

**შეთანხმება**  
**საქართველოს მთავრობასა და**  
**შვეიცარიის ფედერალურ საბჭოს შორის**  
**რეგულარული საჰაერო მიმოსვლის შესახებ**

საქართველოს მთავრობას და შვეიცარიის ფედერალურ საბჭოს (შემდგომში მოხსენიებული, როგორც „ხელშემკვრელი მხარეები“);

სურთ რა განავითარონ საერთაშორისო საავიაციო სისტემა, რომელიც დაფუძნებულია ბაზარზე ავიასაწარმოებს შორის კონკურენციაზე სახელმწიფოს მინიმალური ჩარევისა და რეგულირების პირობებში;

სურთ რა ხელი შეუწეონ საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის შესაძლებლობების ზრდას;

აღიარებენ რა, რომ ეფექტური და კონკურენტუნარიანი საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლა აუმჯობესებს ვაჭრობას, მომხმარებელთა კეთილდღეობას და ეკონომიკურ ზრდას;

სურთ რა მისცენ ავიასაწარმოებს მრავალფეროვანი მომსახურების შეთავაზების შესაძლებლობა, და სურთ რა ინდივიდუალურად წაახალისონ ავიასაწარმოები კონკურენტუნარიანი ფასების დადგენასა და დანერგვაში;

სურთ რა უზრუნველყონ საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის უსაფრთხოებისა და უშიშროების უმაღლესი ხარისხი;

არიან რა საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ 1944 წლის 7 დეკემბერს, ჩიკაგოში ხელმოწერილი კონვენციის მონაწილეები;

შეთანხმდნენ შემდეგზე:

**მუხლი 1**  
**განსაზღვრებანი**

1. წინამდებარე შეთანხმების და მისი დანართის მიზნებისათვის, თუ კონტექსტი სხვაგვარად არ მოითხოვს:
  - a. ტერმინი „კონვენცია“ ნიშნავს 1944 წლის 7 დეკემბერს, ჩიკაგოში ხელმოწერილ კონვენციას „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ და მოიცავს მის ნებისმიერ დანართს, რომელიც ძალაშია შესული 90-ე მუხლის თანახმად და კონვენციის ან მისი დანართების

ნებისმიერ შესწორებას, მიღებულს ამ კონვენციის 90-ე და 94-ე მუხლების თანახმად, იმდენად, რამდენადაც ეს დანართები ან შესწორებები ვრცელდება ორივე ხელშემკვერელ მხარეზე;

- b. ტერმინი „წინამდებარე შეთანხმება“ მოიცავს წინამდებარე შეთანხმებას, მის დანართს და ამ დანართისა ან შეთანხმების ნებისმიერ შესწორებას;
- c. ტერმინი „საავიაციო ხელისუფლება“ საქართველოსთან მიმართებაში ნიშნავს საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს და/ან ერთიან სატრანსპორტო ადმინისტრაციას, ხოლო შვეიცარიასთან მიმართებაში ნიშნავს სამოქალაქო ავიაციის ფედერალურ სამსახურს, ან ორივე შემთხვევაში ნებისმიერ პირს ან ორგანიზაციას, რომელიც შესაძლოა აღჭურვილ იქნას უფლებამოსილებით შეასრულოს ზემოაღნიშნული ხელისუფლების კომპეტენციაში ამჟამად შემავალი ფუნქციები;
- d. ტერმინი „დანიშნული ავიასაწარმო“ ნიშნავს ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოებს, რომელიც დანიშნული და უფლებამოსილია ხელშემკვერელ მხარეთა მიერ შეთანხმებული მომსახურების განსახორციელებლად წინამდებარე შეთანხმების მე-5 მუხლის თანახმად;
- e. ტერმინი „შეთანხმებული მომსახურება“ ნიშნავს საჰაერო მომსახურებას დაწესებულ მარშრუტებზე მგზავრების, ტვირთის და ფოსტის გადაყვანა-გადაზიდვის მიზნით, ცალკე ან კომბინირებულად;
- f. ტერმინებს „საჰაერო მიმოსვლა“, „საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლა“, „ავიასაწარმო“ და „შეჩერება არაკომერციული მიზნებით“ აქვს კონვენციის 96-ე მუხლით განსაზღვრული შესაბამისი მნიშვნელობები;
- g. ტერმინს „ტერიტორია“ სახელმწიფოსთან მიმართებაში აქვს კონვენციის მე-2 მუხლით განსაზღვრული მნიშვნელობა;
- h. ტერმინი „ტარიფი“ ნიშნავს მგზავრთა გადაყვანის, ბარგისა და ტვირთის გადაზიდვის ღირებულებას და იმ პირობებს, რომელთა შესაბამისადაც ეს ღირებულება მოქმედებს, საკომისიო გადასახადებისა და სხვა დამატებითი სააგენტო მომსახურების ან გადაზიდვის დოკუმენტაციის გასაყიდი ღირებულების ჩათვლით და არ მოიცავს ფოსტის გადატანის ღირებულებასა და პირობებს.

**მუხლი 2**  
**უფლებათა მინიჭება**

1. თითოეული ხელშემკვერელი მხარე ანიჭებს მეორე ხელშემკვერელ მხარეს წინამდებარე შეთანხმებით განსაზღვრულ უფლებებს საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის განხორციელების მიზნით დანართით განსაზღვრულ მარშრუტებზე. აღნიშნული სახის მიმოსვლა და მარშრუტები შემდგომში მოხსენებული იქნება, როგორც „შეთანხმებული მომსახურება“ და „დაწესებული მარშრუტები“.
2. წინამდებარე შეთანხმების პირობების გათვალისწინებით, თითოეული ხელშემკვერელი მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის განხორციელებისას ენიჭება:
  - a. უფლება განახორციელოს გადაფრენა მეორე ხელშემკვერელი მხარის ტერიტორიაზე დაფრენის გარეშე;
  - b. უფლება განახორციელოს დაფრენა აღნიშნულ ტერიტორიაზე არაკომერციული მიზნებით; და
  - c. სხვა უფლებები, რომლებიც განსაზღვრულია წინამდებარე შეთანხმებით.
3. ეს მუხლი არცერთი ხელშემკვერელი მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოს არ ანიჭებს უფლებას მეორე ხელშემკვერელი მხარის ტერიტორიაზე გასამრჯელოს ან ქირის საფასურად ბორტზე აიყვანოს მგზავრები, აიტანოს მათი ბარგი, ტვირთი ან ფოსტა, ამავე ხელშემკვერელი მხარის ტერიტორიაზე მდებარე სხვა პუნქტში გადაყვანა-გადაზიდვის მიზნით.
4. თუ შეიარაღებული კონფლიქტების, პოლიტიკური არეულობის ან პროცესების ან დაუძლეველი ძალით გამოწვეული გარემოებების გამო, ერთ-ერთი ხელშემკვერელი მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოს არ შეუძლია ჩვეულებრივი მარშრუტით განახორციელოს ხაზის ექსპლუატაცია, მეორე ხელშემკვერელი მხარე მაქსიმალურად ეცდება ხელი შეუწყოს ხაზის ექსპლუატაციის გაგრძელებას, და ამ მიზნით მოახდენს მარშრუტების შესაბამის რეორგანიზაციას, ხოლო საჭიროებისდა მიხედვით, ეფექტური ექსპლუატაციის ხელშესაწყობად ამ პერიოდისთვის განახორციელებს უფლებების მინიჭებას.

### მუხლი 3 უფლებათა გამოყენება

1. დანიშნულ ავიასაწარმოს ექნება სამართლიანი და თანაბარი კონკურენციის შესაძლებლობა წინამდებარე შეთანხმებით გათვალისწინებული შეთანხმებული მომსახურების განხორციელებისას.
2. არც ერთი ხელშემკვრელი მხარე არ შეზღუდავს დანიშნული ავიასაწარმოს უფლებას განხორციელოს საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვა ხელშემკვრელ მხარეთა ტერიტორიებს შორის ან ერთი ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიასა და მესამე ქვეყნების ტერიტორიებს შორის.
3. თითოეული ხელშემკვრელი მხარე ნებას რთავს დანიშნულ ავიასაწარმოს, განსაზღვროს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისას მომსახურების ტევადობა და სიხშირე, რომელსაც ის სთავაზობს მომხმარებელს ბაზარზე არსებული კომერციული მოთხოვნების გათვალისწინებით. არცერთი ხელშემკვრელი მხარე ცალმხრივად არ განსაზღვრავს მეორე ხელშემკვრელი მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოსათვის მიმოსვლის ტევადობას, სიხშირეს, დანიშნულების პუნქტების რაოდენობას ან მიმოსვლის რეგულარობას, ან მეორე ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს მიერ ექსპლუატირებული საჰაერო ხომალდის ტიპს ან ტიპებს, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც არსებობს შეზღუდვა საბაჟო, ტექნიკური, საექსპლუატაციო, ან გარემოს დაცვის მიზეზებით კონვენციის მე-15 მუხლით განსაზღვრული ერთგვაროვანი პირობების შესაბამისად.

### მუხლი 4 კანონმდებლობის დაცვა

1. ხელშემკვრელი მხარის სახელმწიფოს მოქმედი კანონმდებლობა, რომელიც არეგულირებს მის ტერიტორიაზე საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლას, ვრცელდება მეორე ხელშემკვრელი მხარის მიერ დანიშნულ იმ ავიასაწარმოზე, რომელიც ახორციელებს საჰაერო მიმოსვლას ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე.
2. ერთი ხელშემკვრელი მხარის სახელმწიფოს მოქმედი კანონმდებლობა, რომელიც არეგულირებს მგზავრების, ეკიპაჟის, ბარგის, ტვირთის ან ფოსტის მის ტერიტორიაზე (დან) შესვლა/შეტანას, დროებით ყოფნას ან გასვლა/გატანას, როგორცაა შემოსვლასთან და გასვლასთან დაკავშირებული ფორმალობები, ასევე საბაჟო და სანიტარული წესები,

გამოიყენება მეორე ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს მგზავრების, ეკიპაჟის, ბარგის, ტვირთის ან ფოსტის მიმართ აღნიშნულ ტერიტორიაზე მათი ყოფნისას.

3. დისკრიმინაციის თავიდან ასაცილებლად, არცერთ ხელშემკვრელ მხარეს არ აქვს უფლება ამ მუხლში მითითებული მოქმედი კანონმდებლობის გამოყენებისას უპირატესობა მიანიჭოს საკუთარ ავიასაწარმოს მეორე ხელშემკვრელი მხარის ავიასაწარმოსთან შედარებით.

### მუხლი 5

#### ავიასაწარმოს დანიშვნა და უფლებამოსილების მინიჭება

1. თითოეულ ხელშემკვრელ მხარეს უფლება აქვს შეთანხმებული მომსახურების განხორციელების მიზნით სურვილისამებრ დანიშნოს ნებისმიერი რაოდენობის ავიასაწარმო. ამგვარი დანიშვნები უნდა განხორციელდეს დიპლომატიური არხების მეშვეობით წერილობითი შეტყობინების საფუძველზე.
2. ასეთი დანიშვნის შესახებ შეტყობინების მიღებისას, მეორე ხელშემკვრელი მხარის საავიაციო ხელისუფლება ამ მუხლის მე-3 და მე-4 პუნქტების პირობების გათვალისწინებით, დაუყოვნებლივ მისცემს მეორე ხელშემკვრელი მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს ექსპლუატაციის სათანადო უფლებამოსილებას.
3. თითოეული ხელშემკვრელი მხარის საავიაციო ხელისუფლებამ შეიძლება მოსთხოვოს მეორე ხელშემკვრელი მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს მტკიცებულება იმის თაობაზე, რომ მას შესწევს უნარი შეასრულოს იმ მოქმედი კანონმდებლობის მოთხოვნები, რომელიც ჩვეულებრივ გამოიყენება ამ საავიაციო ხელისუფლების მიერ, კონვენციის დებულებათა შესაბამისად, საერთაშორისო საჰაერო მომსახურების განხორციელებისას.
4. თითოეულ ხელშემკვრელ მხარეს შეუძლია უარი თქვას ამ მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული ექსპლუატაციის უფლებამოსილების მინიჭებაზე, ან წინამდებარე შეთანხმების მე-2 მუხლით განსაზღვრული უფლებებით სარგებლობისას მოსთხოვოს ავიასაწარმოს ისეთი პირობების შესრულება, როგორცაა ჩათვლის საჭიროდ, ნებისმიერ შემთხვევაში, როდესაც აღნიშნული ხელშემკვრელი მხარე არ არის დარწმუნებული, რომ ავიასაწარმოს საქმიანობის ძირითადი ადგილი არის დამნიშვნელი მხარის ტერიტორიაზე და რომ ის ფლობს აღნიშნული ხელშემკვრელი მხარის მიერ გაცემულ ექსპლუატანტის სერთიფიკატს.

5. წინამდებარე მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული საექსპლუატაციო უფლებამოსილების მიღების შემდეგ დანიშნულ ავიასაწარმოს შეუძლია ნებისმიერ დროს განახორციელოს შეთანხმებული მომსახურება.

**მუხლი 6**  
**საექსპლუატაციო უფლებამოსილების გაუქმება**  
**და შეჩერება**

1. თითოეულ ხელშემკვრელ მხარეს ექნება უფლება გააუქმოს მეორე ხელშემკვრელი მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოს საექსპლუატაციო უფლებამოსილება, ან შეაჩეროს წინამდებარე შეთანხმების მე-2 მუხლის შესაბამისად მინიჭებული უფლებებით სარგებლობა, ან ამ უფლებებით სარგებლობისას წაუყენოს ისეთი პირობები, როგორსაც ჩათვლის საჭიროდ თუ:
- a. მას არ აქვს მტკიცებულება იმისა, რომ აღნიშნული ავიასაწარმოს საქმიანობის ძირითადი ადგილი მისი დამნიშვნელი ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზეა და, რომ ის ფლობს აღნიშნული ხელშემკვრელი მხარის მიერ გაცემულ ექსპლუატანტის სერტიფიკატს, ან
  - b. აღნიშნული ავიასაწარმო არ ასრულებს ან მნიშვნელოვნად არღვევს იმ ხელშემკვრელი მხარის სახელმწიფოს მოქმედ კანონმდებლობას, რომელმაც მიანიჭა მას ეს უფლებები ან
  - c. იმ შემთხვევაში, თუ ხსენებული ავიასაწარმო ვერ ახორციელებს შეთანხმებულ მომსახურებას წინამდებარე შეთანხმებით გათვალისწინებული პირობების შესაბამისად.
2. თუ დაუყოვნებლივ არ არის საჭირო ამ მუხლის პირველ პუნქტში აღნიშნული საექსპლუატაციო უფლებამოსილების გაუქმება, უფლებებით სარგებლობის შეჩერება ან პირობების წაყენება მოქმედი კანონმდებლობის შემდგომი დარღვევის თავიდან ასაცილებლად, აღნიშნული უფლების გამოყენება ხდება მხოლოდ მეორე ხელშემკვრელ მხარესთან კონსულტაციების ჩატარების შემდეგ.

**მუხლი 7**  
**საავიაციო უშიშროება**

1. ხელშემკვრელი მხარეები ადასტურებენ, რომ მათი ურთიერთვალდებულებები, უზრუნველყონ სამოქალაქო ავიაციის უშიშროება უკანონო ხელყოფის ქმედებებისაგან, წარმოადგენს წინამდებარე შეთანხმების განუყოფელ ნაწილს. ხელშემკვრელი მხარეები იხელმძღვანელებენ შემდეგი კონვენციების დებულებებით: ქ. ტოკიოში 1963 წლის 14 სექტემბერს ხელმოწერილი კონვენციით „საჰაერო ხომალდში ჩადენილ დანაშაულებათა და ზოგიერთ სხვა ქმედებათა შესახებ“; 1970 წლის 16 დეკემბერს ქ. ჰააგაში ხელმოწერილი კონვენციით „საჰაერო ხომალდის გატაცების წინააღმდეგ ბრძოლის შესახებ“; 1971 წლის 23 სექტემბერს ქ. მონრეალში ხელმოწერილი კონვენციით „სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართულ უკანონო აქტებთან ბრძოლის შესახებ“; 1988 წლის 24 თებერვალს მონრეალში ხელმოწერილი ოქმით „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის მომსახურე აეროპორტებში ძალადობის უკანონო აქტებთან ბრძოლის შესახებ“; 1991 წლის 1 მარტს ქ. მონრეალში ხელმოწერილი კონვენციით „პლასტიკური ფეთქებადი ნივთიერებების ნიშანდების შესახებ მათი გამოვლენის მიზნით“ ისევე, როგორც საავიაციო უშიშროებასთან დაკავშირებული სხვა ნებისმიერი კონვენციითა და ოქმით, რომლებზედაც ორივე ხელშემკვრელი მხარის სახელმწიფოები არიან მიერთებული;
2. მოთხოვნის საფუძველზე, ხელშემკვრელი მხარეები ყოველგვარ აუცილებელ დახმარებას გაუწევენ ერთმანეთს, რათა თავიდან აიცილონ სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის უკანონოდ ხელში ჩაგდება და საჰაერო ხომალდის, მისი მგზავრების, ეკიპაჟის, აეროპორტებისა და საერნავიგაციო საშუალებების უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართული სხვა უკანონო ქმედებები და მათი განხორციელების ნებისმიერი სხვა მუქარა, რომელიც საფრთხეს უქმნის საავიაციო უშიშროებას.
3. ხელშემკვრელი მხარეები ორმხრივი ურთიერთობისას იმოქმედებენ საავიაციო უშიშროების იმ დებულებების მიხედვით, რომლებიც ჩამოყალიბებულია სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის მიერ და განისაზღვრება, როგორც კონვენციის დანართები იმდენად, რამდენადაც აღნიშნული უსაფრთხოების დებულებები ვრცელდება ხელშემკვრელ მხარეებზე. ხელშემკვრელი მხარეები მოთხოვენ, რომ მათთან რეგისტრირებული საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტებმა ან ექსპლუატანტებმა, რომელთა საქმიანობის ძირითადი ადგილი ან მუდმივი ადგილსამყოფელი არის მათ ტერიტორიაზე, და მათ ტერიტორიაზე არსებული აეროპორტების ექსპლუატანტებმა იმოქმედონ ხსენებული საავიაციო უშიშროების დებულებათა შესაბამისად.

4. თითოეული ხელშემკვრელი მხარე თანახმაა, რომ მეორე ხელშემკვრელმა მხარემ შეიძლება მოსთხოვოს საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტებს დაიცვან ამ მუხლის მე-3 პუნქტში მოცემული საავიაციო უშიშროების დებულებები, რომლებიც დადგენილია მეორე ხელშემკვრელი მხარის მიერ საჰაერო ხომალდის ტერიტორიაზე შესვლის, გამოსვლის ან მის ტერიტორიაზე ყოფნისთვის. თითოეული ხელშემკვრელი მხარე უზრუნველყოფს მის ტერიტორიაზე ადეკვატური ზომების მიღებას, რათა დაიცვას საჰაერო ხომალდი და შეამოწმოს მგზავრები, ეკიპაჟი, ხელბარგი, ბარგი, ტვირთი და საჰაერო ხომალდზე არსებული მარაგი ჩასხდომა-ჩატვირთვამდე და ჩასხდომა-ჩატვირთვისას. თითოეული ხელშემკვრელი მხარე ასევე ითვალისწინებს მეორე ხელშემკვრელი მხარის თხოვნას განახორციელოს უშიშროების სპეციალური ღონისძიებები 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 სანაღვიგაციო საშუალებათა უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართული სხვა უკანონო ქმედებების დროს, ხელშემკვრელი მხარეები დაეხმარებიან ერთმანეთს კომუნიკაციებისა და სხვა შესაბამისი ღონისძიებების გამარტივებით, რომლებიც მიმართულია ამ ინციდენტის ან მუქარის რაც შეიძლება სწრაფად და უსაფრთხოდ აღკვეთისაკენ.
6. როდესაც რომელიმე ხელშემკვრელ მხარეს აქვს გონივრული საფუძველი იმისა, რომ მეორე ხელშემკვრელი მხარე არ ასრულებს ამ მუხლში მოცემულ საავიაციო უშიშროების პირობებს, მაშინ ამ ხელშემკვრელი მხარის საავიაციო ხელისუფლებას შეუძლია მოითხოვოს დაუყოვნებლივი კონსულტაციები მეორე ხელშემკვრელი მხარის საავიაციო ხელისუფლებასთან. თუ ამგვარი მოთხოვნი- დან თხუთმეტი (15) დღის გამავლობაში ვერ იქნა მიღწეული სასურველი შეთანხმება, ეს შეიძლება გახდეს დამრღვევი ხელშემკვრელი მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოს საექსპლუატაციო უფლებამოსილების და ტექნიკური ნებართვების გაუქმების, შეჩერების, შეზღუდვის ან პირობების წაყენების საფუძველი. თუ საგანგებო სიტუაცია მოითხოვს, ხელშემკვრელ მხარეს შეუძლია განახორციელოს შუალედური ღონისძიებები თხუთმეტი (15) დღის ვადის ამოწურვამდე.

**მუხლი 8**  
**ფრენების უსაფრთხოება**

1. წინამდებარე შეთანხმებით განსაზღვრული შეთანხმებული მომსახურების განხორციელების მიზნით ერთი ხელშემკვრელი მხარის მიერ გაცემული ან ვარგისად აღიარებული და ჯერ კიდევ ძალაში მყოფი ვარგისობის სერტიფიკატები, კვალიფიკაციის მოწმობები და ლიცენზიები, მეორე ხელშემკვრელი მხარის მიერ იქნება ვარგისად აღიარებული, იმის გათვალისწინებით, რომ ამგვარი სერტიფიკატების, მოწმობების და ლიცენზიების მიმართ წაყენებული მოთხოვნები უტოლდება როგორც მინიმუმ კონვენციის შესაბამისად ჩამოყალიბებულ მინიმალურ სტანდარტებს.
2. მიუხედავად ამისა, თითოეული ხელშემკვრელი მხარე იტოვებს უფლებას არ სცნოს ვარგისად მის ტერიტორიაზე რეისის შესრულებისათვის მეორე ხელშემკვრელი მხარის ან მესამე ქვეყნის მიერ თავის მოქალაქეებზე გაცემული ან აღიარებული კვალიფიკაციის მოწმობები და ლიცენზიები.
3. ნებისმიერ ხელშემკვრელ მხარეს შეუძლია მოითხოვოს კონსულტაციები მეორე ხელშემკვრელი მხარის იმ უსაფრთხოების სტანდარტების თაობაზე, რომელიც ეხება ეკიპაჟს, საჰაერო ხომალდს ან მათ მუშაობას. ამგვარი კონსულტაციები უნდა ჩატარდეს მოთხოვნის მიღებიდან ოცდაათი (30) დღის განმავლობაში.
4. თუ ამგვარი კონსულტაციების შემდგომ, ერთი ხელშემკვრელი მხარე აღმოაჩენს, რომ მეორე ხელშემკვრელი მხარე ეფექტურად არ იცავს და არ იყენებს უსაფრთხოების სტანდარტებს და მოთხოვნებს, რომლებიც უტოლდება კონვენციის შესაბამისად იმ დროს არსებულ მინიმალურ სტანდარტებს, მაშინ იგი ატყობინებს მეორე ხელშემკვრელ მხარეს ამგვარი აღმოჩენებისა და იმ გასატარებელი ღონისძიებების შესახებ, რომლებიც აუცილებელია მინიმალური სტანდარტების დასაკმაყოფილებლად, და მეორე ხელშემკვრელი მხარე ატარებს სათანადო გამოსასწორებელ ღონისძიებებს. თუ მეორე ხელშემკვრელი მხარე ვერ გაატარებს შესაბამის ღონისძიებებს თხუთმეტი (15) დღის ან შეთანხმებული სხვა პერიოდის განმავლობაში ეს შეიძლება გახდეს წინამდებარე შეთანხმების მე-6 მუხლის გამოყენების საფუძველი.
5. მიუხედავად ჩიკაგოს კონვენციის 33-ე მუხლში ჩამოყალიბებული ვალდებულებებისა, ორივე ხელშემკვრელი მხარე თანხმდება მასზედ რომ ნებისმიერი საჰაერო ხომალდი, რომელიც ექსპლუატირებულია ან ლიზინგითაა აღებული ერთი ხელშემკვრელი მხარის ავიასაწარმოს მიერ და რომელიც ახორციელებს მიმოსვლას მეორე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე ან ტერიტორიიდან, შეიძლება, მეორე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე ყოფნის დროს, შემოწმდეს მეორე ხელშემკვრელი

**მუხლი 8**  
**ფრენების უსაფრთხოება**

1. წინამდებარე შეთანხმებით განსაზღვრული შეთანხმებული მომსახურების განხორციელების მიზნით ერთი ხელშემკვერელი მხარის მიერ გაცემული ან ვარგისად აღიარებული და ჯერ კიდევ ძალაში მყოფი ვარგისობის სერტიფიკატები, კვალიფიკაციის მოწმობები და ლიცენზიები, მეორე ხელშემკვერელი მხარის მიერ იქნება ვარგისად აღიარებული, იმის გათვალისწინებით, რომ ამგვარი სერტიფიკატების, მოწმობების და ლიცენზიების მიმართ წაყენებული მოთხოვნები უტოლდება როგორც მინიმუმ კონვენციის შესაბამისად ჩამოყალიბებულ მინიმალურ სტანდარტებს.
2. მიუხედავად ამისა, თითოეული ხელშემკვერელი მხარე იტოვებს უფლებას არ სცნოს ვარგისად მის ტერიტორიაზე რეისის შესრულებისათვის მეორე ხელშემკვერელი მხარის ან მესამე ქვეყნის მიერ თავის მოქალაქეებზე გაცემული ან აღიარებული კვალიფიკაციის მოწმობები და ლიცენზიები.
3. ნებისმიერ ხელშემკვერელ მხარეს შეუძლია მოითხოვოს კონსულტაციები მეორე ხელშემკვერელი მხარის იმ უსაფრთხოების სტანდარტების თაობაზე, რომელიც ეხება ეკიპაჟს, საჰაერო ხომალდს ან მათ მუშაობას. ამგვარი კონსულტაციები უნდა ჩატარდეს მოთხოვნის მიღებიდან ოცდაათი (30) დღის განმავლობაში.
4. თუ ამგვარი კონსულტაციების შემდგომ, ერთი ხელშემკვერელი მხარე აღმოაჩენს, რომ მეორე ხელშემკვერელი მხარე ეფექტურად არ იცავს და არ იყენებს უსაფრთხოების სტანდარტებს და მოთხოვნებს, რომლებიც უტოლდება კონვენციის შესაბამისად იმ დროს არსებულ მინიმალურ სტანდარტებს, მაშინ იგი ატყობინებს მეორე ხელშემკვერელ მხარეს ამგვარი აღმოჩენებისა და იმ გასატარებელი ღონისძიებების შესახებ, რომლებიც აუცილებელია მინიმალური სტანდარტების დასაკმაყოფილებლად, და მეორე ხელშემკვერელი მხარე ატარებს სათანადო გამოსასწორებელ ღონისძიებებს. თუ მეორე ხელშემკვერელი მხარე ვერ გაატარებს შესაბამის ღონისძიებებს თხუთმეტი (15) დღის ან შეთანხმებული სხვა პერიოდის განმავლობაში ეს შეიძლება გახდეს წინამდებარე შეთანხმების მე-6 მუხლის გამოყენების საფუძველი.
5. მიუხედავად ჩიკაგოს კონვენციის 33-ე მუხლში ჩამოყალიბებული ვალდებულებებისა, ორივე ხელშემკვერელი მხარე თანხმდება მასზედ რომ ნებისმიერი საჰაერო ხომალდი, რომელიც ექსპლუატირებულია ან ლიზინგითაა აღებული ერთი ხელშემკვერელი მხარის ავიასაწარმოს მიერ და რომელიც ახორციელებს მიმოსვლას მეორე ხელშემკვერელი მხარის ტერიტორიაზე ან ტერიტორიიდან, შეიძლება, მეორე ხელშემკვერელი მხარის ტერიტორიაზე ყოფნის დროს, შემოწმდეს მეორე ხელშემკვერელი

მხარის უფლებამოსილი წარმომადგენლების მიერ ბორტზე და საჰაერო ხომალდის ირგვლივ, საჰაერო ხომალდისა და მისი ეკიპაჟის დოკუმენტთა ვარგისიანობისა და საჰაერო ხომალდისა და მისი შემადგენლობის (ამ მუხლში ეწოდება “ბაქანზე შემოწმება”) რეალური მდგომარეობის შემოწმების მიზნით, იმ პირობით, რომ ეს არ გამოიწვევს საჰაერო ხომალდის გაუმართლებელ დაყოვნებას.

6. თუ ნებისმიერი ამგვარი ბაქანზე შემოწმება ან მთელი რიგი ამგვარი შემოწმებებისა გამოიწვევს:
  - a. სერიოზულ ეჭვს, რომ საჰაერო ხომალდი ან მისი ექსპლუატაცია არ შეესაბამება იმ დროისათვის კონვენციის მიერ დადგენილ მინიმალურ სტანდარტებს; ან
  - b. სერიოზულ ეჭვს, რომ არსებობს იმ დროისათვის დადგენილი კონვენციის უსაფრთხოების სტანდარტების ეფექტურ წარმართვასა და შენარჩუნებაში ხარვეზები,

ხელშემკვრელ მხარეს, რომელიც ახორციელებს შემოწმებას კონვენციის 33-ე მუხლის მიზნებისთვის, შეუძლია დაასკვნას რომ, მოთხოვნები, რომელთა საფუძველზეც გაიცა ან მოქმედებს საჰაერო ხომალდთან ან მის ეკიპაჟთან დაკავშირებული მოწმობები და ლიცენზიები, ან მოთხოვნები, რომელთა საფუძველზეც ექსპლუატირებულია საჰაერო ხომალდი, არ შეესაბამება ან არ აღემატება კონვენციის თანახმად დადგენილ მინიმალურ სტანდარტებს.

7. იმ შემთხვევაში, თუ ამ მუხლის მე-5 პუნქტის მიხედვით, ერთი ხელშემკვრელი მხარის ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოების მიერ ან მისი სახელით ექსპლუატირებული საჰაერო ხომალდის ბაქანზე შემოწმებაზე უარს განაცხადებს ამ ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოების წარმომადგენელი, მეორე ხელშემკვრელი მხარე უფლებამოსილია დაასკვნას, რომ არსებობს სერიოზული ეჭვი მე-6 პუნქტის საკითხებთან მიმართებით და გამოიტანოს ხსენებული პუნქტის შესაბამისი დასკვნები.
8. თითოეული ხელშემკვრელი მხარე იტოვებს უფლებას დაუყოვნებლივ შეაჩეროს ან შეცვალოს მეორე ხელშემკვრელი მხარის ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოების საექსპლუატაციო უფლებამოსილება იმ შემთხვევაში, თუ პირველი ხელშემკვრელი მხარე ბაქანზე შემოწმების, ან ბაქანზე მთელი რიგი შემოწმებების შედეგად, ასევე ბაქანზე შემოწმების, კონსულტაციების ან სხვაგვარ საქმიანობაზე უარის თქმის შემთხვევაში დაასკვნის, რომ ავიასაწარმოს ექსპლუატაციის უსაფრთხოებისთვის აუცილებელია გადაუდებელი მოქმედება.

9. ამ მუხლის მე-4 ან მე-8 პუნქტების შესაბამისად ერთი ხელშემკვრელი მხარის ნებისმიერი ქმედება წყდება, როგორც კი ამ ქმედების საფუძველი აღმოიფხვრება.

### მუხლი 9 ლიზინგი

1. თითოეულ ხელშემკვრელ მხარეს შეუძლია არ დაუშვას ლიზინგით აყვანილი საჰაერო ხომალდის გამოყენება წინამდებარე შეთანხმებით გათვალისწინებული მომსახურების განხორციელების მიზნით, იმ შემთხვევაში თუ იგი არ შეესაბამება მე-7 (საავიაციო უშიშროება) და მე-8 (საავიაციო უსაფრთხოება) მუხლის პირობებს.
2. ამ მუხლის პირველი პუნქტის გათვალისწინებით, თითოეული ხელშემკვრელი მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოს შეუძლია გამოიყენოს ნებისმიერი კომპანიისგან, სხვა ავიასაწარმოების ჩათვლით, ლიზინგით აღებული საჰაერო ხომალდი, (ან საჰაერო ხომალდი და ეკიპაჟი) იმის გათვალისწინებით, რომ ლიზინგის გამცემი ავიასაწარმო ვერ განახორციელებს იმ მიმოსვლასთან დაკავშირებულ უფლებებს, რომლებიც მას არ ეკუთვნის.

### მუხლი 10 მოსაკრებლებისა და გადასახადებისაგან გათავისუფლება

1. ერთი ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე ჩასვლისას მეორე ხელშემკვრელი მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებზე ექსპლუატირებული საჰაერო ხომალდი, მისი მოწყობილობები, საწვავის და საცხებ-საპოხი მასალების მარაგი, ამგვარ საჰაერო ხომალდზე არსებული მარაგი სურსათის ჩათვლით, სასმელი და თამბაქო, გათავისუფლდება ყველა მოსაკრებლისა და გადასახადისაგან იმის გათვალისწინებით, რომ ამგვარი მოწყობილობები და მარაგი რჩება საჰაერო ხომალდის ბორტზე ვიდრე არ იქნება გატანილი ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიიდან.
2. მომსახურების ღირებულებაზე დაფუძნებული დანახარჯების გამოკლებით, იგივე სახის გადასახადებისა და მოსაკრებლებისგან ასევე თავისუფლდება:

- a. რომელიმე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე ხომალდზე ატანილი საჰაერო ხომალდზე არსებული მარაგი, აღნიშნული ხელშემკვრელი მხარის ხელისუფლების მიერ დადგენილი ზღვარის ფარგლებში, რომელიც განკუთვნილია მეორე ხელშემკვრელი მხარის ავიასაწარმოს საერთაშორისო რეისის შემსრულებელ საჰაერო ხომალდზე გამოსაყენებლად.
  - b. რომელიმე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე შემოტანილი სათადარიგო ნაწილები და ჩვეულებრივი საბორტო აღჭურვილობა იმ საჰაერო ხომალდის მიმდინარე მომსახურების და რემონტისათვის რომელიც ასრულებს საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვას;
  - c. საწვავი და საცხებ-საპოხი მასალები განკუთვნილი რომელიმე ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს საერთაშორისო გადაზიდვებით დაკავებული საჰაერო ხომალდის მომარაგებისათვის, მაშინაც კი როდესაც ეს მარაგი გამოიყენება იმ ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიის ნაწილზე გადაფრენისათვის, რომელზეც აიღეს ეს მარაგი;
  - d. რომელიმე ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს მოხმარებისათვის საჭირო დოკუმენტები, მათ შორის გადაზიდვის დოკუმენტაცია, ავიასატვირთო ზედღებულები, და სარეკლამო მასალა, ისევე როგორც ავტომობილები, მასალები და მოწყობილობები, რომელიც შეიძლება იქნას გამოყენებული დანიშნული ავიასაწარმოს მიერ კომერციული და საექსპლუატაციო მიზნებით აეროპორტის ტერიტორიის ფარგლებში, იმის გათვალისწინებით, რომ ამგვარი მასალები და მოწყობილობები გამოიყენება მგზავრების და ტვირთის ტრანსპორტირებისას.
3. ჩვეულებრივი საბორტო აღჭურვილობა, ისევე როგორც მასალები და მარაგი, რომელიც ინახება ერთი ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს საჰაერო ხომალდის ბორტზე, შეიძლება გადმოიტვირთოს მეორე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე მხოლოდ ამ ტერიტორიის საბაჟო ხელისუფლებების თანხმობით. ამ შემთხვევაში, ისინი შესაძლოა მოექცნენ აღნიშნული ხელისუფლებების მეთვალყურეობის ქვეშ იმ დრომდე, სანამ არ მოხდება მათი ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიიდან გატანა ან სხვაგვარად განკარგვა საბაჟო წესების შესაბამისად.
  4. ამ მუხლით გათვალისწინებული საბაჟო შეღავათით სარგებლობა შესაძლებელი იქნება იმ შემთხვევებშიც, როდესაც რომელიმე ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმო შეთანხმდება სხვა ავიასაწარმოებთან, რათა მათ ასესხონ ან შემოიტანონ მეორე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე ამ მუხლის პირველ და მე-2

პუნქტებში მოცემული საშუალებები, იმ პირობით, თუ ამგვარ სხვა ავიასაწარმოებს აქვთ მინიჭებული იგივე შეღავათები მეორე ხელშემკვრელი მხარის მიერ.

## მუხლი 11 პირდაპირი ტრანზიტი

თითოეული ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე პირდაპირი ტრანზიტით გადაყვანილ-გადაზიდული მგზავრები, ბარგი და ტვირთი, რომლებიც არ ტოვებენ ამ მიზნისთვის გამოყოფილ აეროპორტის ტერიტორიას, გაივლიან მხოლოდ გამარტივებულ კონტროლს, იმ შემთხვევების გარდა, როცა ძალადობის, საზღვრის დარღვევის, საჰაერო პირატობის ან ნარკოტიკების კონტრაბანდის წინააღმდეგ და საემიგრაციო კონტროლისკენ მიმართული უშიშროების დამცავი ღონისძიებები სხვაგვარად მოითხოვს. ბარგი და ტვირთი, რომელთა გადაზიდვა ხორციელდება პირდაპირი ტრანზიტით, თავისუფლდება საბაჟო და სხვა მსგავსი გადასახდელებისაგან.

## მუხლი 12 მომხმარებლის გადასახდელი

1. თითოეული ხელშემკვრელი მხარე უზრუნველყოფს რომ კომპეტენტური ხელისუფლების მიერ მეორე ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოსთვის დაწესებული ან ნებადართული მომხმარებლის გადასახდელი იყოს სამართლიანი და დასაბუთებული. იგი უნდა ეფუძნებოდეს ჯანსაღ ეკონომიკურ პრინციპებს.
2. გადასახდელი, რომელიც დაწესებულია ერთი ხელშემკვრელი მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოზე მეორე ხელშემკვრელი მხარის მიერ მისი სააეროპორტო და სანავიგაციო საშუალებების და მომსახურების გამოყენებისათვის არ უნდა აღემატებოდეს იმ გადასახდელებს რომელიც დაწესებულია მის სახელმწიფო საჰაერო ხომალდზე, რომელიც ასრულებს რეგულარულ საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვას.
3. თითოეული ხელშემკვრელი მხარე ხელს შეუწყობს კონსულტაციებს მომხმარებლის გადასახდელის თაობაზე მისი ტერიტორიაზე კომპეტენტურ ხელისუფლებას ან ორგანოს და იმ დანიშნული ავიასაწარმოს შორის, რომელიც სარგებლობს უზრუნველყოფილი მომსახურებითა და საშუალებებით და მხარს დაუჭერს კომპეტენტურ ხელისუფლებას ან ორგანოს და დანიშნულ ავიასაწარმოს შორის აღნიშნული სახის ინფორმაციის საჭიროებისამებრ გაცვლას, რათა

ზუსტად შემოწმდეს გადასახდელების მიზანშეწონილობა ამ მუხლის პირველი და მე-2 პუნქტების პირობების შესაბამისად. თითოეული ხელშემკვერელი მხარე ხელს შეუწყობს კომპეტენტურ ხელისუფლებას მიაწოდოს მომხმარებელს სათანადო შეტყობინება ნებისმიერი წინადადების თაობაზე მომხმარებლის გადასახდელის ცვლილებების შესახებ, რათა მომხმარებელს ჰქონდეს შესაძლებლობა გამოხატოს თავისი აზრი ცვლილებების განხორციელებაზე.

### მუხლი 13 კომერციული საქმიანობა

1. თითოეული ხელშემკვერელი მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს ენიჭება უფლება დააარსოს შესაბამისი წარმომადგენლობები მეორე ხელშემკვერელი მხარის ტერიტორიაზე. ამ წარმომადგენლობებში შეიძლება იყოს კომერციული, ოპერატიული და ტექნიკური პერსონალი, რომელიც შეიძლება შედგებოდეს როგორც ჩამოსული ასევე ადგილობრივად დასაქმებული პერსონალისაგან.
2. კომერციული საქმიანობა ხორციელდება ნაცვალგების პრინციპზე დაყრდნობით. თითოეული ხელშემკვერელი მხარის კომპეტენტური ხელისუფლება გაატარებს საჭირო ღონისძიებებს მეორე ხელშემკვერელი მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოების წარმომადგენლობების ნორმალური ფუნქციონირების უზრუნველსაყოფად.
3. კერძოდ, თითოეული ხელშემკვერელი მხარე აძლევს უფლებას მეორე ხელშემკვერელი მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოს რეალიზება გაუკეთოს საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვას პირდაპირ და თავისი შეხედულებისამებრ, მისი აგენტების მეშვეობით. ავიასაწარმოს უფლება აქვს გაყიდოს ამგვარი გადაყვანა-გადაზიდვა და ნებისმიერ პირს შეუძლია მისი ყიდვა იმ ქვეყნის ვალუტაში ან სხვა ქვეყნების თავისუფლად კონვერტირებად ვალუტაში, ხელშემკვერელი მხარეების კანონმდებლობის შესაბამისად.
4. თითოეული ხელშემკვერელი მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს შეუძლია გააფორმოს ისეთი კომერციული ხელშეკრულებები როგორცაა ბლოკ-ადგილების, კოდის ერთობლივი გამოყენების ან სხვა კომერციული შეთანხმებები მეორე ხელშემკვერელი ქვეყნის ავიასაწარმოებთან ან მესამე ქვეყნის ავიასაწარმოებთან, იმის გათვალისწინებით რომ ამგვარი ავიასაწარმოები ფლობენ შესაბამის მიმოსვლის უფლებამოსილებას.

**მუხლი 14**  
**შემოსავლების კონვერტირება და გადარიცხვა**

თითოეულ ავიასაწარმოს უფლება აქვს კონვერტირება მოახდინოს და მის ქვეყანაში გადარიცხოს ოფიციალური გაცვლითი კურსით ადგილობრივი დანახარჯებისაგან თავისუფალი შემოსავალი, რომელიც მიღებულია გადაზიდულ-გადაყვანილი მგზავრების, ბარგის, ტვირთის და ფოსტის შესაბამისად. თუ ხელშემკვრელ მხარეებს შორის გადარიცხვები რეგულირდება სპეციალური შეთანხმებით, მაშინ გამოიყენება ის სპეციალური შეთანხმება.

**მუხლი 15**  
**ტარიფები**

1. თითოეულ ხელშემკვრელ მხარეს შეუძლია მოითხოვოს დანიშნული ავიასაწარმოს მიერ წინამდებარე შეთანხმების შესაბამისად განხორციელებული საერთაშორისო საჰაერო მომსახურების ტარიფების საავიაციო ხელისუფლებებისათვის შეტყობინება და წარდგენა.
2. კონკურენციის პირობებისა და ხელშემკვრელი მხარეების მომხმარებელთა უფლებების დაცვის შესახებ კანონმდებლობის შეუზღუდავად, ხელშემკვრელი მხარეების მიერ ჩარევა უნდა შემოიფარგლებოდეს:
  - a. არაგონივრულად დისკრიმინაციული ტარიფების ან საქმიანობის თავიდან აცილებით;
  - b. მომხმარებლების დაცვით არაგონივრულად მაღალი ან შეზღუდული ტარიფებისაგან, რომლებიც გამოწვეულია ავიაგადაზიდველის მიერ დომინანტური პოზიციის ბოროტად გამოყენებით ან ავიასაწარმოებს შორის შეთანხმების საფუძველზე; და
  - c. ავიასაწარმოების დაცვით იმ ტარიფებისაგან, რომლებიც ხელოვნურადაა დაწეული პირდაპირი ან არაპირდაპირი სახელმწიფო სუბსიდირების ან დახმარების საფუძველზე.
3. არცერთი ხელშემკვრელი მხარე ცალმხრივად არ იმოქმედებს, რათა თავიდან აიცილოს ხელშემკვრელი მხარეების ტერიტორიებს შორის საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის განსახორციელებლად მეორე ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს მიერ შემოთავაზებული ან არსებული ტარიფის ძალაში შესვლა ან გაგრძელება. თუ რომელიმე ხელშემკვრელი მხარე თვლის, რომ ტარიფი ეწინააღმდეგება ამ მუხლში ჩამოყალიბებულ დებულებებს, ის მოითხოვოს კონსულტაციების

გამართვას და შეატყობინებს მეორე ხელშემკვერელ მხარეს თავისი უკმაყოფილების მიზეზებს ტარიფების წარდგენიდან თოთხმეტი (14) დღის განმავლობაში. ამგვარი კონსულტაციები უნდა გაიმართოს შეტყობინების მიღებიდან არაუგვიანეს თოთხმეტი (14) დღეში. ორივე ხელშემკვერელი მხარე ყოველ ღონეს იხმარს გონივრულ დროში მოხდეს ურთიერთშეთანხმების მიღწევა. შეთანხმების მიღწევამდე ტარიფები დროებით შევა ძალაში ან გაგრძელდება.

### მუხლი 16 განრიგის წარდგენა

1. თითოეულ ხელშემკვერელ მხარეს შეუძლია მოთხოვოს მეორე ხელშემკვერელი მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოს შეატყობინოს მის საავიაციო ხელისუფლებას შეთანხმებული მომსახურების განხორციელების განრიგები არაუგვიანეს ოცდაათი (30) დღისა შეთანხმებული მომსახურების განხორციელებამდე. იგივე პროცედურები უნდა განხორციელდეს განრიგის ნებისმიერი ცვლილების შემთხვევაში.
2. ერთი ხელშემკვერელი მხარის დანიშნულმა ავიასაწარმომ დამატებითი ფრენებისათვის, რომლებიც მას სურს განახორციელოს შეთანხმებული მომსახურებისთვის დამტკიცებული განრიგის დამატებით, უნდა აიღოს ნებართვა მეორე ხელშემკვერელი მხარის საავიაციო ხელისუფლებისაგან. ამგვარი მოთხოვნა ჩვეულებრივ უნდა იყოს წარდგენილი ამ ფრენის განხორციელებამდე არაუგვიანეს ორი (2) სამუშაო დღისა.

### მუხლი 17 სტატისტიკური მონაცემებით უზრუნველყოფა

ორივე ხელშემკვერელი მხარის საავიაციო ხელისუფლება, მოთხოვნის საფუძველზე, მიაწვდის ერთმანეთს პერიოდულ სტატისტიკურ მონაცემებს და სხვა მსგავს ინფორმაციას, რომელიც ეხება გადაყვანა-გადაზიდვას შეთანხმებული მომსახურებისას.

### მუხლი 18 კონსულტაციები

თითოეულ ხელშემკვერელ მხარეს ნებისმიერ დროს შეუძლია მოითხოვოს კონსულტაციების ჩატარება წინამდებარე შეთანხმების შესრულების, განმარტების, გამოყენების ან ცვლილებების თაობაზე. ამგვარი

კონსულტაციები, რომლებიც შეიძლება ჩატარდეს საავიაციო ხელისუფლებებს შორის, დაიწყება შეძლებისდაგვარად მოკლე ვადებში, მაგრამ არაუგვიანეს მეორე ხელშემკვრელი მხარის მიერ წერილობითი მოთხოვნის მიღების დღიდან სამოც (60) დღეში, თუ ხელშემკვრელი მხარეები სხვაგვარად არ შეთანხმდებიან. თითოეული ხელშემკვრელი მხარე ამგვარი კონსულტაციებისას მოამზადებს და წარმოადგენს საკუთარი პოზიციის მხარდამჭერ მტკიცებულებებს, რათა ხელი შეუწყოს ინფორმირებული, რაციონალური და ეკონომიკურად მომგებიანი გადაწყვეტილებების მიღებას.

### მუხლი 19 დავების მოგვარება

1. წინამდებარე შეთანხმების შედეგად წარმოქმნილი ნებისმიერი დავა, რომლის მოგვარებაც ვერ მოხერხდა მოლაპარაკებების გზით და დიპლომატიური არხების მეშვეობით, რომელიმე ხელშემკვრელი მხარის მოთხოვნის შემთხვევაში, შეიძლება გადაეცეს საარბიტრაჟო სასამართლოს.
2. ამ შემთხვევაში თითოეული ხელშემკვრელი მხარე დანიშნავს ერთ არბიტრს და ეს ორი არბიტრი დანიშნავს თავმჯდომარეს, მესამე ქვეყნის მოქალაქეს. თუ ორი (2) თვის განმავლობაში მას შემდეგ, რაც ერთმა ხელშემკვრელმა მხარემ დანიშნა თავისი არბიტრი და მეორე ხელშემკვრელმა მხარემ არ დანიშნა საკუთარი, ან თუ მეორე არბიტრის დანიშნიდან ერთი თვის განმავლობაში ორივე არბიტრი ვერ შეთანხმდა თავმჯდომარის დანიშვნაზე, მაშინ თითოეულ ხელშემკვრელ მხარეს შეუძლია სთხოვოს სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის საბჭოს თავმჯდომარეს განახორციელოს საჭირო დანიშვნები.
3. არბიტრაჟი განსაზღვრავს თავის საკუთარ პროცედურულ წესებს. საარბიტრაჟო ხარჯები თანაბრად გადანაწილდება ხელშემკვრელ მხარეებს შორის.
4. ხელშემკვრელმა მხარეებმა, უნდა შეასრულონ ამ მუხლის შესაბამისად არბიტრაჟის მიერ მიღებული ნებისმიერი გადაწყვეტილება.

### მუხლი 20 ცვლილებები და დამატებები

1. ხელშემკვრელ მხარეთა თანხმობით, წინამდებარე შეთანხმებაში შესაძლებელია წერილობითი ფორმით ცვლილებებისა და დამატებების

შეტანა, რომლებიც ფორმდება ცალკე ოქმების სახით და ძალაში შედის წინამდებარე შეთანხმების 23-ე მუხლში მოცემული წესის შესაბამისად.

2. საპაერო ტრანსპორტთან დაკავშირებულ რომელიმე მრავალმხრივ კონვენციასთან მიერთების შემთხვევაში, რომლის მონაწილეც გახდება ორივე ხელშემკვერელი მხარე, აღნიშნული კონვენციის დებულებებთან შესაბამისობაში მოყვანის მიზნით, წინამდებარე შეთანხმებაში შევა ცვლილებები.

### მუხლი 21 მოქმედების შეწყვეტა

1. თითოეულ ხელშემკვერელ მხარეს ნებისმიერ დროს შეუძლია გაუგზავნოს წერილობითი შეტყობინება მეორე ხელშემკვერელ მხარეს წინამდებარე შეთანხმების მოქმედების შეწყვეტის შესახებ. ამგვარი შეტყობინება იმავდროულად გაუგზავნება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციას.
2. შეთანხმება წყვეტს მოქმედებას იმ განრიგის ვადის ამოწურვისას, როცა ამ შეტყობინების მიღების დღიდან გავა თორმეტი (12) თვე, თუ ამ ვადის გასვლამდე ურთიერთშეთანხმების საფუძველზე არ განხორციელდა შეტყობინების უკან გამოთხოვა.
3. იმ შემთხვევაში, თუ მეორე ხელშემკვერელი მხარე არ დაადასტურებს შეტყობინების მიღებას, მაშინ იგი მიღებულად ჩაითვლება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციაში შეტყობინების მიღებიდან თოთხმეტი (14) დღის შემდეგ;

### მუხლი 22 რეგისტრაცია

წინამდებარე შეთანხმება და მისი ყველა დანართი რეგისტრირებული იქნება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციაში.

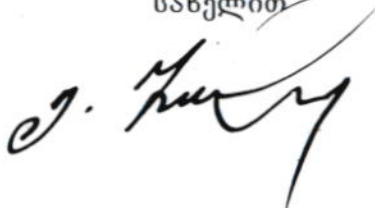
მუხლი 23  
ძალაში შესვლა

წინამდებარე შეთანხმება ძალაში შედის დიპლომატიური არხების მეშვეობით ბოლო წერილობითი შეტყობინების მიღების დღეს, რომლითაც ხელშემკვერი მხარეები აცხადებენ ერთმანეთს, რომ წინამდებარე შეთანხმების ძალაში შესვლისათვის საჭირო შიდასახელმწიფოებრივი პროცედურები დასრულებულია;

ამის დასტურად, ქვემოთ ხელისმომწერი, არიან რა შესაბამისი მთავრობების მიერ უფლებამოსილებით აღჭურვილნი, ხელს აწერენ წინამდებარე შეთანხმებას.

შესრულებულია ქ. თბილისში, 2008 წლის 22 ივლისს, ორ დედნად, ქართულ, ინგლისურ და გერმანულ ენებზე, ამასთან, ყველა ტექსტი თანაბრად ავთენტურია. ტექსტების განსხვავებული განმარტებისას უპირატესობა ენიჭება ტექსტს ინგლისურ ენაზე.

საქართველოს მთავრობის  
სახელით



შვეიცარიის ფედერალური საბჭოს  
სახელით

