

中华人民共和国政府和格鲁吉亚政府 民用航空运输协定

中华人民共和国政府和格鲁吉亚政府（以下简称“缔约双方”），为了便利两国人民之间的友好交往，发展两国民用航空方面的相互关系，

作为1944年12月7日在芝加哥开放签字的《国际民用航空公约》的当事国，

就建立和经营两国领土之间及其以远地区的航班，达成协议如下：

第一条 定 义

除非本协定另有规定，本协定中：

（一）“航空当局”，中华人民共和国方面指中国民用航空局，或者指授权执行该局目前所行使的任何职能的任何个人或者机构；格鲁吉亚方面指格鲁吉亚经济和持续发展部和/或民用航空署，或者指授权执行该协定目前所行使的任何职能的任何个人或者机构；

（二）“协定”，指本协定及其附件以及根据本协定第十九条（修订）规定对本协定和/或附件的任何修改；

(三)“空运企业”，指提供或者经营国际航班的任何航空运输企业；

(四)“指定空运企业”，指根据本协定第三条(空运企业的指定和许可)规定经指定和许可的空运企业；

(五)“航空器”，指民用航空器；

(六)“航班”，指以航空器从事旅客、行李、货物或者邮件公共运输的任何定期航班；

(七)“国际航班”，指飞经一个以上国家领土上空的航班；

(八)“非运输业务性经停”，指目的不在于上下旅客、行李、货物或者邮件的任何经停；

(九)“运力”：

1、就航空器而言，指该航空器在航线或者航段上可提供的商务载量。

2、就航班而言，指飞行该航班的航空器的运力乘以该航空器在一定时期内在航线或者航段上所飞行的班次；

(十)“运价”，指运输旅客、行李和货物所采用的价格和价格条件，包括提供代理和其他附属服务的价格和价格条件，但不包括运输邮件的价格和价格条件；

(十一)“规定航线”，指航线表规定的航线；

(十二)“公约”，指1944年12月7日在芝加哥开放签字的《国际民用航空公约》，包括缔约双方均接受的、根据该公

约第九十条通过的附件及根据该公约第九十条和第九十四条对附件或者公约的任何修改；

(十三) “领土”，中国方面指中国主权管辖下的陆地、与之毗连的领水及以上的空域；格鲁吉亚方面指《芝加哥公约》第二条所赋予的定义；

(十四) “航线表”，指本协定附件规定的航线表或者根据本协定第十九条（修订）规定修改的航线表。航线表是本协定的组成部分。

第二条 授 权

一、缔约一方给予缔约另一方以本协定规定的权利，以便缔约一方指定空运企业在附件规定的航线上建立和经营国际航班（以下称为“协议航班”）。

二、在不违反本协定规定的情况下，缔约一方指定空运企业在规定航线上经营协议航班时，享有下列权利：

(一) 沿缔约另一方航空当局规定的航路不经停飞越缔约另一方领土；

(二) 经缔约另一方航空当局放行，在缔约另一方领土内规定航线上的地点作非运输业务性经停；

(三) 在缔约另一方领土内规定航线上的地点经停，以便上下来自或前往缔约一方领土的国际旅客、行李、货物和

邮件。

三、缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内地点载运前往或者来自第三国国际业务的权利，由缔约双方航空当局商定。

第三条 空运企业的指定和许可

一、缔约一方有权以书面方式向缔约另一方指定一家或者多家空运企业，在规定航线上经营协议航班，并且有权撤消或者更改上述指定。

二、缔约一方指定空运企业的主要所有权和有效管理权应属于该缔约方国家或者其国民。

三、缔约一方航空当局可要求缔约另一方指定空运企业向其证明，该指定空运企业有资格履行该缔约一方航空当局通常合理地适用于国际航班经营的法律和规章所规定的条件和义务。

四、在不违反本条第二款和第三款规定的情况下，缔约另一方在收到上述指定通知后，应立即给予该指定空运企业以适当的经营许可，不应无故迟延。

五、缔约一方指定空运企业一经获得许可，即可在上述许可规定的日期，按照本协定的有关规定开始经营协议航班。

第四条 许可的撤销、暂停或者附加条件

一、有下列情形之一时，缔约一方有权撤销或者暂停对缔约另一方指定空运企业的经营许可，或者对该指定空运企业行使本协定第二条（授权）规定的权利附加其认为必要的条件：

（一）缔约一方对该指定空运企业的主要所有权和有效管理权是否属于指定该空运企业的缔约另一方国家或者其国民有疑义；或者

（二）该指定空运企业不遵守本协定第五条（法律和规章的适用）所指的缔约一方的法律和规章；或者

（三）该指定空运企业在其它方面没有按照本协定规定的条件经营。

二、除非本条第一款规定的撤销、暂停或者附加条件必须立即执行，以防止该指定空运企业进一步违反法律和规章，上述权利只能在与缔约另一方磋商后方可行使。

第五条 法律和规章的适用

一、缔约一方关于从事国际飞行的航空器进出其领土或者在其领土内运行和航行的法律和规章，应适用于缔约另一方指定空运企业进出该缔约一方领土或者在该缔约一方领土内运行和航行的航空器。

二、缔约一方关于旅客、机组、行李、货物或者邮件进出其领土或者在其领土内停留的法律和规章，例如关于入境、放行、移民、护照、海关和检疫的法律和规章，应适用于缔约另一方指定空运企业进出该缔约一方领土或者在该缔约一方领土内停留的航空器所载运的旅客、机组、行李、货物或者邮件。

三、缔约一方关于航空器方面的其他法律和规章以及有关民用航空方面的规定，应适用于在其领土内运营协议航班的缔约另一方指定空运企业。

四、对直接过境、不离开为直接过境而设的机场区域的旅客、行李、货物和邮件，只采取简化的控制措施。

第六条 运力规定

一、缔约双方指定空运企业应享有公平均等的机会在规
定航线上经营协议航班。

二、缔约双方指定空运企业提供的协议航班应以合理的
载运比率提供足够的运力，以便满足缔约双方领土之间的旅
客、行李、货物和邮件的运输需要。

三、缔约双方指定空运企业应自主决定国际航班的运力、
班次和机型。除与《芝加哥公约》第十五条所规定的相同条
件相一致的海关、技术、运营或者环境原因的要求外，任何

缔约一方的航空当局不得单方面限制缔约另一方指定空运企业运营的运力、班次以及机型。

第七条 代号共享

一、缔约一方指定空运企业在规定航线上经营或者提供协议航班时，可与以下空运企业达成代号共享安排：

（一）缔约一方的一家或者多家空运企业；

（二）缔约另一方的一家或者多家空运企业；

（三）第三国的一家或者多家空运企业，但该第三国应授权或者允许缔约另一方空运企业与其他空运企业在前往、来自和经停该第三国时达成相应的安排。

此外，达成上述安排的所有空运企业应：

（一）在有关经营的航线或者航段上具有适当的许可和业务权；

（二）对于一家或者多家空运企业销售的机票，在售票点应向购票人说明航班每一航段的实际承运人，购票人与哪家空运企业达成合同关系。

二、缔约双方同意，代号共享航班不计算市场方承运人的运力额度。

三、代号共享安排应报请缔约双方航空当局批准。

第八条 运 价

一、缔约一方指定空运企业对本协定所指航班适用的运价，应在合理的水平上制定，适当照顾到一切有关因素，包括用户利益、经营成本、航班特点、合理利润、其他空运企业运价，以及市场中的其他商业考虑。

二、缔约双方同意特别注意因如下原因可能遭到反对的运价：这些运价具有过分的歧视性，由于滥用支配地位而定价过高或者具限制性，由于享受直接或者间接补贴或者支持而人为地定价过低，或者具有掠夺性。

三、缔约一方可要求缔约双方指定空运企业通报或者登记前往或者始发于其领土的运输拟收取的运价。缔约一方可要求至少在运价拟采用之日前 30 天通报或登记运价。在特殊情况下，可缩短这一期限。

四、缔约一方有权批准或者不批准自其领土始发的缔约双方领土间单程或者往返运输的运价。缔约一方指定空运企业对本协定涉及的缔约另一方领土与第三国领土之间的运输所收取的运价应遵守缔约另一方的批准要求。对于自缔约另一方领土始发的缔约双方领土间单程或者往返运输拟采用的运价或者已在采用的有效运价，缔约任何一方均不得采取单边行动，阻止使用或者终止使用上述运价。

五、缔约一方可根据上面第四款的规定，明确通知申报

运价的空运企业，运价已获批准。但是，如果自提交之日起 30 天内，相关缔约方没有以书面形式通知缔约另一方不批准其空运企业的运价，应视为相关运价已获批准。如缔约双方根据第三款商定缩短提交期限，任何通知不批准的期限亦应相应缩短。

六、如缔约一方认为前往其领土的运输所采用的运价属于上述第二款所述的情况，该缔约方应尽快，并至少在通报或者登记运价之日起 30 天内通知缔约另一方其不满意该运价的决定，并可适用以下第七款规定的磋商程序。

七、缔约一方可要求就缔约任一方的空运企业对本协定所指航班的任何运价进行磋商，包括不予批准或者不予同意的运价。磋商应在收到磋商要求后至迟 60 天内进行。缔约双方应在确保获得合理解决问题所需的信息方面进行合作。如缔约双方达成协议，缔约双方均应竭尽全力使协议生效。如未能达成协议，则应以运输始发领土所属缔约国的决定为准。

八、根据本条规定制定的运价应在由相关空运企业撤销之前或者新运价获得批准之前始终有效。但是任何运价不得自原到期之日起 6 个月后仍继续有效，除非得到缔约双方批准。如果一项运价已获批准且未规定到期日，而新的运价尚未申报和批准，则该运价应始终有效，直至缔约任一方主动地或应相关空运企业的要求终止其给予的批准。终止应至少

提前 30 天通知。

第九条 技术服务和费率

一、缔约一方应在其领土内为缔约另一方指定空运企业经营协议航班提供主用机场、备用机场、航行设施以及相关设备，包括通信、导航、气象服务及其他附属服务。

二、缔约一方指定空运企业使用缔约另一方的机场和航行设施，应按照缔约另一方有关当局规定的公平合理的费率付费。这些费率不应高于其他国家任何空运企业在缔约另一方领土内使用类似机场和航行设施所适用的费率。

第十条 资料的提供

缔约一方航空当局应根据缔约另一方航空当局的要求，向其提供审议缔约一方指定空运企业在规定航线上经营协议航班的运力所合理需要的统计资料，这些资料应包括能够确定该指定空运企业协议航班的运输业务量所需的全部资料。

第十一条 代表机构和人员

一、为了在规定航线上经营协议航班，缔约一方指定空

运企业有权在对等的基础上在规定航线上的缔约另一方领土内的地点设立常驻代表机构。

二、缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内设立常驻代表机构的工作人员应遵守缔约另一方的法律和规章。

三、缔约一方应为缔约另一方指定空运企业的常驻代表机构及其工作人员有效地经营协议航班提供协助和方便。

第十二条 税 费

一、缔约一方指定空运企业飞行协议航班的航空器进入缔约另一方领土时，该航空器及该航空器上的正常设备、零备件(包括发动机)、燃料、油料(包括液压油、润滑油)和机上供应品(包括食品、饮料和烟草)，应在对等的基础上免纳一切关税、税收、检验费和其他类似费用。但这些设备和物品应留置在该航空器上直至重新运出。

二、除了提供服务的费用外，下列设备和物品应在对等的基础上免纳一切关税、税收、检验费和其他类似费用：

(一)运入缔约另一方领土供指定空运企业在飞行协议航班的航空器上使用的正常设备、零备件(包括发动机)、燃料、油料(包括液压油、润滑油)和机上供应品(包括食品、饮料和烟草)，即使这些设备和物品在缔约另一方领土内的部分航段上使用；

(二) 运入缔约另一方领土的为维护或者检修指定空运企业飞行协议航班的航空器的零备件(包括发动机)。

三、本条第一、二款所述设备和物品,经缔约另一方海关当局同意后,可在缔约另一方领土内卸下。这些设备和物品应受缔约另一方海关当局监管或控制直至重新运出,或者根据该缔约另一方的海关法规另作处理。

四、缔约一方指定空运企业和另一家或者多家在缔约另一方领土内享有同样税费免纳待遇的空运企业订有合同,在缔约另一方领土内向其租借或者转让本条第一、二款所述设备和物品的,则也应适用本条第一、二款的豁免规定。

五、缔约一方指定空运企业运入缔约另一方领土的客票、货运单和宣传品,应在对等的基础上免纳一切关税、税收、检验费和其他类似费用。

六、缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内的常驻代表机构的办公用品、自用车辆,用于机场内的专用车辆或者用于运送机组人员及其行李的客车型车辆(不包括小轿车)以及包括零备件在内的计算机订座系统和通信设备,在进入缔约另一方领土时,应在自用合理数量范围内和对等的基础上免纳关税以及其他进口环节的税收。

七、直接过境的行李、货物和邮件,除提供服务的费用外,应在互惠的基础上免纳一切关税、税收、检验费和其他类似费用。

八、缔约一方指定空运企业经营协议航班在缔约另一方领土内取得的收入、利润，应在对等的基础上免征一切税收。

九、缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内的财产，应在对等的基础上免征一切税收。

十、缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内的常驻代表机构人员如系该缔约一方国民，其取得的工资、薪金和其他类似报酬，应在对等的基础上免征一切税收。

第十三条 收入汇兑

一、缔约一方指定空运企业在对等的基础上，有权将在缔约另一方领土内取得的收入汇至缔约一方领土。

二、上述收入的汇兑应用可兑换货币，并按汇兑当日适用的有效汇率进行结算。

三、缔约一方应为缔约另一方指定空运企业在其领土内的收入的汇兑提供便利，并应及时协助该空运企业办理有关手续。

第十四条 航空保安

一、缔约双方重申，为保护民用航空安全免遭非法干扰而相互承担的义务，构成本协定不可分割的组成部分。缔约双方应特别遵守1963年9月14日在东京签订的《关于在航空

器内的犯罪和其他某些行为的公约》、1970年12月16日在
牙签订的《关于制止非法劫持航空器的公约》、1971年9月
23日在蒙特利尔签订的《关于制止危害民用航空安全的非法
行为的公约》、1988年2月24日在蒙特利尔签订的《制止在
用于国际民用航空机场发生的非法暴力行为的议定书》的规
定以及缔约双方均加入的任何其他与航空保安有关的国际
法律文件。

二、缔约双方应根据请求相互提供一切必要的协助，防
止非法劫持航空器和其他危及航空器及其旅客、机组、机场
和航行设施安全的非法行为，以及危及民用航空安全的任何
其他威胁。

三、缔约双方在其相互关系中，应遵守国际民用航空组
织制定的、作为《国际民用航空公约》附件并对缔约双方均
适用的航空保安标准和建议措施。缔约双方应要求在其领土
内注册的航空器经营人和主要营业地或者永久居住地在其
领土内的航空器经营人以及在其领土内的机场经营人遵守
上述航空保安规定。

四、缔约双方同意，可要求上述航空器经营人在进出缔
约另一方领土或者在缔约另一方领土内停留时遵守缔约另
一方规定的本条第三款所述的航空保安规定。缔约双方保证
在其领土内采取足够有效的措施，在登机或者装机前和在登
机或者装机时，保护航空器的安全，并且在登机或者装机前，

对旅客、机组、行李、货物和机上供应品进行检查。缔约一方对缔约另一方提出的为对付特定威胁而采取合理的特殊保安措施的要求，应给予同情的考虑。

五、当发生非法劫持航空器事件或者以劫持航空器相威胁，或者发生其他危及航空器及其旅客、机组、机场或者航行设施安全的非法行为时，缔约双方应相互协助，提供联系的方便并采取其他适当的措施，以便迅速、安全地结束上述事件或者威胁。

第十五条 航空安全

一、缔约一方可随时要求就缔约另一方在航行设施、飞行机组、航空器和航空器运行方面所维持的安全标准进行磋商。磋商应在收到要求后30天内进行。

二、如果在磋商之后，缔约一方发现缔约另一方未能有效地维持和管理第一款所述的、满足根据公约当时所制定的标准的安全标准，缔约一方应将调查结果以及为符合国际民航组织的标准应采取的必要步骤告知缔约另一方。缔约另一方应在商定的期限内采取适当的改正行动。若缔约另一方未能在15天内或者双方商定的更长的期限内采取适当措施，则缔约一方适用本协定第四条（许可的撤销、暂停或者附加条件）。

三、尽管有公约第三十三条规定的义务，缔约双方同意，缔约一方空运企业经营或者代表缔约一方空运企业运营的进出缔约另一方领土航班的航空器在缔约另一方领土内时，在不造成该航空器运营不合理延误的情况下，缔约另一方的授权代表可有权登机和在航空器周围进行检查，以便检验有关航空器和机组人员证件的有效性以及航空器及其设备的外观条件（本条中称为“停机坪检查”）。

四、如任何一次或者一系列上述停机坪检查引起以下严重关注：

（一）某一航空器或者某一航空器的运营不符合当时根据公约规定的最低标准，或者

（二）未能有效维持和管理当时根据公约规定的安全标准，

为了公约第三十三条的目的，执行停机坪检查的缔约一方航空当局有权认定，向该航空器或者机组颁发或者核准有效的证件或者执照的要求，或者航空器运营的要求，未能等同于或者低于根据芝加哥公约规定的最低标准。

五、如果根据上述第三款对缔约一方空运企业经营或者代表该缔约一方一家或者多家空运企业经营的航空器进行停机坪检查时，遭到一家或者多家空运企业代表的拒绝，缔约另一方可自行推断得出第四款中的严重关注以及相应的决定。

六、无论是出于停机坪检查，或者一系列的停机坪检查，或停机坪检查遭拒绝，或者磋商或其他原因，如缔约一方航空当局认为，为了空运企业的运营安全有必要立即采取行动，缔约一方保留暂停或者更改缔约另一方一家或者多家空运企业的经营许可的权利。

七、缔约一方按照上述第二款或者第六款采取的任何行动，一旦采取行动的依据不复存在，应予停止。

第十六条 证件和执照的承认

一、缔约一方应承认缔约另一方颁发或者核准的用于在规定航线上经营协议航班的有效适航证、合格证和执照，但是颁发或者核准上述证件或者执照的标准，应相当于或者高于根据《国际民用航空公约》随时制定的最低标准。

二、但是，缔约一方可拒绝承认缔约另一方或者第三国向其本国国民颁发的、或者核准有效的、以在其本国领土上空飞行为目的的合格证与执照的有效性。

第十七条 磋 商

一、缔约双方应本着密切合作和相互支持的精神，保证本协定各项规定的正确实施和满意遵守。为此，缔约双方航空当局应经常互相磋商。

二、缔约一方可随时要求与缔约另一方就本协定进行磋商。磋商应尽早开始，除非另有协议，至迟应在缔约另一方收到要求之日起60天内进行。

第十八条 争端的解决

一、如缔约双方对本协定的解释或者实施发生争端，可首先由缔约双方航空当局通过谈判协商解决。

二、如缔约双方航空当局不能就上述争端达成协议，缔约双方应通过外交途径予以解决。

第十九条 修 订

一、缔约一方如认为需要修订本协定或者其附件的任何规定，可随时要求与缔约另一方以会晤或者书面形式进行磋商，并应在缔约另一方收到要求之日起90天内开始，除非缔约双方同意延长这一期限。

二、本条第一款所述的磋商也可在缔约双方航空当局之间进行。

三、对本协定或者附件的任何修改，应通过外交途径换文确认后生效。

四、如果修改仅关于附件航线表中的规定，缔约双方航空当局可就修订达成协议，并且上述修订应自双方航空当局

达成协议之日起生效。

第二十条 终 止

缔约一方可随时通过外交途径书面通知缔约另一方其终止本协定的决定。本协定应在缔约另一方收到通知之日起12个月后终止，除非在期满前经缔约双方协议撤回该通知。

第二十一条 登 记

本协定以及对本协定的任何修改应向国际民用航空组织登记。

第二十二条 生 效

缔约双方应当通过外交渠道相互通知已完成协定生效所必需的国内法律程序。本协定自后一份通知收到之日起生效。

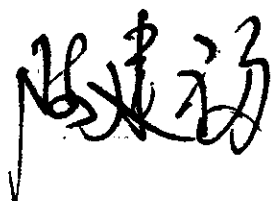
下列代表，经其各自政府正式授权，在本协定上签字，以昭信守。

本协定于 2011 年 6 月 10 日在^第比利斯签订，一式

两份，每份均用中文、格鲁吉亚文和英文写成，三种文本同等作准。如对文本的解释产生分歧，以英文文本为准。

中华人民共和国政府

代 表

A handwritten signature in black ink, appearing to be the Chinese characters '陈建初' (Chen Jianchu).

格鲁吉亚政府

代 表

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized cursive letters.

附件

航 线 表

一、中华人民共和国政府指定空运企业经营协议航班的往返航线：

始发点：中国境内任何地点

中间点：任何地点

目的点：格鲁吉亚境内任何地点

以远点：任何地点

二、格鲁吉亚政府指定空运企业经营协议航班的往返航线：

始发点：格鲁吉亚境内任何地点

中间点：任何地点

目的点：中国境内任何地点

以远点：任何地点

注：

（一）缔约任何一方指定空运企业在任何或者所有飞行中，可自行决定不经停规定航线上的任何地点并可自行决定飞行航线的组合，但协议航班应在指定该空运企业的缔约一方领土内始发和终止。

（二）缔约双方指定空运企业在规定航线上有权行使无限制的第三种和第四种业务权，并可独立确定规定航线上的

协议航班的运力和班次。

(三) 缔约双方指定空运企业在上述航线上行使第五业务权，应由双方航空当局商定。

(四) 缔约一方指定空运企业可使用自有航空器、租赁航空器，或者在符合下列条件的情况下使用其他公司的航空器和机组经营协议航班：

1. 运营的航空器和机组符合缔约双方的有关规定；

2. 如航空器租自第三国空运企业，只有承租方空运企业有权行使协议航班的航权；

3. 向第三国空运企业租赁航空器，仅允许在临时基础上进行且租赁期不得超过两年。有关指定空运企业提交申请时应根据要求向缔约双方航空当局提供责任、保险及其他有关文件。

შეთანხმება
ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის მთავრობასა და
საქართველოს მთავრობას შორის
სამოქალაქო საჰაერო ტრანსპორტის შესახებ

ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის მთავრობა და საქართველოს მთავრობა (შემდგომში "ხელშემკვრელ მხარეებად წოდებულნი");

გამოთქვამენ რა სურვილს ხელი შეუწყონ ორ ხალხს შორის მეგობრულ ურთიერთობებს და ორ ქვეყანას შორის განავითარონ ორმხრივი თანამშრომლობა სამოქალაქო ავიაციის სფეროში;

ითვლებიან რა 1944 წლის 7 დეკემბერს ქ. ჩიკაგოში ხელმოსაწერად გახსნილი საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ კონვენციის მონაწილეებად;

შეთანხმდნენ შესაბამის ტერიტორიებს შორის და მათ ფარგლებს გარეთ საჰაერო მომსახურების დაწესებასა და ამოქმედებაზე;

მუხლი 1
განმარტებები

წინამდებარე შეთანხმების გამოყენებისა და განმარტების მიზნით, თუ სხვა რამ არ გამოძღინარეობს ტექსტიდან:

1. ტერმინი "საავიაციო ხელისუფლება" - ნიშნავს, ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკასთან მიმართებაში - ჩინეთის სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციას, ან ნებისმიერ პირს ან სააგენტოს, უფლებამოსილს განახორციელოს ამ ადმინისტრაციის მიერ ამჟამად შესრულებული ფუნქციები; ხოლო საქართველოსთან მიმართებაში, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს და/ან სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს, ან ნებისმიერ პირს ან უწყებას, უფლებამოსილს განახორციელოს ხსენებული სამინისტროს ან სააგენტოს ამჟამად შესრულებული ფუნქციები.

2. ტერმინი "შეთანხმება" ნიშნავს წინამდებარე შეთანხმებას და მის დანართს, აგრეთვე, ამ შეთანხმების მე-19 მუხლის (შესწორებები და ცვლილებები) შესაბამისად, წინამდებარე შეთანხმების და/ან მისი დანართის ნებისმიერ შესწორებას.

3. ტერმინი "ავიასაწარმო" ნიშნავს საჰაერო ტრანსპორტის ნებისმიერ საწარმოს, რომელიც სათავაზობს ან ახორციელებს საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლებს.

4. ტერმინი "დანიშნული ავიასაწარმო" ნიშნავს ავიასაწარმოს, რომელიც დანიშნული და უფლებამოსილია წინამდებარე შეთანხმების მე-3 მუხლის (ავიასაწარმოს დანიშვნა და უფლებამოსილების მინიჭება) თანახმად.

5. ტერმინი "საჰაერო ზომალდი" ნიშნავს სამოქალაქო საჰაერო ზომალდს.

6. ტერმინი "საჰაერო მომსახურება" ნიშნავს ნებისმიერ რეგულარულ საჰაერო მომსახურებას, რომელსაც ახორციელებს საჰაერო ხომალდები მგზავრების, გადაყვანის, ფოსტის, ან ტვირთის გადაზიდვის მიზნით.

7. "საერთაშორისო საჰაერო მომსახურება" ნიშნავს საჰაერო მომსახურებას, რომელიც ხორციელდება საჰაერო სივრცეში ერთ სახელმწიფოზე მეტ ტერიტორიაზე.

8. ტერმინი "არაკომერციული მიზნით შეჩერება" ნიშნავს მგზავრების, ბარგის, ტვირთის ან ფოსტის ჩასხდომა-ჩატვირთვის გადმოყვანა-გადმოტვირთვის გარდა, ნებისმიერი მიზნით საჰაერო ხომალდის დაჯდომას.

9. ტერმინი "ტევადობა" ნიშნავს:

a) საჰაერო ხომალდთან მიმართებაში, საჰაერო ხომალდის კომერციულ ჩატვირთვას მარშრუტზე ან მარშრუტის მონაკვეთზე.

b) საჰაერო მომსახურებასთან დაკავშირებით, აღნიშნული მომსახურებისთვის გამოყენებული საჰაერო ხომალდის ტევადობას, გამრავლებულს დროის გარკვეულ პერიოდში ამ საჰაერო ხომალდის მიერ შესრულებული რეისების სიხშირეზე მთელ მარშრუტზე ან მის მონაკვეთზე.

10. ტერმინი "ტარიფი" ნიშნავს მგზავრთა გადაყვანის, ბარგისა და ტვირთის გადასატან ღირებულებას და ამ ღირებულების ამოღების პირობებს, გადასახადის თანხის, სააგენტო და სხვა სახის მომსახურების ჩათვლით, საფოსტო გადაზიდვების ღირებულებისა და პირობების გამოკლებით;

11. ტერმინი "დადგენილი მარშრუტი" ნიშნავს მარშრუტის განაწესში დადგენილ მარშრუტს.

12. ტერმინი "კონვენცია" ნიშნავს 1944 წლის 7 დეკემბერს ქ. ჩიკაგოში ხელმოსაწერად გახსნილ "საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ" კონვენციას და მოიცავს, ამ კონვენციის 90 მუხლის მიხედვით მიღებულ მის ნებისმიერ დანართს, და კონვენციის ან მისი დანართების 90-ე და 94-ე მუხლის მიხედვით მიღებულ ნებისმიერ შესწორებას, მას შემდეგ, რაც აღნიშნული სახის დანართები და შესწორებები ორივე ხელშემკვერი მხარისთვის შევა ძალაში.

13. ტერმინი "ტერიტორია" ჩინეთთან მიმართებაში ნიშნავს სახმელეთო ტერიტორიას, მის მიმდებარე ტერიტორიულ წყლებს და მის ზემოთ არსებულ საჰაერო სივრცეს, რომელიც ჩინეთის სუვერენიტეტს ექვემდებარება; ხოლო საქართველოსთან მიმართებაში მას ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 მუხლით განსაზღვრული მნიშვნელობა ენიჭება.

14. ტერმინი "მარშრუტების განაწესი" ნიშნავს მარშრუტების განაწესს თანდართულს შეთანხმებაზე ან შესწორებულს ამ შეთანხმების მე-19 მუხლის პირობების შესაბამისად (შესწორებები და ცვლილებები). მარშრუტის განაწესი შეადგენს ამ შეთანხმების განუყოფელ ნაწილს

მუხლი 2 უფლებათა მინიჭება

1. თითოეული ხელშემკვერი მხარე, ამ შეთანხმების დანართში (შემდგომში "შეთანხმებულ მომსახურებად" წოდებული) აღნიშნული რეგულარული საერთაშორისო მიმოსვლის მარშრუტების განხორციელების მიზნით, ანიჭებს მეორე ხელშემკვერელ მხარეს ამ შეთანხმებით გათვალისწინებულ უფლებებს.

2. წინამდებარე შეთანხმების დებულებებს დაქვემდებარებული თითოეული ავიასაწარმო, დადგენილ მარშრუტებზე სახელშეკრულებო საჰაერო ხაზის ექსპლუატაციისას სარგებლობს შემდეგი უფლებებით:

a) ერთი ხელშეკრული მხარის საავიაციო ხელისუფლებების მიერ ნებადართულ მარშრუტ(ებ)ზე მეორე ხელშეკრული მხარის ტერიტორიაზე დაჯდომის გარეშე გადაფრენის უფლებით;

b) არაკომერციული მიზნით მეორე ხელშეკრული მხარის ტერიტორიაზე პუნქტ(ებ)ში დაჯდომის უფლებით, მეორე ხელშეკრული მხარის საავიაციო ხელისუფლების თანხმობის შემთხვევაში;

c) ერთი ხელშეკრული მხარის ტერიტორიაზე განსაზღვრული მარშრუტების პუნქტ(ებ)ში დაჯდომის უფლებით, მეორე ხელშეკრული მხარის ტერიტორიიდან ან მისკენ მიმართულ საერთაშორისო მგზავრთა ჩასხდომისა და/ან გადმოსხდომის, ტვირთის, ფოსტის ჩატვირთვისა და გადმოტვირთვის მიზნით.

3. ერთი ხელშეკრული მხარის დანიშნული ავიასაწარმოების მიერ შესაძლებელია/ში მეორე ხელშეკრული მხარის ტერიტორიის პუნქტ(ებ)ში მიმავალი საერთაშორისო მგზავრთა ჩასხდომისა და გადმოსხდომის უფლება უნდა შეთანხმდეს ორი ხელშეკრული მხარის საავიაციო ხელისუფლებებს შორის.

მუხლი 3

ავიასაწარმოს დანიშნა და უფლებამოსილების მინიჭება

1. თითოეულ ხელშეკრულ მხარეს უფლება აქვს წერილობით აცნობოს მეორე ხელშეკრულ მხარეს ერთი ან რამდენიმე ავიასაწარმოს დანიშნა განსაზღვრულ მარშრუტებზე შეთანხმებული მომსახურების შესასრულებლად და აღნიშნული დანიშნების გაუქმება ან შეცვლა.

2. თითოეული ხელშეკრული მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოს ძირითადი მფლობელობა და ეფექტური კონტროლი რჩება ამ ხელშეკრული მხარის ან მისი მოქალაქეების ხელში;

3. თითოეული ხელშეკრული მხარის საავიაციო ხელისუფლებამ შესაძლოა მოსთხოვოს მეორე ხელშეკრული მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს იმის მტკიცებულება, რომ ეს ავიასაწარმო საკმარისადაა კვალიფიცირებული შეასრულოს იმ კანონებისა და წესების თანახმად განსაზღვრული პირობები და ვალდებულებები, რომელიც ჩვეულებრივ და გონივრულად გამოიყენება ამ ხელისუფალთა მიერ საერთაშორისო საჰაერო მომსახურების შესასრულებლად.

4. აღნიშნული სახის დანიშნის მიღებისას, მეორე ხელშეკრული მხარე ამ მუხლის 2 და 3 პუნქტების პირობების გათვალისწინებით, ანიჭებს ამგვარად დანიშნულ ავიასაწარმო(ებ)ს შესაბამისს საექსპლუატაციო უფლებამოსილებას არამიზანშეწონილი დაგვიანების გარეშე.

5. ერთი ხელშეკრული მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმო(ებ)ს შეუძლია საექსპლუატაციო უფლებამოსილების მიღებისთანავე ამ შეთანხმების დებულების შესაბამისი პირობების თანახმად დაიწყოს/დაიწყონ შეთანხმებული მომსახურების შესრულება აღნიშნული უფლებამოსილების მინიჭების დღიდან.

მუხლი 4 უფლებამოსილების გაუქმება, შეჩერება ან პირობების წაყენება

1. თითოეულ ხელშემკვერელ მხარეს აქვს უფლება მეორე ხელშემკვერელი მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმო(ებ)ს გაუქმოს ან შეუჩეროს საექსპლუატაციო უფლებამოსილება ან წაუყენოს ისეთი პირობები, რასაც აღნიშნული ავიასაწარმოს მიერ ამ შეთანხმების მე-2 მუხლით (უფლებების მინიჭება) განსაზღვრული უფლებების განსახორციელებლად იგი ჩათვლის საჭიროდ, შემდეგ შემთხვევებში:

a. თუ ეს ხელშემკვერელი მხარე არ არის დარწმუნებული, რომ დანიშნული ავიასაწარმოს უპირატესი მფლობელობა და მასზე რეალური კონტროლი ამ ავიასაწარმოს დამნიშვნელი ხელშემკვერელი მხარის ან მისი მოქალაქეების ხელშია; ან

b. როცა ეს ავიასაწარმო არ ასრულებს ამ შეთანხმების მე-5 მუხლში განსაზღვრულ პირველი ხელშემკვერელი მხარის კანონებსა და წესებს; ან

c. როცა ეს დანიშნული ავიასაწარმო ვერ ახორციელებს ექსპლუატაციას ამ შეთანხმებით გათვალისწინებული პირობების შესაბამისად.

2. თუ ამ მუხლის 1 პუნქტში აღნიშნული ექსპლუატაციის ნებართვის გაუქმება, შეჩერება ან პირობების დაწესება დაუყოვნებლივ არ არის საჭირო ამ დანიშნული ავიასაწარმოს მიერ კანონებისა და წესების შემდგომი დარღვევის თავიდან ასაცილებლად, მაშინ ამ უფლებით სარგებლობა ხდება მხოლოდ მეორე ხელშემკვერელ მხარესთან კონსულტაციების გამართვის შემდეგ.

მუხლი 5 კანონებისა და წესების გამოყენება

1. ერთი ხელშემკვერელი მხარის კანონები და წესები, რომლებიც არეგულირებენ თავის ტერიტორიაზე საერთაშორისო ფრენების განმხორციელებელი საჰაერო ხომალდების დაშვებას ან აფრენას, ექსპლუატაციას და ამ ხომალდების ნავიგაციას თავის ტერიტორიის საზღვრებში მათი ყოფნის პერიოდში, ვრცელდება მეორე ხელშემკვერელი მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოს (ების) საჰაერო ხომალდზე.

2. ერთი ხელშემკვერელი მხარის კანონები და წესები, რომლებიც არეგულირებენ მგზავრების, ეკიპაჟის, ბარგის, ტვირთისა ან ფოსტის მიღებას, გაჩერებასა და გაგზავნას, კერძოდ შესვლის, სავიზო, საემიგრაციო, საპასპორტო, საბაჟო და სანიტარული კანონები და წესები გამოიყენება მეორე მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმო(ებ)ს საჰაერო ხომალდის მგზავრების, ეკიპაჟების, ტვირთისა და ფოსტის მიმართ; მათი პირველი ხელშემკვერელი მხარის ტერიტორიაზე შესვლის, ყოფნის და გამგზავრების დროს.

3. საჰაერო ხომალდთან დაკავშირებული სხვა სახის წესები და კანონები და ერთი ხელშემკვერელი მხარის სამოქალაქო ავიაციის დებულებები გამოიყენება მეორე ხელშემკვერელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმო(ებ)ს

მიერ, პირველი ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე შეთანხმებული მომსახურების შესრულებისას.

4. პირდაპირი ტრანზიტის მგზავრები, ბარგი, ტვირთი და ფოსტა, რომელებიც არ ტოვებენ, ამ მიზნისათვის განკუთვნილ, აეროპორტის ტერიტორიას გაივლიან მხოლოდ გამარტივებულ კონტროლს.

მუხლი 6 ტევადობის პირობები

1. ხელშემკვრელი მხარეების მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოებს მიეცემათ შესაბამის ტერიტორიებს შორის დაწესებულ მარშრუტებზე შეთანხმებული მომსახურების შესასრულებლად სამართლიანი და თანაბარი პირობები.

2. თითოეული ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოების მიერ შეთანხმებული მომსახურება უნდა უზრუნველყოფდეს გონივრული ჩატვირთვის კოეფიციენტს, რომელიც შეესაბამება ხელშემკვრელი მხარეების ტერიტორიებს შორის მგზავრთა გადაყვანის, ისევე როგორც ბარგის, ტვირთისა და ფოსტის გადაზიდვის მოთხოვნებს.

3. ორივე ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოები დამოუკიდებლად განსაზღვრავენ საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის ტევადობას, სიხშირეს და საჰაერო ხომალდის ტიპს. არცერთი ხელშემკვრელი მხარის საავიაციო ხელისუფლება ცალმხრივად არ ზღუდავს ტევადობას, სიხშირეს და საჰაერო ხომალდის ტიპს, რომელიც ექსპლუატირებულია მეორე ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს მიერ, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც არსებობს შეზღუდვა საბაჟო, ტექნიკური, საექსპლუატაციო ან გარემოს დაცვის მიზეზით ჩიკაგოს კონვენციის მე-15 მუხლით განსაზღვრული ერთგვაროვანი პირობების შესაბამისად.

4. ერთი ხელშემკვრელი მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოები, მეორე ხელშემკვრელი მხარის საავიაციო ხელისუფლებას დასამტკიცებლად წარუდგენენ ფრენის განრიგებს მათი ძალაში შესვლამდე სამოცი (60) დღით ადრე. განსაკუთრებულ შემთხვევაში, აღნიშნული პერიოდი შეიძლება შემცირდეს ორივე ხელშემკვრელი მხარის საავიაციო ხელისუფლებებს შორის შეთანხმების საფუძველზე.

მუხლი 7 ზიარი კოდის გამოყენება

შეთანხმებულ მარშრუტებზე მომსახურების განხორციელებისას ან მათზე უფლებების ფლობისას, ორივე ხელშემკვრელი მხარის მიერ დანიშნულ ნებისმიერ ავიასაწარმოს შეუძლია გააფორმოს შეთანხმებები კოდის ერთობლივი გამოყენების შესახებ:

- a. ერთი ხელშემკვრელი მხარის ავიასაწარმოსთან ან ავიასაწარმოებთან;
- b. მეორე ხელშემკვრელი მხარის ავიასაწარმოსთან ან ავიასაწარმოებთან;
- c. მესამე ქვეყნის ავიასაწარმოსთან ან ავიასაწარმოებთან, იმის გათვალისწინებით, რომ აღნიშნული მესამე ქვეყანა ნებას რთავს ან უშვებს ერთი ხელშემკვრელი მხარის ავიასაწარმოებსა და სხვა ავიასაწარმოებს

შორის მესამე ქვეყნიდან/ქვეყანაში ან მიწი გავლით მომსახურების შესრულებას;

იმის გათვალისწინებით, რომ ასეთი ხელშეკრულებით დაკავშირებული ყველა ავიასაწარმო:

a. ფლობს შესაბამის უფლებამოსილებას და მიმოსვლის უფლებებს შესაბამის მარშრუტებსა და მათ სეგმენტებზე;

b. მის ან მათ მიერ გაყიდულ ბილეთებთან დაკავშირებით, გაყიდვის პუნქტებში ნათლად განუმარტოს მომხმარებელს თუ რომელი ავიასაწარმო შეასრულებს რეისს მომსახურების თითოეულ სექტორზე და რომელ ავიასაწარმოსთან ან ავიასაწარმოებთან შედის მომხმარებელი კომერციულ გარიგებაში.

ორივე ხელშემკვრელი მხარისთვის ნათელია, რომ ზიარი კოდის გამოყენება არ იმოქმედებს ზიარი კოდის მიმნიჭებული გადამზიდველის ტევადობაზე.

შეთანხმება ზიარი კოდის გამოყენების შესახებ უნდა წარედგინოს ხელშემკვრელი მხარეების საავიაციო ხელისუფლებებს დასამტკიცებლად.

მუხლი 8 ტარიფები

1. თითოეული ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს მიერ გამოყენებული, ამ ხელშეკრულებით გათვალისწინებული მომსახურების ტარიფები წესდება გონივრულად, ყველა ფაქტორით, მათ შორის მომხმარებელთა ინტერესების, საექსპლუატაციო დანახარჯების, მომსახურების მახასიათებლების, გონივრული შემოსავლის, სხვა ავიასაწარმოს ტარიფებისა და ბაზარზე არსებული სხვა კომერციული მოსაზრებების გათვალისწინებით;
2. ხელშემკვრელი მხარეები უთმობენ განსაკუთრებულ ყურადღებას იმ ტარიფებს, რომლებიც შესაძლებელია იყოს მიუღებელი, დისკრიმინაციული, არაგონივრულად მაღალი ან შეზღუდული, რომლებიც გამოწვეულია დომინანტური პოზიციის ბოროტად გამოყენებით, ხელოვნურადაა დაწეული პირდაპირი ან არაპირდაპირი სახელმწიფო სუბსიდირების ან დახმარების საფუძველზე;
3. თითოეულ ხელშემკვრელ მხარეს შეუძლია მოითხოვოს ტარიფის შეტყობინება ან წარდგენა. მსგავსი შეტყობინება ან წარდგენა შესაძლებელია მოთხოვნილი იყოს არაუგვიანეს ოცდაათი (30) დღისა, ტარიფების შეყვანისათვის შეთავაზებულ თარიღამდე. განსაკუთრებულ შემთხვევებში აღნიშნული ვადა შესაძლებელია შემცირდეს.
4. თითოეული ხელშემკვრელი მხარე უფლებამოსილია დაამტკიცოს ან უარყოს ტარიფები ერთი ან ორივე მიმართულებით ორივე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიებს შორის, რომელიც იწყება მის საკუთარ ტერიტორიაზე. ტარიფები, რომელსაც აწესებს ერთი ხელშემკვრელი მხარის ავიასაწარმო მეორე ხელშემკვრელ მხარესა და მესამე სახელმწიფოს შორის გადაყვანა-გადაზიდვის მომსახურებაზე რომელსაც ფარავს წინამდებარე ხელშეკრულება ექვემდებარება მეორე ხელშემკვრელი მხარის მიერ დამტკიცებას. არცერთი ხელშემკვრელი მხარე ცალმხრივად არ იმოქმედებს, რათა თავიდან აიცილოს შემოთავაზებული ტარიფის ძალაში შესვლა ან ორ ხელშემკვრელ მხარეს

შორის ერთი ან ორივე მიმართულებით გადაზიდვაზე უფექტური ტარიფების გაგრძელება, რომელიც იწყება მეორე ხელშემკვერელი მხარის ტერიტორიაზე.

5. თუ არცერთი შესაბამისი საავიაციო ხელისუფლება ტარიფის წარდგენიდან ოცდაათი (30) დღის განმავლობაში წინამდებარე მუხლის მე-4 პუნქტის შესაბამისად არ გამოხატავს უთანხმოებას, ტარიფები ითვლება დამტკიცებულად. თუ მცირდება მე-3 პუნქტით გათვალისწინებული წარდგენის პერიოდი, საავიაციო ხელისუფლებები თანხმდებიან, რომ შეტყობინების ვადა გახდება ოცდაათ დღეზე ნაკლები.

6. თუ ერთი ხელშემკვერელი მხარე თვლის, რომ მის ტერიტორიაზე გადაზიდვის ტარიფი მიეკუთვნება მე-2 პუნქტში აღწერილ კატეგორიას, ეს ხელშემკვერელი მხარე რაც შეიძლება სწრაფად და სულ მცირე შეტყობინების მიღების თარიღიდან ან ტარიფის წარდგენიდან ოცდაათი (30) დღის განმავლობაში ატყობინებს მეორე ხელშემკვერელ მხარეს უთანხმოების შესახებ და მოითხოვს კონსულტაციების გამართვას, მე-7 პუნქტის შესაბამისად.

7. თითოეული ხელშემკვერელი მხარე უფლებამოსილია მოითხოვოს კონსულტაციების გამართვა თითოეული ხელშემკვერელი მხარის ავიასაწარმოს ამ ხელშემკვერულებით გათვალისწინებულ მომსახურების ნებისმიერ ტარიფთან დაკავშირებით, იმის ჩათვლით, რომ აღნიშნული ტარიფი წარმოადგენდა უთანხმოების საგანს. აღნიშნული კონსულტაციები უნდა გაიმართოს შესაბამისი შეტყობინების მიღებიდან არაუგვიანეს სამოცი (60) დღისა. ხელშემკვერელმა მხარემ უნდა ითანამშრომლოს საკითხის გონივრული გადაჭრისათვის საჭირო ინფორმაციის მოსაპოვებლად. თუკი ხელშემკვერელი მხარეები მიაღწევენ შეთანხმებას, თითოეულმა ხელშემკვერელმა მხარემ უნდა იზრუნოს ამ შეთანხმების განხორციელებაზე. თუ შეთანხმება ვერ მოხერხდა უპირატესობა ენიჭება იმ ხელშემკვერელი მხარის გადაწყვეტილებას, რომლის ტერიტორიიდანაც დაიწყო გადაზიდვის შეხრულება:

8. ამ მუხლის დებულებების თანხმად დამტკიცებული ტარიფები რჩება ძალაში, თუ იგი უარყოფილი არ იქნება აღნიშნული ავიასაწარმოების მიერ ან სანამ ახალი ტარიფი დამტკიცდება. ტარიფი ძალაში რჩება მისი მოქმედების ვადის გასვლის თარიღიდან არაუმეტეს ექვსი (6) თვისა, თუ ეს დამტკიცებული არ არის ხელშემკვერელი მხარეების მიერ. თუ ტარიფი დამტკიცებულია მოქმედების ვადის გარეშე და თუ წარმოდგენილი და დამტკიცებული არ არის ახალი ტარიფი, ტარიფი რჩება ძალაში სანამ რომელიმე ხელშემკვერელი მხარე შეტყობინების საშუალებით აუქმებს მის მოქმედებას საკუთარი ინიციატივით ან აღნიშნული ავიასაწარმოს(ების) მოთხოვნის საფუძველზე. მსგავსი გაუქმება არ უნდა მოხდეს არანაკლებ ოცდაათ (30) დღიანი წინასწარი შეტყობინების გარეშე.

მუხლი 9

ტექნიკური მომსახურება და გადასახადის ტარიფი

1. თითოეული ხელშემკვერელი მხარე უზრუნველყოფს რეგულარულ აეროპორტ(ებ)ს, სათადარიგო აეროპორტ(ებ)ს და სანავიგაციო საშუალებებს თავის ტერიტორიაზე, აგრეთვე შესაბამის მომსახურებას საკომუნიკაციო, სანავიგაციო, მეტეოროლოგიური და სხვა დამხმარე საშუალებებისა და ხელშემკვერელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს(ების) მიერ შესრულებულ მომსახურებებს.

2. თითოეული ხელშემკვრელი მხარის დანიშნულ ავიასაწარმო(ებ)ს დაეკისრება მეორე ხელშემკვრელი მხარის აეროპორტებისა და სანავიგაციო საშუალებების გამოყენებისთვის სამართლიანი და გონივრული გადასახადები, დაწესებული მეორე ხელშემკვრელი მხარის შესაბამისი ხელისუფლების მიერ. აღნიშნული სახის ტარიფი არ უნდა აღემატებოდეს სხვა სახელმწიფოს ავიასაწარმოების მიერ მეორე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე მდებარე მსგავსი აეროპორტებისა და სანავიგაციო საშუალებების გამოყენებისა და მომსახურებისათვის გადასახდელ თანხას.

მუხლი 10 სტატისტიკური მონაცემებით უზრუნველყოფა

თითოეული მხარის საავიაციო ხელისუფლება, მოთხოვნისამებრ, აწვდის მეორე მხარის საავიაციო ხელისუფლებას იმ სტატისტიკურ მონაცემებს, რომელიც შესაძლოა გონივრულად მოითხოვოს ერთი ხელშემკვრელი მხარის მიერ დანიშნულმა ავიასაწარმო(ებმა) განსაზღვრულ მარშრუტზე შეთანხმებული მომსახურების ტევადობის განსაზღვრის მიზნით. აღნიშნული სახის მონაცემები შეიცავს შეთანხმებული მომსახურების დროს აღნიშნული ავიასაწარმოს მიერ გადაყვანილი მგზავრების შესახებ ყველა საჭირო ინფორმაციას.

მუხლი 11 წარმომადგენლობა და პერსონალი

1. განსაზღვრულ მარშრუტებზე შეთანხმებული მომსახურების შესასრულებლად დანიშნულ ავიასაწარმო(ებ)ს შეუძლიათ, ურთიერთანხმობის საფუძველზე, გახსნან წარმომადგენლობა განსაზღვრული მარშრუტების პუნქტ(ებ)ში მეორე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე.
2. თითოეული ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმო(ები)ს წარმომადგენლებსა და პერსონალზე ვრცელდება მეორე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე მოქმედი კანონები და წესები.
3. თითოეულმა ხელშემკვრელმა მხარემ უნდა აღმოუჩინოს დახმარება მეორე ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმო(ებ)ს წარმომადგენლობებსა და მომსახურე პერსონალს.

მუხლი 12 საბაჟო გადასახადები და ბეგარა

1. მეორე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე ერთი ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს მიერ შეთანხმებული მომსახურების განმზორციელებელი საჰაერო ხომალდის ჩამოფრენისას, აღნიშნული საჰაერო ხომალდი და მისი სატაბელო ქონება, სათადარიგო ნაწილები (ძრავის ჩათვლით), საწვავი, ნავთი (ჰიდრაულიკური სითხის, საპოხი მასალის ჩათვლით) და საჰაერო ხომალდზე არსებული მარაგი (საკვები, სასმელისა და თამბაქოს ჩათვლით) თავისუფლდება უკუგების საფუძველზე ბეგარის, საბაჟო, საინსპექციო და სხვა მსგავსი სახის გადასახადისგან, იმის გათვალისწინებით, რომ აღნიშნული სახის მოწყობილობები და მარაგი რჩება ხომალდზე მათი უკან გატანამდე.

2. შემდეგი მოწყობილობები და მარაგი თავისუფლდება უკუგების საფუძველზე ბეგარის, საბაჟო, საინსპექციო და სხვა მსგავსი სახის გადასახადისგან, გარდა ისეთი გადასახადისა, რომელიც შემდეგი სახის მომსახურებაზე დაკისრებული:

ა. სატაბელო ქონება, სათადარიგო ნაწილები (ძრავის ჩათვლით), საწვავი, ნავთი (ჰიდრაულიკური სითხის, საპოხი მასალის ჩათვლით) და საჰაერო ხომალდზე არსებული მარაგი (საკვები, სასმელისა და თამბაქოს ჩათვლით) გადაზიდული მეორე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე და გამიზნული გამოსაყენებლად დანიშნული ავიასაწარმო(ები)ს საჰაერო ხომალდის მიერ შეთანხმებული მომსახურების შესრულებისას, იმ შემთხვევაშიც, როცა აღნიშნული სახის მოწყობილობა და მარაგი გამოიყენება მარშრუტის იმ მონაკვეთზე, რომელიც სრულდება მეორე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე.

ბ. სათადარიგო ნაწილები (ძრავის ჩათვლით), რომელიც შემოტანილია ერთი მხარის ტერიტორიაზე დანიშნული ავიასაწარმო(ები)ს შეთანხმებული მომსახურების შესრულებელი საჰაერო ხომალდის რემონტისა ან ტექნიკური მომსახურებისთვის.

3. ამ მუხლის 1 და 2 პუნქტში აღნიშნული მოწყობილობა და მარაგი შესაძლოა გადმოიტვირთოს მეორე მხარის ტერიტორიაზე მხოლოდ შეთანხმების მონაწილე ქვეყნის საბაჟო სამსახურის ნებართვით. აღნიშნული სახის მოწყობილობა და მარაგი უნდა იყოს მეორე ხელშემკვრელი მხარის საბაჟო ხელისუფლების მიერ კონტროლისა ან საბაჟო მეთვალყურეობის ქვეშ მათი უკან გატანამდე, ან მეორე ხელშემკვრელი მხარის საბაჟო წესების შესაბამისად, სხვა დანიშნულების მიღებამდე.

4. წინამდებარე მუხლის 1-ელ და მე-2 პუნქტებში აღნიშნული გადასახადებისგან გათავისუფლება გამოიყენება იმ შემთხვევაშიც, როცა ერთი ხელშემკვრელი მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოს კონტრაქტი ექნება დადებული იმ ავიასაწარმოს(ებ)თან, რომელიც სარგებლობს გადასახადებისგან განთავისუფლების მსგავსი უფლებებით ამ მუხლის 1 და 2 პუნქტებში აღნიშნული მოწყობილობისა და მარაგის სესხების ან მეორე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე ტრანსფერის დროს.

5. ერთი ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმო(ები)ს მიერ მეორე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე შემოტანილი ავიაბილეთები, ავიაზედნადები, სარეკლამო მასალები, უკუგების საფუძველზე, თავისუფლდება ბეგარის, საბაჟო, საინსპექციო და სხვა სახის მსგავსი გადასახადებისაგან.

6. საოფისე მარაგი, საოფისე მომსახურების მანქანა, აეროპორტისთვის განკუთვნილი სპეციალური მანქანა, მეზავრთა და ბარგის გადასაზიდი ავტობუსის ტიპის მანქანა, კომპიუტერული რეზერვაციის სისტემა და საკომუნიკაციო მოწყობილობა რომელიმე ხელშემკვრელი მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმო(ები)ს წარმომადგენლობის სათადარიგო ნაწილების ჩათვლით, მეორე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე შეტანისას უკუგების საფუძველზე, თავისუფლდება საბაჟო და სხვა სახის საიმპორტო გადასახადებისაგან, იმის გათვალისწინებით, რომ აღნიშნული სახის მარაგი გამიზნულია ავიასაწარმოს მიერ მისი გამოყენებისთვის და არ აღემატება მიზანშეწონილ შეზღუდვას.

7. პირდაპირი ტრანზიტის დროს ბარგი, ტვირთი, და ფოსტა თავისუფლდება, უკუგების საფუძველზე, ბეგარის, საბაჟო, საინსპექციო და სხვა სახის მსგავსი გადასახადებისაგან, რომელიც შეესაბამება უზრუნველყოფილ მომსახურებას.

8. თითოეული ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმო(ებ)ის მიერ მეორე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე შეთანხმებული მომსახურების შესრულების შედეგად რეალიზებული შემოსავალი და მოგება თავისუფლდება ყველა სახის გადასახადისაგან.

9. ერთი ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმო(ებ)ის ქონება უკუგების საფუძველზე, თავისუფლდება ყველა სახის გადასახადისაგან მეორე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე.

10. რომელიმე ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმო(ებ)ის წარმომადგენლობის მუშაკების (რომლებიც წარმოადგენენ პირველი ხელშემკვრელი მხარის მოქალაქეებს) მიერ მიღებული ხელფასები, შემოსავლები და მსგავსი სახის ანაზღაურება მეორე მხარის ხელშემკვრელის მიერ თავისუფლდება, უკუგების საფუძველზე, ყველა სახის გადასახადისაგან.

მუხლი 13

შემოსავლების კონვერტირება და გადაგზავნა

1. თითოეული მხარის დანიშნულ ავიასაწარმო(ებ)ს, ნაცვალგების საფუძველზე, უფლება აქვს ერთი ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე გადაგზავნოს მეორე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე მიღებული შემოსავალი.

2. აღნიშნული სახის შემოსავლის კონვერტირება და გადაგზავნა ხორციელდება გადაგზავნის დღისთვის მოქმედი თავისუფლად კონვერტირებადი ვალუტის კურსით.

3. თითოეული ხელშემკვრელი მხარე უმარტივეს მეორე ხელშემკვრელი მხარის დანიშნულ ავიასაწარმო(ებ)ს მეორე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე მიღებული შემოსავლის კონვერტირებასა და გადაგზავნას და დაუყოვნებლივ ეხმარება აღნიშნულ ავიასაწარმო(ებ)ს შესაბამისი ფორმალობების დაცვისას.

მუხლი 14

საავიაციო უშიშროება

1. ხელშემკვრელი მხარეების მიერ ერთმანეთის მიმართ ვალდებულების ხელმოწერა დადასტურება, უკანონო ჩარევის აქტებისაგან საავიაციო უშიშროების დასაცავად, წარმოადგენს ამ შეთანხმების განუყოფელ ნაწილს. ხელშემკვრელი მხარეები მოქმედებენ ქ. ტოკიოში 1963 წლის 14 სექტემბერს ხელმოწერილი კონვენციის „საჰაერო ხომალდში ჩადენილ დანაშაულებათა და ზოგიერთ სხვა მოქმედებათა შესახებ“; 1970 წლის 16 დეკემბერს ქ. ჰააგაში ხელმოწერილი კონვენციის „საჰაერო ხომალდის გატაცების წინააღმდეგ ბრძოლის შესახებ“, 1971 წლის 23 სექტემბერს ქ. მონრეალში ხელმოწერილი კონვენციის „სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართულ უკანონო აქტებთან ბრძოლის შესახებ“ და „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის მომსახურე აეროპორტებში ძალადობის უკანონო აქტებთან ბრძოლის შესახებ“ 1988 წლის 24 თებერვალს მონრეალში ხელმოწერილი ოქმის დებულებათა შესაბამისად, ისევე როგორც ამავე სფეროში არსებული იმ ყველა სხვა საერთაშორისო შეთანხმებების შესაბამისად, რომელთა მონაწილეობა შეიძლება გახდნენ ხელშემკვრელი მხარეები.

2. მოთხოვნის საფუძველზე, ხელშემკვრელი მხარეები ყოველგვარ აუცილებელ დახმარებას აღმოუჩინენ ერთმანეთს, რათა თავიდან აიცილონ სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის უკანონოდ ხელში ჩაგდება და საჰაერო ხომალდის, მისი მგზავრების, ეკიპაჟის, აეროპორტებისა და აეროსანავიგაციო საშუალებების უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართული სხვა ამგვარი უკანონო ქმედებები და მათი განხორციელების ნებისმიერი სხვა მუქარა, რომელიც საფრთხეს უქმნის სამოქალაქო ავიაციის უშიშროებას.

3. ხელშემკვრელი მხარეები ორმხრივი ურთიერთობებისას იმოქმედებენ საავიაციო უშიშროების სტანდარტების შესაბამისად და სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის მიერ დაწესებული და ჩიკაგოს კონვენციის დამატებებზე წოდებული რეკომენდირებული პრაქტიკის შესაბამისად, იმდენად, რამდენადაც ისინი მათ მიერ გამოიყენება. ხელშემკვრელი მხარეები მოსთხოვენ საკუთარი რეგისტრაციის საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტებს, ასევე ექსპლუატანტებს, რომელთა საქმიანობის ძირითადი ადგილი ან მუდმივი ადგილსამყოფელი არის მათ ტერიტორიაზე და მათ ტერიტორიაზე არსებული აეროპორტების ექსპლუატანტებს, იმოქმედონ სამოქალაქო ავიაციის უშიშროების ამ დებულებათა შესაბამისად.

4. თითოეული ხელშემკვრელი მხარე უზრუნველყოფს თავის სახელმწიფო ტერიტორიაზე ეფექტური ღონისძიების გატარებას, რათა დაიცვას საჰაერო ხომალდი, შეამოწმოს მგზავრები და ხელბარგი, ჩაატაროს ეკიპაჟის, ტვირთის (მათ შორის, საბარგულში მოთავსებული ბარგის) და საჰაერო ხომალდის მარაგის შესაბამისი შემოწმება ჩასხდომა-ჩატვირთვამდე და ჩასხდომა-ჩატვირთვისას და მუქარის გაზრდის შემთხვევებში უშიშროების ამ ღონისძიებების მასადაგებას შექმნილ ვითარებასთან. თითოეული ხელშემკვრელი მხარე თანახმაა, რომ მის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოებს მეორე ხელშემკვრელმა მხარემ შეიძლება მოსთხოვოს 3 პუნქტში აღნიშნული საავიაციო უშიშროების დებულებების შესრულება, რომლებიც აუცილებელია ამ მეორე ხელშემკვრელი მხარის სახელმწიფო ტერიტორიაზე შესასვლელად, სახელმწიფო ტერიტორიის დასატოვებლად ან ტერიტორიაზე ყოფნისათვის. თითოეული ხელშემკვრელი მხარე დადებითად შეხვდება მეორე ხელშემკვრელი მხარის თხოვნას უშიშროების გონივრულ, სპეციალურ ღონისძიებათა გატარების თაობაზე კონკრეტულ მუქარასთან დაკავშირებით.

5. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის უკანონოდ ხელში ჩაგდების ან მისი უკანონოდ ხელში ჩაგდების მუქარის არსებობისას, ან ასეთი საჰაერო ხომალდის, მისი მგზავრებისა და ეკიპაჟის, აეროპორტებისა და სანავიგაციო საშუალებათა უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართული სხვა უკანონო ქმედებების დროს, ხელშემკვრელი მხარეები დაეხმარებიან ერთმანეთს კომუნიკაციებისა და სხვა შესაბამისი ღონისძიებების გამართვებით, რომლებიც მიმართულია ამ ინციდენტის ან მუქარის რაც შეიძლება სწრაფად და უსაფრთხოდ აღკვეთისაკენ.

მუხლი 15 ფრენის უსაფრთხოება

1. თითოეული ხელშემკვერი მხარე უფლებამოსილია ნებისმიერ დროს მოითხოვოს კონსულტაცია მეორე ხელშემკვერი მხარის მიერ დამტკიცებულ ფრენის უსაფრთხოების სტანდარტებზე საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟთან, საჰაერო ხომალდთან ან მის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებულ ნებისმიერ სფეროში. ასეთი კონსულტაციები ტარდება ამგვარი თხოვნის მიღებიდან 30 დღის განმავლობაში.
2. თუ ამგვარი კონსულტაციების შედეგად, ერთი ხელშემკვერი მხარე გამოავლენს, რომ მეორე ხელშემკვერი მხარე ეფექტურად არ ინარჩუნებს და არ წარმართავს უსაფრთხოების სტანდარტებს იმ ნებისმიერ სფეროში, რომელიც უთანაბრდება ამ დროისათვის ჩიკაგოს კონვენციის მიერ დადგენილ მინიმალურ სტანდარტებს, ერთი ხელშემკვერი მხარე მეორე ხელშემკვერელ მხარეს ატყობინებს ამ ვითარების შესახებ და იმ ზომებზე, რაც ამ მინიმუმი სტანდარტების შესასრულებლად არის საჭირო და მეორე ხელშემკვერელმა მხარემ უნდა მიიღოს შესაბამისი შესწორების ღონისძიება. თუ მეორე ხელშემკვერი მხარე ვერ მიიღებს შესაბამის ღონისძიებებს 15 დღის ან შესაძლო შეთანხმებული პერიოდის განმავლობაში, ეს მდგომარეობა იქნება ამ შეთანხმების მე-4 მუხლის (უფლებამოსილების გაუქმება, შეჩერება ან პირობების წაყენება) გამოყენების საფუძველი.
3. მიუხედავად იმ ვალდებულებებისა, რაც დადგენილია ჩიკაგოს კონვენციის 33-ე მუხლში, ხელშემკვერი მხარეები თანხმდებიან იმაზე რომ ნებისმიერი საჰაერო ხომალდი, რომელიც ექსპლუატირებულია ერთი ხელშემკვერი მხარის ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოების მიერ და რომელიც ახორციელებს მიმოსვლას მეორე ხელშემკვერი მხარის სახელმწიფო ტერიტორიაზე ან ტერიტორიიდან, შეიძლება, მეორე ხელშემკვერი მხარის სახელმწიფო ტერიტორიაზე ყოფნის დროს, შემოწმდეს მეორე ხელშემკვერი მხარის უფლებამოსილი წარმომადგენლების მიერ ბორტზე ან საჰაერო ხომალდის ირგვლივ, რათა გაირკვეს საჰაერო ხომალდისა და მისი ეკიპაჟის დოკუმენტთა ვარგისიანობა და საჰაერო ხომალდისა და მისი შემადგენლობის (ამ მუხლში „შემოწმება ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად“) რეალური მდგომარეობა, იმ პირობით, რომ ეს არ გამოიწვევს საჰაერო ხომალდის არამიზანშეწონილ შეფერხებას.

4. თუ ნებისმიერი ამგვარი შემოწმება ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად ან მთელი რიგი ამგვარი შემოწმებებისა გამოიწვევს:

a. სერიოზულ ეჭვს, რომ საჰაერო ხომალდი და მისი ექსპლუატაცია არ შეესაბამება ჩიკაგოს კონვენციის მიერ იმ დროს დადგენილ მინიმალურ სტანდარტებს; ან

b. სერიოზულ ეჭვს, როცა არსებობს ჩიკაგოს კონვენციის მიერ იმ დროისათვის დადგენილი უსაფრთხოების სტანდარტების ეფექტური წარმართვისა და შენარჩუნების ნაკლოვანება,

ხელშემკვერელ მხარეს, რომელიც ახორციელებს შემოწმებას ჩიკაგოს კონვენციის 33-ე მუხლის მიზნებისთვის, შეუძლია დაასკვნას რომ,

მოთხოვნები, რომლის საფუძველზეც მოწმობები და ლიცენზიები არის გაცემული ან ვარგისიანობა მინიჭებული საჰაერო ხომალდებზე და საჰაერო ხომალდების ეკიპაჟზე და ასევე მოთხოვნები, რომლის საფუძველზეც საჰაერო ხომალდი არის ექსპლუატირებული არ უთანაბრდება ან არ შეესაბამება ჩიკაგოს კონვენციის მიერ დადგენილ მინიმალურ სტანდარტებს.

5. იმ შემთხვევაში, როცა ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფელი შემოწმების განსახორციელებელი უფლება ერთი ხელშემკვრელი მხარის ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოების მიერ ექსპლუატირებულ საჰაერო ხომალდზე იქნება უარყოფილი, ამ მუხლის მე-3 პუნქტის მიხედვით ამ ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოების წარმომადგენლების მიერ, მეორე ხელშემკვრელ მხარეს შეუძლია დაასკვნას, რომ გამოწვეული იქნება ამ მუხლის მე-4 პუნქტში აღნიშნული სერიოზული ეჭვები.

6. თითოეული ხელშემკვრელი მხარე სარგებლობს უფლებით შეაჩეროს ან შეცვალოს მეორე ხელშემკვრელი მხარის ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოების საექსპლუატაციო უფლებამოსილება იმ შემთხვევაში, თუ პირველი ხელშემკვრელი მხარე დაასკვნის, რომ ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფელი შემოწმების ან ამგვარი შემოწმების უარყოფის ან კონსულტაციის და სხვაგვარი საქმიანობის უფლების უარყოფის შედეგად, ავიასაწარმოს ექსპლუატაციის უსაფრთხოებისთვის აუცილებელია გადაუდებელი მოქმედება.

7. ერთი ხელშემკვრელი მხარის ნებისმიერი მოქმედება ამ მუხლის 2 და 6 პუნქტების მიხედვით ვერ გაგრძელდება, როგორც კი ამ მოქმედების განხორციელების საფუძველი შეწყვეტს არსებობას.

მუხლი 16 ლიცენზიებისა და მოწმობების აღიარება

1. ერთი ხელშემკვრელი მხარე აღიარებს ფრენის ვარგისობის სერტიფიკატებს, კვალიფიკაციის სერტიფიკატებს და ლიცენზიებს, რომელიც გაცემულია ან აღიარებულია მეორე ხელშემკვრელი მხარის მიერ დადგენილ მარშრუტებზე შეთანხმებული მომსახურების ექსპლუატაციის მიზნით იმის გათვალისწინებით, რომ ამგვარი სერტიფიკატებისა და ლიცენზიების სტანდარტები შეესაბამება ან აღემატება ჩიკაგოს კონვენციის შესაბამისად ჩამოყალიბებულ მინიმალურ სტანდარტებს.

2. თითოეული ხელშემკვრელი მხარე იტოვებს უფლებას არ სცნოს მეორე ხელშემკვრელი მხარის მიერ, ამ ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე გადაფრენის მიზნით, მის მოქალაქეებზე გაცემული დაშვების მოწმობები და ლიცენზიები.

მუხლი 17 კონსულტაციები

1. მჭიდრო თანამშრომლობისა და ურთიერთმხარდაჭერისთვის თითოეულმა ხელშემკვრელმა მხარემ უნდა უზრუნველყოს ამ შეთანხმების დებულებების სწორი განხორციელება და შესაბამისობა. ამ მიზნით ორივე ხელშემკვრელი

მხარის საავიაციო ხელისუფლებები ერთმანეთთან დროდადრო ჩაატარებენ კონსულტაციებს.

2. რომელიმე ხელშემკვრელ მხარეს შეუძლია ნებისმიერ დროს მოთხოვოს ამ შეთანხმებასთან დაკავშირებით კონსულტაციების ჩატარება მეორე ხელშემკვრელ მხარესთან. ამგვარი კონსულტაციები შეიძლება დაიწყოს რაც შეიძლება სწრაფად მეორე ხელშემკვრელი მხარის მიერ მოთხოვნის მიღების დღიდან არაუგვიანეს სამოცი (60) დღის განმავლობაში თუ სხვაგვარად არ შეთანხმდნენ.

მუხლი 18 დავების გადაწყვეტა

1. წინამდებარე შეთანხმების განმარტების ან განხორციელების თაობაზე ხელშემკვრელ მხარეებს შორის დავის წარმოქმნის შემთხვევაში, ორივე ხელშემკვრელი მხარის საავიაციო ხელისუფლებები პირველ რიგში შეეცდებიან დავები გადაჭრან მოლაპარაკებების გზით.

2. იმ შემთხვევაში თუ ორივე ხელშემკვრელი მხარის საავიაციო ხელისუფლებები ვერ შეძლებენ აღნიშნული დავის გადაჭრას, ამგვარი დავის გადაჭრა მოხდება ხელშემკვრელი მხარეების მიერ დიპლომატიური არხების მეშვეობით.

მუხლი 19 დამატებები და ცვლილებები

1. თუ რომელიმე ხელშემკვრელი მხარე გამოთქვამს სურვილს ამ შეთანხმების ან მისი დანართის ნებისმიერი დებულების შესწორებაზე, მეორე ხელშემკვრელ მხარეს შეიძლება ნებისმიერ დროს მოითხოვოს კონსულტაციების გამართვა, და ამგვარი კონსულტაცია, რომელიც შეიძლება განხორციელდეს დისკუსიებით ან მიმოწერით, უნდა დაიწყოს მეორე ხელშემკვრელი მხარის მოთხოვნის მიღებიდან ოთხმოცდაათი (90) დღის განმავლობაში, იმ შემთხვევაში თუ ხელშემკვრელი მხარეები არ შეთანხმდებიან ამ ვადის გაგრძელებაზე.

2. კონსულტაციები, რომელიც აღნიშნულია ამ მუხლის 1-ელ პუნქტში, შეიძლება აგრეთვე ჩატარდეს ხელშემკვრელი მხარეების საავიაციო ხელისუფლებებს შორის.

3. ამ შეთანხმების ან მისი დანართის ნებისმიერი შესწორება შევა ძალაში დიპლომატიური არხების მეშვეობით მათი დამტკიცების თაობაზე ნოტების გაცვლის შემდეგ.

4. თუ შესწორება ეხება მხოლოდ შეთანხმების დანართს (მარშრუტების განაწესი) იგი შეიძლება შეთანხმდეს ხელშემკვრელი მხარეების საავიაციო ხელისუფლებებს შორის და ძალაში შედის საავიაციო ხელისუფლებების შეთანხმების დღიდან.

მუხლი 20
შეთანხმების მოქმედების შეწყვეტა

თითოეულ ხელშემკვერელ მხარეს შეუძლია დიპლომატიური არხების მეშვეობით ნებისმიერ დროს შეატყობინოს მეორე ხელშემკვერელ მხარეს თავისი განზრახვა ამ შეთანხმების მოქმედების შეწყვეტის თაობაზე. ამ შემთხვევაში შეთანხმება თავის მოქმედებას წყვეტს ამგვარი შეტყობინების მიღების თარიღიდან თორმეტი (12) თვის შემდეგ, თუ აღნიშნული შეტყობინება არ იქნა გამოწვეული ხელშემკვერელი მხარეების მიერ შეთანხმების საფუძველზე ზემოაღნიშნული ვადის ამოწურვამდე.

მუხლი 21
რეგისტრაცია

ეს შეთანხმება ან მისი ნებისმიერი შესწორება რეგისტრირებული იქნება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციაში.

მუხლი 22
ძალაში შესვლა


ეს შეთანხმება ძალაში შედის ხელშემკვერელი მხარეების მიერ დიპლომატიური ნოტების გაცვლის დღიდან, რომლითაც ისინი ადასტურებენ თითოეული ხელშემკვერელი მხარის მიერ ამ შეთანხმების ძალაში შესვლისათვის აუცილებელი ყველა შესაბამისი შიდასახელმწიფოებრივი პროცედურის დასრულებას;

რის დასტურათაც ქვემოთ ხელმომწერებმა, რომლებიც უფლებამოსილნი არიან შესაბამისი მთავრობების მიერ, ხელი მოაწერეს ამ შეთანხმებას.

შესრულებულია ქ. თბილისში, 2011 წლის 10 ივნისს, დედნად ჩინურ, ქართულ და ინგლისურ ენებზე. ამასთან, ყველა ტექსტი თანაბრად აუთენტიურია. ტექსტების განსხვავებული განმარტებისას უპირატესობა ენიჭება ტექსტს ინგლისურ ენაზე.

**ჩინეთის სახალხო
რესპუბლიკის მთავრობის
სახელით**

**საქართველოს მთავრობის
სახელით**



დანართი მარშრუტების განაწესი

1. მარშრუტები, რომელზედაც ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის მთავრობის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოები განახორციელებენ საჰაერო მიმოსვლას ორივე მიმართულებით უნდა იყოს შემდეგი:

საწყისი პუნქტი: ნებისმიერი პუნქტი ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკაში
შუალედური პუნქტი: ნებისმიერი პუნქტი
დანიშნულების პუნქტი: ნებისმიერი პუნქტი საქართველოში
პუნქტები საზღვრებს გარეთ: ნებისმიერი პუნქტი

2. მარშრუტები, რომელზედაც საქართველოს მთავრობის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოები განახორციელებენ საჰაერო მიმოსვლას ორივე მიმართულებით უნდა იყოს შემდეგი:

საწყისი პუნქტი: ნებისმიერი პუნქტი საქართველოში
შუალედური პუნქტი: ნებისმიერი პუნქტი
დანიშნულების პუნქტი: ნებისმიერი პუნქტი ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკაში
პუნქტები საზღვრებს გარეთ: ნებისმიერი პუნქტი

შენიშვნა:

1. თითოეული ხელშემკვრელი მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოს (ებს) შეუძლია გამოტოვოს ნებისმიერი ან ყველა რეისი, დაწესებულ მარშრუტებზე ნებისმიერი პუნქტი და შეიძლება მოემსახუროს მათ ნებისმიერ შემთხვევაში იმის გათვალისწინებით, რომ შეთანხმებული მიმოსვლა იწყება და მთავრდება ავიასაწარმოს დამნიშნელი ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე

2. ორივე ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმო (ები) უფლებამოსილია დაწესებულ მარშრუტებზე შეუზღუდავად განახორციელოს ჰაერის მესამე და მეოთხე თავისუფლების უფლებები და შეუძლია დამოუკიდებლად განსაზღვროს ტევადობა და ფრენის სიხშირეები შეთანხმებული მომსახურების დაწესებულ მარშრუტებზე.

3. ორივე ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს (ების) მიერ ჰაერის მეხუთე თავისუფლების გამოყენების უფლება ზემოაღნიშნულ მარშრუტებზე უნდა შეთანხმდეს ორივე ხელშემკვრელი მხარის საავიაციო ხელისუფლებებს შორის.

4. თითოეული ხელშემკვრელი მხარის ნებისმიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს შეუძლია შეთანხმებული მიმოსვლების ექსპლუატაცია თავიანთი საკუთარი საჰაერო ხომალდის გამოყენებით, ლიზინგით აყვანილი საჰაერო ხომალდების გამოყენებით ან სხვა კომპანიების საჰაერო ხომალდისა და ეკიპაჟის გამოყენებით იმ პირობით, რომ:

a. ექსპლუატირებული საჰაერო ხომალდი და ეკიპაჟი შეესაბამება ორივე ხელშემკვრელი მხარის მოთხოვნებს;

ბ. როდესაც საჰაერო ხომალდი აყვანილია ლიზინგით მესამე ქვეყნის ავიასაწარმოსგან, მხოლოდ დამქირავებელი ავიასაწარმო იქნება უფლებამოსილი შეასროულოს მიმოსვლის უფლებები შეთავაზებულ მარშრუტებზე; და

ც. მესამე ქვეყნიდან ლიზინგით აყვანილი საჰაერო ხომალდი დაშვებულ იქნება არა უმეტეს ორი წლის ხანგრძლივობით, დროებით საფუძველზე, და შესაბამისმა დანიშნულმა ავიასაწარმომ (ემბა) განაცხადის წარდგენამდე უნდა წარუდგინოს ხელშემკვრელი მხარეების კომპეტენტურ ხელისუფლებებს, მოთხოვნისამებრ, პასუხისმგებლობები, დაზღვევა და სხვა შესაბამისი დოკუმენტები.