

შეთანხმება

საქართველოს მთავრობასა და სომხეთის რესპუბლიკის მთავრობას შორის
საჰაერო მიმოსვლის შესახებ

საქართველოს მთავრობა და სომხეთის რესპუბლიკის მთავრობა მთავრობა
(შემდგომში მოხსენიებული როგორც „ხელშემკვერელი მხარეები“)

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

აქეთ რა სურვილი ზემოაღნიშნული კონვენციის დებულებათა შესაბამისად
დადონ შეთანხმება თავიანთ სახელმწიფო ტერიტორიებს შორის საჰაერო
მიმოსვლის განხორციელების მიზნით:

შეთანხმდნენ შემდეგზე:

მუხლი 1 განსაზღვრებანი

წინამდებარე შეთანხმების მიზნებისათვის, თუ კონტექსტი სხვაგვარად არ
მოითხოვს:

- a) ნიშნავს „ჩიკაგოს კონვენცია“ ნიშნავს 1944 წლის 7 დეკემბერს ქ.
ჩიკაგოში ხელმოსაწერად გახსნილ კონვენციას საერთაშორისო
სამოქალაქო ავიაციის შესახებ და მოიცავს: (i) მის ნებისმიერ
შესწორებას, რომელიც ძალაშია შესული 94 (a) მუხლის თანახმად
და რატიფიცირებულია ორივე ხელშემკვერელი მხარის მიერ და (ii)
მის ნებისმიერ დამატებას ან შესწორებას, მიღებულს ამ კონვენციის
90-ე მუხლის თანახმად იმდენად, რამდენადაც ეს შესწორება ან
დამატება მოქმედია ნებისმიერ განსაზღვრულ დროს ორივე
ხელშემკვერელი მხარისათვის;
- b) ტერმინი „საავიაციო ხელისუფლება“ საქართველოსთან
მიმართებაში ნიშნავს საქართველოს ეკონომიკური განვითარების
სამინისტროს და/ან ერთიან სატრანსპორტო ადმინისტრაციას,
ხოლო, სომხეთის რესპუბლიკასთან მიმართებაში ნიშნავს სომხეთის
რესპუბლიკის მთავრობასთან არსებულ სამოქალაქო ავიაციის
გენერალურ დეპარტამენტს, ან ორივე შემთხვევაში ნებისმიერ პირს
ან ორგანიზაციას, რომელიც შეიძლება აღჭურვილ იქნეს
უფლებამოსილებით, შეასრულოს ზემოაღნიშნული ხელისუფლების
კომპეტენციაში შემავალი ნებისმიერი ფუნქციები;
- c) ტერმინი „დანიშნული ავიასაწარმო“ ნიშნავს ავიასაწარმოს,
რომელიც არის დანიშნული და ნებართვით აღჭურვილი
წინამდებარე შეთანხმების მე-4 მუხლის თანახმად;
- d) ტერმინს „ტერიტორია“ სახელმწიფოსთან მიმართებით აქვს ჩიკაგოს
კონვენციის მე-2 მუხლით მინიჭებული მნიშვნელობა;
- e) ტერმინებს „საჰაერო მიმოსვლა“, „საერთაშორისო საჰაერო
მიმოსვლა“, „ავიასაწარმო“ და „არაკომერციული მიზნებით

შეჩერება“ აქვთ ჩიკაგოს კონვენციის 96-ე მუხლით მინიჭებული შესაბამისი მნიშვნელობები;

- f) ტერმინი „წინამდებარე შეთანხმება“ მოიცავს ამ შეთანხმებას და მის დანართს, ასევე ამ დანართისა და შეთანხმების ნებისმიერ შესწორებას, რომელიც წარმოადგენს მის განუყოფელ ნაწილს;
- g) ტერმინი „მომხმარებლის გადასახდელი“ ნიშნავს გადასახდელს, რომელიც კომპეტენტური ხელისუფლების მიერ ან მისი ნებართვით არის ავიასაწარმოსათვის დაწესებული მათი აეროპორტის ქონებით, საშუალებებით, აეროსანავიგაციო საშუალებებით უზრუნველყოფისათვის და მოიცავს საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის, მგზავრების, ტვირთისათვის საჭირო მოწყობილობების და მათთან დაკავშირებული მომსახურების გადასახდელს.
- h) ტერმინი „მე-5 ჰაერის თავისუფლება“ ნიშნავს - ერთი ხელშემკვერელი მხარის დანიშნული ავიაგადამზიდველის უფლებას, განახორციელოს მგზავრების აყვანა, ტვირთის, ბარგის და ფოსტის ატანა მეორე ხელშემკვერელი მხარის ტერიტორიაზე, მესამე ქვეყნის ტერიტორიაზე მათი გადაყვანა-გადაზიდვის მიზნით.

მუხლი 2

ჩიკაგოს კონვენციის გამოყენების არე

წინამდებარე შეთანხმების დებულებები შეესაბამება ჩიკაგოს კონვენციის დებულებებს იმდენად, რამდენადაც ეს უკანასკნელნი გამოიყენებან საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლისას.

მუხლი 3

უფლებათა მინიჭება

1. თითოეული ხელშემკვერელი მხარე ანიჭებს მეორე ხელშემკვერელ მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს (ებს) საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის შემდეგ უფლებებს:
 - a) უფლებას განახორციელოს მის სახელმწიფო ტერიტორიაზე გადაფრენა დაჯდომის გარეშე;
 - b) უფლებას განახორციელოს დაჯდომა მის სახელმწიფო ტერიტორიაზე არაკომერციული მიზნებით.
2. წინამდებარე შეთანხმების დანართის, რომელიც წარმოადგენს ამ შეთანხმების განუყოფელ ნაწილს, მარშრუტების განაწესის სათანადო განყოფილებაში განსაზღვრული მარშრუტებით საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის განხორციელების მიზნით, თითოეული ხელშემკვერელი მხარე ანიჭებს მეორე ხელშემკვერელი მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს (ებს) შეთანხმებაში შემდგომში მითითებულ უფლებებს. ეს მიმოსვლები და მარშრუტები შემდგომში შესაბამისად წოდებულნი იქნებიან, როგორც „შეთანხმებული ხაზები“ და „დაწესებული მარშრუტები“. ხელშემკვერელი მხარეების მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოებს დაწესებული მარშრუტებით შეთანხმებული ხაზების ექსპლუატაციისას, გარდა ამ მუხლის (1) პუნქტში აღნიშნული უფლებებისა, დამატებით ექნებათ უფლება განახორციელონ

დაჯდომა მეორე ხელშემკვრელი მხარის სახელმწიფო ტერიტორიის პუნქტებში, რომლებიც ამ მარშრუტებისათვის არის განსაზღვრული შეთანხმების მარშრუტების განაწესში, რათა ჩასხან ან გადმოსხან, ჩატვირთონ ან გადმოტვირთონ მგზავრები, ტვირთი, ფოსტის ჩათვლით.

3. ამ მუხლის პუნქტი (2) არც ერთი ხელშემკვრელი მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოს არ ანიჭებს უფლებას განახორციელოს მე-5 პაერის თავისუფლება საავიაციო ხელისუფლებების შეთანხმების გარეშე ან მეორე ხელშემკვრელი მხარის სახელმწიფო ტერიტორიაზე გასამრჯელოს საფასურად ან ქირით ბორტზე აიყვანოს მგზავრები, აიტანოს ტვირთი ფოსტის ჩათვლით, მეორე ხელშემკვრელი მხარის სახელმწიფო ტერიტორიაზე მდებარე სხვა პუნქტში გადაყვანა-გადაზიდვის მიზნით.
4. თუ შეიარაღებული კონფლიქტების, პოლიტიკური არეულობის ან პროცესების ან დაუძლეველი ძალით გამოწვეული გარემოებების გამო, ერთ-ერთი ხელშემკვრელი მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოს არ ძალუძს ჩვეულებრივი მარშრუტით განახორციელოს ხაზის ექსპლუატაცია, მეორე ხელშემკვრელი მხარე მაქსიმალურად ეცდება ხელი შეუწყოს ხაზის განუწყვეტლივ ექსპლუატაციას და ამ მიზნით მოახდენს მარშრუტების შესაბამის დროებით რეორგანიზაციას.

მუხლი 4

ავიასაწარმოების დანიშნა და ნებართვის მიცემა

1. თითოეულ ხელშემკვრელ მხარეს ექნება უფლება წერილობით დანიშნოს და წარუდგინოს მეორე ხელშემკვრელ მხარეს ერთი ან რამოდენიმე ავიასაწარმო დაწესებული მარშრუტებით შეთანხმებული ხაზების ექსპლუატაციის მიზნით და გააუქმოს ან შეცვალოს ეს დანიშნები დაუყოვნებლივ.
2. ასეთ დანიშნის შესახებ ინფორმაციის მიღებისას მეორე ხელშემკვრელი მხარე, ამ მუხლის (3) და (4) პუნქტების პირობების დაკმაყოფილების შემთხვევაში, დაუყოვნებლივ მისცემს დანიშნულ ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოებს შესაბამის საექსპლუატაციო ნებართვებს.
3. თითოეული ხელშემკვრელი მხარის საავიაციო ხელისუფლებამ შეიძლება მოსთხოვოს მეორე ხელშემკვრელი მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს მტკიცებულება იმისა, რომ ამ ავიასაწარმოს უნარი შესწევს შეასრულოს ხელშემკვრელი მხარის სახელმწიფოში მოქმედი კანონმდებლობით დადგენილი მოთხოვნები, რომლებიც ჩიკაგოს კონვენციის დებულებათა შესაბამისად ჩვეულებრივ და გონიერულად გამოიყენება საერთაშორისო ხაზების ექსპლუატაციისას ამ ხელისუფლების მიერ.
4. თითოეულ ხელშემკვრელ მხარეს ექნება უფლება უარი თქვას ამ მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული ექსპლუატაციის ნებართვის გაცემაზე, ან წინამდებარე შეთანხმების მე-3 მუხლის მე-2 პუნქტით განსაზღვრული უფლებებით სარგებლობისას მოსთხოვოს ავიასაწარმოს ისეთი პირობების შესრულება, როგორსაც ჩათვლის საჭიროდ, ნებისმიერ შემთხვევაში, როდესაც იგი არ არის დარწმუნებული, რომ მეორე ხელშემკვრელ მხარეს ან მის მოქალაქეებს აქვთ ამ ავიასაწარმოს უპირატესი მფლობელობა და ისინი რეალურად აკონტროლებენ მის საქმიანობას.

5. როდესაც ავიასაწარმო ამგვარდაა დანიშნული და ნებართვით აღჭურვილი, მას ნებისმიერ დროს შეუძლია ხაზების ექსპლუატაციის დაწყება იმ პირობით, რომ ფრენის განრიგები დამტკიცებულია წინამდებარე შეთანხმების მე-6 მუხლის დებულებათა შესაბამისად.

მუხლი 5

ექსპლუატაციის ნებართვის გაუქმება ან მოქმედების შეჩერება

1. თითოეულ ხელშემკვრელ მხარეს ექნება უფლება მეორე ხელშემკვრელი მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს გაუქმოს საექსპლუატაციო ნებართვა, შეუჩეროს წინამდებარე შეთანხმების მე-3 მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული უფლებებით სარგებლობა, ან ამ უფლებებით სარგებლობისას შესთავაზოს მას ისეთი პირობების შესრულება, როგორსაც ჩათვლის საჭიროდ:
- a) ნებისმიერ შემთხვევაში, თუ ეს ხელშემკვრელი მხარე არ არის დარწმუნებული, რომ დანიშნულ ავიასაწარმოს უპირატესი მფლობელობა და მასზე რეალური კონტროლი ამ ავიასაწარმოს დამნიშნული ხელშემკვრელი მხარის ან მისი მოქალაქეების ხელშია; ან
 - b) იმ შემთხვევაში, თუ ეს ავიასაწარმო არ ასრულებს კანონმდებლობის პირობებს, რომლებიც ჩვეულებრივ და გონივრულად გამოიყენება იმ ხელშემკვრელი მხარის მიერ, რომელიც აძლევს მას ამ უფლებებს; ან
 - c) იმ შემთხვევაში, თუ ეს ავიასაწარმო ვერ აწარმოებს ექსპლუატაციას წინამდებარე შეთანხმებით გათვალისწინებული პირობების შესაბამისად.
2. თუ ამ მუხლის პირველ პუნქტში აღნიშნული ექსპლუატაციის ნებართვის გაუქმება, შეჩერება ან პირობების დაწესება დაუყოვნებლივ არ არის საჭირო კანონებისა და წესების შემდგომი დარღვევის თავიდან ასაცილებლად, მაშინ ამ უფლებით სარგებლობა ხდება მხოლოდ მეორე ხელშემკვრელ მხარესთან კონსულტაციების ჩატარების შემდეგ. ამგვარი კონსულტაციები უნდა გაიმართოს დაინტერესებული მხარის მიერ გამოგზავნილი მოთხოვნის მიღებიდან არაუგვიანეს ოცდაათი (30) დღის განმავლობაში, თუ ხელშემკვრელი მხარეები სხვაგვარად არ შეთანხმდნენ.

მუხლი 6

შეთანხმებული ხაზების ექსპლუატაციის პრინციპები

1. თითოეული ხელშემკვრელი მხარე ნებას რთავს ხელშემკვრელი მხარეების მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოებს სამართლიანად განახორციელონ კონკურენცია წინამდებარე შეთანხმებით გათვალისწინებული საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის განხორციელებისათვის.

2. თითოეული ხელშემკვერელი მხარე ნებას რთავს ორივე ხელშემკვერელი მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოებს, დამოუკიდებლად განსაზღვრონ წინამდებარე შეთანხმების დანართით გათვალისწინებულ შეთანხმებულ მარშრუტებზე მიწოდებული მომსახურების ტევადობა და სიხშირე, რომელსაც ისინი სთავაზობენ მომხმარებელს გადაყვანა-გადაზიდვების ბაზარზე არსებული და რეალურად სავარაუდო მოთხოვნების გათვალისწინებით. არცერთი ხელშემკვერელი მხარე ცალმხრივად არ განსაზღვრავს მეორე ხელშემკვერელი მხარის მიერ დანიშნული ავიაგადამზიდველებისათვის მიმოსვლის ტევადობას, სიხშირეს ან რეგულარობას, ან საჰაერო ხომალდის ტიპს (ტიპებს), რომლებიც ექსპლუატირებულია მეორე ხელშემკვერელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოების მიერ, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც არსებობს შეზღუდვა ტექნიკური, საექსპლუატაციო, საბაჟო, გარემოს დაცვის სფეროების მარეგულირებელი კანონმდებლობით დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად. საჰაერო ხაზისექსპლუატაცია, ნებისმიერ შემთხვევაში, ხორციელდება ჩიკაგოს კონვენციის მე-15 მუხლით განსაზღვრული პირობების შესაბამისად.
3. ხელშემკვერელი მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოები, წარუდგენენ მეორე ხელშემკვერელი მხარის საავიაციო ხელისუფლებას დასამტკიცებლად ფრენის განრიგებს მათი დაწყების სავარაუდო თარიღამდე 30 დღით ადრე. ზოგიერთ შემთხვევაში, აღნიშნული პერიოდი შეიძლება შემცირდეს საავიაციო ხელისუფლებებს შორის შეთანხმების საფუძველზე.
4. თითოეული ხელისუფლებისათვის (აპრილი-ოქტომბერი, ნოემბერი-მარტი) დადგენილი განრიგები დარჩება ძალაში შემდგომი შესაბამისი სეზონებისათვის მანამ, სანამ ახალი განრიგები არ დამტკიცდება ამ მუხლის პირობების შესაბამისად.
5. ფრენის განრიგი, შეძლებისდაგვარად უნდა ითვალისწინებდეს შეთანხმებულ საჰაერო ხაზზე მიწოდებულ მომსახურებას კვირის დღეების განმავლობაში თანაბრად, რეალური მოთხოვნის გათვალისწინებით და იგი წინასწარ თანხმდება მომსახურე აეროპორტებთან და ნავიგაციის ორგანოებთან.

მუხლი 7 ტარიფები

1. თითოეული ხელშემკვერელი მხარე უფლებას აძლევს თითოეული მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოს დააწესოს საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისათვის ტარიფები ბაზარზე კომერციული მოსაზრებების გათვალისწინებით. ხელშემკვერელი მხარეების მიერ ჩარევა შეიზღუდება, რათა:
 - a) აღიკვეთოს არაგონივრულად დისკრიმინაციული ტარიფები ან მისი დაწესების პრაქტიკა;
 - b) დაცულ იქნას მომხმარებელი არაგონივრულად მაღალი ან შემზღუდავი ტარიფებისაგან დომინანტური პოზიციის ბოროტად გამოყენების შედეგად;

ც) დაცულ იქნენ ავიასაწარმოები ხელოვნურად დაბალი ტარიფებისაგან, რომელიც გამოწვეულია პირდაპირი ან არაპირდაპირი სამთავრობო სუბსიდების ან მხარდაჭერის შედეგად.

2. ხელშემკვრელ მხარეთა ტერიტორიებს შორის დანიშნული ავიასაწარმოების საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისათვის ტარიფების დამტკიცება არ მოითხოვება. ზემოაღნიშნულის მიუხედავად, ხელშემკვრელი მხარეების დანიშნული ავიასაწარმოები გააგრძელებენ, მოთხოვნისამებრ, ისტორიულ, არსებულ და შემოთავაზებულ ტარიფებზე ხელშემკვრელი მხარეების საავიაციო ხელისუფლებებისათვის ინფორმაციის დაუყოვნებლივ მიწოდებას იმ სახით და ფორმატით, როგორც მისაღებია ამ საავიაციო ხელისუფლებისათვის.
3. ვერცერთი ხელშემკვრელი მხარე ვერ იმოქმედებს ცალმხრივად, რათა აღკვეთოს იმ ტარიფის ძალაში შეყვანა ან გაგრძელება, რომელიც შემოთავაზებულია შესაცვლელად ან იცვლება:
 - (i) თითოეული ხელშემკვრელი მხარის ავიასაწარმოს მიერ ხელშემკვრელი მხარეების ტერიტორიებს შორის საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისათვის; ან
 - (ii) ერთი ხელშემკვრელი მხარის ავიასაწარმოს მიერ მეორე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიასა და ნებისმიერი სხვა ქვეყნის ტერიტორიას შორის საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისათვის, რომელიც ორივე შემთხვევაში მოიცავს გადაყვანა-გადაზიდვებს ინტერლაინის ან ინტრალაინის საფუძველზე.

თუ რომელიმე ხელშემკვრელი მხარე მიიჩნევს, რომ ნებისმიერი ამგვარი ტარიფი წინააღმდეგობაში მოდის ამ მუხლის პირველ პუნქტში დადგენილ შეხედულებებთან, იგი მოითხოვს კონსულტაციების ჩატარებას და რაც შეიძლება სწრაფად შეატყობინებს მეორე ხელშემკვრელ მხარეს თავისი უკმაყოფილების შესახებ. ამგვარი კონსულტაციები ჩატარდება მოთხოვნის მიღების დღიდან არაუგვიანეს 30 დღისა და ხელშემკვრელი მხარეები ითანამშრომლებენ იმ ინფორმაციის დასაცავად, რომელიც აუცილებელია საკითხის გონივრულად გადაწყვეტისათვის. თუ ხელშემკვრელი მხარეები მიაღწევენ შეთანხმებას იმ ტარიფთან დაკავშირებით, რის გამოც უკმაყოფილების შეტყობინება იქნა გაგზავნილი, თითოეული ხელშემკვრელი მხარე გამოიყენებს მთელ თავის ძალისხმევას ამ შეთანხმების ძალაში შესვლასთან დაკავშირებით. თუ ამგვარი ორმხრივი შეთანხმება არ მოხდა, აღნიშნული ტარიფი შევა ან დარჩება ძალაში.

მუხლი 8 საბაჟო გადასახდელები

1. ხელშემკვრელი მხარეების დანიშნული ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოების მიერ საერთაშორისო საჰაერო ხაზებზე ექსპლუატირებული საჰაერო ხომალდი განთავისუფლებული იქნება ყოველგვარი საბაჟო გადასახადის, სახელმწიფო აქციზური გადასახადებისა და სხვა ამგვარი სახელმწიფო მოსაკრებლებისაგან, ისევე, როგორც თავისუფლდება:

a) ერთი ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს მიერ მეორე ხელშემკვრელი მხარის სახელმწიფო ტერიტორიაზე შეტანილი შემდეგი საქონელი:

- (i) შესაკეთებლად, მიმდინარე რემონტისა და ტექნიკური მომსახურებისათვის საჭირო მოწყობილობები და შემადგენელი ნაწილები;
- (ii) მგზავრთა მომსახურებისათვის საჭირო მოწყობილობები და შემადგენელი ნაწილები;
- (iii) ჩატვირთვისათვის საჭირო მოწყობილობები და შემადგენელი ნაწილები;
- (iv) უშიშროების მოწყობილობები, მათში დასამონტაჟებელი შემადგენელი ნაწილების ჩათვლით;
- (v) ინსტრუქტაჟის მასალა და სასწავლო-საწვრთნელი საშუალებები;
- (vi) კომპიუტერული მოწყობილობები და შემადგენელი ნაწილები;
- (vii) ავიასაწარმოსა და ექსპლუატანტების დოკუმენტაცია; და

b) ერთი ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს მიერ მეორე ხელშემკვრელი მხარის სახელმწიფო ტერიტორიაზე შეტანილი ან ერთი ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოსათვის მეორე ხელშემკვრელი მხარის სახელმწიფო ტერიტორიაზე მიწოდებული შემდეგი საქონელი:

- (i) საჰაერო ხომალდზე არსებული მარაგი (მათ შორის, მაგრამ არა მხოლოდ, სურსათი, სასმელი და თამბაქო), იმ პირობით, რომ ზემოხსენებული მარაგი დარჩება ამ საჰაერო ხომალდის ბორტზე ვიდრე არ იქნება გატანილი ხელშემკვრელი მხარის სახელმწიფო ტერიტორიიდან;
- (ii) საწვავი, საცხებ-საპოხი მასალები და მოხმარებადი ტექნიკური მარაგი;
- (iii) სათადარიგო ნაწილები, ძრავების ჩათვლით;

იმ პირობით, რომ თითოეულ შემთხვევაში ისინი განკუთვნილია საჰაერო ხომალდის ბორტზე ან საერთაშორისო აეროპორტის ფარგლებში მოსახმარად შესაბამისი დანიშნული ავიასაწარმოს მიერ საერთაშორისო საჰაერო ხაზების დაწესების ან მათი ექსპლუატაციის გაგრძელების მიზნით.

2. საბაჟო გადასახადებისაგან, სახელმწიფო აქციზური გადასახადებისა და ამგვარი სახელმწიფო მოსაკრებლებისაგან განთავისუფლება არ ვრცელდება ერთი ხელშემკვრელი მხარის სახელმწიფო ტერიტორიაზე მეორე ხელშემკვრელი მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოსათვის (ავიასაწარმოებისათვის) გაწეული მომსახურების საფასურის ანაზღაურების ხარჯებზე.
3. მოწყობილობები და მარაგი, რომლებიც ამ მუხლის პირველ პუნქტშია განხილული, შეიძლება, მოთხოვნის საფუძველზე შენახულ იქნეს შესაბამისი ხელისუფლების ზედამხედველობის ან კონტროლის ქვეშ.

- ამ მუხლით გათვალისწინებული საბაჟო შეღავათით სარგებლობა შესაძლებელი იქნება იმ შემთხვევებშიც, როდესაც ერთი ხელშემკვერელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმო ან ავიასაწარმოები შეთანხმდებიან სხვა ავიასაწარმოსთან ან ავიასაწარმოებთან, რათა ამ პირველი ხელშემკვერელი მხარის დანიშნულმა ავიასაწარმომ ან ავიასაწარმოებმა მეორე ხელშემკვერელი მხარის სახელმწიფო ტერიტორიაზე სხვა ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოებს სესხით მისცენ ან გადასცენ ამ მუხლის პირველ პუნქტში ჩამოთვლილი საქონელი, იმ პირობით, თუ ამ სხვა ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოებს იგივე შეღავათები აქვთ მინიჭებული მეორე ხელშემკვერელი მხარის მიერ.

მუხლი 9

საავიაციო უშიშროება

- არის რა სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის, მისი მგზავრებისა და ეკიპაჟის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა საერთაშორისო საჰაერო ხაზების ექსპლუატაციის ძირითადი წინაპირობა, ხელშემკვერელი მხარეები კიდევ ერთხელ ადასტურებენ, რომ მათი ურთიერთვალდებულებები – უზრუნველყონ საავიაციო უშიშროება უკანონო ხელყოფის ქმედებების შემთხვევაში (კერძოდ, მათი ვალდებულებები, რომლებიც შემდეგი კონვენციების თანახმად აქვთ მიღებული: ჩიკაგოს კონვენცია; ქ. ტოკიოში 1963 წლის 14 სექტემბრის ხელმოწერილი კონვენცია „საჰაერო ხომალდში ჩადენილ დანაშაულებათა და ზოგიერთ სხვა მოქმედებათა შესახებ“; 1970 წლის 16 დეკემბერს ქ. ჰააგაში ხელმოწერილი კონვენცია „საჰაერო ხომალდის გატაცების წინააღმდეგ ბრძოლის შესახებ“ და 1971 წლის 23 სექტემბერს ქ. მონრეალში ხელმოწერილი კონვენცია „სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართულ უკანონო აქტებთან ბრძოლის შესახებ“) – შეადგენს წინამდებარე შეთანხმების განუყოფელ ნაწილს.
- მოთხოვნის საფუძველზე, ხელშემკვერელი მხარეები ყოველგვარ აუცილებელ დახმარებას აღმოუჩინენ ერთმანეთს, რათა თავიდან აიცილონ სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის უკანონოდ ხელში ჩაგდება და საჰაერო ხომალდის, მისი მგზავრების, ეკიპაჟის, აეროპორტებისა და აეროსანავიაციო საშუალებების უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართული სხვა ამგვარი უკანონო ქმედებები და მათი განხორციელების ნებისმიერი სხვა მუქარა, რომელიც საფრთხეს უქმნის საავიაციო უშიშროებას.
- ხელშემკვერელი მხარეები ორმხრივი ურთიერთობებისას იმოქმედებენ საავიაციო უშიშროების სტანდარტების შესაბამისად და სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის მიერ დაწესებული და ჩიკაგოს კონვენციის დამატებებად წოდებული რეკომენდირებული პრაქტიკის შესაბამისად, იმდენად, რამდენადაც ისინი მათ მიერ გამოიყენება და მოსთხოვენ მათ რეგისტრაციის საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტებს; ექსპლუატანტებს, რომელთა საქმიანობის ძირითადი ადგილი ან მუდმივი ადგილსამყოფელი არის მათ სახელმწიფო ტერიტორიაზე; მათ ტერიტორიაზე არსებული აეროპორტების ექსპლუატანტებს – იმოქმედონ საავიაციო უშიშროების ამ დებულებათა შესაბამისად. ამ პუნქტში საავიაციო უშიშროების სტანდარტებზე მით ითება მოიცავს ნებისმიერ

განსხვავებას, რომელიც შეტყობინებულია შესაბამისი ხელშემკვერელი მხარის მიერ. თითოეული ხელშემკვერელი მხარე წინასწარ მიაწვდის მეორე ხელშემკვერელ მხარეს ინფორმაციას იმის შესახებ, რომ იგი აპირებს შეტყობინება გააკეთოს ნებისმიერი განსხვავების თაობაზე.

4. თითოეული ხელშემკვერელი 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 მისადაგებას შექმნილ ვითარებასთან. თითოეული ხელშემკვერელი მხარე თანახმაა, რომ მის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოებს მეორე ხელშემკვერელმა მხარემ შეიძლება მოსთხოვოს მე-3 პუნქტში აღნიშნული საავიაციო უშიშროების დებულებების შესრულება, რომლებიც აუცილებელია ამ მეორე ხელშემკვერელი მხარის სახელმწიფო ტერიტორიაზე შესასვლელად, სახელმწიფო ტერიტორიის დასაცოვებლად ან ტერიტორიაზე ყოფნისათვის. თითოეული ხელშემკვერელი მხარე დადებითად შეხვდება მეორე ხელშემკვერელი 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 ავროსაჰაერო საშუალებათა უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართული სხვა უკანონო ქმედებების დროს, ხელშემკვერელი მხარეები დაეხმარებიან ერთმანეთს კომუნიკაციებისა და სხვა შესაბამისი ღონისძიებების გამარტივებით, რომლებიც მიმართულია ამ ინციდენტის ან მუქარის რაც შეიძლება სწრაფად აღკვეთისაკენ იმ პირობით, რომ სისწრაფე სიცოცხლისათვის მინიმალურ საფრთხეს ქმნიდეს.

მუხლი 10 ფრენის უსაფრთხოება

1. თითოეული ხელშემკვერელი მხარე უფლებამოსილია ნებისმიერ დროს მოითხოვოს კონსულტაცია მეორე ხელშემკვერელი მხარის მიერ დამტკიცებულ ფრენის უსაფრთხოების სტანდარტებზე საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟთან, საჰაერო ხომალდთან ან მის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებულ ნებისმიერ სფეროში. ასეთი კონსულტაციები ტარდება ამგვარი თხოვნით მიღებიდან 30 დღის განმავლობაში.
2. თუ ამგვარი კონსულტაციების შედეგად, ერთი ხელშემკვერელი მხარე გამოავლენს, რომ მეორე ხელშემკვერელი მხარე ეფექტურად არ ინარჩუნებს და არ წარმართავს უსაფრთხოების სტანდარტებს იმ ნებისმიერ სფეროში, რომელიც უთანაბრდება ამ დროისათვის ჩიკაგოს კონვენციის მიერ დადგენილ მინიმალურ სტანდარტებს, პირველი ხელშემკვერელი მხარე მეორე ხელშემკვერელ მხარეს ატყობინებს ამ ვითარების შესახებ და იმ ზომებზე, რაც ამ მინიმუმი სტანდარტების შესასრულებლად არის საჭირო და მეორე ხელშემკვერელმა მხარემ უნდა

ჩაატაროს შესაბამისი გამოსასწორებელი ღონისძიება. თუ მეორე ხელშემკვრელი მხარე ვერ მიიღებს შესაბამის ღონისძიებებს 15 დღის ან შესაძლო შეთანხმებული პერიოდის განმავლობაში, ეს მდგომარეობა იქნება ამ შეთანხმების მე-5 მუხლის (ექსპლუატაციის ნებართვის გაუქმება ან მოქმედების შეჩერება) გამოყენების საფუძველი.

3. მიუხედავად იმ ვალდებულებებისა, რაც დადგენილია ჩიკაგოს კონვენციის 33-ე მუხლში, ხელშემკვრელი მხარეები თანხმდებიან იმაზე რომ ნებისმიერი საჰაერო ხომალდი, რომელიც ექსპლუატირებულია ერთი ხელშემკვრელი მხარის ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოების მიერ და რომელიც ახორციელებს მიმოსვლას მეორე ხელშემკვრელი მხარის სახელმწიფო ტერიტორიაზე ან ტერიტორიიდან, შეიძლება, მეორე ხელშემკვრელი მხარის სახელმწიფო ტერიტორიაზე ყოფნის დროს, შემოწმდეს მეორე ხელშემკვრელი 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 შემოწმება ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, რომელიც მოხსენებულია ამ მუხლის მე-3 პუნქტში, 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, რომ არსებობს ჩიკაგოს კონვენციის მიერ იმ დროისათვის დადგენილი უსაფრთხოების სტანდარტების ეფექტური წარმართვისა და შენარჩუნების ნაკლოვანება. ხელშემკვრელ 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 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 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 მე-2 და მე-6 პუნქტების მიხედვით ვერ გაგრძელდება, როგორც კი ამ მოქმედების განხორციელების საფუძველი შეწყვეტს არსებობას.

მუხლი 11

სტატისტიკური მონაცემებით უზრუნველყოფა

ერთი ხელშემკვრელი მხარის საავიაციო ხელისუფლება მიაწვდის მეორე ხელშემკვრელი მხარის საავიაციო ხელისუფლებას, მისი მოთხოვნის საფუძველზე, ისეთ პერიოდულ და სხვა სტატისტიკურ მონაცემებს, რომლებიც შეიძლება მოთხოვნილ იქნეს გონივრულობის ფარგლებში ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოების მიერ შეთანხმებულ ხაზებზე უზრუნველყოფილი ტყვადობის განსახილველად. ასეთ მონაცემებში მოცემული იქნება მთელი ინფორმაცია, რომელიც საჭიროა შეთანხმებულ ხაზებზე ამ ავიასაწარმოების მიერ განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვების მოცულობის და საწყისი და საბოლოო დანიშნულების ადგილების დასადგენად.

მუხლი 12

შემოსავლის გადარიცხვა

თითოეულ დანიშნულ ავიასაწარმოს ექნება უფლება მოთხოვნისთანავე გაუკეთოს კონვერტირება და საკუთარ ქვეყანაში გადარიცხოს მეორე ხელშემკვრელი მხარის სახელმწიფო ტერიტორიაზე მიღებული შემოსავალი იმ თანხების ზემოთ, რომელიც ადგილობრივად დაიხარჯა. კონვერტირება და გადარიცხვა ნებადართულია ყოველგვა რი შეზღუდვის გარეშე მიმდინარე სავალუტო ოპერაციების იმ გადაცვლის კურსით, რომელიც ამგვარი შემოსავლის კონვერტაციისა და გადარიცხვის დროისათვის არსებობს და არ ექვემდებარება არანაირ გადასახადს, გარდა იმ საბანკო გადასახადებისა, რომლებიც ჩვეულებრივ მიღებულია ამგვარი კონვერტირებისა და გადაგზავნისათვის.

მუხლი 13

ავიასაწარმოს წარმომადგენლობა და რეალიზაციები

1. ერთი ხელშემკვრელი მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოებს მიენიჭებათ უფლება მეორე ხელშემკვრელი მხარის სახელმწიფოს მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად, რომელიც ეხება

მეორე ხელშემკვერელი მხარის სახელმწიფო ტერიტორიაზე შესვლას, ცხოვრებასა და დასაქმებას, შეიყვანოს და ყავდეს საკუთარი მმართველი, ტექნიკური, ოპერატიული პერსონალი და სხვა სპეციალისტები, რომლებიც საჭიროა საჰაერო მიმოსვლის უზრუნველსაყოფად.

2. თითოეული ხელშემკვერელი მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოებს ენიჭებათ უფლება მოახდინოს საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის რეალიზაცია მეორე ხელშემკვერელი მხარის სახელმწიფო ტერიტორიაზე ან უშუალოდ ან ამ ავიასაწარმოს მიერ დანიშნული აგენტების მეშვეობით. თითოეული ხელშემკვერელი მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოებს ენიჭებათ უფლება გაყიდონ, ნებისმიერ პირს კი უფლება ექნება შეისყიდოს ამგვარი გადაყვანა-გადაზიდვები ადგილობრივ ფულად ერთეულში.

მუხლი 14

მომხმარებლის გადასახდელი

1. არცერთ ხელშემკვერელ მხარეს არ ექნება უფლება დააწესოს, ან მისცეს უფლება დაწესებულ იქნეს მეორე ხელშემკვერელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოსათვის უფრო მაღალი მომხმარებლის გადასახდელი, ვიდრე დაწესებულია მისი საკუთარი ავიასაწარმოებისათვის, რომლებიც ექსპლუატაციას უწევენ მსგავს საერთაშორისო საჰაერო ხაზებს.
2. თითოეული ხელშემკვერელი მხარე წაახალისებს კონსულტაციებს მომხმარებლის გადასახდელის თაობაზე მის კომპეტენტურ გადასახადო ხელისუფლებასა და იმ ავიასაწარმოებს შორის, რომლებიც სარგებლობენ ამ საგადასახადო ხელისუფლების მიერ უზრუნველყოფილი მომსახურებითა და საშუალებებით, როდესაც შესაძლებელია ამ ავიასაწარმოთა წარმომადგენლობითი ორგანოების მეშვეობით. სათანადო შეტყობინება ნებისმიერი წინადადების თაობაზე მომხმარებლის გადასახდელის ცვლილებების შესახებ უნდა მიეწოდოს მომხმარებელს, რათა მას შესაძლებლობა ჰქონდეს გამოხატოს თავისი აზრი ცვლილებების ძალაში შესვლამდე. თითოეული ხელშემკვერელი მხარე, გარდა ამისა, ხელს შეუწყობს თავის კომპეტენტურ საგადასახადო ორგანოებსა და მომხმარებლებს შორის მომხმარებლის გადასახდელთან დაკავშირებული ინფორმაციის გაცვლას.

მუხლი 15

კონსულტაციები

თითოეულ ხელშემკვერელ მხარეს ნებისმიერ დროს შეუძლია მოითხოვოს კონსულტაციების ჩატარება წინამდებარე შეთანხმების შესრულების, განმარტების, გამოყენების, მისი შესწორების ან წინამდებარე შეთანხმების დაცვის უზრუნველყოფის მიზნით. ამგვარი კონსულტაციები, რომლებიც შეიძლება ჩატარდეს საავიაციო ხელისუფლებებს შორის, დაიწყება მეორე ხელშემკვერელი მხარის მიერ წერილობითი მოთხოვნის მიღებიდან სამოცი (60) დღის განმავლობაში, თუ ხელშემკვერელი მხარეები სხვაგვარად არ შეთანხმდებიან.

მუხლი 16
სადაო საკითხების მოგვარება

1. ნებისმიერი დავა, რომელიც შეეხება წინამდებარე შეთანხმების ან მისი დანართის განმარტებასა და გამოყენებას, გადაჭრილი იქნება ხელშემკვრელი მხარეების საავიაციო ხელისუფლებების მიერ პირდაპირი მოლაპარაკებების გზით. ეს მოლაპარაკებები დაიწყება, როგორც კი ამის შესაძლებლობა იქნება, მაგრამ ნებისმიერ შემთხვევაში მოლაპარაკებების ჩატარების მოთხოვნის მიღებიდან არაუგვიანეს სამოცი (60) დღისა, თუ არ არსებობს სხვაგვარი შეთანხმება საავიაციო ხელისუფლებებს შორის.
2. იმ შემთხვევაში თუ ხელშემკვრელ მხარეთა საავიაციო ხელისუფლებები ვერ შეძლებენ დავის მოგვარებას, ხელშემკვრელი მხარეები დავას გადაწყვეტენ დიპლომატიური არხების მეშვეობით.
3. თუ ხელშემკვრელი მხარეები ვერ გადაჭრიან დავას მოლაპარაკებების გზით, დავა რომელიმე ხელშემკვრელი მხარის მოთხოვნის შემთხვევაში შეიძლება გადაეცეს არბიტრაჟს, რომელიც სამი არბიტრისაგან შედგება. თითოეული ხელშემკვრელი მხარე ნიშნავს თითო არბიტრს, ხოლო მესამეს - ამგვარად დანიშნული ორი არბიტრი. თითოეული ხელშემკვრელი მხარე დანიშნავს არბიტრს - სამოცი (60) დღის განმავლობაში იმ დღიდან, როდესაც დიპლომატიური არხების მეშვეობით მიიღებს მეორე ხელშემკვრელი მხარიდან მოთხოვნას დავის საარბიტრაჟო სასამართლოში განხილვის შესახებ, მესამე არბიტრი დაინიშნება შემდგომი სამოცი (60) დღის განმავლობაში. იმ შემთხვევაში, თუ რომელიმე ხელშემკვრელი მხარე აღნიშნულ პერიოდში ვერ დანიშნავს არბიტრს, ან არბიტრი არ იქნება დანიშნული დადგენილ ვადაში, ნებისმიერ ხელშემკვრელ მხარეს შეუძლია მიმართოს სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის საბჭოს თ ხოვით, დანიშნოს არბიტრი ან არბიტრები საჭიროებისა და მიხედვით, ნებისმიერ შემთხვევაში მესამე არბიტრი იქნება მესამე ქვეყნის მოქალაქე და შეასრულებს საარბიტრაჟო სასამართლოს თავმჯდომარის მოვალეობას.
4. საარბიტრაჟო სასამართლო მიიღებს გადაწყვეტილებებს ხმათა უმრავლესობით. ხელშემკვრელი მხარეები კისრულობენ შეასრულონ ნებისმიერი გადაწყვეტილება, რომელიც არბიტრაჟის მიერ იქნება მიღებული.
5. თითოეული ხელშემკვრელი მხარე გასწევს თავისი საკუთარი წევრის და ასევე საარბიტრაჟო პროცესში თავისი წარმომადგენლის მონაწილეობის ხარჯებს; თავმჯდომარისა და ნებისმიერი სხვა ხარჯები თანაბრად განაწილდება ხელშემკვრელ მხარეებს შორის. ყველა სხვა საკითხთან დაკავშირებით საარბიტრაჟო სასამართლო განსაზღვრავს თავის საკუთარ პროცედურებს.
6. თუ ერთ-ერთი ხელშემკვრელი მხარე არ შეასრულებს არბიტრაჟის მიერ ამ მუხლის მე-4 პუნქტის შესაბამისად მიღებულ ნებისმიერ გადაწყვეტილებას, მეორე ხელშემკვრელ მხარეს შეუძლია შეუზღუდოს, შეუჩეროს ან გაუუქმოს ამ ხელშემკვრელ მხარეს ან მის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს, რომლებმაც ვერ შეასრულეს ეს ვალდებულებები, წინამდებარე შეთანხმების თანახმად მინიჭებული ნებისმიერი უფლება და პრივილეგია.

მუხლი 17
ცვლილებები

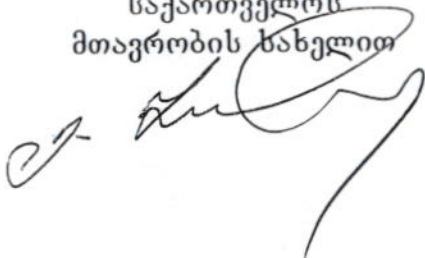
მხარეთა თანხმობით, წინამდებარე შეთანხმებაში შესაძლებელია წერილობითი ფორმით ცვლილებებისა და დამატებების შეტანა, რომლებიც ფორმდება ცალკე ოქმების სახით, წარმოადგენს წინამდებარე შეთანხმების განუყოფელ ნაწილს და ძალაში შედის წინამდებარე შეთანხმების მე-18 მუხლის პირველ პუნქტში მოცემული წესის შესაბამისად.

მუხლი 18
დასკვნითი დებულებები

1. წინამდებარე შეთანხმება ძალაში შედის საბოლოო წერილობითი შეტყობინების მიღების დღეს, რომლითაც მხარეები ერთმანეთს დიპლომატიური არხების მეშვეობით უდასტურებენ, ძალაში შესვლისათვის სახელმწიფო კანონმდებლობით გათვალისწინებული პროცედურების დასრულებას და იღებენ განუსაზღვრელი ვადით.
2. ერთ ხელშემკვერელ მხარეს ნებისმიერ დროს შეუძლია გაუგზავნოს შეტყობინება მეორე ხელშემკვერელ მხარეს წინამდებარე შეთანხმების მოქმედების შეწყვეტის შესახებ. ეს შეტყობინება იმავდროულად გაეგზავნება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციას. ამ შემთხვევაში შეთანხმება მოქმედებს მხოლოდ საერთაშორისო მხარის მიერ ამ შეტყობინების მიღებიდან თორმეტი (12) თვის შემდეგ, თუ ამ ვადის გასვლამდე ურთიერთშეთანხმების საფუძველზე არ განხორციელდა შეტყობინების უკან გამოთხოვა. იმ შემთხვევაში, თუ მეორე ხელშემკვერელმა მხარემ არ დაადასტურა შეტყობინების მიღება, მაშინ იგი მიღებულად ჩაითვლება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციაში შეტყობინების მიღებიდან თორმეტი (14) დღის შემდეგ.
3. წინამდებარე შეთანხმების ძალაში შესვლის დღიდან ძალადაკარგულად ჩაითვლება 1993 წლის 19 მაისს ხელმოწერილი შეთანხმება „საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობასა და სომხეთის რესპუბლიკის მთავრობას შორის საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“.

შესრულებულია ქ. თბილისში, 2008 წლის 20 ივნისს, ორ დედნად, თითოეული ქართულ, სომხურ და ინგლისურ ენებზე. მხარეთა მიერ წინამდებარე შეთანხმების დებულებათა განსხვავებული განმარტების შემთხვევაში, უპირატესობა ენიჭება ტექსტს ინგლისურ ენაზე.

საქართველოს
მთავრობის სახელით



სომხეთის რესპუბლიკის
მთავრობის სახელით

