

Warszawa, dnia 14 października 2021 r.

Poz. 935

UMOWA

między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Uzbekistanu o cywilnej komunikacji lotniczej,

podpisana w Warszawie dnia 11 stycznia 1995 r.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Republiki Uzbekistanu,
zwane dalej "Umawiającymi się Stronami";

Będąc stronami Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym,
otwartej do podpisu w Chicago 7 grudnia 1944 roku;

Pragnąc zawrzeć Umowę w celu ustanowienia i eksploatacji linii
lotniczych pomiędzy i poza ich odnośnymi terytoriami;

Uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1 DEFINICJE

Dla celów niniejszej Umowy, jeśli z treści nie wynika inaczej:

- a/ wyrażenie "Konwencja Chicagowska" oznacza Konwencję o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago 7 grudnia 1944 roku i obejmuje:
 - (i) każdą zmianę do niej, która weszła w życie zgodnie z Artykułem 94 (a) i została ratyfikowana przez obie Umawiające się Strony oraz
 - (ii) każdy Załącznik lub każdą zmianę do niego przyjętą zgodnie z Artykułem 90 Konwencji, jeżeli taka zmiana lub Załącznik są obowiązujące dla obu Umawiających się Stron;
- b/ wyrażenie "władze lotnicze" oznacza w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej, Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej/Dyrektora Departamentu Lotnictwa Cywilnego, a w przypadku Republiki Uzbekistanu, Dyrektora Generalnego Lotnictwa Cywilnego, albo, w obu przypadkach, osobę lub organ, upoważniony do wykonywania funkcji, aktualnie należących do wyżej wymienionych władz;

- c/ wyrażenie "wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze" oznacza przedsiębiorstwo lotnicze, które zostało wyznaczone i upoważnione przez którąkolwiek z Umawiających się Stron zgodnie z Artykułem 4 niniejszej Umowy;
- d/ wyrażenie "terytorium" w odniesieniu do państwa ma znaczenie określone w Artykule 2 Konwencji Chicagowskiej;
- e/ wyrażenia "linia lotnicza", "międzynarodowa linia lotnicza" "przedsiębiorstwo lotnicze" oraz "lądowanie w celach niehandlowych" mają znaczenie odpowiednio określone w Artykule 96 Konwencji Chicagowskiej.

2. Załącznik do niniejszej Umowy będzie uważany za jej integralną część.

Artykuł 2 STOSOWANIE KONWENCJI CHICAGOWSKIEJ

Postanowienia niniejszej Umowy będą stosowane z zastrzeżeniem postanowień Konwencji Chicagowskiej, w zakresie w jakim postanowienia te mają zastosowanie do międzynarodowych linii lotniczych.

Artykuł 3 PRYZNANIE PRAW

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie następujące prawa odnośnie jej międzynarodowych linii lotniczych:

- a/ prawo przelotu nad jej terytorium bez lądowania;
- b/ prawo lądowania na jej terytorium w celach niehandlowych.

2. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa wyszczególnione w niniejszej Umowie, w celu eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych na trasach wyszczególnionych w odpowiedniej części Załącznika do niniejszej Umowy. Linie te i trasy nazywane są dalej odpowiednio "uzgodnionymi liniami" i "określonymi trasami". Przy eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez każdą Umawiającą się Stronę będzie korzystało, w uzupełnieniu do praw określonych w ustępie (1) niniejszego

Artykułu, z prawa lądowania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony w punktach określonych dla tej trasy w Załączniku do niniejszej Umowy, w celu zabrania na pokład lub wyładowania pasażerów i ładunków, włączając pocztę.

3. Żadne postanowienie ustępu (2) niniejszego Artykułu nie oznacza przyznania wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu jednej Umawiającej się Strony przywileju zabierania na pokład, na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, pasażerów i ładunków, włączając pocztę, na zasadzie najmu lub za opłatą i przewożonych do innego punktu na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

4. Jeżeli z powodu konfliktu zbrojnego, działań lub zakłóceń o charakterze politycznym lub szczególnych i wyjątkowych okoliczności wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony nie może eksploatować linii na jej normalnej trasie, druga Umawiająca się Strona dołoży wszelkich wysiłków dla ułatwienia kontynuowania eksploatacji takiej linii, poprzez odpowiednie tymczasowe zmiany tras.

Artykuł 4

WYZNACZENIE I ZEZWOLENIE EKSPLOATACYJNE

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć przedsiębiorstwo lotnicze, w celu eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach. O wyznaczeniu takim władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony powinny powiadomić władze lotnicze drugiej Umawiającej się Strony.

2. Umawiająca się Strona, która otrzymała zawiadomienie o wyznaczeniu powinna, z zastrzeżeniem postanowień ustępów 3 i 4 niniejszego Artykułu, udzielić niezwłocznie przedsiębiorstwu lotniczemu wyznaczonemu przez drugą Umawiającą się Stronę odpowiedniego zezwolenia eksploatacyjnego. Udzielone zezwolenie eksploatacyjne nie może być przekazywane lub przenoszone na inne przedsiębiorstwo lotnicze bez zgody tej Umawiającej się Strony, która udzieliła takiego zezwolenia.

3. Władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą zażądać od przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez drugą

Umawiającą się Stronę udowodnienia, że jest ono w stanie spełnić wymagania przewidziane w ustawach i przepisach normalnie stosowanych przez wymienione władze przy eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych, zgodnie z postanowieniami Konwencji Chicagowskiej.

4. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo odmówienia przyznania zezwolenia eksploatacyjnego, o którym mowa w ustępie 2 niniejszego Artykułu lub nałożenia takich warunków, jakie może ona uznać za konieczne przy korzystaniu przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze z praw wyszczególnionych w Artykule 3 niniejszej Umowy, jeżeli ta Umawiająca się Strona nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należy do Umawiającej się Strony, wyznaczającej to przedsiębiorstwo lotnicze, albo do osób, posiadających jej przynależność państwową.

5. Po otrzymaniu zezwolenia eksploatacyjnego, zgodnie z ustępem 2 niniejszego Artykułu, wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze może w każdym czasie rozpocząć eksploatację każdej uzgodnionej linii pod warunkiem, że taryfa, ustalona zgodnie z postanowieniami Artykułu 10 niniejszej Umowy jest w mocy w odniesieniu do tej linii.

Artykuł 5

COFNIĘCIE LUB ZAWIESZENIE ZEZWOLENIA EKSPLOATACYJNEGO

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo cofnąć zezwolenie eksploatacyjne lub zawiesić korzystanie z praw określonych w Artykule 3 niniejszej Umowy przez przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez drugą Umawiającą się Stronę lub też nałożyć takie warunki korzystania z tych praw, jakie uzna za niezbędne:

- a/ w każdym przypadku, gdy nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należy do Umawiającej się Strony wyznaczającej to przedsiębiorstwo lotnicze, albo do osób posiadających jej przynależność państwową, albo
- b/ w przypadku nieprzestrzegania przez to przedsiębiorstwo lotnicze ustaw i przepisów Umawiającej się Strony, przyznającej te prawa, albo

c/ w przypadku, gdy przedsiębiorstwo lotnicze nie będzie eksploatować uzgodnionych linii zgodnie z warunkami ustalonymi w niniejszej Umowie i jej Załączniku.

2. Prawo to będzie mogło być wykonane dopiero po przeprowadzeniu konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną, chyba że niezwłoczne cofnięcie lub zawieszenie zezwolenia względnie nałożenie warunków przewidzianych w ustępie 1 niniejszego Artykułu będzie niezbędne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw lub przepisów.

Artykuł 6

ZASADY DOTYCZĄCE EKSPLOATACJI UZGODNIONYCH LINII

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron będą miały równe i jednakowe możliwości eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach między ich odnośnymi terytoriami.

2. Przy eksploatacji uzgodnionych linii wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze każdej Umawiającej się Strony będzie uwzględniać interesy wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony tak, aby nie oddziaływać niewłaściwie na linie, które to ostatnie przedsiębiorstwo eksploatuje na całości lub części tych samych tras.

3. Uzgodnione linie eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron będą ściśle dostosowane do zapotrzebowania na przewóz na określonych trasach i będą miały jako swój zasadniczy cel zapewnienie, przy racjonalnym wskaźniku wykorzystania, oferowania odpowiedniego do zaspokojenia aktualnych i dających się rozsądnie przewidzieć potrzeb w zakresie przewozu pasażerów i ładunków, włączając pocztę, pochodzących z lub przeznaczonych na terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze. Zapewnienie przewozu pasażerów i ładunków, włączając pocztę, zarówno zabranych na pokład, jak i przywiezionych do punktów na określonych trasach na terytoriach Państw innych niż wyznaczających przedsiębiorstwo lotnicze powinno być zgodne z ogólnymi zasadami, że oferowanie powinno być dostosowane do:

a/ zapotrzebowania na przewozy na i z terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze;

- b/ zapotrzebowania na przewozy na obszarze przez który przebiega uzgodniona linia, po uwzględnieniu innych usług transportowych ustanowionych przez przedsiębiorstwa lotnicze Państw obejmujących dany obszar; oraz
- c/ potrzeb w zakresie ekonomicznej eksploatacji linii tranzytowych.

Artykuł 7 ZWOLNIENIA CELNE

1. Statki powietrzne, używane w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, zapasy materiałów pędnych i smarów oraz ich zapasy pokładowe /w tym artykuły żywnościowe, napoje i tytoń/, będą przy wwozie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony zwolnione od opłat celnych, opłat inspekcyjnych oraz innych opłat i podatków, pod warunkiem, że statki powietrzne opuszczą terytorium tej Umawiającej się Strony, a wymienione wyposażenie i zapasy będą pozostawać na pokładzie statków powietrznych do czasu ich odlotu.

2. Będą również zwolnione od tych samych opłat i podatków, z wyjątkiem opłat związanych ze świadczonymi usługami:

- a/ zapasy pokładowe wzięte na pokład na terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony zgodnie z ograniczeniami ustalonymi przez władze tej Umawiającej się Strony i przeznaczone do zużycia na pokładzie wylatujących statków powietrznych, używanych w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;
- b/ części zapasowe i normalne wyposażenie, wwieszone na terytorium jednej Umawiającej się Strony, niezbędne do naprawy lub eksploatacji statków powietrznych, używanych w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;
- c/ materiały pędne i smary, przeznaczone do zaopatrzenia statków powietrznych używanych w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, nawet jeżeli materiały te będą zużyte na odcinku lotu wykonywanego nad terytorium Umawiającej się Strony, w której zostały one załadowane na pokład;

d/ materiały reklamowe nie mające wartości handlowej używane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

3. Jeżeli przepisy wewnętrzne którejkolwiek Umawiającej się Strony tego wymagają, przedmioty wymienione w ustępach 1 i 2 niniejszego Artykułu mogą być poddane kontroli celnej tej Umawiającej się Strony.

4. Normalne wyposażenie pokładowe, jak również materiały i zapasy znajdujące się na pokładzie statków powietrznych, używanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, będą mogły być wylądowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą organów celnych tego terytorium. W takim przypadku będą one mogły być poddane nadzorowi celnemu aż do czasu gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie za zgodą tych samych organów.

Artykuł 8 TRANZYT BEZPOŚREDNI

Pasażerowie, bagaż i ładunki znajdujące się w tranzycie bezpośrednim przez terytorium jednej Umawiającej się Strony i nie opuszczające terenu portu lotniczego przeznaczonego dla tego celu poddani będą jedynie uproszczonej kontroli. Bagaż i ładunki w tranzycie bezpośrednim będą zwolnione od opłat celnych i innych podobnych opłat.

Artykuł 9 STOSOWANIE USTAW I PRZEPISÓW

1. Ustawy i przepisy każdej Umawiającej się Strony regulujące na jej terytorium wlot, przebywanie i wylot z jej terytorium statków powietrznych używanych w żegludze międzynarodowej, eksploatację i żeglugę statków powietrznych w czasie gdy znajdują się w granicach jej terytorium będą miały zastosowanie również do statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony.

2. Ustawy i przepisy każdej Umawiającej się Strony regulujące wlot, przebywanie i odlot z jej terytorium pasażerów, załóg, poczty i ładunków, przewożonych na pokładzie statków powietrznych, a w szczególności te, które dotyczą paszportów, kontroli celnej i sanitarnej będą miały zastosowanie do pasażerów, załóg, poczty i ładunków zabieranych na pokład statków powietrznych używanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 10 TARYFY

1. Taryfy, które mają być stosowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony do przewozu na terytorium lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony, będą ustalone w rozsądnej wysokości, z należyтым uwzględnieniem wszystkich wiążących się z tym czynników, łącznie z kosztem eksploatacji, rozsądnym zyskiem oraz taryfami innych przedsiębiorstw lotniczych.

2. Taryfy, o których mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu będą, w miarę możliwości, uzgadniane przez zainteresowane wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron, przy konsultacji z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi, eksploatującymi całość lub część trasy. Porozumienie takie, w miarę możliwości, będzie osiąganе przy zastosowaniu procedury ustanawiania taryf ustalonej przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego.

3. Ustalone w ten sposób taryfy będą przedkładane władzom lotniczym Umawiających się Stron do zatwierdzenia co najmniej na czterdzieści pięć dni przed proponowaną datą do wejścia ich w życie. W przypadkach szczególnych termin ten będzie mógł być skrócony, pod warunkiem uzyskania zgody wymienionych władz.

4. Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze nie mogą osiągnąć porozumienia co do którejkolwiek z tych taryf lub z jakiegokolwiek powodu taryfa nie może być ustalona zgodnie z postanowieniami ustępu 2 niniejszego Artykułu, albo jeżeli w ciągu pierwszych trzydziestu dni wymienionego w ustępie 3 niniejszego Artykułu okresu czterdziestu pięciu dni władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony zawiadomią władze

lotnicze drugiej Umawiającej się Strony o braku zgody co do którejkolwiek taryfy, ustalonej zgodnie z postanowieniami ustępu 2 niniejszego Artykułu, władze lotnicze obu Umawiających się Stron powinny starać się ustalić taryfę w drodze wzajemnego porozumienia.

5. Żadna taryfa nie wejdzie w życie, o ile nie zostanie zatwierdzona przez władze lotnicze Umawiających się Stron.

6. Taryfy ustalone zgodnie z postanowieniami niniejszego Artykułu zachowują ważność do czasu ustalenia nowych taryf zgodnie z postanowieniami niniejszego Artykułu.

Artykuł 11 TRANSFER WPLYWÓW

1. Rozliczenia i płatności między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi dokonywane będą z zachowaniem postanowień układu płatniczego, obowiązującego między obu krajami i przy zachowaniu aktualnych przepisów walutowych stosowanych na ich terytoriach.

2. W przypadku braku odpowiednich postanowień układu płatniczego, wyżej wymienione rozliczenia i płatności będą dokonywane w walutach wymiennalnych.

Artykuł 12 PODWÓJNE OPODATKOWANIE

1. Każda Umawiająca się Strona będzie zwalniać przychody uzyskane z eksploatacji statków powietrznych w ruchu międzynarodowym przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony od wszelkich podatków, podatków od zysków, jak również od innych opłat.

2. Każda Umawiająca się Strona będzie dążyć, aby nie pobierać podatków od wynagrodzeń pracowników drugiej Umawiającej się Strony, delegowanych ze swojego kraju do pracy w przedstawicielstwach, o których mowa w Artykule 13 niniejszej Umowy.

Artykuł 13

PRZEDSTAWICIELSTWO PRZEDSIĘBIORSTWA LOTNICZEGO I SPRZEDAŻE

1. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony będzie miało prawo zatrudniania i utrzymywania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, zgodnie z ustawami i przepisami drugiej Umawiającej się Strony dotyczącymi wjazdu, przebywania i zatrudnienia, swego własnego personelu kierowniczego, technicznego, eksploatacyjnego i innego personelu specjalistycznego, jaki jest niezbędny do eksploatacji linii lotniczych.

2. W odniesieniu do działalności handlowej będzie miała zastosowanie zasada wzajemności. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze każdej Umawiającej się Strony będzie miało prawo dokonywania sprzedaży usług transportowych na obszarze drugiej Umawiającej się Strony, bezpośrednio lub poprzez agentów. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze każdej Umawiającej się Strony będzie miało prawo sprzedawać, a każda osoba będzie mogła kupować takie usługi w walucie lokalnej lub walucie wymiennej.

Artykuł 14

KONSULTACJE

Każda Umawiająca się Strona może w każdym czasie zażądać konsultacji w zakresie stosowania, interpretacji lub zmiany niniejszej Umowy albo jej przestrzegania. Takie konsultacje, między władzami lotniczymi, powinny rozpocząć się w okresie sześćdziesięciu dni od daty otrzymania przez drugą Umawiającą się Stronę pisemnej prośby, o ile Umawiające się Strony nie uzgodnią inaczej.

Artykuł 15

ROZSTRZYGANIE SPORÓW

1. Jeżeli powstanie jakikolwiek spór między Umawiającymi się Stronami co do interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy, Umawiające się Strony będą dążyły przede wszystkim do rozstrzygnięcia go w drodze negocjacji.

2. Jeżeli Umawiające się Strony nie osiągną rozstrzygnięcia w drodze negocjacji, mogą one uzgodnić przekazanie sporu do rozstrzygnięcia jakiejś osobie lub organowi albo na żądanie którejkolwiek Umawiającej się Strony, spór będzie przedstawiony do rozstrzygnięcia trybunałowi złożonemu z trzech arbitrów, z których po jednym wyznaczy każda Umawiająca się Strona, trzeciego zaś wyznaczą dwaj w ten sposób wyznaczeni. Każda z Umawiających się Stron powinna wyznaczyć arbitra w okresie sześćdziesięciu dni od dnia otrzymania przez którąkolwiek Umawiającą się Stronę od drugiej Strony zawiadomienia w drodze dyplomatycznej o żądaniu rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu, trzeci zaś arbiter powinien być wyznaczony w terminie następnym sześćdziesięciu dni. Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron nie wyznaczy arbitra w oznaczonym okresie albo jeżeli trzeci arbiter nie zostanie wyznaczony w oznaczonym okresie, każda Umawiająca się Strona może się zwrócić do Przewodniczącego Rady Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, zależnie od potrzeby. W takim przypadku trzecim arbitrem będzie obywatel Państwa trzeciego, który będzie działać jako przewodniczący trybunału arbitrażowego.

3. Umawiające się Strony zastosują się do każdej decyzji wydanej zgodnie z ustępem 2 niniejszego Artykułu.

Artykuł 16 OCHRONA LOTNICTWA

1. Umawiające się Strony potwierdzają swoje prawa i zobowiązania wynikające z prawa międzynarodowego, w tym Konwencji Chicagowskiej oraz Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio dnia 14 września 1963 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawiadnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 roku oraz Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu dnia 23 września 1971 roku. Umawiające się Strony potwierdzają, że ich zobowiązania do zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji tworzą integralną część ich wspólnych stosunków wynikających z niniejszej Umowy.

2. Na żądanie, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w zapobieganiu czynom bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi i innym bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu pasażerów, załóg statków powietrznych, portów lotniczych i urzędzeń nawigacji lotniczej oraz każdemu innemu zagrożeniu bezpieczeństwa lotniczego.

3. We wzajemnych stosunkach Umawiające się Strony będą postępować zgodnie z przepisami bezpieczeństwa lotniczego ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego i oznaczonymi jako Załączniki do Konwencji Chicagowskiej w zakresie, w jakim takie przepisy bezpieczeństwa mają zastosowanie do Umawiających się Stron; będą one wymagały, aby użytkownicy statków powietrznych ich rejestracji lub użytkownicy statków powietrznych, którzy mają swoje główne miejsce działalności lub miejsce stałego zamieszkania na ich terytorium, a także użytkownicy portów lotniczych na ich terytorium działali zgodnie z takimi przepisami o bezpieczeństwie lotniczym.

4. Każda Umawiająca się Strona zgadza się, aby od jej przedsiębiorstwa lotniczego można było żądać przestrzegania przepisów bezpieczeństwa lotniczego, o których mowa w ustępie 3 wymaganych przez drugą Umawiającą się Stronę przy wlocie, wylocie i przebywaniu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony. Każda Umawiająca się Strona zapewni stosowanie odpowiednich środków na jej terytorium dla ochrony statków powietrznych, kontroli pasażerów i ich bagażu podręcznego oraz przeprowadzania odpowiedniej kontroli załóg, ładunków, zapasów pokładowych przed i w czasie załadowywania. Każda Umawiająca się Strona będzie również pozytywnie rozpatrywała każdą prośbę drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie uzasadnionych, specjalnych środków bezpieczeństwa w razie szczególnego zagrożenia.

5. W przypadku zaistnienia aktu lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia cywilnym statkiem powietrznym albo innych bezprawnych aktów przeciwko bezpieczeństwu takiego statku, jego pasażerów i załogi, portów lotniczych lub urzędzeń nawigacji lotniczej, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem pomocy poprzez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki, mające na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takiego zdarzenia lub groźby jego zaistnienia.

Artykuł 17 ZMIANA

1. Każda Umawiająca się Strona może w każdym czasie zaproponować drugiej Umawiającej się Stronie wszelką zmianę, której wprowadzenie do niniejszej Umowy uważa za pożądane. Konsultacje między Umawiającymi się Stronami na temat zaproponowanych zmian powinny rozpocząć się w czasie sześćdziesięciu dni od daty skierowania żądania przez jedną Umawiającą się Stronę.

2. Jeżeli którakolwiek Umawiająca się Strona uważa za pożądane wprowadzenie zmiany do Załącznika do niniejszej Umowy, władze lotnicze obu Umawiających się Stron mogą porozumieć się w celu wprowadzenia takiej zmiany.

3. Wszelkie zmiany niniejszej Umowy lub jej Załącznika, wprowadzone zgodnie z ustępem 1 lub 2 niniejszego Artykułu, wejdą w życie po ich potwierdzeniu w drodze wymiany not pomiędzy Umawiającymi się Stronami.

Artykuł 18 ROZWIĄZANIE UMOWY

Każda Umawiająca się Strona może w każdym czasie zawiadomić pisemnie drugą Umawiającą się Stronę o swojej decyzji rozwiązania niniejszej Umowy. Powiadomienie takie powinno być równocześnie przekazane do Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego. Niniejsza Umowa traci moc o północy (w miejscu otrzymania powiadomienia) bezpośrednio przed upływem jednego roku od daty otrzymania powiadomienia przez drugą Umawiającą się Stronę, o ile powiadomienie takie nie zostanie wycofane w drodze wzajemnego porozumienia przed upływem tego okresu czasu. W przypadku braku potwierdzenia otrzymania powiadomienia przez drugą Umawiającą się Stronę, uznaje się, że otrzymała je ona po upływie 14 dni od otrzymania powiadomienia przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 19

REJESTRACJA W MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI LOTNICTWA CYWILNEGO

Niniejsza Umowa i każda zmiana do niej będzie zarejestrowana w Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 20

WEJŚCIE W ŻYCIE


1. Niniejsza Umowa będzie zatwierdzona zgodnie z ustawodawstwem wewnętrznym każdego z obu Państw i wejdzie w życie w dniu wymiany not dyplomatycznych stwierdzających to zatwierdzenie.

2. Niniejsza Umowa będzie stosowana tymczasowo od dnia jej podpisania.

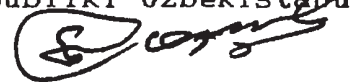
Na dowód czego, niżej podpisani, należycie upoważnieni przez ich odnośne Rządy, podpisali niniejszą Umowę.

Sporządzono w Warszawie dnia 11...stycznia 1995 roku w języku polskim, uzbeckim i angielskim, przy czym wszystkie teksty są jednakowo autentyczne. W przypadku powstania rozbieżności co do interpretacji i stosowania niniejszej Umowy, tekst angielski będzie rozstrzygający.

Z upoważnienia Rządu
Rzeczypospolitej Polskiej



Z upoważnienia Rządu
Republiki Uzbekistanu



Z A Ł A C Z N I K

do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem
Republiki Uzbekistanu o cywilnej komunikacji lotniczej

W Y K A Z T R A S

1. TRASY POLSKIE

Punkty początkowe	Punkty pośrednie	Punkty w Republice Uzbekistanu	Punkty położone dalej
Punkty w Polsce	Trzy punkty	Taszkent	Trzy punkty

2. TRASY UZBECKIE

Punkty początkowe	Punkty pośrednie	Punkty w Rzeczy- pospolitej Polskiej	Punkty położone dalej
Punkty w Uzbekistanie	Trzy punkty	Warszawa	Trzy punkty

3. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze każdej Umawiającej się Strony będzie mogło na każdej lub wszystkich trasach omijać wyżej wymienione punkty pośrednie i/lub położone dalej, pod warunkiem, że uzgodniona linia na trasie rozpoczyna się lub kończy na terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła to przedsiębiorstwo lotnicze.

4. Punkty pośrednie, punkty położone dalej, eksploatacja uzgodnionych linii i częstotliwości będą uzgodnione pomiędzy wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi obu Umawiających się

Stron i będą podlegać zatwierdzeniu przez władze lotnicze obu Umawiających się Stron.

5. Korzystanie z praw handlowych do i z krajów trzecich będzie przedmiotem oddzielnego porozumienia pomiędzy władzami lotniczymi Umawiających się Stron.

ПОЛЬША РЕСПУБЛИКАСИ ҲУКУМАТИ
ВА
ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ҲУКУМАТИ
ЎРТАСИДА ТУЗИЛГАН ФУҚАРО ҲАВО ТРАНСПОРТИ ТЎҒРИСИДАГИ
Б И Т И М

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

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

Ҳаво қатновини ўрнатиш ва ўзларининг тегишли ҳудудлариаро ва ташқарисида парвозларни амалга ошириш хусусида Битим тузиш истагида;

қуйидагилар хусусида аҳдлашиб олдилар :

1-модда**АТАМАЛАР**

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

а/ "Чикаго Конвенцияси" атамаси 1944 йил 7 декабрда Чикагода имзоланган учун очилган Халқаро Фуқаро Авиацияси тўғрисидаги Конвенцияни англатади ва ўз ичига қуйидагиларни олади:

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

(ii) Чикаго Конвенциясининг 90–моддасига биноан киритилган ҳар қандай Илова ва унга киритилган шундай тузатишни англатади, бунда бу тузатиш ёки илова берилган ҳар қандай вақтда ҳар икки Аҳдлашувчи Томон учун кучга эга бўлсин;

б/ "авиация маъмурлари" атамаси Польша Республикасига нисбатан Транспорт ва Денгиз Хўжалиги Вазирини/Фуқаро Авиацияси Департаменти Директорини, Ўзбекистон Республикасига нисбатан Фуқаро Авиацияси Бош директорини ёки ҳар иккала ҳолда юқорида уқтириб ўтилган маъмурлар бажарадиган ишларни ёки шунинг сингари вазифаларни амалга ошириш ваколати берилиши мумкин бўлган ҳар қандай шахс ёки ташкилотни англатади;

с/ "тайинланган авиакорхона" атамаси исталган Аҳдлашувчи Томон ушбу Битимнинг 4–моддасига мувофиқ тайинлаган ва ваколат берган авиация корхонасини англатади;

д/ "ҳудуд" атамаси Давлатга нисбатан Чикаго Конвенциясининг 2–Моддасида унга белгиланган мазмунни англатади;

е/ "ҳаво қатнови", "ҳалқаро ҳаво қатнови", "авиакорхона" ва "нотижорий мақсадларда тўхташ" атамалари уларга Конвенциянинг 96–Моддасида тегишли равишда белгиланган маъноларни англатади;

2. Ушбу Битимга киритилган Иловага унинг таркибий қисми сифатида қаралади.

2-модда**КОНВЕНЦИЯНИНГ ҚЎЛЛАНИЛИШИ**

Моддомики, қоидалар халқаро ҳаво қатновида қўлланилар экан, ушбу Битимнинг қоидалари Чикаго Конвенцияси қоидаларига асос бўлади.

3-модда

ТАШИШ ҲУҚУҚЛАРИНИНГ БЕРИЛИШИ

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

- a/ ўзининг ҳудудидан қўнмаган ҳолда учиб ўтиш ҳуқуқини;
- b/ ўз ҳудудида тижоратга тааллуқли бўлмаган мақсадларда қўниш ҳуқуқини.

2. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон иккинчи бир Аҳдлашувчи Томонга ушбу Битимга Илова қилиб киритилган Парвозлар жадвалининг тегишли Бўлимида кўрсатилган халқаро ҳаво қатновини амалга ошириш мақсадида бундан буён ушбу Битим матнида белгиланган ҳуқуқларни беради. Бундай қатновлар ва йўналишлар бундан буён матнда тегишли равишда "келишилган йўллар" ва "белгиланган йўналишлар" деб аталади. Белгиланган йўналишлар бўйича парвозларни амалга ошириш вақтида ҳар бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси ушбу Модданинг (1)–бандида белгиланган ҳуқуқларга қўшимча равишда йўловчилар ва юк олиш, почтани ўз ичига олган ҳолда, ва тушириш мақсадида ушбу Битим Парвозлар жадвалининг ўшал йўналиши бўйича бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида белгиланган манзилларда қўниш ҳуқуқидан фойдаланиши мумкин.

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

4. Башарти, Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг тайинланган авиакорхонаси қуролли ихтилоф, сиёсий тартибсизликлар ёки чиқишлар ёхуд махсус ёки ғайриоддий вазиятлар оқибатида ўзининг доимий йўналиши бўйича парвозларни амалга ошириш имкониятига эга бўлмаса, иккинчи Аҳдлашувчи Томон тегишли йўналишларни қайта ташкиллаш йўли билан ана шундай йўналишлар бўйича ҳаво йўлларида фойдаланиш учун ўзининг барча имкониятларини ишга солади.

4-модда

ТАЙИНЛАШ ВА ПАРВОЗГА ДОИР ВАКОЛАТ

1. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон Иловада белгиланган йўналишлар бўйича шартлашилган йўллардан фойдаланиш мақсадларида бир

авиакорхонани тайинлаш ҳуқуқига эга бўлади. Бир Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурларини бу тайинлаш тўғрисида хабардор этишлари лозим.

2. Бундай тайинлаш тўғрисидаги хабарни олганидан кейин бошқа Аҳдлашувчи Томон ушбу Модданинг 3 ва 4-банди қоидаларига мувофиқ иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасига парвозларни амалга ошириш учун дарҳол тегишли рухсатнома беради. Парвозлар учун берилган ваколат уни берган Аҳдлашувчи Томоннинг розилигисиз бошқа авиакорхонага берилиши ёки ўтказилиши мумкин эмас.

3. Бир Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонасидан ушбу маъмурлар томонидан халқаро ҳаво йўлларида фойдаланиш чоғида Чикаго Конвенциясининг қоидаларига мувофиқ одатда ва оқилона қўлланиладиган қонунлар ва қоидаларда кўрсатилган шартларни бажаришга қодир эканлигини исботловчи далилларни талаб қилишга ҳақлидир.

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

5. Ушбу Модданинг 2-бандига мувофиқ тайинланган авиакорхона ваколатга эга бўлганидан сўнг ҳар қандай келишилган ҳаво қатновини исталган вақтда амалга оширишни бошлаши мумкин, башарти, ушбу Битимнинг 10-моддаси қоидаларига мувофиқ равишда ўша қатновга нисбатан тарифлар белгиланган бўлса.

5-модда

ПАРВОЗГА ДОИР РУХСАТНОМАНИ БЕКОР ҚИЛИШ ЁКИ ТЎХТАТИБ ҚЎЙИШ

1. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси парвозга доир ваколатини бекор қилиш ёки ушбу Битимнинг 3-моддасида белгиланган ҳуқуқлардан фойдаланишини тўхтатиб қўйиш ёки ўша ҳуқуқлардан фойдаланиш чоғида ўзи зарур деб билган қуйида келтирилган шартлар бажарилишини талаб қилиш ҳуқуқига эгадир :

а/ авиакорхонага устун даражада эгалик қилиш ёки унинг устидан ҳақиқий назорат ушбу авиакорхонани тайинлаган Аҳдлашувчи Томонга ёки ўша Аҳдлашувчи Томоннинг фуқароларига тегишли эканлигига

ишонч ҳосил қилмаган ҳар қандай ҳолда; ёки

- b/ ўша авиакорхона ҳуқуқларни берган Аҳдлашувчи Томоннинг одатда ва оқилона татбиқ этиладиган қонун ва қоидаларига риоя этмаса; ёки
- c/ агар тайинланган авиакорхона ушбу Битим ва унга киритилган Иловада белгиланган қоидаларга мувофиқ равишда парвозларни амалга оширолмаётган бўлса.

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

6-модда

КЕЛИШИЛГАН ЙЎЛЛАРДА ПАРВОЗЛАРНИ БОШҚАРИШ УСЛУБЛАРИ

1. Ҳар иккала Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхоналарига уларнинг тегишли ҳудудлариаро келишилган йўллар бўйича белгиланган йўналишларда парвозларни амалга ошириш жараёнида ҳаққоний ва тенг имкониятлар берилиши лозим.

2. Аҳдлашувчи Томонлардан ҳар бирининг тайинланган авиакорхонаси келишилган йўллардан фойдаланаётганда айнан бир йўналиш ёки унинг бир қисмида ундан кейин парвозларни амалга ошираётган бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхоналари парвозларига зиён етказмаслик учун унинг манфаатларини ҳам назарда тутиши лозим.

3. Аҳдлашувчи Томонлар тайинланган авиакорхоналарининг амалга ошираётган келишилган ҳаво қатновлари белгиланган йўналишлардаги ташувга бўлган эҳтиёжларга яқин муносабатда бўлиши ва ҳар бир авиакорхона ўзини тайинлаган Аҳдлашувчи Томон ҳудудидан келаётган ёки унга бориш учун мўлжалланган йўловчилар ва юк, почтани ўз ичига олгани ҳолда, ташишга бўлган эҳтиёжни қондириш учун етарли ҳажм таъминланишини ўз олдига биринчи даражали оқилона вазифа қилиб қўйиши лозим. Авиакорхонани тайинламаган Давлатлар ҳудудидаги йўналишлардаги манзилларда олинган ва туширилган йуловчи ва юк, почтани ўз ичига олган ҳолда, ташиш қоидалари умумий қоидаларга мувофиқ тузилиши лозимки, бунда ҳажм :

- a) авиакорхонани тайинлаган Аҳдлашувчи Томон ҳудудига ёки ундан ташқарига ташиш эҳтиёжига;
- b) шартлашилган йўллар ўтадиган ўлканинг ташувга бўлган эҳтиёжлари, бунда ўша ўлка ўз ичига қамраб оладиган Давлатлар ўрнатган

транспорт қатновлари ҳам инобатга олинади ; ва

- с) йўловчилар ташиладиган йўналишлар орқали ўтадиган иқтисодий парвозларга бўлган эҳтиёжга

мувофиқ келиши лозим.

7-модда

БОЖХОНА БОЖЛАРИ

1. Аҳдлашувчи Томон тайинланган авиакорхонасига қарашли халқаро ҳаво қатновини амалга ошираётган ҳаво кемалари, шунингдек, унинг доимий мосламалари, ёқилғи заҳиралари ва мойлаш маҳсулотлари ва борт заҳиралари (озик-овқат, ичимликлар ва тамаки маҳсулотларини ҳам ўз ичига олади) бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудига келган вақтда барча божхона божлари, назорат йиғимлари ва бошқа солиқлар ёки йиғимлардан озод қилинади, башарти, ўша ҳаво кемалари мазкур ҳудуддан чиқиб кетса ва мосламалар, заҳиралар ва маҳсулотлар токи қайтиб кетгунга қадар ҳаво кемаси ичида қолса.

2. Кўрсатилган хизмат учун олинадиган йиғимларни мустасно этганда, худди шундай божлар, солиқлар ва йиғимлардан қуйидагилар ҳам озод қилинади:

a/ ҳар қандай Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида шу Аҳдлашувчи Томоннинг маъмурлари белгиланган меъёрлар чегарасида ва бошқа Аҳдлашувчи Томон тайинланган авиакорхонасининг мазкур ҳудуддан халқаро ҳаво қатновини амалга ошираётган ҳаво кемаси ичида фойдаланиш учун олган заҳиралари;

b/ Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг ҳудудига иккинчи Аҳдлашувчи Томон тайинланган авиакорхонаси халқаро ҳаво қатновида фойдаланиладиган ҳаво кемасининг ҳолатини ушлаб туриш ёки уни таъмирлаш учун келтирилган эҳтиёт қисмлар ва доимий мосламалари;

c/ бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси халқаро ҳаво қатновида фойдаланадиган ҳаво кемасида ишлатилиши учун мўлжалланган ёқилғи ва мойлаш маҳсулотлари, ҳатто бу заҳиралар ҳаво кемасига олинган Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудуди устида амалга ошириладиган парвоз давомида ишлатилган тақдирда ҳам;

d/ тайинланган авиакорхона томонидан бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида ишлатиладиган тижорий қийматга эга бўлмаган реклама маҳсулотлари.

3. Мабодо, исталган бир Аҳдлашувчи Томоннинг қонунлари талаб қилса, ушбу Модданинг 1 ва 2-бандларида кўрсатиб ўтилган маҳсулотлар

уқтириб ўтилган Аҳдлашувчи Томоннинг божхона назоратида ушлаб турилади.

4. Исталган бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси фойдаланадиган ҳаво кемасидаги доимий мосламалар, шунингдек, материаллар ва заҳиралар бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида ўша Аҳдлашувчи Томон божхона маъмурларининг розилиги билан ҳаво кемасидан туширилиши мумкин. Бундай ҳолда, улар қайтиб олиб чиқиб кетилгунга ёки уқтириб ўтилган маъмурлар розилиги билан бошқа жойга кўчирилгунга қадар ўшал маъмурлар назорати остига олиниши мумкин.

8-модда

БЕВОСИТА ТРАНЗИТ

Бир Аҳдлашувчи Томон ҳудудидан тўғри транзит орқали ўтадиган ва бу мақсад учун тайёрагоҳ ҳудудидан ажратилган жойни тарк этмайдиган йўловчилар, уларнинг юки ва юклар фақат юзаки кўздан кечирилади холос. Тўғри транзит орқали ўтадиган йўловчи юклари ва юклар божхона божлари ва шунинг сингари солиқлардан озод қилинади.

9-модда

ҚОНУНЛАР ВА ҚОИДАЛАРНИНГ ҚЎЛЛАНИЛИШИ

1. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томоннинг халқаро ҳаво навигациясини амалга ошираётган ҳаво кемасини ёки ўша ҳаво кемасининг ўша ҳудуд доирасидаги парвози ва навигациясини шу ҳаво кемасининг ўз ҳудудига учиб келиши, унда бўлиб туриши ёки ундан жўнаб кетишини тартибга солувчи қонун ва қоидалари иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси ҳаво кемаларига нисбатан ҳам қўлланилади.

2. Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг ўз ҳудудига ҳаво кемаларида ташиб келтирилган йўловчилар, экипаж, почта ёки юк келиши, унда бўлиб туриши, ҳамда ундан жўнаб кетишини тартибга солувчи ҳамда, аниқроғи паспорт, божхона ва тиббий назорат қонун ва қоидалари бошқа Аҳдлашувчи Томон тайинланган авиакорхонасининг ҳаво кемасига олинган йўловчилар, экипаж, юк ва почтага нисбатан қўлланади.

10-модда

ТАРИФЛАР

1. Бир Аҳдлашувчи Томон тайинланган авиакорхонасининг бошқа бир Аҳдлашувчи Томон ҳудудига ва ҳудудидан ташишда қўллайдиган тарифлари фойдаланишга кетадиган харажатлар, фойданинг оқилона

миқдори ва бошқа авиакорхоналарнинг тарифларига асосланиб барча тегишли омилларни ҳисобга олган ҳолда оқилона меъёрларда белгиланади.

2. Ушбу Модданинг 1-бандида уқтириб ўтилган тарифлар, мумкин бўлса, ҳар икки Аҳдлашувчи Томоннинг манфаатдор тайинланган авиакорхоналари ўртасида йўналишдан тўла ёки қисман фойдаланаётган бошқа авиакорхоналар билан маслаҳатлашув орқали келишилиши лозим. Бундай келишувга, лозим бўлган тақдирда, Халқаро Ҳаво Транспорти Бирлашмаси тарифларни белгилаш жараёнларини қўллаш орқали эришилиши мумкин.

3. Бундай тарзда ўзаро мувофиқлаштирилган тарифлар улар жорий этилиши тахминланган кунга камида қирқ беш кун қолганида ҳар иккала Аҳдлашувчи Томон авиация маъмурларининг тасдиғи учун тақдим этилиши лозим, ушбу чекланган муддат уқтириб ўтилган маъмурларнинг келишуви асосида қисқартирилиши мумкин.

4. Башарти-ки, тайинланган авиакорхоналар мазкур тарифлар борасида бир қарорга кела олмасалар ёки қандайдир бир сабабларга кўра ушбу Модданинг 2-банди қоидаларига мувофиқ тарифлар белгиланмаса ёхуд ушбу Модданинг 3-бандига мувофиқ белгиланган қирқ беш кунлик муддатнинг биринчи ўттиз кунни давомида бир Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари иккинчи бир Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурларига ушбу Модда 2-банди қоидаларига мувофиқ белгиланган бирор бир келишилган тариф юзасидан ўз норозилигини изҳор этса, ҳар икки Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари ўзаро келишувларига асосан тарифни белгилашга ҳаракат қилишлари лозим.

5. Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари тасдиқламаган ҳеч қандай тариф кучга кирмайди.

6. Ушбу Модданинг қоидаларига мувофиқ белгиланган тарифлар то мазкур Модданинг қоидаларига мувофиқ янги тарифлар белгилангунигача қадар кучга эга бўлади.

11-модда

МАБЛАҒЛАРНИ ЎТКАЗИШ

Тайинланган авиакорхоналар ўртасидаги ҳисоб-китоблар ва тўловлар ҳар икки мамлакат ўртасида кучда бўлган тўловлар тўғрисидаги битим ва уларнинг ҳудудларида амалда бўлган валюта қоидаларига мувофиқ равишда олиб борилади.

Тўловлар тўғрисидаги битимда тегишли қоидалар мавжуд бўлмаган тақдирда юқорида уқтириб ўтилган ҳисоб-китоблар ва тўловлар алмашланадиган валютада мувофиқлаштирилади.

12-модда**ИККИ МАРТАЛАБ СОЛИҚ СОЛИШ**

1. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон иккинчи бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси халқаро ҳаво қатновида фойдаланаётган ҳаво кемасининг парвозларидан тушган даромадларни ҳар қандай солиқлардан, фойдадан олинадиган йиғимлардан, шунингдек, бошқа молиявий чиқимлардан озод қилади.

2. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон иккинчи бир Аҳдлашувчи Томоннинг ушбу Битим 13-моддасида уқтириб ўтилган ваколатхоналарида ишлаш учун ўз мамалакатидан вакил қилиб юборган хизматчиларининг ойлик-маошларига солиқ солмаслик мажбуриятини олади.

13-модда**АВИАКОРХОНА ВАКОЛАТХОНАСИ ВА СОТИШ**

1. Аҳдлашувчи Томонлардан бирининг тайинланган авиакорхонаси иккинчи Аҳдлашувчи Томоннинг ўз ҳудудига киришга, истиқомат қилиш ва ишлашга тааллуқли қонун ва қоидаларига мувофиқ шу бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудига ҳаво қатновини таъминлаш эҳтиёжи учун ўз бошқарувчиси, техник, ишчи ходимлар ва бошқа ҳаво қатновини таъминлашда зарурий бўлган мутахассис ходимларни келтириш ва ушлаб туриш ҳуқуқига эгадир.

2. Тижорат фаолиятида ўзаро ҳамжиҳатлик услубига амал қилинади. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси иккинчи бир Аҳдлашувчи Томоннинг ҳудудида бевосита ёки агентлари орқали авиачипталарни сотишга ҳуқуқли бўлади. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхонаси авиачипталарни сотишга ҳуқуқли бўлади ва ҳар қандай шахс бундай ташувни маҳаллий ёки эркин алмашланадиган пулга эркин сотиб олишга ҳуқуқи бўлади.

14-модда**МАСЛАҲАТЛАШУВЛАР**

Ҳар қайси Аҳдлашувчи Томон ушбу Битимнинг бажарилиши, шарҳланиши, қўлланилиши ёки тузатишлар ёхуд ушбу Битимга амал қилиниши юзасидан ҳоҳлаган вақтида маслаҳатлашувлар ўтказишни талаб қилиши мумкин. Аҳдлашувчи Томонлар ўртасида бошқача келишув бўлмаган тақдирда, бундай маслаҳатлашувлар авиация маъмурлари ўртасида иккинчи бир Аҳдлашувчи Томоннинг маслаҳатлашув ўтказиш тўғрисидаги ёзма равишда юборилган хабарномани олган кунидан бошлаб олтмиш кун ичида ўтказилиши лозим.

15-модда

БАҲСЛАРГА БАРҲАМ БЕРИШ

1. Ушбу Битимни талқин қилиш ёки қўллаш юзасидан Аҳдлашувчи Томонлар ўртасида низо келиб чиқса, Аҳдлашувчи Томонлар уни биринчи навбатда ўзаро музокаралар орқали ҳал этишга ҳаракат қилишлари лозим.

2. Башарти, Аҳдлашувчи Томонлар музокаралар орқали мурасага кела олмасалар, улар ушбу баҳсни ҳал қилиш учун бир неча шахс ёки ташкилотнинг ихтиёрига оширишлари мумкин ёки мазкур баҳс Аҳдлашувчи Томонлардан исталган бирининг талабига биноан ҳар бир Аҳдлашувчи Томон биттадан тайинлайдиган икки ҳакам ва ана шу икки ҳакам тайинлайдиган яна бир ҳакамдан иборат, жами уч ҳакамдан ташкил топадиган ҳайъатга топширилиши мумкин. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон дипломатик восита орқали бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг низони ҳакамликда ҳал этиш тўғрисидаги талабини олганидан кейин олтимиш (60) кун ичида биттадан ҳакам тайинлайди, учинчи ҳакам эса, юқоридаги икки ҳакам тайинланган кундан бошлаб кейинги олтимиш (60) кун ичида тайинланиши лозим. Башарти, Аҳдлашувчи Томонлардан бири белгиланган муддат ичида ўз ҳакамини тайинлай олмаса ёхуд белгиланган муддат ичида учинчи ҳакам тайинланмаса, Аҳдлашувчи Томонлардан исталган бири Фуқаро Авиацияси Халқаро Ташкилоти Кенгаши Президентидан вазиятга қараб ҳакамни ёки ҳакамларни тайинлашни илтимос қилиши мумкин. Бу ҳолда, учинчи ҳакам учинчи Давлатнинг фуқароси бўлиши лозим ва ҳакамлар ҳайъатининг президенти сифатида иш кўриши лозим.

3. Аҳдлашувчи Томонлар ушбу Модданинг 2-бандига мувофиқ чиқарилган ҳар қандай қарорни бажариш мажбуриятини зиммага оладилар.

16-модда

ХАВФСИЗЛИК

1. Аҳдлашувчи Томонлар Чикаго Конвенцияси ва 1963 йил 14 сентябрда Токиода имзоланган Ҳаво Кемаларида Содир Этиладиган Жиноятчилик ва Бошқа Ҳаракатлар Тўғрисидаги Конвенция, 1970 йил 16 декабрда Гаагада имзоланган Ҳаво Кемаларини Ғайриқонуний Равишда Эгаллаб Олишга Қарши Кураш Тўғрисидаги Конвенция, ҳамда 1971 йил 23 сентябрда Монреалда имзоланган Халқаро Фуқаро Авиациясига Қарши Ноқонуний Ҳаракатларга Қарши Кураш Ҳақидаги Конвенция ўз ичига оладиган халқаро қонунлардан келиб чиқадиган ўз ҳуқуқларини қайтадан тасдиқлайдилар. Аҳдлашувчи Томонлар ғайриқонуний аралашув ҳатти-ҳаракатларидан фуқаро авиациясининг хавфсизлигини ҳимоя қилишга доир мажбуриятлари ушбу Битимнинг ажралмас қисми эканлигини тасдиқлайдилар.

2. Аҳдлашувчи Томонлар бир-бирларининг илтимосига кўра ҳаво кемасини ғайриқонуний тутқун қилиш ва йўловчилар, экипаж аъзоларига,

ҳаво кемасига, тайёрагоҳларга ва ҳаво навигацияси воситаларига ҳамда авиацияси хавфсизлигига қарши ғайриқонуний ҳатти-ҳаракатларни бартараф қилиш учун мумкин бўлган барча ёрдамни бир-бирларига берадилар.

3. Аҳдлашувчи Томонлар ўзаро муносабатларида ўзлари қўллайдиган даражада Фуқаро Авиацияси Халқаро Ташкилоти томонидан белгиланган ва Чикаго Конвенциясига Иловалар тариқасида киритилган авиация хавфсизлиги тартибларига мувофиқ иш кўрадилар; улар ўзлари қайд этган асосий фаолият жойи ёки доимий турар жойи ўз ҳудудларида жойлашган ҳаво кемаларининг бошқарувчиларидан ёки хизматчилари ва ўз ҳудудида жойлашган тайёрагоҳларнинг бошқарувчиларидан авиация хавфсизлигининг юқоридаги қоидаларига мувофиқ иш кўришларини талаб қиладилар.

4. Аҳдлашувчи Томонларнинг ҳар бири ўзининг тайинлаган авиакорхонасидан бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг шу бошқа Аҳдлашувчи Томон ҳудудига кириш, ундан чиқиш ёки унда бўлиб турган вақтида ушбу Модданинг 3-бандида белгиланган авиация хавфсизлиги талабларига риоя қилишини талаб қилишига розилик беради. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон ўз ҳудуди доирасида ҳаво кемаларини ҳимоя қилиш ва йўловчилар ва уларнинг олиб кетаётган юкларини текшириш ҳамда экипаж аъзоларини, ортиш ва тушириш вақтида юкни ва ҳаво кемаси заҳираларини тегишли назоратдан ўтказилиши учун самарали чора-тадбирлар кўрилишини таъминлайди. Ҳар бир Аҳдлашувчи Томон бошқа Аҳдлашувчи Томоннинг, башарти, аниқ таҳдид мавжуд бўлса, оқилона доираларда хавфсизликни таъминлаш юзасидан махсус чора-тадбирлар кўришга доир илтимосларини ҳам ҳайрихоҳлик билан қараб чиқади.

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

17-модда

ЎЗГАРТИШ КИРИТИШ

1. Башарти, Аҳдлашувчи Томонлардан исталган бири ушбу Битимнинг қайсидир бир шартини ўзгартириш лозим деб ҳисобласа, у ҳоҳлаган вақтида бошқа Аҳдлашувчи Томонга ушбу тўғрисида сўров киритиши мумкин. Аҳдлашувчи Томонлар ўртасида бўладиган бундай маслаҳатлашув мўлжалланган ўзгартиришлар киритиш тўғрисида бир Аҳдлашувчи Томондан талаб тушган кундан бошлаб (60) олтмиш кун ичида бошланиши лозим.

2. Башарти-ки, Аҳдлашувчи Томонлардан бири ушбу Битимнинг

Иловасига ўзгартиришлар киритишни мўлжалласа, ҳар иккала Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари бундай ўзгартиришлар киритиш борасида бевосита келишишлари мумкин.

3. Ушбу Модданинг 1 ёки 2-бандига мувофиқ ушбу Битим ёки унинг Иловасига киритиладиган ҳар қандай ўзгартириш Аҳдлашувчи Томонлар ўртасида ноталар алмашиш йўли билан тасдиқланган кундан эътиборан кучга киради.

18-модда

БИТИМ АМАЛ ҚИЛИШНИ ТЎХТАТИШ

Аҳдлашувчи Томонлардан исталган бири ҳоҳлаган вақтида бошқа Аҳдлашувчи Томонни ушбу Битимни амалда тўхтатиш истагида эканлигидан ёзма равишда хабардор қилиши мумкин. Бундай хабарнома бир вақтнинг ўзида Фуқаро Авиацияси Халқаро Ташкилотига ҳам юборилиши лозим. Бу ҳолда хабарнома юборилгандан кейин бошқа Аҳдлашувчи Томон уни олган заҳотиёқ (хабарномани олинган жойдаёқ) бир йил ичида, башарти бу муддат ичида бу хабарнома орқага қайтариб олинмаса, ушбу Битим амал қилишдан тўхтайдди. Башарти, бошқа Аҳдлашувчи Томон хабарнома олгани тўғрисида маълумот бўлмаса, Фуқаро Авиацияси Халқаро Ташкилоти хабарнома олганидан кейин ўн тўрт (14) кун ўтгач бошқа Аҳдлашувчи Томон ушбу хабарномани қўлга киритган деб ҳисобланилади.

19-модда

ФУҚАРО АВИАЦИЯСИ ХАЛҚАРО ТАШКИЛОТИДА РЎЙХАТГА ОЛИШ

Ушбу Битим ва унга киритилган ҳар қандай ўзгартириш Фуқаро Авиацияси Халқаро Ташкилотида рўйхатга олиниши лозим.

20-модда**БИТИМНИНГ КУЧГА КИРИШИ**

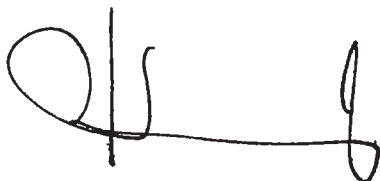
1. Ушбу Битим ҳар икки Давлатнинг қонунчилигига биноан тасдиқланиши лозим ва у мазкур қонунчиликлар ниҳоясига етди деб кўрсатилган Ноталар алмашилган кундан бошлаб кучга киради.

2. Ушбу Битим шартли равишда у имзоланган кундан эътиборан кучга киради.

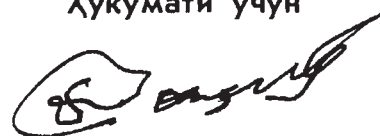
Ушбунни тасдиқлаб, ўз Ҳукуматлари томонидан тегишли ваколатга эга бўлган мухтор вакиллар мазкур Битимни имзоладилар.

19__ йилнинг "11" январда __ ида Поляк, Ўзбек ва Инглиз тилларида икки асл нусхада _____ шахрида тузилди, ҳар уч тилдаги матн бир ҳил кучга эга. Талқин қилиш ёки қўллашда ҳамфикрлик бўлмаса, Инглиз тилидаги матн устивор даражада қўлланилади.

Польша Республикаси
Ҳукумати учун



Ўзбекистон Республикаси
Ҳукумати учун



ПОЛЬША РЕСПУБЛИКАСИ ҲУКУМАТИ ВА ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ
 ҲУКУМАТИ ЎРТАСИДА ТУЗИЛГАН ФУҚАРО ҲАВО ТРАНСПОРТИ БИТИМИГА

И Л О В А

ЙЎНАЛИШЛАР ЖАДВАЛИ

1. ПОЛЬША ЙЎНАЛИШЛАРИ

Бошланғич манзиллар	оралиқ манзиллар	Ўзбекистон Республикасидаги манзиллар	ташқаридаги манзиллар
Польшадаги манзиллар	учта манзил	Тошкент	учта манзил

2. ЎЗБЕКИСТОН ЙЎНАЛИШЛАРИ

Бошланғич манзиллар	оралиқ манзиллар	Польша Республикасидаги манзиллар	ташқаридаги манзиллар
Ўзбекистондаги манзиллар	учта манзил	Варшава	учта манзил

- Юқорида белгиланган йўналишлардаги ҳар қайси ёки барча парвозларда ҳар қандай ёки бир неча оралиқ ва/ёки ташқаридаги манзиллар Аҳдлашувчи Томонлардан исталган бирининг авиакорхоналари томонидан тушириб қолдирилиши мумкин, башарти-ки, шартлашилган қатновлар авиакорхонани тайинлаган Аҳдлашувчи Томонининг ҳудудида бошланса ёки унда тугаса.
- Оралиқ манзиллар, ташқаридаги манзиллар, самарали парвозлар ва парвозлар такрорийлиги масалалари ҳар иккала Аҳдлашувчи Томоннинг тайинланган авиакорхоналари ўртасида келишилади ва ҳар икки Аҳдлашувчи Томоннинг авиация маъмурлари томонидан тасдиқланади.
- Учинчи мамлакатларга ва учинчи мамлакатлардан амалга ошириладиган ташув жараёнида тижорий ҳуқуқлардан фойдаланиш масаласи Аҳдлашувчи Томонларнинг авиация маъмурлари ўртасида алоҳида келишувга асос бўлади.

A G R E E M E N T

between the Government of the Republic of Poland and the Government of the Republic of Uzbekistan concerning civil air transport.

The Government of the Republic of Poland and the Government of the Republic of Uzbekistan hereinafter called "the Contracting Parties",

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

Desiring to conclude an Agreement concerning the establishment and operation of air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1 DEFINITIONS

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

- a/ the term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes:
 - (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94 (a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties, and
 - (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or Annex is at any given time effective for both Contracting Parties;
- b/ the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Poland, the Minister of Transport and Maritime Economy/Director of the Department of Civil Aviation, and in the case of the Republic of Uzbekistan, the Director General of Civil Aviation or, in both cases, any person or body who may be authorized to perform any

- functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;
- c/ the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized by either Contracting Party in accordance with Article 4 of this Agreement;
 - d/ the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;
 - e/ the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention.

2. The Annex to the present Agreement shall be considered as its integral part.

Article 2 APPLICABILITY OF THE CHICAGO CONVENTION

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

Article 3 GRANT OF TRAFFIC RIGHTS

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

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

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this

Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.

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

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

Article 4 DESIGNATION AND OPERATING AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. This designation shall be notified by the aeronautical authorities of one Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

2. The Contracting Party having received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant the appropriate operating authorization to the airline designated by the other Contracting Party. The granted operating authorization shall not be transferred or transmitted to another airline without consent of this Contracting Party which granted such authorization.

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 operations of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Chicago Convention.

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

5. When a designated airline has been so authorized under paragraph 2 of this Article, it may begin at any time to operate each agreed service provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement is in force in respect of that service.

Article 5

REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION

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

- a/ in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party, or
- b/ in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
- c/ in the case the airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement and the Annex thereto.

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

Article 6

PRINCIPLES GOVERNING THE OPERATION OF AGREED SERVICES

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

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

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

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

ARTICLE 7

CUSTOMS DUTIES

1. Aircraft engaged in international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and

aircraft stores (including food, beverages, tobacco) on board such aircraft shall be exempt from customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided those aircraft are re-exported and such equipment, supplies and stores remain on board those aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall also be exempt from the same duties, fees and taxes, with the exception of charges corresponding to the performed service:

- a/ aircraft stores taken in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and destined for use on board outbound aircraft operated on an international service by the designated airline of the other Contracting Party,
- b/ spare parts and regular equipment entered into the territory of one of the Contracting Parties and destined for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international service by the designated airline of the other Contracting Party,
- c/ fuel and lubricants destined to supply aircraft engaged in an international service by the designated airline of the other Contracting Party even when these supplies are to be used on the part of the flight performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board,
- d/ advertising materials having no commercial value used by the designated airline on the territory of the other Contracting Party.

3. If national laws or regulations of either Contracting Party so require, material referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be kept under customs control of the said Contracting Party.

4. The regular airborne equipment, as well as materials and supplies retained on board of the aircraft operated by the designated airline 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. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of with the consent of the same authorities.

Article 8
DIRECT TRANSIT

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 9
APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to, remaining in and departure from its territory of aircraft engaged in international navigation and the operation and navigation of aircraft while within the limits of its territory, shall also be applied to the aircraft of the designated airline by the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to, remaining in and departure from its territory of passengers, crews, mail and cargo transported on board of aircraft and in particular these regarding passports, customs and sanitary control shall be applied to passengers, crews, mail and cargo taken on board of the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

Article 10
TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the designated airline 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 the other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over whole or part of the route. Such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery established by the International Air Transport Association.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article or, if during the first thirty days of the forty-five days period referred to in paragraph 3 of this Article the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provision of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

5. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have not approved it.

6. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 11 TRANSFER OF EARNINGS

Accounts and payments between the designated airlines shall be settled in conformity with the provisions of the payment agreement being in force between both countries and in conformity with currency regulations being in force on their territories.

In the absence of the appropriate provisions of payment agreement, the above mentioned accounts and payments shall be settled in convertible currency.

Article 12 DOUBLE TAXATION

1. Each Contracting Party exempts receipts coming from the operation of aircraft in international traffic by the designated

airline of the other Contracting Party from any taxes, charges from profits as well as from other financial charges.

2. Each Contracting Party undertakes not to collect taxes from salaries of employees of the other Contracting Party delegated from its country to work in the representations mentioned in Article 13 of this Agreement.

ARTICLE 13 AIRLINE REPRESENTATION AND SALES

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

2. For the commercial activities the principle of reciprocity shall apply. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in convertible currency.

Article 14 CONSULTATIONS

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

Article 15
SETTLEMENT OF DISPUTES

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for the decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

Article 16
AVIATION SECURITY

1. The Contracting Parties reaffirm their rights and obligations under international law, including the Chicago Convention, and including the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft signed at the Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971. The Contracting Parties affirm that their obligations to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference

form an integral part of their mutual relations under the present Agreement.

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

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

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

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

Article 17
AMENDMENT

1. Either Contracting Party may in any time propose to the other Contracting Party any amendment which it considers desirable to bring to this Agreement. The consultation between the Contracting Parties concerning the proposed amendments shall begin within a period of sixty days from the date of the presentation of the request for such consultation by one Contracting Party.

2. If either Contracting Party considers it desirable to amend the Annex to this Agreement, the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree upon any such amendment.

3. Any amendments to this Agreement or its Annex pursuant to paragraph 1 or 2 this Article shall come into effect when confirmed by an exchange of notes between the Contracting Parties.

Article 18
TERMINATION

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

Article 19
REGISTRATION WITH THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

This Agreement and any amendment to it shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 20
ENTRY INTO FORCE

1. This Agreement shall be approved pursuant to the national legislation of each of two States and shall come into effect on the day of the exchange of Diplomatic Notes stating that this legislation has been complied with.

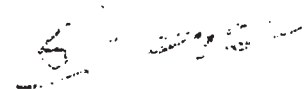

2. This Agreement shall provisionally apply from the date of signature.

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

Done at Warsaw this *11th* day of January 1995 in duplicate, in Polish, Uzbek and English languages, all three texts being equally authentic. In case the differences in interpretation and application of this Agreement arise, the English text shall prevail.

For the Government of the
Republic of Poland

For the Government of the
Republic of Uzbekistan



A N N E X

TO THE AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF
POLAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN
CONCERNING CIVIL AIR TRANSPORT

ROUTE SCHEDULE

1. POLISH ROUTES

Points of origin	Intermediate points	Points in the Republic of Uzbekistan	Points beyond
Points in Poland	Three points	Tashkent	Three points

2. UZBEKISTAN ROUTES

Points of origin	Intermediate points	Points in the Republic of Poland	Points beyond
Points in Uzbekistan	Three points	Warsaw	Three points

3. The designated airline of each Contracting Party may on any or all flights omit calling at any of the intermediate and/or beyond points mentioned above provided that the agreed service on the route begins or ends in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

4. The intermediate points, points beyond, the effective operations, and frequencies shall be agreed upon between the designated airlines of both Contracting Parties and shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

5. The exercise of the commercial rights to and from third countries shall be subject to a separate agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.