its nationals, in addition to the ownership of the major part of the assets of the designated airlines, have also:-

- i) effective control in the management of the designated airline, and
- ii) ownership and effective control of the major part of the fleet of aircraft and equipment used in the operation of the services.

5. The airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services at any time provided that the provisions of this Article and of Articles 10 and 12 have been complied with.

ARTICLE 4

Revocation or Suspension of operating Authorisation

Each Contracting Party reserves the right to itself to revoke or suspend the operating authorisation or impose such appropriate conditions as it may deem necessary in the case of failure by a designated airline of the other Contracting Party to comply with the laws and regulations of the former party, or in case, in the judgement of the former party, there is a failure to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement. This shall also apply if the provisions of paragraph 4 of Article 3 are not complied with. Such action shall be taken only after consultation between the Contracting Parties in accordance with Article 16 of this Agreement unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringement of laws, regulations or provisions of this Agreement.

ARTICLE 5

Charges

The charges imposed in the territory of one Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those paid by the aircraft of an airline of the most favoured nation (excluding the airlines of Commonwealth of Independent States) engaged in similar international air services.

ARTICLE 6

Customs Charges and Procedures

1. Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and the aircraft stores already on board, introduced into or taken on board such aircraft and intended solely for use by or in such aircraft shall, be exempt from all Customs duties, inspection fees and other duties or taxes, in the territory of the other Contracting Party.

2. The same treatment shall be accorded to spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline of the other contracting Party.

3. The regular airborne equipment as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of such territory.

4. Materials referred to in paragraphs (1), (2) and (3) of this Article may be required to be kept under Customs supervision or control.

5. Passengers in direct transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from Customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 7

Fair and Equal Opportunity

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

ARTICLE 8

Interest of Designated Airlines

In operating the agreed services, the airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the same route.

ARTICLE 9

Capacity

1. Prior to the commencement of the agreed services, the capacity to be provided and the frequency of services to be operated shall be agreed between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties in accordance with the principles laid down in Articles 7 and 8 and the provisions of this Article and shall be confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Any increase in the capacity to be provided and/or frequency of services to be operated by the designated airline of either Contracting Party shall be based primarily on the estimated requirements of traffic between the territories of the Contracting Parties and shall be subject to agreement between the two aeronautical authorities. Pending such agreement or settlement, the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.

3. Additional and charter flights of the airlines, designated by any of the Contracting Parties may be operated with the permission of the other Contracting Party. These flights must not do any loss or damage to the flights operated on schedule. The requests for additional or charter flights must be sent not less than 72 hours before the beginning of the flight.

ARTICLE 10

Provision of Operating Information

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause their designated airlines to communicate to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as far in advance as practicable, prior to the inauguration of the agreed provision, the type of service, the type of aircraft to be used, the flight schedules, tariff schedules, and all other relevant information concerning the operation of the agreed services including such information as may be required to satisfy the aeronautical authorities that the requirements of this Agreement are being duly observed. The requirements of this Article shall likewise apply to any changes concerning the agreed services.

ARTICLE 11

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause their designated airlines to furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried during each month on the agreed services to and from the territory of that other Contracting Party, showing the countries of origin and destination and the points of embarkation and disembarkation of such traffic. Such statistics shall be furnished as soon as possible after the end of each month.

ARTICLE 12

Tariffs

1. For the purpose of the following paragraphs, the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which these prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

2. The tariffs to be charged by the designated airlines of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

3. The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article shall, if possible, be agreed between the designated airlines of the two Contracting Parties and such agreement shall, wherever possible, be reached using the procedures of the International Air Transport Association.

4. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least ninety (90) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

5. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph (4) of this Article, those tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (4), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty days.

6. If a tariff cannot be agreed in accordance with Paragraph (3) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (5) the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (3), the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to establish the tariff by mutual agreement.

7. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (4) of this Article, or on the establishment of any tariff under paragraph (6), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

8. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

ARTICLE 13

Representation

1. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to establish and maintain in the territory of the other State a representation, with its own or local technical and commercial personnel for the performance of the agreed services on the specified routes. Such representation shall be established in accordance with local procedures.

2. The component bodies of each Contracting Party shall give the necessary support to the good functioning of the representation of the airline designated by the other Contracting Party, for the purpose of operating the agreed services.

3. The designated airline of each Contracting Party shall have an equal opportunity to issue its own documents of carriage and to advertise and promote sales in the territory of the other State. Such sales may be effected against payment in local currency or any convertible currency and credit cards, either directly through their own sales offices or through sales and/or travel agencies, to any person, organisation or body.

ARTICLE 14

Transfer of Earnings

1. Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right to remit to its head office, the excess over expenditure of receipts earned in the territory of the first Contracting Party. Such remittances, however, shall be made in any convertible currency, and subject to, and in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

2. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rate for currency payment, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for currency payment.

3. In case special arrangements ruling the settlement of payments are in force between the two Contracting Parties, the provisions of such arrangements shall be applied to the transfer of funds under paragraph (1) of this Article.

ARTICLE 15

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

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

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

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding and loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

6. Any departure from the provisions of this Article shall constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

ARTICLE 16

Consultation

In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall exchange views regularly on the application and interpretation of this Agreement.

ARTICLE 17

Modification

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussions or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications to routes specified in the Annex may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall be confirmed by an exchange of letters.

ARTICLE 18

Settlement of Disputes

If any dispute arises relating to the interpretation or application of this Agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to settle it by negotiations between themselves, failing which the dispute shall be referred to the Contracting Parties for settlement.

ARTICLE 19

Applicability of Multilateral Air Conventions

1. To the extent to which they are applicable to the air services established under this Agreement, the provisions of the Convention shall remain in force between the Contracting Parties for the duration of the Agreement, as if they were an integral part of the Agreement, unless both Contracting Parties ratify any amendment to the Convention, which shall have duly come into force, in which case the Convention as amended shall remain in force for the duration of this Agreement.

2. If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail.

ARTICLE 20

ANNEX

The Annex attached to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex, except where otherwise expressly provided.

ARTICLE 21

Entry into Force

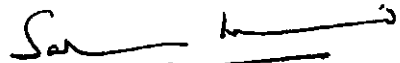
After compliance with necessary consitutional procedures, this Agreement shall come into force on the date of signature.

ARTICLE 22

Termination

Either Contracting Party may at any time give written notice to the other Contracting Party of its desire to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

DONE at TASHKENT this 24th day
of MAY of 1993 in six originals two each in
Hindi, English and Uzbek Languages, all the texts being
equally authentic. In case of any divergence of
interpretation, the English text shall prevail.



FOR THE GOVERNMENT OF
REPUBLIC OF INDIA

(SALMAN KHURSHID)



FOR THE GOVERNMENT OF
REPUBLIC OF UZBEKISTAN

(SADIK SAFAEV)

ANNEX

SECTION I

The designated airlines of India shall be entitled to operate agreed services on the following route:

<u>Points of Origin</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points of Destination</u>
Points in India	Any point in Pakistan, Afghanistan	Tashkent

SECTION II

The designated airlines of Uzbekistan shall be entitled to operate agreed services on the following route:

<u>Points of Origin</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points of Destination</u>
Points in Uzbekistan	Any point in Pakistan, Afghanistan	New Delhi

NOTE:

The intermediate points need not necessarily be served by the designated airlines of either Contracting Party.



भारत सरकार
और
उज़्बेकिस्तान गणराज्य सरकार
के बीच
हवाई सेवा करार

भारत सरकार और उज़्बेकिस्तान गणराज्य सरकार जिन्हें इससे आगे "संवैदाकारी पक्ष" कहा गया है ,

जोकि 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिये प्रस्तुत किये गए अंतरराष्ट्रीय सिविल विमानन अभिसमय के हस्ताक्षरकर्ता है ,

जो अपने-अपने संबंधित भूभागों के बीच तथा उनसे परे हवाई सेवाएँ स्थापित करने के प्रयोजन से नागर विमानन के क्षेत्र में पारस्परिक संबंधों को बढ़ाने के लिए एक करार को अंतिम रूप देने की इच्छा रखते हैं ,

निम्नलिखित पर सहमत हुए हैं :

अनुच्छेद-1

परिभाषा

जब तक कि प्रसंग से कोई अन्य अर्थ अभीष्ट न हो, प्रस्तुत करार के प्रयोजन के लिए :-

§क§ "वैमानिकी प्राधिकारी" पद का आशय भारत के संबंध में नागर विमानन महाविदेशक तथा उज़्बेकिस्तान गणराज्य के संबंध में नागर विमानन विभाग के प्रमुख या दोनों के संबंध में किसी ऐसे व्यक्ति या संस्था से है जिसे ऐसे कार्यों को करने के लिए प्राधिकृत किया गया हो जो इस समय उक्त प्राधिकारियों द्वारा किये जाते हैं ।



सत्यमेव जयते

: 3 :

॥स॥ यातायात से भिन्न प्रयोजनों के लिए दूसरे सौविदाकारी पक्ष के भू-भाग में रुकना,

॥ग॥ किसी भी विनिर्दिष्ट मार्ग पर सम्मत सेवा का प्रचालन करते समय प्रत्येक सौविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कम्पनी को, दूसरे सौविदाकारी पक्ष के भू-भाग में इस करार के अनुबंध में उक्त मार्ग के लिये विनिर्दिष्ट स्थानों पर अंतरराष्ट्रीय यातायात में यात्रियों, कार्गो या डाक को चढ़ाने और उतारने का अधिकार प्राप्त होगा ।

3- इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 2 में किसी भी बात का अर्थ यह नहीं समझा जाएगा कि एक सौविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी को, दूसरे सौविदाकारी पक्ष के भू-भाग में, दूसरे स्थान के लिये ले जाये जाने वाले यात्रियों, कार्गो या डाक को दूसरे सौविदाकारी पक्ष के भू-भाग में ले जाने का विशेषाधिकार मिल गया है।

4- किसी भी सौविदाकारी पक्ष के भू-भाग में, अंतरराष्ट्रीय हवाई दिक्कालन या प्रचालन में लगे किसी भी विमान के प्रवेश करने या वहाँ से प्रस्थान करने और उसके भू-भाग के भीतर ऐसे विमान के दिक्कालन से संबंधित कानून और विनियम दूसरे सौविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी के विमान पर भी लागू होंगे ।

5- किसी एक सौविदाकारी पक्ष के भू-भाग में यात्रियों, कू, कार्गो और डाक के प्रवेश, वहाँ ठहरने और वहाँ से प्रस्थान करने से संबंधित नियम और विनियम, जो पासपोर्ट, सीमा-शुल्क, मुद्रा और स्वास्थ्य एवं संसरोध पर लागू होते हैं, उक्त भू-भाग के भीतर रहते हुए दूसरे सौविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी के विमान द्वारा वाहित यात्रियों, कू, कार्गो और डाक पर भी लागू होंगे ।



सत्यमेव जयते

: 4 :

अनुच्छेद-3

एयरलाइनों को नामित करना

1. प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष को लिखित रूप से विनिर्दिष्ट मार्गों पर सम्मत सेवाओं का प्रचालन करने के प्रयोजन के लिए दूसरे सीवदाकारी पक्ष को सूचित करते हुए एक या एक से अधिक विमान कंपनी नामित करने का अधिकार होगा ।
2. ऐसा नामांकन प्राप्त हो जाने के बाद, दूसरा सीवदाकारी पक्ष, इस अनुच्छेद के पैराग्राफ §3§ और §4§ के उपबंधों के अधीन, बिना विलंब के नामित विमान कंपनी को उपयुक्त प्रचालन प्राधिकार मंजूर करेगा ।
3. एक सीवदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी, दूसरे सीवदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कंपनी से यह अपेक्षा कर सकते हैं कि वह संतुष्ट करें कि वह उन कानूनों और विनियमों के अधीन विहित शर्तों को पूरा करने के योग्य है जो सामान्यतः अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं पर अभिसमय के उपबंधों के अनुरूप ऐसे प्राधिकारियों द्वारा लागू होते हैं ।
4. प्रत्येक सीवदाकारी पक्ष को इस अनुच्छेद के पैराग्राफ §2§ में उल्लिखित प्रचालन प्राधिकार मंजूर करने से अस्वीकार करने या किसी भी नामित एयरलाइन द्वारा अनुच्छेद 2 में निर्दिष्ट उन अधिकारों के प्रयोग पर प्रतिबंध लगाने का अधिकार होगा जहाँ उसे यह संतोष न हो कि नामित विमान कंपनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण उस विमान कंपनी को नामित करने वाले सीवदाकारी पक्ष या उसके राष्ट्रको में निहित नहीं है। इस पैराग्राफ के प्रयोजन के लिए "वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण" का आशय है कि किसी भी हालत में जहाँ नामित विमान कंपनी करार के अधीन अपनी सेवाएँ, किसी अन्य देश की एयरलाइन के साथ कोई और करार करके प्रचालित करती है तो यह माना जाएगा कि इस विमान कंपनी को नामित करने वाले



: 5 :

संविदाकारी पक्ष या उसके राष्ट्रको के पास उस विमान कंपनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण नहीं है, जब तक कि संविदाकारी पक्ष या उसके राष्ट्रको के पास, नामित विमान कंपनी की सम्पत्ति के बड़े भाग के स्वामित्व के अलावा, निम्नलिखित भी न हो :-

1. नामित विमान कंपनी के प्रबंध मंडल में प्रभावी नियंत्रण और
11. सेवाओं के प्रचालन में प्रयुक्त विमानों और उपकरणों के बड़े के बड़े भाग का स्वामित्व और उस पर नियंत्रण।
5. इस प्रकार नामित और प्राधिकृत विमान कंपनी किसी भी समय सम्मत सेवाओं का प्रचालन आरंभ कर सकती है बशर्ते कि इस अनुच्छेद और अनुच्छेद 10 और 12 का अनुपालन कर लिया गया हो।

अनुच्छेद-4

प्रचालन प्राधिकार को प्रतिबंधित करना अथवा रोक देना

प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा प्रचालन प्राधिकार को प्रतिबंधित करने अथवा इन अधिकारों के उपयोग को रोक देने का अधिकार होगा अथवा ऐसे अधिकारों के उपयोग पर ऐसी शर्तें लगाने का अधिकार होगा जो वह उचित समझे यदि विमान कंपनी उस संविदाकारी पक्ष के कानूनों तथा विनियमों का अनुपालन करने में असमर्थ रहती है, अथवा पहले संविदाकारी पक्ष के विचार से वह उन शर्तों को पूरा करने में असमर्थ है जिसके तहत इस करार के अधीन उसे अधिकार दिए गए थे। यदि अनुच्छेद-3 के पैरा 4 में दिए गए उपबंधों का पालन नहीं किया जाता तो भी यह लागू होगा। ऐसी कार्रवाई, इस करार के अनुच्छेद-16 के अनुसरण में दोनों संविदाकारी पक्षों के बीच आपसी परामर्श के बाद की जाएगी बशर्ते कि ऐसा तात्कालिक निर्लंबन अथवा शर्तों का लगाया जाना कानूनों और विनियमों अथवा इस करार के उपबंधों का आगे और उत्तरधन न समझा जाए।



सत्यमेव जयते

: 6 :

अनुच्छेद-5

प्रभार

एक सौविदाकारी पक्ष के भू-भाग में दूसरे सौविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा हवाई अड्डों और अन्य विमानन सुविधाओं का प्रयोग करने के लिये लिया जाने वाला प्रभार ऐसी ही अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं में लगे हुये अति घनिष्ठ संबंध वाले राष्ट्र स्वतंत्र राष्ट्री के राष्ट्रमंडल की विमान कंपनी को छोड़कर की विमान कंपनी के विमानों द्वारा लिये जाने वाले प्रभार से अधिक नहीं होगा।

अनुच्छेद-6

सीमा-शुल्क प्रभार और प्रक्रिया

1. दोनों में से किसी भी सौविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं पर प्रचालित किये जा रहे विमान तथा विमान में रखे गए उनके नियमित उपस्कर, ईंधन और स्नेहको की सप्लाई और विमान में पहले से रखे गए विमान भंडार, जिसका उपयोग केवल उसी विमान के लिये हो, दूसरे सौविदाकारी पक्ष के भू-भाग में पहुँचने पर, सभीप्रकार के सीमा-शुल्क, निरीक्षण शुल्क और अन्य शुल्को या करों से मुक्त रहेंगे ।
2. किसी भी सौविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा अंतरराष्ट्रीय सेवाओं में लगाए गए विमानों के रख-रखाव या मरम्मत के लिये दोनों में से किसी भी दूसरे सौविदाकारी पक्ष के क्षेत्र में प्रविष्ट अतिरिक्त क्ल-पुजों पर भी उसी प्रकार का व्यवहार लागू होगा।
3. दोनों में से किसी भी सौविदाकारी पक्ष के विमान में रखा हुआ विमान से संबंधित नियमित उपस्कर और सामग्री एवं भंडार ऐसे क्षेत्र के सीमा-शुल्क प्राधिकारियों के अनुमोदन से ही दूसरे सौविदाकारी पक्ष के भू-भाग में उतारा जा सकेगा ।



: 7 :

4. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ १, २ और ३ में उल्लिखित सामग्री सीमा-शुल्क प्राधिकारियों के पर्यवेक्षण या नियंत्रण में रखी जाएगी।
5. दोनों में से किसी भी सौविदाकारी पक्ष के भू-भाग के आर-पार जाने वाले यात्रियों पर बहुत ही साधारण नियंत्रण लागू होगा। सीधे पारगमन में रखा हुआ सामान और कार्गो सीमा-शुल्क और अन्य ऐसे ही करों से मुक्त रहेगा।

अनुच्छेद-7

उचित और समान अवसर

दोनों सौविदाकारी पक्षों की एयरलाइनों को अपने-अपने भू-भागों के बीच निर्दिष्ट मार्गों पर सम्मत सेवाओं के प्रचालन के लिये उचित और समान अवसर प्राप्त होंगे।

अनुच्छेद-8

नाभित विमान कंपनी का हित

सम्मत सेवाओं के प्रचालन में, प्रत्येक सौविदाकारी पक्ष की एयरलाइन, दूसरे सौविदाकारी पक्ष की एयरलाइन के हितों को ध्यान में रखेगी ताकि उसके द्वारा उसी मार्ग पर उपलब्ध कराई जा रही सेवाओं पर अनुचित प्रभाव न पड़े।

अनुच्छेद-9

क्षमता

1. सम्मत सेवाओं को शुरू किये जाने से पूर्व, उपलब्ध कराई जाने वाली क्षमता और प्रचालित की जाने वाली आवृत्तियों के संबंध में अनुच्छेद-7 और 8 में निर्दिष्ट सिद्धांतों और इस अनुच्छेद के



: 8 :

उपबंधों के अनुसार दोनों देशों के सविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच आपसी सहमति होगी और इसकी पुष्टि राजनीतिक टिप्पणियों के माध्यम से की जाएगी।

2. किसी भी सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा उपलब्ध कराई जाने वाली विमान क्षमता और/या प्रचालित की जाने वाली सेवाओं की आवृत्ति में कोई भी वृद्धि, मुख्यतः सविदाकारी पक्षों के भू-भागों के बीच यातायात की अनुमानित आवश्यकताओं पर आधारित होगी और यह दोनों वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच आपसी सहमति के अधीन होगी। ऐसी सहमति या समाधान होने तक पहले से लागू विमानक्षमता और आवृत्ति का अधिकार कायम रहेगा।
3. दोनों में से किसी भी सविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कंपनी की अतिरिक्त और चार्टर उड़ानें दूसरे सविदाकारी पक्ष की अनुमति से प्रचालित की जा सकेंगी। इन उड़ानों से अनुसूचित उड़ानों के प्रचालन को किसी भी प्रकार की कोई हानि या क्षति नहीं पहुंचनी चाहिये। अतिरिक्त या चार्टर उड़ानों के लिए अनुरोध उड़ान शुरू होने से कम से कम 72 घण्टे पहले भेज दिया जाए।

अनुच्छेद-10

सूचना प्रचालन की व्यवस्था

प्रत्येक सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी अपनी नामित विमान कंपनी से अपेक्षा करेंगे कि वह दूसरे सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को, जितना पहले संभव हो, सम्मत सेवाओं के शुरू होने से पूर्व, सेवा की किस्म, प्रयोग में लाने वाले विमान के प्रकार, उड़ान अनुसूचियों, टैरिफ अनुसूचियों और सम्मत सेवाओं के प्रचालन से संबंधित सभी प्रासंगिक सूचना देगी और ऐसी सूचना भी देगी जिससे वैमानिकी प्राधिकारी इस बात से संतुष्ट हो सके कि वर्तमान करार की सभी अपेक्षाओं का विधिवत ढंग से पालन किया जा रहा है। इस अनुच्छेद की अपेक्षाएँ इसी तरह सम्मत सेवाओं से संबंधित किन्हीं भी परिवर्तनों पर लागू होंगी।



सत्यमेव जयते

: 9 :

अनुच्छेद-11

आँकड़ों की व्यवस्था

प्रत्येक सीविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी अपनी नामित विमान कंपनी से अपेक्षा करेंगे कि वह दूसरे सीविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को, उस दूसरे सीविदाकारी पक्ष के भू-भाग को या वहाँ से होकर प्रत्येक मास के दौरान सम्मत सेवाओं पर वाहित यात्रियों से संबंधित आँकड़े, जिसमें प्रारंभिक और गंतव्य स्थान तथा यात्रियों के विमान में सवार होने और उतरने के स्थान भी दिखाये गये हों, प्रस्तुत करेगी। ऐसे आँकड़े यथासंभव शीघ्र प्रत्येक मास के अंत में प्रस्तुत किए जाएंगे।

अनुच्छेद-12

टैरिफ

1. निम्नलिखित पैराओं के प्रयोजन के लिए "टैरिफ" का आशय यात्रियों और कार्गो के वहन के लिए अदा की जाने वाली कीमतों और एजेसी एवं अन्य अनुषंगी सेवाओं की कीमतों और शर्तों सहित उन स्थितियों से है जिनके अंतर्गत ये लागू होती हैं लेकिन इसमें डाक के वहन के लिए पारिश्रमिक और उससे संबंधित शर्तें शामिल नहीं हैं।
2. एक सीविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा दूसरे सीविदाकारी पक्ष के भू-भाग से अथवा उसके भू-भाग के लिए वहन किए जाने वाले टैरिफ उचित स्तरों पर निर्धारित किया जाएगा जिसमें परिचालन की लागत, उचित लाभ और अन्य विमान कम्पनियों के टैरिफों सहित सभी संगत पहलुओं पर ध्यान दिया जाएगा।
3. इस अनुच्छेद के उपर्युक्त पैरा ॥2॥ में उल्लिखित टैरिफ पर, यदि संभव हो, दोनों सीविदाकारी पक्षों की नामित विमान कंपनियों के बीच सहमति होगी और ऐसा करार, जहाँ भी संभव हो, अंतरराष्ट्रीय हवाई परिवहन संघ की पद्धतियों का प्रयोग करते हुए किया जाएगा।



: 10 :

4. इस प्रकार से समत टेरिफ लागू करने की प्रस्तावित तारीख से कम से कम नब्बे §90§ दिन पछले सीवदाकारी पक्षों के वेमानिकी प्राधिकारियों के पास अनुमोदन के लिए भेजे जाएंगे। विशेष मामलों में यदि उक्त प्राधिकारी सहमत हो तो यह अवधि घटाई जा सकती है।
5. यह अनुमोदन शीघ्र दिया जा सकता है। यदि प्रस्तुत करने की तारीख से तीस §30§ दिन की अवधि के भीतर कोई भी वेमानिकी प्राधिकारी अपनी असहमति प्रकट न करे तो इस अनुच्छेद के पैरा §4§ के अनुसार वे टेरिफ अनुमोदित समझे जाएंगे। जैसाकि पैरा §4§ में उपबंध है, यदि टेरिफ प्रस्तुत करने की अवधि कम की जाती है तो वेमानिकी प्राधिकारी इस बात पर सहमत हो सकते हैं कि वह अवधि जिसके अंतर्गत कोई भी अस्वीकृत अधिसूचित की जाती है, तीस §30§ दिन से कम होगी।
6. यदि इस अनुच्छेद के पैराग्राफ §3§ के अनुसार इस टेरिफ पर सहमति नहीं होती है, या यदि पैरा §5§ के अनुसार लागू अवधि के दौरान एक सीवदाकारी पक्ष के वेमानिकी प्राधिकारी दूसरे सीवदाकारी पक्ष के वेमानिकी प्राधिकारी को पैराग्राफ §3§ के प्रावधानों के अनुसार सहमत टेरिफ की अस्वीकृत का नोटित देता है तो दोनों सीवदाकारी पक्षों के वेमानिकी प्राधिकारी आपसी सहमति से टेरिफ निर्धारण करने का प्रयास करेंगे।
7. यदि वेमानिकी प्राधिकारी, इस अनुच्छेद के पैरा §4§ के अंतर्गत उन्हें प्रस्तुत किए गए टेरिफ के अनुमोदन अथवा पैरा §6§ के अंतर्गत टेरिफ के निर्धारण पर सहमत न हो सकें तो इस करार के अनुच्छेद 18 के उपबंधों के अनुसार इस मामले का निपटान किया जाएगा।
8. जब तक नए टेरिफ का निर्धारण नहीं कर लिया जाता, तब तक इस अनुच्छेद के उपबंधों के अनुसार निर्धारित टेरिफ लागू रहेगा। तथापि, इस पैरा के आधार पर टेरिफ को उस तारीख के बाद बारह §12§ महीनों से अधिक के लिए नहीं बढ़ाया जा सकता जिस तारीख को यह अन्यथा समाप्त हो जाता।



: 11 :

अनुकेद-13

प्रतिनिधित्व

1. प्रत्येक सँविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को यह अधिकार होगा कि वह निर्दिष्ट मार्गों पर सम्मत सेवाओं के निष्पादन के लिए अपने स्वयं के या स्थानीय तकनीकी और वाणिज्यिक कार्मिकों के साथ दूसरे देश के भू-भाग में प्रतिनिधित्व स्थापित करने तथा रखने का अधिकार होगा। ऐसा प्रतिनिधित्व स्थानीय प्रक्रियाओं के अनुसार स्थापित किया जाएगा।
2. प्रत्येक सँविदाकारी पक्ष की सक्षम निकाय सम्मत सेवाओं के प्रचालन के प्रयोजन के लिए दूसरे सँविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी के प्रतिनिधित्व के सुचारु कार्य-निष्पादन के लिए आवश्यक सहायता प्रदान करेगी।
3. प्रत्येक सँविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को, दूसरे राष्ट्र के भू-भाग में वहन संबंधी अपने दस्तावेजों को जारी करने और विज्ञापन तथा विक्रय को प्रोत्साहन देने के लिए समान अवसर प्राप्त होगा। ऐसी बिक्री स्थानीय मुद्रा या किसी परिवर्तनीय मुद्रा की अदायगी करके और क्रेडिट कार्डों पर, उनके अपने विक्रय कार्यालयों के माध्यम से सीधे या ट्रेवल एजेंसियों और/या विक्रय के माध्यम से किसी व्यक्ति संगठन या निकाय को की जा सकेगी।

अनुकेद-14

अर्जित राजस्व का अंतरण

1. प्रत्येक सँविदाकारी पक्ष, दूसरे सँविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को, उसके भू-भाग में अर्जित राजस्व में से व्यय के बाद बचत राशि अपने मुख्यालय को अंतरित करने का अधिकार प्रदान करेगा। तथापि, इस प्रकार की राशि का प्रेषण परिवर्तित मुद्रा में किया जाएगा और यह उस सँविदाकारी पक्ष के विदेशी मुद्रा विनियमों के अधीन और उनके अनुसार होगा जहाँ यह राजस्व अर्जित किया गया है।



: 12 :

2. इस प्रकार का हस्तांतरण वही की सरकारी विनिमय दर से किया जाएगा अथवा जहाँ सरकारी विनिमय दर लागू न हो, वही मुद्रा भुगतान के लिए प्रचलित विदेशी विनिमय की मार्केट दर से किया जाएगा।
3. ऐसे मामलों में जहाँ दोनों सीवदाकारी पक्षों के बीच भुगतान के समझौते के लिए विशेष व्यवस्था है, ऐसी व्यवस्था के उपबंधों को, इस अनुच्छेद के पैरा १।१ के अंतर्गत नियधियों के अंतरण पर लागू किया जाएगा।

अनुच्छेद-15

विमानन सुरक्षा

1. अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों और दायित्वों के अनुरूप सीवदाकारी पक्ष पुनः इस बात की पुष्टि करते हैं कि गैर-कानूनी हस्तक्षेप की कार्रवाई के विरुद्ध नागर विमानन सुरक्षा का बचाव करने के बारे में एक दूसरे के प्रति उनका दायित्व इस करार का अभिन्न अंग है।
2. अनुरोध किए जाने पर सीवदाकारी पक्ष गैर-कानूनी रूप से सिविल विमानों का अभिग्राहण किए जाने और ऐसे विमान, उसके यात्रियों, कॉर्मिकों हवाई अड्डों और हवाई दिक्कालन सुविधाओं तथा नागर विमानन की सुरक्षा के विरुद्ध किसी प्रकार के गैर-कानूनी कृत्यों के बचाव के लिए सभी संभव सहायता प्रदान करेंगे।
3. दोनों पक्ष अपने परस्पर संबंधों में, अंतरराष्ट्रीय परिषदी के अनुरूप, उस सीमा तक अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा स्थापित और अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के अनुबंधों के रूप में निर्दिष्ट नागर विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप कार्रवाई करेंगे जहाँ तक वे सुरक्षा उपबंध उन पर लागू होते हैं, वे पंजीकृत विमानों के प्रचालनों या ऐसे विमान के प्रचालकों, जिनका व्यवसाय का प्रमुख स्थान अथवा स्थाई निवास उनके भू-भाग में है तथा उनके क्षेत्र में, हवाई अड्डों के प्रचालकों से यह अपेक्षा करेंगे कि वे इन विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप कार्य करें।



सत्यमेव जयते

: 13 :

4. प्रत्येक सीविदाकारी पक्ष इस बात पर सहमत है कि विमान के इस प्रकार के प्रचालकों को दूसरे सीविदाकारी पक्ष के भू-भाग में प्रवेश करते समय, वहाँ से प्रस्थान करते समय अथवा उस भू-भाग में रहते समय उस दूसरे सीविदाकारी पक्ष द्वारा अपेक्षित अंतरराष्ट्रीय पदीत के अनुसार उपरोक्त पैरा ३ में निर्दिष्ट सुरक्षा प्रावधानों का अनुपालन करना होगा। प्रत्येक सीविदाकारी पक्ष को यह सुनिश्चित करना होगा कि विमान की सुरक्षा और विमान पर सवार होते समय अथवा उतरने के दौरान यात्रियों, कर्मियों, सामान, माल और विमानन भंडार की जीव के लिए उसके क्षेत्र में प्रभावी और उचित कदम उठाये गए हैं। प्रत्येक सीविदाकारी पक्ष किसी विशेष धमकी से निपटने के लिए विशेष सुरक्षा उपाय करने के बारे में दूसरे सीविदाकारी पक्ष से प्राप्त किसी अनुरोध पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेगा।
5. यदि किसी सिविल विमान के गैर-कानूनी ढंग से अपहरण किये जाने अथवा धमकी दिये जाने की कोई घटना घटती है अथवा इस प्रकार के विमान, उसके यात्रियों और कर्मियों, हवाई अड्डों अथवा विमान दिक्कालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध कोई घटना घटती है तो सीविदाकारी पक्ष इस प्रकार की घटना अथवा धमकी से शीघ्र निपटने के लिए संचार माध्यमों और अन्य उपायों के द्वारा एक दूसरे की सहायता करेगा।
6. इस अनुच्छेद के प्रावधानों से कोई विचलन, इस करार का अनुच्छेद 4 लागू करने का आधार बन जाएगा।

अनुच्छेद-16

परामर्श

दोनों सीविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी, निकट सहयोग की भावना से इस करार के अनुप्रयोग और निर्वचन के संबंध में नियमित रूप से विचारों का आदान-प्रदान करेंगे।



: 14 :

अनुच्छेद-17

संशोधन

1. यदि दोनों सीविदाकारी पक्षों में से कोई भी पक्ष इस करार के किसी भी उपबंध में संशोधन करना चाहे तो वह दूसरे सीविदाकारी पक्ष से इस प्रकार के विचार-विमर्श के लिए अनुरोध कर सकता है, ऐसा विचार-विमर्श जो कि वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच होगा और जो आपस में बातचीत तथा पत्राचार के माध्यम से किया जा सकेगा, इसके लिए किये गए अनुरोध की तारीख से साठ [60] दिनों की अवधि के भीतर शुरू किया जा सकेगा। इस प्रकार सम्मत कोई भी संशोधन तभी लागू होगा जब राजनीयक माध्यमों से टिप्पणियों के आदान-प्रदान द्वारा इसकी पुष्टि कर दी जाए।
2. अनुबंध में विनिर्दिष्ट मार्गों में संशोधन दोनों सीविदाकारी पक्षों के सहम वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच सीधी सहमति से किया जा सकेगा और पत्रों के आदान-प्रदान द्वारा इसकी पुष्टि की जाएगी।

अनुच्छेद-18

विवादों का निपटान

यदि इस करार के निर्वचन अथवा प्रवर्तन के संबंध में कोई मतभेद पैदा होता है तो दोनों सीविदाकारी पक्षों की नामित विमान कंपनियाँ इसे आपसी बातचीत द्वारा निपटाने के प्रयत्न करेगी और ऐसा न हो सकने की स्थिति में वह विवाद समझौते के लिये सीविदाकारी पक्षों को भेजा जाएगा।

अनुच्छेद-19

बहुपक्षीय हवाई अभिसमय को लागू किया जाना

1. जहाँ तक अभिसमय के उपबंधों को इस करार के अंतर्गत स्थापित विमान सेवाओं पर लागू करने का प्रश्न है, ये उपबंध दोनों सीविदाकारी पक्षों के बीच इस करार की अवधि के दौरान इस प्रकार लागू रहेंगे जैसे कि वे इस करार के अभिन्न अंग हों, बशर्ते कि दोनों सीविदाकारी पक्ष इस अभिसमय



सत्यमेव जयते

: 15 :

के किसी संशोधन का अनुसमर्थन नहीं करते जो लागू हो गया हो और उस स्थिति में यथासंशोधित अभिसमय इस करार की अवधि के दौरान लागू रहेगा।

2. यदि दोनों सविदाकारी पक्षों के संबंध में सामान्य बहुपक्षीय विमान सेवा अभिसमय लागू होता है तो ऐसे अभिसमय के उपबंध लागू रहेंगे।

अनुच्छेद-20

अनुबंध

इस करार के साथ संलग्न अनुबंध इस करार का भाग समझा जाएगा और जहाँ अन्यथा अपेक्षित न हो, करार के सभी संदर्भों में उक्त अनुबंध के लिए संदर्भ भी शामिल होंगे।

अनुच्छेद-21

प्रवर्तन में आना

आवश्यक संवैधानिक प्रक्रियाओं के अनुपालन के पश्चात् यह करार हस्ताक्षर की तारीख से लागू हो जाएगा।

अनुच्छेद-22

समाप्त करना

दोनों में से कोई भी सविदाकारी पक्ष किसी भी समय इस करार को समाप्त करने हेतु दूसरे सविदाकारी पक्ष को अपने निर्णय के बारे में लिखित नोटिस दे सकता है, ऐसा नोटिस साथ-साथ ही अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को भी भेजा जाएगा। ऐसे मामले में, दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा नोटिस प्राप्त होने की तारीख से बारह ॥12॥ मास के बाद यह करार समाप्त हो जाएगा, बशर्ते कि यह नोटिस आपसी सहमति से इस अवधि से पहले ही वापस नहीं ले लिया जाता।



सत्यमेव जयते
: 16 :

दूसरे सीवदाकारी पक्ष द्वारा नोटिस की प्राप्ति की सूचना न दिये जाने की स्थिति में, यह नोटिस, अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा नोटिस प्राप्त होने के चौदह दिनों बाद उस सीवदाकारी पक्ष द्वारा प्राप्त किया गया मान लिया जाएगा।

दिनांक 24 मई 1993 को ताशकंद में छः मूल प्रतियों पर, जिनमें से दो-दो प्रतियाँ हिन्दी, अंग्रेजी और उज़्बेक भाषाओं में हैं, हस्ताक्षर किए गए और ये सभी पाठ समान रूप से प्रामाणिक हैं। इनके निर्वचन में कोई भी मतभेद होने की स्थिति में अंग्रेजी पाठ मान्य होगा।

सलमान खुर्रिद
(सलमान खुर्रिद)
कृते भारत गणतंत्र सरकार

А. Сафаров
(सादिक साफेव)
कृते उज़्बेकिस्तान गणराज्य सरकार



सत्यमेव जयते

: 17 :

अनुबंध

सर्षड- I

भारत की नामित विमान कम्पनियों निम्नलिखित मार्गों पर सम्मत सेवाओं के प्रचालन के लिए हकदार होगी :-

<u>उद्गम स्थान</u>	<u>मध्यवर्ती स्थान</u>	<u>गन्तव्य स्थान</u>
भारत के स्थान	पाकिस्तान, अफगानिस्तान में कोई स्थान	ताशकंद

सर्षड- II

उज़्बेकिस्तान की नामित विमान कम्पनियों निम्नलिखित मार्गों पर सम्मत सेवाओं के प्रचालन के लिए हकदार होगी :-

<u>उद्गम स्थान</u>	<u>मध्यवर्ती स्थान</u>	<u>गन्तव्य स्थान</u>
उज़्बेकिस्तान के स्थान	पाकिस्तान, अफगानिस्तान में कोई स्थान	नयी दिल्ली

टिप्पणी

यह आवश्यक नहीं है कि किसी भी सीवदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनियों द्वारा मध्यवर्ती स्थानों के लिये सेवाये प्रचालित की जाएँ।



Хиндистон Республикаси Ҳукумати ва Ўзбекистон Республикаси
Ҳукумати ўртасида тузилган ҳаво катнови
тўғрисидаги

Б И Т И М

Қуйида "Ахдлашувчи Томонлар" деб аталувчи Хиндистон Республикаси Ҳукумати ва Ўзбекистон Республикаси Ҳукумати

1944 йил 7 декабрда Чикагода имзолаш учун очилган Халқаро фуқаро авиацияси тўғрисидаги Конвенцияни тан олган ҳолда;

фуқаро авиацияси соҳасида ўзаро алоқаларни ривожлантириш ҳамда ўзларининг тегишли ҳудудлари ўртасида ва сарҳадларида ҳаво катновини йўлга қўйиш ҳамда Битим тузиш истагида;

Қуйидагилар хусусида ахдлашдилар:

1-модда

АТАМАЛАР

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

1) "авиация маъмурлари" атамаси Хиндистонга нисбатан Фуқаро Авиациясининг Бош Директорини, Ўзбекистон Республикасига нисбатан эса Фуқаро Авиацияси Департаменти Бошлигини, ёки ҳар иккала томонга нисбатан юқорида уқтириб утилган ташкилотлар ҳозирги вақтда бажараётган ишларни амалга ошириш ваколати берилган ҳар қандай шахс ёки органи билдиради;

2) "тайинланган авиакорхона" атамаси бир Ахдлашувчи Томон авиация маъмурлари ёзма равишда иккинчи Ахдлашувчи Томон авиация маъмурлари учун тайинлаган ва ушбу Битимнинг 3-моддасига мувофиқ ваколат берилган авиация корхонасини билдиради;

3) "Конвенция" атамаси 1944 йил 7 декабрда Чикагода имзолаш учун очилган Халқаро фуқаро авиацияси тўғрисидаги Конвенцияни, шунингдек, унга ушбу Конвенциянинг 90-моддасига мувофиқ киритилган ҳар қандай Иловани ва Ахдлашувчи Томонлар эътироф этадиган Конвенциянинг 90 ва 94-моддаларига мувофиқ Иловаларга ва Конвенцияга киритилган ҳар қандай тузатишни англатади;



4) "худуд", "хаво йўли", "халқаро хаво йўли", "тижоратга тааллуқли бўлмаган мақсадларда тўхташ" атамалари Конвенциянинг 2 ва 96-моддаларида талқин этилгани каби маъноларни англатади.

2-модда

ХУКУҚЛАР БЕРИШ

1. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон иккинчи Аҳдлашувчи Томонга Иловада кўрсатилган йўналишлар бўйича халқаро хаво йўлларида мунтазам катновни йўлга қўйиши ва амалга ошириши учун ушбу Битимда тавсифланган ҳуқуқларни беради. Бундай йўллар ва йўналишлар бундан буён матнда "шартлашилган йўллар" ва "белгиланган йўналишлар" деб аталади.

2. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томоннинг ушбу Битим қоидаларига мувофиқ тайинланган авиақорхонаси:

а) бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудидан кўнмаган ҳолда учиб ўтиш;

б) бошқа Аҳдлашувчи Томон ҳудудида тижоратга тааллуқли бўлмаган мақсадда қўниш; ва

в) бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида мазкур Битимнинг Иловасида муайян йўналиш учун белгиланган пункт(лар)да йўловчилар, юк ёки почта олиш ва тушириш мақсадида қўниш ҳуқуқларидан фойдаланади.

3. Ушбу модда 2-бандининг ҳеч қайси қоидаси бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиақорхонасига ҳаво кемаси ичига иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудидаги бир манзилдан иккинчи манзилгача юк олиш ҳуқуқини беради деб қаралмаслиги лозим.

4. Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг халқаро парвозларни бажарувчи ҳаво кемаларининг ўз ҳудудига учиб келиши ва ундан учиб кетишини ёхуд бундай ҳаво кемаларидан фойдаланиш ёки уларнинг катновини тартибга солишга доир қонун ва қоидалари бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиақорхонасига қаршли ҳаво кемаларига нисбатан ҳам улар биринчи Аҳдлашувчи Томон ҳудудида бўлган пайтларида қўлланилади.

5. Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг йўловчилар, экипажлар, юклар ва почтанинг ўз ҳудудига келишини, ўз ҳудудида бўлиб туришини ва ўз ҳудудидан жўнатилишини тартибга солувчи қонун ва қоидалари, жумладан, паспорт, божхона, валюта ва санитария ва карантинга доир расмийликларни тартибга солувчи бошқа қоидалари



Ахдлашувчи Томон тайинлаган авиакорхонага қарашли ҳаво кемасидаги йўловчиларга, экипажларга, ташиладиган юклар ва почтага нисбатан ҳам улар биринчи Ахдлашувчи Томон ҳудудига келган, унда бўлиб турган ва ундан жўнатилаётган пайтларида қўлланилади.

3-модда

АВИАКОРХОНА ТАЙИНЛАШ

1. Ҳар бир Ахдлашувчи Томон белгиланган йўналишлар буйича шартлашилган йўлларидадан фойдаланиш мақсадларида иккинчи Ахдлашувчи Томон учун ёзма тарзда бир ёки бир неча авиакорхона тайинлаш ҳуқуқига эга бўлади.

2. Бундай тайинлаш туғрисидаги хабарни олганидан кейин иккинчи Ахдлашувчи Томон ушбу модданинг 2 ва 3-бандлари қоидаларига мувофиқ тайинланган авиакорхонанинг ўқишига дарҳол тегишли рухсатнома беради.

3. Бир Ахдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари иккинчи Ахдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасидан у одатда қайд этилган маъмурлар халқаро ҳаво йўлларидадан фойдаланиш чоғида Конвенцияга мувофиқ татбиқ этадиган қонунлар ва қоидаларда кўрсатилган шартларни бажаришга қодир эканлигини исботловчи далилларни талаб қилишга ҳақлидир.

4. Ахдлашувчи Томонлардан бири тайинланган авиакорхонага эгаллик қилишда устунлик ва ҳақиқий назорат бу авиакорхонани тайинлаган Ахдлашувчи Томонга ёки унинг фуқароларига тегишли эканлигини исботлаш учун далилларга эга бўлмаган ҳар қандай ҳолда ҳар бир Ахдлашувчи Томон ушбу модданинг 2 - бандида кўрсатилган парвозларга рухсат беришни рад этиши ёки ўзи тайинланган корхона қандай бўлганида ҳам 2-моддада кўрсатилган ҳуқуқлардан фойдаланаётганида бажариши зарур деб ҳисоблайдиган шартлар ижро этилишини талаб қилиш ҳуқуқига эгадир. Ушбу банддаги "эгаллик қилишдаги устунлик ва ҳақиқий назорат" иборалари шуни англатадики, агар тайинланган авиакорхона ўз йўлларидадан ушбу Битимга мувофиқ фойдаланадиган бошқа ҳар қандай мамлакатнинг авиакорхонаси билан ҳар қандай шартнома тузса, башарти, авиакорхонани тайинлаган Ахдлашувчи Томон ёки унинг фуқаролари тайинлаган авиакорхона мол-мулкининг қатта қисмида эгаллик қилиши билан бирга:

а) тайинланган авиакорхонани бошқариш устидан ҳақиқий назорат ўрнатиш, ва

б) йўллардан фойдаланиш чоғида ишлатиладиган ҳаво кемалари ва қурилмаларига эгаллик ҳуқуқи ва уларни ҳақиқий назорат қилиш



सत्यमेव जयते

имконига эга бўлсалар, авиакорхонани тайинлаган Ахдлашувчи Томон ёки унинг фуқаролари эгалик қилишда устунлик ва ҳақиқий назорат ҳуқуқига эга деб қаралмайдилар.

5. Ана шу тарзда тайинланган ҳамда тегишли рухсатнома олган авиакорхона ушбу модданинг ҳамда 10 ва 12-моддаларнинг барча қоидалари бажарилгани ҳолдагина исталган вақтда шартлашилган ташиш ишларини бошлашга ҳақлидир.

4-модда.

ПАРВОЗГА ДОИР РУХСАТНОМАЛАРНИ БЕКОР КИЛИШ ЁКИ АМАЛДА ТУХТАТИБ ҚУЙИШ

Ҳар бир Ахдлашувчи Томон бошқа Ахдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси ўзининг қонун ва қоидаларига риоя этмаётган бўлса ёки ўз фикрига қўра ушбу Битимда назарда тутилган ҳуқуқларнинг берилишига сабаб бўлган шартлар бажарилмаётган бўлса, у парвоз учун берилган рухсатномаларни бекор қилиш ёки амалдан тўхтатиб қўйиш ёхуд ўзи зарур деб ҳисоблайдиган шартлар қўйиш ҳуқуқини сақлаб қолади. 3-модда 4-бандининг шартлари бажарилмаётган ҳолларда ҳам шу қоидалар қўлланади. Агар қонунлар бузилишини, қоидалар ёки ушбу Битим шартларининг бундан буёнига яна бузилишини бартараф этиш учун парвозларни тўхтатиш ёки бошқа шароит зарур шароитлар яратиш учун шошилч ҳаракатлар талаб қилинмаса, бундай ҳатти-ҳаракатлар ушбу Битимнинг 16-моддасига мувофиқ Ахдлашувчи Томонлар уртасидаги маслаҳатлардан сўнг амалга оширилиши мумкин.

5-модда

ЙИҒИМЛАР

Ахдлашувчи Томонлардан бирининг тайинланган авиакорхоналари бошқа Ахдлашувчи Томоннинг ҳудудида ҳаво кемалари аэропортлардан ва бошқа авиация асбоб-ускуналаридан фойдаланганлик учун ундириладиган йиғимлар энг мақбул режим яратиб берилган давлатларнинг ана шундай халқаро йўналишларда парвозни амалга оширувчи авиация корхоналари (МДХ авиация корхоналаридан ташқари) тўлайдиган йиғимлардан юқори бўлмаслиги лозим.



6-модда

БОЖХОНА ЙИГИМЛАРИ ВА ТАРТИБОТЛАРИ

1. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхоналарига қаршли халқаро йўналишлар бўйича парвозларни амалга оширувчи ҳаво кемалари, шунингдек керакли асбоб-ускуналар, захира ёнилғи ва мойлаш материаллари, ана шундай ҳаво кемаларига ортилган ёки ундаги идишларга тўлдирилган ва ана шу ҳаво кемаси тўла фойдаланиши учун мўлжалланган кема ичидаги ўзга захиралар бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида божхона солиқлари, инспекцион йиғимлар ва бошқа хил солиқлар ва тўловлардан озод қилинади.

2. Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасига қаршли халқаро парвозни амалга оширувчи ҳаво кемаларига техника хизмати кўрсатиш ёки уларни таъмирлаш учун Аҳдлашувчи Томонлардан исталган бирининг ҳудудига олиб кириладиган эҳтиёт қисмларга нисбатан ҳам ана шундай тартиб қўлланади.

3. Аҳдлашувчи Томонлардан исталган бири ҳаво кемасининг штатдаги асбоб-ускуналари, шунингдек ундаги материаллар ва ўзга эҳтиёт материаллар бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида ундаги божхона идораларининг рухсати билангина туширилиши мумкин.

4. Ушбу модданинг 1,2 ва 3-бандларида гап борган материалларга нисбатан уларни божхона кузатуви ёки назорати остида сақлаш талаби қўйилиши мумкин.

5. Исталган Аҳдлашувчи Томон ҳудудидан бевосита транзит бўйича учиб утувчи пассажирлар оддийгина назоратдан утказиладилар. Бевосита транзитнинг багажи ва юклари божхона солиқлари ва бошқа шу каби йиғимлардан озод қилинади.

7-модда.

АДОЛАТЛИ ВА ТЕНГ ШАРОИТЛАР

Ҳар иккала Аҳдлашувчи белгиланган Томоннинг авиакорхоналари учун иккала Томон ҳудуди ўртасида йўналишлар бўйича шартлашилган йўллардан фойдаланиш учун адолатли ва тенг имкониятлар яратиб берилади.



8-модда

ТАЙИНЛАНГАН АВИАКОРХОНАЛАРНИНГ МАНФААТЛАРИ

Хар бир Аҳдлашувчи Томоннинг авиакорхонаси шартлашилган йуллардан фойдаланиш чоғида бошқа Аҳдлашувчи Томон авиакорхоналарининг манфаатларини ҳисобга олади. Бундан мақсад, ана шу авиакорхоналар амалга ошираётган ташишга нолозим тарзда таъсир курсатмасликдир.

9-модда

ҲАЖМЛАР

1. Мувофиқлаштирилган ташиш бошлангунига қадар унинг ҳажмлари ва парвоз частоталари иккала Аҳдлашувчи Томоннинг авиация идоралари уртасида 7 ва 8-моддаларда баён этилган қоидаларга ва ушбу модданинг қоидаларига мувофиқлаштирилиши ҳамда дипломатия ноталари алмашлаш билан тасдиқланиши лозим.

2. Аҳдлашувчи Томонлардан исталган бирининг авиакорхонаси тайинлаган ташиш ҳажмларини ва /ёки парвоз частоталарини ҳар қандай тарзда ошириш биринчи навбатда Аҳдлашувчи Томонлар ҳудуди уртасида амалга ошириладиган ташишга бўладиган эҳтиёжга асосланиши ва бунга авиация идоралари уртасидаги келишувга мувофиқгина йул қўйилиши лозим. Бундай келишувга эришилгунга қадар амалдаги ҳажмлар ва частоталар сақланиб қолади.

3. Хар бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхоналарига қаршли ҳаво кемаларининг қушимча ва чартер рейслари бошқа Аҳдлашувчи Томон фуқаро авиацияси идорасининг руҳсати билан амалга оширилиши мумкин. Бундай парвозлар тасдиқланган жадвал бўйича бажариладиган парвозларга тижорат жиҳатидан зиён етказмаслиги лозим. Қушимча ёки чартер рейслари учун аризалар рейс бошланишига камида 72 соат қолганида берилиши лозим.

10-модда

ПАРВОЗЛАРНИ АХБОРОТЛАР БИЛАН ТАЪМИНЛАШ

Аҳдлашувчи Давлатлардан ҳар бирининг авиация маъмурлари ўзлари тайинлаган авиакорхоналари зиммасига авиация йули



очилишидан олдин бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг авиация идорасига фойдаланиладиган ҳаво кемасининг тури, ҳаракат жадвали ва графиги, қўлланиладиган тарифлар ҳақида маълум қилиш, шунингдек парвозга тааллуқли бошқа ахборотларни, шу жумладан авиацияси идорасига ушбу Битим шартлари бажарилаётганлигини исботлаш учун зарур бўлган ахборотни таъдим этиш вазифасини юқлайди. Ушбу модданинг талабларига ҳаво қатновида ўзгаришлар юз берган ҳолларда ҳам амал қилинади.

11-модда

СТАТИСТИКА МАЪЛУМОТЛАРИ БИЛАН ТАЪМИНЛАШ

Аҳдлашувчи Давлатлардан ҳар бирининг авиация идоралари ўзлари тайинланган авиақорхоналари зиммасига бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг авиация идорасига унинг ҳудудида ёки ҳудудидан шартлашилган йўллари бўйлаб амалга оширилган ташувнинг ҳажмларига доир статистика маълумотларини, шу жумладан ҳаво кемаси парвозга қўтариладиган ва манзил белгиланган мамлакатларга, юк ортиш ҳамда юк тушириш жойларига доир статистика маълумотларини маълум қилиш вазифасини юқлайди. Бундай маълумотлар ҳар бир ой тугаганидан кейин имкон қадар қисқа фўрсатда тайёрланмоғи лозим.

12-модда

ТАРИФЛАР

1. Ушбу модданинг кейинги бандларида ишлатиладиган "тариф" деган ибора йўловчилар ва юк ташиш нархини ҳамда бундай нархларни қўллаш шартларини, шу жумладан агентлик ва бошқа қўшимча хизматларнинг нархи ҳамда шартларини англатади, бироқ почта ташиш учун ҳақ тулаш ва унинг шартлари бундан мустасно.

2. Аҳдлашувчи Томонлардан бири тайинлаган авиация ташувчиси бошқа Аҳдлашувчи Томон ҳудудига ташишда ёки унинг ҳудудидан ташишда қўллайдиган тарифлар ташишнинг қийматига, фойданинг оқилона миқдорига ва бошқа авиация компанияларининг тариф мезонларига асосланиб, оқилона меъёрларда белгиланади.

3. Ушбу модданинг 2-бандида уқтириб утилган тарифлар имкон қадар ҳар иккала Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиақорхоналари ўртасида мувофиқлаштирилади ва имкон қадар бундай келишувда ИАТА тартиботлари қўлланилади.



4. Бундай тарзда узаро мувофиқлаштирилган тарифлар улар жорий этилишига камида 90 (тўқсон) кун қолганида ҳар иккала Аҳдлашувчи Томон авиация маъмурларининг тасдиғига тақдим этилиши шарт. Алоҳида ҳолларда бу муддат юқорида уқтириб ўтилган идораларнинг узаро келишувига мувофиқ қисқартирилиши мумкин.

5. Бундай тасдиқ оддийгина йўл билан амалга оширилиши мумкин. Башарти, авиация маъмурларидан ҳеч бири (ушбу модданинг 4-бандига мувофиқ) тарифлар тасдиқлаш учун тақдим этилганидан кейин 30 кун мобайнида ўзининг норози эканлигини билдирмаса, тарифлар тасдиқланган ҳисобланади. Ушбу модданинг 4-бандида назарда тутилгани каби тасдиқлаш муддати қисқартирилса, авиация маъмурлари 30 кундан камроқ муддат ҳусусида келишиб олишлари мумкин, улар шу тарзда келишилган муддат ичида тарифга нисбатан ўз норозиликларини билдиришлари лозим.

6. Башарти, тарифлар ушбу модданинг 3-бандига биноан мувофиқлаштирилади олинмаса ёки Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг авиация маъмурлари ушбу модданинг 5-бандига биноан белгиланган муддат ичида бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари ушбу модданинг 3-бандига мувофиқ тақдим этилган тарифларга нисбатан ўз норозилигини маълум қилса, ҳар иккала Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари узаро келишув асосида тариф белгилашга ҳаракат қиладилар.

7. Башарти, авиация маъмурлари ушбу модданинг 4-бандида белгилангани каби тақдим этилган тарифларга норози бўлсалар ва улар ушбу модданинг 6-бандида белгиланган тартибда узаро мақбул тарифлар белгилашга муваффақ бўлмасалар, уртадаги низо ушбу Битимнинг 18-моддаси қоидаларига мувофиқ ҳал этилиши лозим.

8. Янги тарифлар белгилангунига қадар ушбу модданинг қоидаларига биноан белгиланган тарифлар ўз кучида қолади. Бироқ, бу шартга риоя этиш тарифнинг амал қилиш муддатини узаро келишиб олинган муддатдан кўпи билан 12 (ун икки) ойга узайтириши мумкин.

13-модда

ВАКОЛАТХОНАЛАР

1. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиақорхонаси бошқа Аҳдлашувчи Томон ҳудудида белгиланган йўналишлар бўйлаб ҳаво қатновини таъминлаш учун ўз техникаси ва тижорат ходимларига эга бўлган ваколатхоналар очиш ҳамда фаолият кўрсатиш ҳуқуқига эга. Бундай ваколатхоналар тегишли ҳудудда амалда бўлган тартибга биноан очилади.



2. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томоннинг ваколатли органлари бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг авиакорхонаси ҳаво қатновини таъминлаши учун таъсис этган ваколатхона муваффақиятли фаолият кўрсатиши йулида зарур ёрдам кўрсатади.

3. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида ўзининг ташишга доир ҳужжатларини ёзиб бериш ва ташувни сотиш борасида тенг имкониятларга эгадир. Бундай савдо-сотик ишлари сотув бўйича ўз оффиси, шунингдек савдо-сотик агентлиги ва/ёки туристик агентлик орқали маҳаллий ёки эркин алмаштириладиган ҳар қандай валютада ва кредит карточкаси бўйича ҳар қандай шахс, ташкилот ҳамда муассасага тааллуқли бўлиши мумкин.

14-модда

ИШЛАБ ТОПИЛГАН МАБЛАҒЛАРНИ УТКАЗИШ

1. Аҳдлашувчи Томонлардан бири бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасига биринчи Аҳдлашувчи Томон ҳудудида топган пул маблағларининг ҳаражатларидан ортган қисмини ўзининг қароргоҳига ўтказиш ҳукуқини беради. Бундай ўтказиш тушум келган ҳудудда амалда бўлган валютани тартибга солиш қоидаларига мувофиқ ҳар қандай конверцияланадиган валютада амалга оширилиши мумкин.

2. Пул маблағларини бундай тарзда ўтказиш валюта алмаштиришнинг расмий курси асосида, валюта курси йўқ бўлгани тақдирда эса - пул маблағи ўтказиш вақтида устун бўлган бозор курси асосида амалга оширилади.

3. Башарти, Аҳдлашувчи Томонлар ўртасида ўзаро ҳисоб-китобларни тартибга солувчи махсус шартлашув амалда бўлса, бундай шартларшувнинг қоидалари ушбу модданинг 1-бандида ўқтириб ўтилган маблағ ўтказишга ҳам татбиқ этилади.

15-модда

АВИАЦИЯ ХАВФСИЗЛИГИ

1. Аҳдлашувчи Томонлар фуқаро авиациясининг гайриқонуний аралашув хатти-ҳаракатларидан хавфсизлигини таъминлашга доир халқаро қонунлардан келиб чиқадиган ўз ҳуқуқлари ва мажбуриятларига мувофиқ бундай ўзаро мажбуриятлар ушбу Витимнинг ажралмас қисми эканлигини тасдиқлайдилар.



2. Аҳдлашувчи Томонлар заруратга қараб, фуқаро ҳаво кemasини ғайриқонуний тутқун қилишнинг, ҳаво кemasига, ундаги йўловчилар ва экипаж аъзоларига, аэропортлар ва қатновни таъминлаш воситаларига ҳавф туғдирувчи бошқа ғайриқонуний ҳатти-ҳаракатларнинг, шунингдек фуқаро авиацияси ҳавфсизлигига таҳдид қилишнинг ҳар қандай кўриниши олдини олишга қаратилган ҳар қандай кумак беришни таъминлайдилар.

3. Аҳдлашувчи Томонлар ўзаро муносабатларини Фуқаро Авиацияси Халқаро Ташкилоти томонидан белгиланган ва Халқаро фуқаро авиацияси бўйича Конвенцияга Иловаларда тавсифланган авиация ҳавфсизлиги талабларига мувофиқ курадилар. Бу талаблар ҳар иккала Аҳдлашувчи Томон ўзлари рўйхатга олган ҳаво кемаларининг ходимларидан, худди шунингдек ўз ҳудудларида доимий ёки вақтинча жойлашиб турган ҳаво кемаларининг ходимларидан, шунингдек ўз ҳудудларида жойлашган аэропортларнинг ходимлари фаолиятларини юқорида эслатиб ўтилган авиация ҳавфсизлиги талабларига мувофиқ амалга оширишларини талаб қиладилар.

4. Аҳдлашувчи Томонларнинг ҳар бири ҳаво кemasига хизмат кўрсатаётган ходимларга нисбатан бошқа Аҳдлашувчи Томон ҳаво кemasи ўз ҳудуди чегараларига кириб келаётганида, ундан чиқиб кетаётганида ёки унда бўлиб турган вақтида ушбу модданинг 3-бандида уқтирилган шартларга риоя этилиши мақсадида зарур талабларни қўйиши мумкин. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон ҳаво кемаларини ҳимоя қилиш ва йўловчиларни, экипаж аъзоларини, қўл юқини, багаж, юқлар ва ҳаво кemasига олиб чиқиладиган бошқа юқларни юқ ортиш ва туширишга қадар ёки ана шу жараёнларда текшириш учун ўз ҳудуди доирасида адекват ва самарали чора-тадбирлар кўрилишини таъминлайди. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг, башарти, аниқ таҳдид мавжуд бўлса, оқилона доираларда ҳавфсизликни таъминлаш юзасидан махсус чора-тадбирлар кўришга доир сўровларини хайрихоҳлик билан қараб чиқади.

5. Башарти, фуқаро ҳаво кemasи тутқун қилиб олинса ёки уни тутқун қилиш таҳдиди мавжуд бўлса ёки ҳаво кemasи ундаги йўловчилар ва экипаж аъзоларига, аэропортлар ва қатновни таъминлаш воситаларига бошқа ғайриқонуний ҳатти-ҳаракатлар билан таҳдид қилинса, Аҳдлашувчи Томонлар алоқа учун имконият яратиб бериш орқали бир-бирларига турлича кўмак берадилар ва бундай кўнгилсизлик ёки таҳдидга жадал ҳамда бешиқаст барҳам беришнинг барча зарур чора-тадбирларини курадилар.

6. Ушбу модданинг қоидаларидан ҳар қандай тарзда чекиниш ушбу Битимнинг 4-моддасини қўллашга асос бўлади.



16-модда

МАСЛАХАТЛАШУВ

Ахдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари ушбу Битимни қўллаш ва талқин этиш масалалари бўйича жипс ҳамкорлик руҳида мунтазам маслаҳатлашиб турадилар.

17-модда

ЎЗГАРТИШЛАР КИРИТИШ

1. Башарти, Ахдлашувчи Томонлардан бири ушбу Битимнинг исталган бир шартини ўзгартириш лозим деб ҳисобласа, бошқа Ахдлашувчи Томоннинг фикрини сўраши мумкин; авиация маъмурлари ўртасида музокаралар ёки ёзишмалар орқали ўтказилиши мумкин бўлган бундай маслаҳатлашувлар сўров берилган кундан эътиборан 60(олтмиш) кундан кечиктирмай бошланиши лозим. Шу тарздаги маслаҳатлар натижасида ўзаро келишилган ҳар қандай ўзгаришлар дипломатия ноталари алмашиш орқали тасдиқланганидан кейин кучга киради.

2. Башарти, ўзгаришлар Илоада белгиланадиган йўналишларга тааллуқли бўлса, маслаҳатлар Ахдлашувчи Томонлар авиация маъмурлари ўртасида бевосита амалга оширилади ва уларнинг шартлашувлари ўзаро мактуб алмашиш билан тасдиқланади.

18-модда

НИЗОЛАРГА БАРҲАМ БЕРИШ

Ушбу Битимни талқин этиш ёки қўллашга доир ҳар қандай низога авиация маъмурлари ўртасида бевосита музокаралар орқали барҳам берилиши лозим, башарти, авиация идоралари бир битимга келмасалар, низо ҳал этиш учун Ахдлашувчи Томонларга оширилади.



19-модда

ХАВО КАТНОВИГА ДОИР КЎПТОМОНЛАМА КОНВЕНЦИЯЛАРНИ КУЛЛАШ

1. Конвенциянинг қоидалари ушбу Битимга мувофиқ белгиланган хаво катновига татбиқ этиладиган доираларда Битимнинг таркибий қисми сифатида Битим амал қилиш даврида Аҳдлашувчи Томонлар уртасида ўз кучида қолади, бироқ бундан ҳар иккала Аҳдлашувчи Томон Конвенцияга киритилган ҳар қандай тўлдиришни ратификация қилган ва бу тўлдириш лозим тартибда кучга кирган ҳоллар мустасно, тегишинча тузатишган Конвенция ушбу Битим амал қилиши даврида ўз кучида қолади.

2. Ҳар иккала Аҳдлашувчи Томон иштирокчиси бўлган хаво катнови бўйича умумий кўптомонлама конвенция кучга киргани тақдирда, ана шу сўнгги конвенция устун туради.

20-модда

ИЛОВА

Башарти, ўзга қоида зикр этилмаган бўлса, ушбу Битимнинг Иловасига нисбатан Битимнинг бир қисми сифатида қаралади ва мазкур Битимга таяниб иш куришда Илова ҳам эътиборда тутилади.

21-модда

БИТИМНИНГ КУЧГА КИРИШИ

Конунга биноан барча зарур тартиботлар бажариб бўлингач Битим у имзоланган кундан эътиборан кучга қиради.

22-модда

БИТИМ АМАЛ ҚИЛИШНИ ТЎХТАТИШ

Аҳдлашувчи Томонлардан исталган бири хоҳлаган вақтида бошқа Аҳдлашувчи Томонни ушбу Битимни амалдан тўхтатиш истагида эканлигидан хабардор қилиши мумкин. Бундай хабарнома бир вақтнинг ўзида Фуқаро Авиацияси Халқаро Ташкилотига ҳам юборилиши лозим.



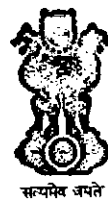
सत्यमेव जयते

Хабарнома юборилганидан кейин бошқа Аҳдлашувчи Томон уни олгач ун икки ойдан кейин ушбу Битим амал қилишдан тўхтайти, башарти, хабарнома иккала Томоннинг узаро розилиги билан уқтириб уқтилган муддат ичида қайтариб олинмаса. Башарти, бошқа Аҳдлашувчи Томон хабарнома олганининг тасдиғи бўлмаса, Фуқаро Авиацияси Халқаро Ташкилоти хабарнома олганидан кейин ун тўрт кун уқгач бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тасдиғи олинган ҳисобланади.

19 _____ " _____ " _____ да узбек, хинд ва инглиз тилларида икки нусхадан жами олти асл нусхада тузилди, ҳар уқ тилдағи матн бир хил қучга эга. Талқин қилишда ҳамфикрлик бўлмаса, инглиз тилидағи матн қулланади.

Ҳиндистон Республикаси
Ҳуқумати номидан

Ўзбекистон Республикаси
Ҳуқумати номидан



ИЛОВА

I БУЛИМ

Хиндистоннинг тайинланган авиакорхонаси парвознинг куйидаги маршрутлари буйича ҳаво йўлларидан фойдаланиш ҳуқуқига эга бўлади:

Жунаш пункти	Оралик пунктлари	Белгиланган пунктлар	Ташқаридаги пунктлар
Хиндистондаги пунктлар	Қозоғистон, Қир- ғизистон, Тожи- кистон, Туркма- нистон, Озарбай- жондаги исталган пункт	Тошкент	Қозоғистон, Қир- ғизистон, Тожи- кистон, Туркма- нистон, Озарбай- жондаги истал- ган пункт

II БУЛИМ

Ўзбекистоннинг тайинланган авиакорхонаси парвознинг куйидаги маршрутлари буйича ҳаво йўлларидан фойдаланиш ҳуқуқига эга бўлади:

Жунаш пункти	Оралик пунктлари	Белгиланган пунктлар
Ўзбекистондаги пунктлар		Нью-Дели

ИЗОХ

1. Хиндистоннинг тайинланган авиакорхонаси ҳар бир рейс чоғида Тошкент билан Қозоғистон, Қирғизистон, Тожикистон, Туркманистон, Озарбайжондаги пунктлар ўртасидаги қайтиб босиб ўтилмайдиган айланма йўллардан фойдаланиш ҳуқуқига эгадир.