CIVIL AVIATION

Transport Services

Agreement Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and GEORGIA

Signed at Washington June 21, 2007

with

Annexes

NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966 (80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

". . .the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof."

GEORGIA

Civil Aviation: Transport Services

Agreement signed at Washington
June 21, 2007;
Entered into force December 6, 2007.
With annexes.

AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF

THE UNITED STATES OF AMERICA

AND

THE GOVERNMENT OF

GEORGIA

The Government of the United States of America and the Government of Georgia (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

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

Have agreed as follows:

NOTE: The date the Convention on International Civil Aviation opened for signature is December 7, 1944.

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of Georgia, the Ministry of Economic Development, and any person or agency authorized to perform functions exercised by the Ministry of Economic Development.

2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and

b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace of the territory of more than one State;

8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding

mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

10. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, including all land areas within its internationally recognized borders, the territorial waters adjacent thereto and the airspace above them;

11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

a. the right to fly across its territory without landing;

b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

c. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;

b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security) of this Agreement.

Article 4

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;

b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or

c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 6

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for

such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight through its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

Article 7

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal February 24, 1988.

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

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

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

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

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current

transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

a) an airline or airlines of either Party;

b) an airline or airlines of a third country; and

c) a surface transportation provider of any country;

provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed in the territory of the Party in which they are taken on board;

b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;

c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed in the territory of the Party in which they are taken on board; and

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed in the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and

the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be

required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

Article 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Prices for international air transportation between the territories of the Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of the Parties shall continue to provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (i) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (ii) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the

considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

Article 13

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 14

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this

Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 16

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 17

Amendments

The Parties shall agree to any amendments of this Agreement in a separate Protocol which, upon its entry into force, shall form an integral part of this Agreement. Any such Protocol shall enter into force on the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that each Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of the Protocol.

Article 18

Entry into Force

This Agreement and its Annexes shall enter into force on the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that each Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Washington, this twenty-first day of June, 2007, in duplicate, in the English and Georgian languages, each text being an authentic text. In case of any divergence of interpretation between the two language texts, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF AMERICA:

FOR THE GOVERNMENT OF
GEORGIA:

ANNEX I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

1. From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Georgia and beyond.

2. For all-cargo service or services, between Georgia and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Georgia:

1. From points behind Georgia via Georgia and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.

2. For all-cargo service or services, between the United States and any point or points.

Section 2

Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. operate flights in either or both directions;

2. combine different flight numbers within one aircraft operation;

3. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;

4. omit stops at any point or points;

5. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and

6. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3

Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ANNEX II

Charter Air Transportation

Section 1

A. Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

1. Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

2. Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

B. In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

C. Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic

not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

A. Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

B. However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

შეთანხმება
ამერიკის შეერთებული
შტატების მთავრობასა და საქართველოს მთავრობას შორის
საჰაერო ტრანსპორტის შესახებ

ამერიკის შეერთებული შტატების მთავრობას და საქართველოს მთავრობას (შემდგომში მოხსენიებული როგორც „მხარეები“);

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

სურთ რა ხელი შეუწყონ საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის შესაძლებლობების ზრდას;

სურთ რა გახადონ შესაძლებელი, რომ ავიასაწარმოებმა შესთავაზონ საზოგადო და ტურისტული გადაყვანა-გადაზიდვების მრავალფეროვანი მომსახურების არჩევანი იმ მინიმალურ ფასებში, რომლებიც არ არის დისკრიმინაციული და არ ეფუძნება დომინანტური პოზიციის ბოროტად გამოყენებას, და აქვთ რა სურვილი წაახალისონ ცალკეული ავიასაწარმოები შეიმუშაონ და გამოიყენონ რაციონალური და კონკურენტუნარიანი ფასები;

სურთ რა უზრუნველყონ საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის უსაფრთხოებისა და უშიშროების უმაღლესი ხარისხი და დაადასტურონ თავიანთი ძლიერი შეშფოთება საჰაერო ხომალდის უშიშროების წინააღმდეგ მიმართული უკანონო ხელყოფის ქმედებების შესახებ, რომელიც საფრთხეს უქმნის პიროვნებისა და საკუთრების უსაფრთხოებას, უარყოფითად ისახება საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების განხორციელებაზე და ძირს უთხრის საზოგადოების რწმენას სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების თაობაზე;

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

შეთანხმდნენ შემდეგზე:

მუხლი 1
განსაზღვრებანი

ამ შეთანხმების მიზნებისათვის, თუ კონტექსტი სხვაგვარად არ მოითხოვს:

1. ტერმინი „საავიაციო ხელისუფლება“ ამერიკის შეერთებულ შტატებთან მიმართებაში ნიშნავს ტრანსპორტის დეპარტამენტს, ან მის სამართალმემკვიდრეს, ხოლო საქართველოსთან მიმართებაში, ნიშნავს საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს ან ნებისმიერ პირს ან ორგანიზაციას, რომელიც აღჭურვილია საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს კომპეტენციაში შემავალი ფუნქციების შესრულების უფლებამოსილებით;

2. ტერმინი „შეთანხმება“ ნიშნავს ამ შეთანხმებას, მის დანართებს და მათ ნებისმიერ შესწორებას;

3. ტერმინი "საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა" ნიშნავს მგზავრების, ბარგის ტვირთის და ფოსტის საზოგადოებრივ გადაყვანა-გადაზიდვას საჰაერო ხომალდით ცალკე ან კომბინირებულად გასამრჯელოს საფასურად ან ქირით;

4. ტერმინი „კონვენცია“ ნიშნავს 1944 წლის 7 დეკემბერს ქ. ჩიკაგოში ხელმოსაწერად გახსნილ კონვენციას საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ და მოიცავს:
   a. მის ნებისმიერ შესწორებას, რომელიც ძალაშია შესული კონვენციის 94 (ა) მუხლის თანახმად და რატიფიცირებულია ორივე მხარის მიერ, და
   b. მის ნებისმიერ დანართს ან ნებისმიერ ცვლილებას, მიღებულს ამ კონვენციის 90-ე მუხლის თანახმად იმდენად, რამდენადაც ეს დანართი ან შესწორება მოქმედია ნებისმიერ განსაზღვრულ დროს ორივე მხარისათვის;

5. ტერმინი „დანიშნული ავიასაწარმო“ ნიშნავს ავიასაწარმოს, რომელიც დანიშნულია და აღჭურვილია უფლებამოსილებით ამ შეთანხმების მე-3 მუხლის თანახმად;

6. ტერმინი „სრული ღირებულება“ ნიშნავს - გაწეული მომსახურების ღირებულებას დამატებული გონივრული ადმინისტრაციული ზედნადები ხარჯები.

7. ტერმინი „საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა“ ნიშნავს საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვას, რომელიც ხორციელდება ერთზე მეტი ქვეყნის ტერიტორიის საჰაერო სივრცის გადაკვეთით.

8. ტერმინი „ფასი“ ნიშნავს ნებისმიერ ტარიფს, ღირებულებას ან გადასახდელს მგზავრების (და მათი ბარგის) და/ან ტვირთის (ფოსტის გამოკლებით) საჰაერო გადაყვანა–გადაზიდვისათვის, რომელსაც აწესებენ ავიასაწარმოები, მათ შორის მათი აგენტები, და იმ პირობებს, რომელიც განსაზღვრავს აღნიშნული ტარიფების, ღირებულების ან გადასახდელების არსებობას.

9. ტერმინი „გაჩერება არაკომერციული მიზნით“ ნიშნავს დაფრენას ნებისმიერი მიზეზით გარდა მგზავრების, ბარგის, ტვირთის და/ან ფოსტის საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისათვის.

10. ტერმინი „ტერიტორია“ ნიშნავს – მხარის სუვერენიტეტის, იურისდიქციის, მფარველობის ან მეურვეობის ქვეშ მყოფ სახმელეთო სივრცეს, რაც მოიცავს მსოფლიო თანამეგობრობის მიერ აღიარებულ სახმელეთო სივრცეს მის საზღვრებში, მიმდებარე ტერიტორიულ წყლებსა და მის ზემოთ არსებულ საჰაერო სივრცეს..

11. ტერმინი „მომხმარებლის გადასახდელი“ ნიშნავს გადასახადელს, რომელიც დაწესებულია ავიასაწარმოებისათვის აეროპორტის, სანავიგაციო ან საავიაციო უშიშროების საშუალებებითა და მომსახურებით უზრუნველყოფისათვის ან მასთან დაკავშირებული შესაბამისი მომსახურებისა და საშუალებების გამოყენებისათვის.

მუხლი 2
უფლებათა მინიჭება

1. თითოეული მხარე ანიჭებს მეორე მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოებს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის განხორციელებისათვის შემდეგ უფლებებს:

   a) უფლებას განახორციელოს მის ტერიტორიაზე გადაფრენა დაფრენის გარეშე;
   b) უფლებას განახორციელოს დაფრენა მის ტერიტორიაზე არაკომერციული მიზნებით; და
   c) სხვა უფლებებს, რომლებიც მითითებულია ამ შეთანხმებაში.

2. ეს მუხლი არც ერთი მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოებს არ ანიჭებს უფლებას მეორე მხარის ტერიტორიაზე გასამრჯელოს საფასურად ბორტზე აიყვანოს მგზავრები, აიტანოს მათი ბარგი, ტვირთი ან ფოსტა, ამავე მხარის ტერიტორიაზე მდებარე სხვა პუნქტში გადაყვანა-გადაზიდვის მიზნით.

მუხლი 3
ავიასაწარმოების დანიშვნა და უფლებამოსილების მინიჭება

1. თითოეულ მხარეს უფლება აქვს ამ შეთანხმების საფუძველზე, სურვილისამებრ დანიშნოს ნებისმიერი რაოდენობის ავიასაწარმო საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მიზნით და გააუქმოს ან შეცვალოს ეს დანიშვნები. ამგვარი დანიშვნები უნდა გადაეცეს მეორე მხარეს წერილობითი ფორმით, დიპლომატიური არხების მეშვეობით და უნდა განსაზღვროს, რომ ავიასაწარმო უფლებამოსილია განახორციელოს I ან II დანართში, ან ორივე დანართში მითითებული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ტიპი.

2. აღნიშნული დანიშვნისა და დანიშნული ავიასაწარმოს იმ განაცხადის მიღებისას, რომელიც წარმოდგენილია საექსპლუატაციო უფლებამოსილებისა და ტექნიკური ნებართვების მიღებისათვის დადგენილი ფორმითა და სახით, მეორე მხარე მინიმალური პროცედურული დაგვიანებით გასცემს შესაბამის საექსპლუატაციო უფლებამოსილებებსა და ნებართვებს იმის გათვალისწინებით, რომ:

   a. ამ ავიასაწარმოს უპირატესი მფლობელობა და საქმიანობის რეალური კონტროლი მეორე მხარის, მისი მოქალაქეების ან ორივეს ერთად ხელშია;
   b. დანიშნული ავიასაწარმო უნდა აკმაყოფილებდეს იმ მხარის მიერ გამოყენებულ საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების კანონებისა და წესების პირობებს, რომელიც განიხილავს განაცხადს ან განაცხადებს; და
   c. ავიასაწარმოს დამნიშვნელი მხარე ასრულებს და იცავს წინამდებარე შეთანხმების მე-6 (უსაფრთხოება) და მე-7 (საავიაციო უშიშროება) მუხლებში ჩამოყალიბებულ სტანდარტებს.

მუხლი 4
ექსპლუატაციის ნებართვის გაუქმება

1. თითოეულ მხარეს უფლება აქვს მეორე მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს გაუუქმოს, შეუჩეროს ან შეუზღუდოს საექსპლუატაციო უფლებამოსილებანი ან ტექნიკური ნებართვები როდესაც:

   a) დანიშნული ავიასაწარმოს უპირატესი მფლობელობა და მასზე რეალური კონტროლი არ არის ამ ავიასაწარმოს დამნიშვნელი მხარის, მისი მოქალაქეების, ან ორივეს, ხელში;
   b) ეს ავიასაწარმო არ ასრულებს შეთანხმების მე-5 მუხლში (კანონების გამოყენება) ჩამოყალიბებული კანონებისა და წესების პირობებს;
   c) დამნიშვნელი მხარე არ ასრულებს და არ ხელმძღვანელობს მე-6 მუხლში (უსაფრთხოება) ჩამოყალიბებულ (i) სტანდარტებს (ით).

2. გარდა იმ შემთხვევებისა თუ ამ მუხლის 1 b) ან 1 c) ქვეპუნქტში აღნიშნული პირობების დარღვევის თავიდან აცილება საჭიროებს დაუყოვნებლივ მოქმედებებს, ამ მუხლით განსაზღვრული უფლებით სარგებლობა ხორციელდება მხოლოდ მეორე მხარესთან კონსულტაციების ჩატარების შემდეგ.

3. ეს მუხლი, არ ზღუდავს მხარეების უფლებას, გაუუქმოს, შეუჩეროს, შეუზღუდოს ან წაუყენოს პირობები მეორე მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოებს საექსპლუატაციო უფლებამოსილებებთან ან ტექნიკურ ნებართვებთან დაკავშირებით, მე-7 მუხლის (საავიაციო უშიშროება) შესაბამისად,.

მუხლი 5
კანონების გამოყენება

1. ერთი მხარის ტერიტორიაზე შესვლისას, ყოფნისას ან დატოვებისას, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციასა და ნავიგაციასთან დაკავშირებული მისი კანონები და წესები უნდა სრულდებოდეს მეორე მხარის ავიასაწარმოების მიერ.

2. ერთი მხარის ტერიტორიაზე შესვლისას, ყოფნისას ან დატოვებისას, მისი ტერიტორიიდან საჰაერო ხომალდით მგზავრების, ეკიპაჟის ან ტვირთის შემოყვანა/ჩამოტანასთან ან გაყვანა/გატანასთან დაკავშირებულ მის კანონებსა და წესებს (შესვლის, ნებართვის, საავიაციო უშიშროების, საემიგრაციო, საპასპორტო, საბაჟო და საკარანტინო წესების, ან ფოსტის შემთხვევაში, საფოსტო წესების ჩათვლით) უნდა ემორჩილებოდნენ მეორე მხარის ავიასაწარმოები, ან მათი სახელით, ამგვარი მგზავრები, ეკიპაჟი ან ტვირთი.

მუხლი 6
უსაფრთხოება

1. ამ შეთანხმების უზრუნველსაყოფად საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების განხორციელების მიზნით ერთი მხარის მიერ გაცემული ან ვარგისად აღიარებული და ჯერ კიდევ ძალაში მყოფი სერტიფიკატები, მოწმობები და ლიცენზიები, მეორე მხარის მიერ იქნება აღიარებული როგორც ვარგისი, იმის გათვალისწინებით, რომ ამგვარი სერტიფიკატების, მოწმობების და ლიცენზიების გაცემისა და ვარგისად ჩათვლის მოთხოვნები აღემატება ან უტოლდება კონვენციის შესაბამისად უკვე ჩამოყალიბებულ ან მომავალში ჩამოყალიბებულ მინიმალურ სტანდარტებს. თითოეული მხარე იტოვებს უფლებას არ სცნოს ვარგისად მის ტერიტორიაზე რეისის შესრულებისათვის მეორე მხარის მიერ მის მოქალაქეზე გაცემული ან აღიარებული მოწმობები და ლიცენზიები.

2. ნებისმიერ მხარეს შეუძლია მოითხოვოს კონსულტაციები იმ უსაფრთხოების სტანდარტების თაობაზე, რომელიც ეხება მეორე მხარის სანავიგაციო საშუალებებს, ეკიპაჟებს, საჰაერო ხომალდს და დანიშნული ავიასაწარმოების ექსპლუატაციას. თუ ამგვარი კონსულტაციების შემდგომ, ერთი მხარე აღმოაჩენს, რომ მეორე მხარე ამ სფეროებში ეფექტურად არ იცავს და არ ხელმძღვანელობს უსაფრთხოების სტანდარტებს და მოთხოვნებს, რომლებიც უტოლდება კონვენციის შესაბამისად უკვე არსებულ ან მომავალში ჩამოყალიბებულ მინიმალურ სტანდარტებს, მაშინ იგი ატყობინებს მეორე მხარეს ამგვარი აღმოჩენებისა და იმ გასატარებელი ზომების შესახებ, რომლებიც აუცილებელია მინიმალური სტანდარტების დასაკმაყოფილებლად, და მეორე მხარემ უნდა გაატაროს შესაბამისი გამოსასწორებელი ღონისძიებები. თითოეული მხარე იტოვებს უფლებას მეორე მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოებს გაუუქმოს, შეუჩეროს ან შეუზღუდოს საექსპლუატაციო უფლებამოსილება ან ტექნიკური ნებართვა თუ მეორე მხარე არ გაატარებს გამოსასწორებელ ღონისძიებებს გონივრულ დროში.

მუხლი 7
საავიაციო უშიშროება

1. საერთაშორისო სამართალით მინიჭებული მათი უფლებებისა და ვალდებულებების შესაბამისად, მხარეები კვლავ ადასტურებენ, რომ მათი ურთიერთვალდებულებები - უზრუნველყონ სამოქალაქო ავიაციის უშიშროება უკანონო ხელყოფის ქმედებებისას - არის ამ შეთანხმების განუყოფელი ნაწილი. საერთაშორისო სამართლით მინიჭებული მათი უფლებებისა და ვალდებულებების მთლიანობაში გამოყენების შეუზღუდავად, მხარეები ძირითადში მოქმედებენ შემდეგი კონვენციების დებულებების

შესაბამისად, კერძოდ: ქ. ტოკიოში 1963 წლის 14 სექტემბრის ხელმოწერილი კონვენცია „საჰაერო ხომალდში ჩადენილ დანაშაულებათა და ზოგიერთ სხვა მოქმედებათა შესახებ"; 1970 წლის 16 დეკემბერს ქ. ჰაგაში ხელმოწერილი კონვენცია „საჰაერო ხომალდის გატაცების წინააღმდეგ ბრძოლის შესახებ"; 1971 წლის 23 სექტემბერს ქ. მონრეალში ხელმოწერილი კონვენცია „სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართულ უკანონო აქტებთან ბრძოლის შესახებ" და 1988 წლის 24 თებერვალს მონრეალში ხელმოწერილი ოქმი „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის მომსახურე აეროპორტებში ძალადობის უკანონო აქტებთან ბრძოლის შესახებ".

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

3. მხარეები ორმხრივი ურთიერთობებისას იმოქმედებენ საავიაციო უშიშროების იმ სტანდარტებისა და შესაბამისი რეკომენდებული პრაქტიკების მიხედვით, რომელიც ჩამოყალიბებულია სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის მიერ და განისაზღვრება, როგორც კონვენციის დანართები. ისინი მოსთხოვენ მათი რეგისტრაციის საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტებს, ექსპლუატანტებს, რომელთა საქმიანობის ძირითადი ადგილი ან მუდმივი ადგილსამყოფელი არის მათ სახელმწიფო ტერიტორიაზე, და მათ ტერიტორიაზე არსებული აეროპორტების ექსპლუატანტებს — იმოქმედონ საავიაციო უშიშროების ამ დებულებათა შესაბამისად.

4. თითოეული მხარე თანახმაა დაიცვას მეორე მხარის მიერ თავის ტერიტორიაზე საავიაციო უშიშროების დებულებების მოთხოვნები, რომელიც აუცილებელია ამ მეორე მხარის ტერიტორიაზე შესასვლელად, ტერიტორიის დასატოვებლად ან ტერიტორიაზე ყოფნისათვის და მიიღებს ადეკვატურ ზომებს, რათა დაიცვას საჰაერო ხომალდი და შეამოწმოს მგზავრები, ეკიპაჟი, და მათი ბარგი და ხელბარგი, ისევე როგორც ტვირთი და საჰაერო ხომალდის სათადარიგო ნაწილები ჩასხდომა-ჩატვირთვამდე და ჩასხდომა-ჩატვირთვისას. თითოეული მხარე აგრეთვე დადებითად შეხვდება მეორე მხარის თხოვნას უშიშროების 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, მხარეები დაეხმარებიან ერთმანეთს კომუნიკაციებისა და სხვა შესაბამისი ღონისძიებების გამარტივებით, რომლებიც მიმართულია ამ ინციდენტის ან მუქარის რაც შეიძლება სწრაფად და უსაფრთხოდ აღკვეთისაკენ.

6. როდესაც რომელიმე მხარეს აქვს გონივრული საფუძველი იმისა, რომ მეორე მხარე არ ასრულებს ამ მუხლში მოცემულ საავიაციო უშიშრების პირობებს, მაშინ ამ მხარის საავიაციო ხელისუფლებას შეუძლია მოითხოვოს დაუყოვნებლივი კონსულტაციები მეორე მხარის საავიაციო ხელისუფლებასთან. თუ ამგვარი

მოთხოვნის დღიდან 15 დღის გამავლობაში ვერ იქნა მიღწეული გადაწყვეტილება, ეს შეიძლება გახდეს იმ მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოების საექსპლუატაციო უფლებამოსილების და ტექნიკური ნებართვების გაუქმების, შეჩერების, შეზღუდვის ან პირობების წაყენების საფუძველი. თუ საგანგებო სიტუაცია მოითხოვს, მხარეს შეუძლია განახორციელოს გადაუდებელი ღონისძიებები 15 დღის პერიოდის ამოწურვამდე.

მუხლი 8
კომერციული უფლებები

1. თითოეული მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოებს ენიჭებათ უფლება დააარსოს ოფისები მეორე მხარის სახელმწიფო ტერიტორიაზე გადაყვანა-გადაზიდვების ხელშეწყობისა და რეალიზებისთვის.
2. თითოეული მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოებს მეორე მხარის სახელმწიფოში შესვლის, ცხოვრების და დასაქმების შესახებ მეორე მხარის მოქმედი კანონებისა და წესების საფუძველზე მიენიჭებათ უფლება , მეორე მხარის ტერიტორიაზე შეიყვანოს და ჰყავდეს საკუთარი მმართველი, გაყიდვების, ტექნიკური, ოპერატიული პერსონალი და სხვა სპეციალისტები, რომლებიც საჭიროა საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის უზრუნველსაყოფად.

3. თითოეულ დანიშნულ ავიასაწარმოს უფლება აქვს განახორციელოს საკუთარი მიწისზედა მომსახურება მეორე მხარის ტერიტორიაზე („თვითმომსახურება“) ან თავისი შეხედულებისამებრ, მომსახურების ნაწილის ან სრულად განხორციელებისათვის აირჩიოს აგენტი კონკურენტუნარიან აგენტებს შორის . უფლებები არ უნდა გამოიყენებოდეს მხოლოდ აეროპორტის უსაფრთხოების პირობებიდან გამომდინარე ფიზიკური შეზღუდვებისას. როდესაც ამგვარი პირობები ზღუდავს თვითმომსახურებას, მიწისზედა მომსახურეობა უნდა იყოს ერთნაირად ხელმისაწვდომი ყველა ავიასაწარმოსათვის; გადასახადი უნდა ეფუძნებოდეს გაწეული მომსახურეობის ღირებულებას; და ამგვარი მომსახურება შეძლებისდაგვარად უნდა შეესაბამებოდეს თვითმომსახურების ხარისხს და სახეობას.

4. მხარეთა ნებისმიერ ავიასაწარმოს მეორე მხარის ტერიტორიაზე შეუძლია რეალიზება გაუკეთოს საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვას პირდაპირ და, თავისი შეხედულებისამებრ, მისი აგენტების მეშვეობით, გარდა იმ შემთხვევებისა, რომლებიც რეგულირდება იმ ქვეყნის ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვების წესებით, რომელშიც იწყება ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვა და მიეკუთვნება მგზავრთნაკადები დაცვას და მგზავრობის გაუქმებას და კომპენსაციის უფლებებს. თითოეულ ავიასაწარმოს ექნება უფლება გაყიდოს ამგვარი გადაყვანა-გადაზიდვა და ნებისმიერ პირს შეუძლება მისი ყიდვა იმ ქვეყნის ვალუტაში ან თავისუფლად კონვერტირებად ვალუტაში.

5. თითოეულ ავიასაწარმოს უფლება აქვს, მოთხოვნისამებრ, კონვერტირება მოახდინოს და გადარიცხოს მის ქვეყანაში ადგილობრივი შემოსავალი, ადგილზე დახარჯული თანხების გამოკლებით. კონვერტირება და გადარიცხვა ნებადართულია მოხდეს მაშინვე, ყოველგვარი შეზღუდვების ან დაბეგვრის გარეშე, გადაცვლის იმ მიმდინარე კურსით, რომელიც გამოიყენება გადამზიდველის მიერ გადასაგზავნად გაკეთებული საწყისი განაცხადის დღეს.

6. თითოეული მხარის ავიასაწარმოს ნება ეძლევა გადაიხადოს ადგილობრივი ხარჯები, საწვავის ყიდვის ჩათვლით, მეორე მხარის ტერიტორიაზე ადგილობრივი ვალუტით. მათი შეხედულებისამებრ, თითოეული მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოებს მეორე მხარის ტერიტორიაზე შეუძლიათ გადაიხადონ ამგვარი ხარჯებისათვის თავისუფლად კონვერტირებადი ვალუტით ადგილობრივი სავალუტო წესების შესაბამისად.

7. შეთანხმებულ ხაზებზე მიმოსვლის მინიჭებული უფლებამოსილების განხორციელებისა და შენარჩუნებისას, ერთი მხარის მიერ დანიშნულ ნებისმიერ ავიასაწარმოს შეუძლია გააფორმოს ერთობლივი კომერციული ხელშეკრულებები ბლოკ-ადგილების, კოდის ერთობლივი გამოყენების ან ლიზინგის შესახებ:
   a) რომელიმე მხარის ავიასაწარმოსთან ან ავიასაწარმოებთან;
   b) მესამე მხარის ავიასაწარმოსთან ან ავიასაწარმოებთან; და
   c) ნებისმიერი ქვეყნის ხმელეთზე გადაყვანა-გადაზიდვის უზრუნველმყოფთან.

   იმის გათვალისწინებით, რომ ამგვარი ხელშეკრულებების ყველა მონაწილე (i) ფლობს შესაბამის უფლებამოსილებას და (ii) აკმაყოფილებს ამგვარი ხელშეკრულებებისათვის გამოსაყენებელ ჩვეულებრივ მოთხოვნებს.

8. წინამდებარე შეთანხმების სხვა ნებისმიერი პირობის მიუხედავად, ავიასაწარმოებსა და ორივე მხარის სატვირთო გადაზიდვის არაპირდაპირ მიმწოდებლებს უფლება ეძლევათ, შეზღუდვების გარეშე, საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვების დროს ტვირთის გადასაზიდად გამოიყენონ ნებისმიერი სახმელეთო გადაზიდვები, მხარეების ტერიტორიის ან მესამე ქვეყნის ნებისმიერ პუნქტებამდე ან პუნქტებიდან. აგრეთვე მათთვის ნებადართულია ყველა იმ აეროპორტისკენ/დან ტრანსპორტირება რომელთაც გააჩნიათ საბაჟო., მათ ასევე შეუძლიათ გამოიყენონ საბაჟო საწყობებში ტვირთის გადატანის უფლება არსებული წესებისა და კანონების გათვალისწინებით. აღნიშნული სახის ტვირთი, გადაადგილდება იგი ხმელეთზე თუ საჰაერო სივრცეში, დაიშვება აეროპორტის საბაჟო პუნქტებში. ავიასაწარმოებს შეუძლიათ აირჩიონ საკუთარი სახმელეთო გადაზიდვების განხორციელება ან უზრუნველყონ ეს უკანასკნელი სხვა სახმელეთო გადამზიდველებთან ხელშეკრულებების საფუძველზე. სხვა სახმელეთო გადამზიდველებთან ერთად იგულისხმება სხვა ავიასაწარმოების მიერ განხორციელებული სახმელეთო გადაზიდვები და სატვირთო საჰაერო გადაზიდვების არაპირდაპირი მიმწოდებლები. აღნიშნული სახის სატვირთო მომსახურება შესაძლებელია შეთავაზებულ იქნას ცალკე, საჰაერო და სახმელეთო გადაზიდვების ერთობლივ ფასად, იმის გათვალისწინებით, რომ გამგზავნი აღნიშნული სახის გადაზიდვების ფაქტებთან დაკავშირებით არ აღმოჩნდებიან გაუგებრობაში.

მუხლი 9
საბაჟო გადასახადები

1. ერთი მხარის ტერიტორიაზე ჩასვლისას მეორე მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოების საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებზე ექსპლუატირებული საჰაერო ხომალდი, მოწყობილობები, მიწისზედა

მოწყობილობები, საწვავი, საცხებ-საპოხი მასალები, მოხმარებადი ტექნიკური მარაგი, სათადარიგო ნაწილები (მათ შორის ძრავები), საჰაერო ხომალდზე არსებული მარაგი (მათ შორის, მაგრამ არა მხოლოდ, სურსათი, სასმელი, თამბაქო და სხვა პროდუქტები შეზღუდული რაოდენობით, რომელიც განკუთვნილია ფრენის განმავლობაში მგზავრებისათვის მიყიდვის ან მოხმარებისათვის), და სხვა ნივთები, რომლებიც განკუთვნილია ან გამოიყენება მხოლოდ იმ თვითმფრინავზე, რომელიც ახორციელებს საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვას, ნაცვალგების საფუძველზე, განთვისუფლდებიან ყველა იმპორტირების შეზღუდვისაგან, ქონებრივი გადასახადისაგან და გადასახადისაგან კაპიტალზე, საბაჟო გადასახდელებისგან, აქციზური გადასახადისაგან და მსგავსი გადასახადებისა და მოსაკრებლებისაგან, რომლებიც: (a) დაწესებულია ადგილობრივი ხელისუფლების მიერ, და (b) არ არის დაფუძნებული შემოთავაზებული მომსახურების ღირებულებაზე, იმის გათვალისწინებით, რომ ამგვარი მოწყობილობები და მარაგი რჩება საჰაერო ხომალდის ბორტზე.

2. ასევე, ნაცვალგების საფუძველზე, უნდა მოხდეს განთავისუფლება ამ მუხლის 1-ელ პუნქტში მითითებული გადასახადების, გადასახდელების და მოსაკრებლებისგან, გაწეული მომსახურების ღირებულებაზე დაფუძნებული დანახარჯების გამოკლებით:
   a. რომელიმე მხარის ტერიტორიაზე შემოტანილი ან მომარაგებული და შემდეგ ხომალდზე ატანილი საჰაერო ხომალდის მარაგი, რომელიც გამოიყენება მიზანშეწონილი რაოდენობით, საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვებთან დაკავშირებული მეორე მხარის ავიასაწარმოს საერთაშორისო რეისის შემსრულებელ (გამფრენ) საჰაერო ხომალდზე, მაშინაც კი, როცა ასეთი მარაგის გამოყენება უნდა მოხდეს მხარის იმ ტერიტორიაზე შესრულებული მგზავრობის მონაკვეთზე, რომელზეც მარაგის ატანა ხდება ბორტზე.
   b. მიწისზედა მოწყობილობები და სათადარიგო ნაწილები (მათ შორის ძრავები), შემოტანილი მეორე მხარის ტერიტორიაზე მეორე მხარის ავიასაწარმოს იმ საჰაერო ხომალდის მომსახურების, მიმდინარე რემონტისა ან შეკეთებისათვის, რომელიც ასრულებს საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვას;
   c. ერთი მხარის ტერიტორიაზე მეორე მხარის ავიასაწარმოს საჰაერო ხომალდისათვის შემოტანილი საწვავი, საცხებ-საპოხი მასალები და მოხმარებადი ტექნიკური მარაგი, მაშინაც კი როდესაც ეს მარაგი გამოიყენება იმ მხარის ტერიტორიის ნაწილზე გადაფრენისათვის, რომელზეც აიღეს ეს მარაგი; და
   d. სარეკლამო და დამხმარე მასალები, მიწოდებული ერთი მხარის ტერიტორიაზე და ატანილი ბორტზე, შეზღუდული რაოდენობით, რომელიც გამოიყენება მეორე მხარის ავიასაწარმოს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვაში დაკავებულ საჰაერო ხომალდზე მაშინაც კი, როდესაც ეს მარაგი გამოიყენება იმ მხარის ტერიტორიის ნაწილზე გადაფრენისათვის, რომელზეც აიღეს ეს მარაგი.

3. მოწყობილობები და მარაგი, რომლებიც ამ მუხლის 1-ელ და მე-2 პუნქტებშია განხილული, შეიძლება, მოთხოვნის საფუძველზე, შენახულ იქნეს შესაბამისი ხელისუფლების ზედამხედველობის ან კონტროლის ქვეშ.

4. ამ მუხლით გათვალისწინებული საგადასახადო შეღავათით სარგებლობა შესაძლებელი იქნება იმ შემთხვევებშიც, როდესაც ერთი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოები შეთანხმდებიან სხვა ავიასაწარმოსთან, იმ პირობით, თუ ამ სხვა

ავიასაწარმოს მეორე მხარის მიერ აქვს მინიჭებული იგივე შეღავათები იმ საშუალებების შემოტანაზე, რაც ამ მუხლის 1-ელ და მე-2 პუნქტებშია მოცემული.

მუხლი 10
მომხმარებლის გადასახდელი

1. მომხმარებლის გადასახდელი, რომელიც დაწესებულია მეორე მხარის დანიშნული ავიასაწარმოსათვის თითოეული მხარის კომპეტენტური ხელისუფლებისა ან ორგანოს მიერ უნდა იყოს სამართლიანი, დასაბუთებული, არა დისკრიმინაციული, და თანაბრად გადანაწილებული მომხმარებელთა კატეგორიების მიხედვით. ნებისმიერ შემთხვევაში, მეორე მხარის ავიასაწარმოსთვის დაწესებული ამგვარი გადასახდელი უნდა იყოს დაწესებული არა უარესი პირობებით, რა პირობებითაც არის დაწესებული ნებისმიერი სხვა ავიასაწარმოსთვის იმ მომენტში, როდესაც ეს გადასახადი დაწესდა.

2. მეორე მხარის ავიასაწარმოსათვის დაწესებული გადასახდელი შეიძლება ასახავდეს, მაგრამ არ უნდა აღემატებოდეს კომპეტენტური ხელისუფლებისა ან ორგანოს მიერ შესაბამისი აეროპორტის, აეროპორტის გარემოს, სანავიგაციო და საავიაციო უშიშროების საშუალებებისა და აეროპორტში ან მის სისტემაში მომსახურების გაწევის სრულ ღირებულებას. მგვარი გადასახდელები შეიძლება შეიცავდეს გონივრულ რენტაბელობას ამორტიზაციის ანარიცხების დარიცხვის შემდეგ. საშუალებები და მომსახურება, რომელზეც დაწესებულია გადასახდელი, უზრუნველყოფილ უნდა იყოს ეფექტურ და ეკონომიურ საფუძველზე.

3. თითოეული მხარე წაახალისებს კონსულტაციებს მომხმარებლის გადასახდელის თაობაზე მის ტერიტორიაზე კომპეტენტურ ხელისუფლებასა ან ორგანოს და იმ ავიასაწარმოთა შორის, რომლებიც სარგებლობენ ამ საწარმოების მიერ უზრუნველყოფილი მომსახურებითა და საშუალებებით და მხარი უნდა დაუჭიროს კომპეტენტურ ხელისუფლებას ან ორგანოს და ავიასაწარმოებს შორის აღნიშნული სახის ინფორმაციის საჭიროებისამებრ გაცვლის პროცესებს, რათა ზუსტად შემოწმდეს გადასახდელების მიზანშეწონილობა აღნიშნული მუხლის 1-ელი და მე-2 პუნქტების პრინციპების შესაბამისად, სათანადო შეტყობინება ნებისმიერი წინადადების თაობაზე მომხმარებლის გადასახდელის ცვლილებების შესახებ უნდა მიეწოდოს მომხმარებელს, რათა მას შესაძლებლობა ჰქონდეს გამოხატოს თავისი აზრი ცვლილებების ძალაში შესვლამდე.

4. მე-14 მუხლის მიხედვით დავის გადაჭრის პროცედურის დროს, არც ერთი მხარე არ ჩაითვლება ამ მუხლის დამრღვევად, თუ:

   a) საქმიანობა ან გადასახდელი, რომელიც წარმოადგენს პრეტენზიის საგანს არ შემოწმდა მეორე მხარის მიერ მიზანშეწონილი დროის განმავლობაში; ან
   b) აღნიშნული სახის შემოწმებისას იგი ვერ მიიღებს, მისი უფლებამოსილების ფარგლებში, ყველა საჭირო ზომებს გამოასწოროს ყველა ის გადასახდელი ან საქმიანობა, რაც ეწინააღმდეგება ამ მუხლს.

მუხლი 11
სამართლიანი კონკურენცია

1. თითოეული მხარე ნებას რთავს ორივე მხარის ავიასაწარმოებს სამართლიანად განახორციელონ კონკურენცია ამ შეთანხმებით გათვალისწინებული საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის განხორციელებისათვის.

2. თითოეული მხარე ნებას რთავს ორივე მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოებს, განსაზღვრონ საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისას მომსახურების ის ტევადობა და სიხშირე, რომელსაც ისინი სთავაზობენ მომხმარებელს ბაზარზე არსებული მოთხოვნების გათვალისწინებით. არც ერთი მხარე ცალმხრივად არ განსაზღვრავს მეორე მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოებისათვის მიმოსვლის ტევადობას, სიხშირეს ან რეგულარობას, ან მეორე მხარის დანიშნული ავიასაწარმოების მიერ ექსპლუატირებული საჰაერო ხომალდის ტიპს ან ტიპებს, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც არსებობს შეზღუდვა ტექნიკური, საექსპლუატაციო, საბაჟო, გარემოს დაცვის კანონმდებლობით კონვენციის მე-15 მუხლით განსაზღვრული ერთგვაროვანი პირობების შესაბამისად.

3. არც ერთი მხარე არ უარყოფს მეორე მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს პირველი არჩევანის უფლებას. ამასთან, არ წაუყენებს მას მგზავრთა თანაფარდობასთან, მიულებელ გადასახადთან ან ტევადობასთან, სიხშირესთან და მიმოსვლასთან დაკავშირებულ სხვა ისეთ ნებისმიერ მოთხოვნას, რომელიც არ შეესაბამება ამ შეთანხმების მიზნებს.

4. არც ერთი მხარე არ მოითხოვს დასამტკიცებლად მეორე მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოსაგან ან ავიასაწარმოებისაგან განრიგების, ჩარტერული რეისების გეგმების, ან საოპერაციო გეგმების წარდგენას, გარდა იმ შემთვევებისა, რომელიც შეიძლება მოთხოვნილ იქნეს არა დისკრიმინაციულ საფუძველზე, რათა განხორციელდეს ამ მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული ერთგვაროვანი პირობები ან რომელიც შეიძლება სპეციალურად დაწესებულ იქნეს ამ შეთანხმების დანართში. თუ მხარე მოითხოვს საინფორმაციო მიზნებისათვის დოკუმეტების წარდგენას, მან მინიმუმამდე უნდა დაიყვანოს წარდგენისათვის არსებული მოთხოვნებისა და პროცედურების ადმინისტრაციული სირთულეები შუალედურ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებზე და მეორე მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოებისათვის.

მუხლი 12
ფასების კალკულაცია

1. თითოეული მხარე უფლებას აძლევს თითოეული მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოს დააწესოს საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისათვის ფასები ბაზარზე კომერციული მოსაზრებების საფუძველზე. მხარეების მიერ ჩარევა შეიზღუდება, რათა:

   a) აღიკვეთოს არაგონივრულად დისკრიმინაციული ფასები ან მისი დაწესების პრაქტიკა;
   b) დაცულ იქნას მომხმარებელი არაგონივრულად მაღალი ან შემზღუდავი ფასებისაგან დომინანტური პოზიციის ბოროტად გამოყენების შედეგად;
   c) დაცულ იქნენ ავიასაწარმოები ხელოვნურად დაბალი ფასებისაგან, რომელიც გამოწვეულია პირდაპირი ან არაპირდაპირი სამთავრობო სუბსიდიების ან მხარდაჭერის შედეგად;

2. მხარეთა ტერიტორიებს შორის საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისათვის ფასები არ უნდა იქნეს მოთხოვნილი წარსადგენად. ზემოაღნიშნულის მიუხედავად, მხარეების დანიშნული ავიასაწარმოები გააგრძელებენ, მოთხოვნისამებრ, ისტორიულ, არსებულ და შემოთავაზებულ ფასებზე მხარეების საავიაციო ხელისუფლებებისათვის ინფორმაციის დაუყოვნებლივ მიწოდებას იმ სახით და ფორმატით, როგორიც მისაღებია ამ საავიაციო ხელისუფლებისათვის.
3. ვერც ერთი მხარე ვერ იმოქმედებს ცალმხრივად, რათა აღკვეთოს იმ ფასის ძალაში შეყვანა ან გაგრძელება, რომელიც შემოთავაზებულია დადგენისთვის ან დადგინდება
   i) თითოეული მხარის ავიასაწარმოს მიერ მხარეების ტერიტორიებს შორის საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისათვის; ან
   ii) ერთი მხარის ავიასაწარმოს მიერ მეორე მხარის ტერიტორიასა და ნებისმიერი სხვა ქვეყნის ტერიტორიას შორის საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისათვის, რომელიც ორივე შემთხვევაში მოიცავს გადაყვანა-გადაზიდვებს ინტერლაინის ან ინტრალაინის საფუძველზე.
   თუ რომელიმე მხარე მიიჩნევს, რომ ნებისმიერი ამგვარი ფასი წინააღმდეგობაში მოდის ამ მუხლის 1-ელ პუნქტში დადგენილ შეხედულებებთან, იგი მოითხოვს კონსულტაციების ჩატარებას და რაც შეიძლება სწრაფად შეატყობინებს მეორე მხარეს თავისი უკმაყოფილების შესახებ. ამგვარი კონსულტაციები ჩატარდება მოთხოვნის მიღების დღიდან არა უგვიანეს 30 დღისა და მხარეები ითანამშრომლებენ იმ ინფორმაციის დასაცავად, რომელიც აუცილებელია საკითხის გონივრულად გადაწყვეტისათვის. თუ მხარეები მიაღწევენ შეთანხმებას იმ ფასთან დაკავშირებით, რის გამოც უკმაყოფილების შეტყობინება იქნა გაგზავნილი, თითოეული მხარე გამოიყენებს მთელ თავის ძალისხმევას ამ შეთანხმების ძალაში შესვლასთან დაკავშირებით. თუ ამგვარი ორმხრივი შეთანხმება არ მოხდა, აღნიშნული ფასი შევა ძალაში ან დარჩება ძალაში.

მუხლი 13
კონსულტაციები

თითოეულ მხარეს ნებისმიერ დროს შეუძლია მოითხოვოს კონსულტაციების ჩატარება ამ შეთანხმების თაობაზე. ამგვარი კონსულტაციები დაიწყება შესაძლო მოკლე ვადებში, მაგრამ არაუგვიანეს 60 დღისა მეორე მხარის მიერ წერილობითი მოთხოვნის მიღების დღიდან, თუ მხარეები სხვაგვარად არ შეთანხმდებიან.

მუხლი 14
სადაო საკითხების მოგვარება

1. აღნიშნული შეთანხმების შედეგად წარმოქმნილი ნებისმიერი დავა, გარდა მე-12 მუხლის (ფასების კალკულაცია) მე-3 პუნქტისა, რომლის მოგვარებაც ვერ მოხერხდა ფორმალური კონსულტაციების პირველი რაუნდის ჩატარების გზით, მხარეთა შეთანხმებით შეიძლება განსახილველად გადაეცეს რომელიმე პირს ან ორგანოს. თუ მხარეები ვერ შეთანხმდებიან ამგვარად, სადავო საკითხი, რომელიმე მხარის მოთხოვნის შემთხვევაში, შეიძლება გადაეცეს არბიტრაჟს, ქვემოთ მოცემული პროცედურების შესაბამისად.

2. არბიტრაჟი უნდა შედგებოდეს სამი არბიტრისაგან, რომელიც ჩამოყალიბდება შემდეგნაირად:

   a. თითოეული მხარე დანიშნავს ერთ არბიტრს 30 დღის განმავლობაში იმ დღიდან, როდესაც მიიღებს მოთხოვნას დავის საარბიტრაჟო სასამართლოში განხილვის შესახებ. მესამე არბიტრი დაინიშნება შემდგომი სამოცი (60) დღის განმავლობაში ამგვარად დანიშნული ორი არბიტრის მიერ მოლაპარაკების გზით, და ეს უკანასკნელი იმოქმედებს როგორც საარბიტრაჟო სასამართლოს პრეზიდენტი.

   b. იმ შემთხვევაში, თუ რომელიმე მხარე აღნიშნულ პერიოდში ვერ დანიშნავს არბიტრს, ან მესამე არბიტრი არ იქნება დანიშნული ამ პუნქტის (a) ქვეპუნქტის შესაბამისად, ნებისმიერ მხარეს შეუძლია მიმართოს სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის საბჭოს პრეზიდენტს თხოვნით, დანიშნოს საჭირო არბიტრი ან არბიტრები 30 დღის განმავლობაში. თუ საბჭოს პრეზიდენტი არის რომელიმე მხარის ეროვნების, მაშინ დანიშვნას განახორციელებს რანგით უმაღლესი იმავე მიზეზით არადისკვალიფიცირებული ვიცე პრეზიდენტი.

3. თუ სხვაგვარად არ არის შეთანხმებული, არბიტრაჟი განსაზღვრავს თავის იურისდიქციას ამ შეთანხმების შესაბამისად და ჩამოაყალიბებს საკუთარ პროცედურულ წესებს. ამგვარად ჩამოყალიბებულ სასამართლოს შეუძლია გაატაროს დროებითი ზომები საბოლოო გადაწყვეტილების მიღებამდე. სასამართლოს მითითებით ან რომელიმე მხარის მოთხოვნით სასამართლოს ჩამოყალიბებიდან არაუგვიანეს 15 დღის შემდეგ შედგება შეხვედრა, რომელზეც განისაზღვრება განსახილველი საკითხები და შესასრულებელი პროცედურები.

4. თუ სხვაგვარად არ არის შეთანხმებული ან არბიტრაჟის მიერ მითითებული, თითოეულმა მხარემ უნდა წარმოადგინოს მემორანდუმი სასამართლოს საბოლოო ჩამოყალიბების დროიდან 45 დღის განმავლობაში. საპასუხო შენიშვნები (პრეტენზია) გაიცემა 60 დღის განმავლობაში. მხარის მოთხოვნით ან საკუთარი ინიციატივით არბიტრაჟმა უნდა ჩაატაროს მოსმენა საპასუხო შენიშვნების გაცემიდან 15 დღის შემდეგ.

5. არბიტრაჟი უნდა შეეცადოს წარმოადგინოს წერილობითი გადაწყვეტილება მოსმენის დასრულების შემდეგ 30 დღის განმავლობაში, ან თუ მოსმენა არ გამართულა – იმ დღის შემდეგ, როდესაც მიღებულ იქნა ორივე საპასუხო შენიშვნები. რბიტრაჟის გადაწყვეტილება მიიღება უმრავლესობის საფუძველზე.

6. მხარეებს შეუძლიათ მოითხოვონ გადაწყვეტილების განმარტება გადაწყვეტილების გამოქვეყნებიდან 15 დღის განმავლობაში და ნებისმიერი განმარტება უნდა იქნეს გაცემული ამგვარი მოთხოვნის დღიდან 15 დღის განმავლობაში.

7. თითოეულმა მხარემ, მისი ეროვნული კანონმდებლობის მიხედვით დასაშვებ ფარგლებში, უნდა შეასრულოს არბიტრაჟის ნებისმიერი გადაწყვეტილება ან საარბიტრაჟო სასამართლოს გადაწყვეტილება.

8. არბიტრაჟზე დანახარჯები, მათ შორის არბიტრების ხელფასები და დანახარჯები, თანაბრად ანაზღაურდება ორივე მხარის მიერ. ნებისმიერი დანახარჯი გაწეული სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის საბჭოს პრეზიდენტის მიერ ამ მუხლის მე-2 b პუნქტთან დაკავშირებით, ჩაითვლება არბიტრაჟის დანახარჯების ნაწილად.

მუხლი 15
რეგისტრაცია სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციაში.

ეს შეთანხმება და მისი ყველა დანართი რეგისტრირებულ იქნება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციაში.

მუხლი 16
მოქმედების შეწყვეტა

თითოეულ მხარეს ნებისმიერ დროს შეუძლია გაუგზავნოს შეტყობინება მეორე მხარეს ამ შეთანხმების მოქმედების შეწყვეტის შესახებ. მგვარი შეტყობინება იმავდროულად გაეგზავნება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციას. ამ შემთხვევაში შეთანხმება წყვეტს მოქმედებას მეორე მხარის მიერ ამ შეტყობინების მიღებიდან ერთი წლის თავზე შუალამეს, თუ ამ ვადის გასვლამდე მხარეების მიერ ურთიერთშეთანხმების საფუძველზე არ განხორციელდა შეტყობინების უკან გამოთხოვა.

მუხლი 17
ცვლილებები და დამატებები

მხარეთა ურთიერთშეთანხმების საფუძველზე, წინამდებარე შეთანხმებაში შეიძლება შეტანილ იქნეს ცვლილებები და დამატებები, რომელიც გაფორმდება ცალკე ოქმის სახით, რაც წარმოადგენს წინამდებარე შეთანხმების განუყოფელ ნაწილს და ძალაში შევა დიპლომატიური არხების მეშვეობით ამ შეთანხმების ძალაში შესვლისათვის აუცილებელი ყველა შესაბამისი შიდასახელმწიფოებრივი პროცედურის დასრულების შესახებ საბოლოო წერილობითი შეტყობინების მიღების დღიდან.

მუხლი 18

ძალაში შესვლა

ეს შეთანხმება და მისი დანართები ძალაში შევა დიპლომატიური არხების მეშვეობით ამ შეთანხმების ძალაში შესვლისათვის აუცილებელი ყველა შესაბამისი შიდასახელმწიფოებრივი პროცედურის დასრულების შესახებ საბოლოო წერილობითი შეტყობინების მიღების დღიდან.

რომლის დასადასტურებლად, ქვემორე ხელისმომწერნი და შესაბამისი მთავრობების მიერ უფლებამოსილებით აღჭურვილნი, ხელს აწერენ წინამდებარე შეთანხმებას.

შესრულებულია ქ. ვაშინგტონში, 2007 წლის 21 ივნისს, ორ პირად ინგლისურ და ქართულ ენებზე. ამასთან, ყველა ტექსტი თანაბრად აუთენტურია. ინტერპრეტაციისას განსხვავების შემთხვევაში, უპირატესობა ენიჭება ინგლისურ ტექსტს.

ამერიკის შეერთებული შტატების მთავრობის სახელით	**საქართველოს მთავრობის სახელით**

დანართი I

რეგულარული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა

ნაწილი 1

მარშრუტები

წინაბდებარე დანართის მიხედვით თითოეული მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმო, მათი დანიშვნის პირობების შესაბამისად, უფლებამოსილია შეასრულოს რეგულარული საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვები შემდეგი მარშრუტების პუნქტებს შორის:

A. ამერიკის შეერთებული შტატების სახელმწიფოს მიერ დანიშნული ავიასაწარმოსა ან ავიასაწარმოებისთვის მარშრუტები:

1. შეერთებული შტატების გარეთ მდებარე პუნქტებიდან შეერთებული შტატებისა და შუალედური პუნქტების გავლით საქართველოს პუნქტამდე ან პუნქტებამდე და მის საზღვრებს მიღმა.

2. ყველა სახის სატვირთო მომსახურებისთვის ან მომსახურეობებისთვის, საქართველოსა და ნებისმიერ პუნქტს ან პუნქტებს შორის.

B. საქართველოს მთავრობის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოების მარშრუტები:

1. საქართველოს გარეთ მდებარე პუნქტებიდან საქართველოს და შუალედური პუნქტების გავლით შეერთებული შტატების პუნქტამდე ან პუნქტებამდე და მის საზღვრებს მიღმა.

2. ყველა ტიპის სატვირთო მომსახურეობისთვის ან მომსახურეობებისთვის, შეერთებულ შტატებსა და ნებისმიერ პუნქტსა ან პუნქტებს შორის.

ნაწილი 2

საექსპლუატაციო მოქნილობა

თითოეულმა დანიშნულმა ავიასაწარმომ, შესაძლებელია ყველა ან რომელიმე რეისზე მისი არჩევანის და მიხედვით

1. შეასრულოს ფრენები რომელიმე ან ორივე მიმართულებით;
2. გააერთიანოს სხვადასხვა რეისის ნომერი ერთი საჰაერო ხომალდის ოპერირების ქვეშ;
3. შეასრულოს ფრენები მხარეების საზღვრებს გარეთ, შუალედურ და საზღვრებს მიღმა მდებარე პუნქტებ სა და მხარეთა ტერიტორიების პუნქტებს შორის მარშრუტების ნებისმიერი კომბინაციითა და ნებისმიერი თანმიმდევრობით (წესით).
4. გამოტოვოს გაჩერებები ნებისმიერ პუნქტსა ან პუნქტებში.

5. გადაიტანოს (ტრანსფერი) მიმოსვლა რომელიმე მისი საჰაერო ხომალდიდან სხვა მისსავე საჰაერო ხომალდზე მარშრუტის ნებისმიერ პუნქტში; და

6. შეასრულოს ფრენები თავისი ტერიტორიის პუნქტამდე საჰაერო ხომალდის ან რეისის ნომრის შეცვლით ან შეუცვლელად და შეუძლია შესთავაზოს ან რეკლამა გაუწიოს ასეთ მომსახურებას;

რეისის შესრულებისას მიმართულების ან გეოგრაფიული შეზღუდვების გარეშე და რომელიმე უფლების დაუკარგავად შეასრულოს მიმოსვლა დასაშვები წინამდებარე შეთანხმების მიხედვით; იმის გათვალისწინებით, რომ მომსახურეობა სრულდება (ყველა ტიპის სატვირთო მომსახურეობის გარდა) ავიასაწარმოს დამნიშვნელი მხარის ტერიტორიის პუნქტში.

ნაწილი 3

ნომრის შეცვლა

ზემოთ ჩამოთვლილი მარშრუტის ნებისმიერ მონაკვეთზე (ებზე), ნებისმიერ დანიშნულ ავიასაწაროს შეუძლია შეასრულოს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა, მარშრუტის რომელიმე პუნქტში საჰაერო ხომალდის ტიპის ან ნომრის შეცვლაზე ყოველგვარი შეზღუდვის გარეშე; იმ პირობით, რომ (ყველა ტიპის სატვირთო გადაზიდვების გარდა), გაფრენის მიმართულებით, გადაზიდვა ამგვარ პუნქტებს მიღმა წარმოადგენს ავიასაწარმოს დამნიშვნელი მხარის ტერიტორიიდან გადაზიდვის გაგრძელებას, ხოლო ჩამოფრენის მიმართულებით, ავიასაწარმოს დამნიშვნელი მხარის ტერიტორიის მიმართულებით გადაზიდვა არის ამგვარი პუნქტიდან გადაზიდვის გაგრძელება.

დანართი II
ჩარტერული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა

ნაწილი 1

A. წინამდებარე დანართის მიხედვით თითოეული მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოებს, მათი დანიშვნის პირობების შესაბამისად, უფლება აქვთ შეასრულონ სამგზავრო (მათ თანმხლებ ბარგთან ერთად) და/ან სატვირთო (მ.შ. კომბინირებული (სამგზავრო/სატვირთო)) საერთაშორისო ჩარტერული მიმოსვლა:
1. ავიასაწარმოს დამნიშვნელი მხარის ტერიტორიის ნებისმიერ პუნქტს (ებს) და მეორე მხარის ტერიტორიის ნებისმიერ პუნქტს(ებს) შორის; და
2. მეორე მხარის ტერიტორიის ნებისმიერ პუნქტსა (ებს) და მესამე ქვეყნის ან ქვეყნების ნებისმიერ პუნქტს (ებს) შორის; იმის გათვალისწინებით, რომ (გარდა სატვირთო ჩარტერისა) აღნიშნული სახის მომსახურეობა წარმოადგენს იმ ექსპლუატაციის გაგრძელებას, საჰაერო ხომალდის შეცვლით ან არ შეცვლით, რომელიც ასევე გულისხმობს საკუთარი ქვეყნის მიმართულებით მომსახურებას, საკუთარ ქვეყანასა და მეორე ქვეყანას შორის ადგილობრივი მგზავრის (ბარგთან ერთად) გადაყვანის მიზნით.
B. წინამდებარე დანართით გათვალისწინებული მომსახურების შესრულებისას, აღნიშნული დანართის მიხედვით თითოეული მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოებს ასევე აქვთ უფლება: 1) განახორციელონ გაჩერება რომელიმე მხარის ტერიტორიის ნებისმიერ პუნქტებში ან მათ გარეთ; 2) განახორციელონ სატრანზიტო მიმოსვლა მეორე მხარის ტერიტორიის გავლით; (გადაიყვანონ ტრანზიტული მგზავრები მეორე მხარის ტერიტორიის გავლით) 3) გააერთიანონ ერთ საჰაერო ხომალდზე ერთი მხარის ტერიტორიაზე, მეორე მხარის ტერიტორიაზე და მესამე ქვეყნის ტერიტორიაზე დაწყებული მიმოსვლები; (გააერთიანონ ერთ საჰაერო ხომალდზე მგზავრები, რომელთა მგზავრობა იწყება ერთი მხარის, მეორე მხარის და მესამე ქვეყნის ტერიტორიებზე) და 4) შეასრულონ საერთაშორისო ფრენები, მარშრუტის რომელიმე პუნქტში საჰაერო ხომალდის ტიპის ან ნომრის შეცვლაზე ყოველგვარი შეზღუდვის გარეშე; იმ პირობით, რომ (სატვირთო ჩარტერული გადაზიდვების გარდა), გაფრენის მიმართულებით, გადაზიდვა ამგვარ პუნქტებს მიღმა წარმოადგენს ავიასაწარმოს დამნიშვნელი მხარის ტერიტორიიდან გადაზიდვის გაგრძელებას, ხოლო ჩამოფრენის მიმართულებით, ავიასაწარმოს დამნიშვნელი მხარის ტერიტორიის მიმართულებით გადაზიდვა არის ამგვარი პუნქტიდან გადაზიდვის გაგრძელება.
C. თითოეულ მხარეს შეუძლია ავიასაწარმოების მიერ მათი გამოყენების მიზნით, წარმოადგინოს განსახილველად ის პირობები, რომელსაც წინამდებარე დანართი არ მოიცავს.

ნაწილი 2

A. რომელიმე მხარის მიერ დანიშნულ ნებისმიერ ავიასაწარმოს, რომელიც ასრულებს რომელიმე მხარის ტერიტორიაზე საერთაშორისო გადაზიდვებს, ერთი ან ორმხრივი მიმართულებით, უფლება აქვს აირჩიოს თავისი ქვეყნის ან მეორე ქვეყნის ჩარტერის კანონები, წესები, დებულებები. თუ მხარე იყენებს განსხვავებულ წესებს, დებულებებს, პირობებს და ვადებს, ან შეზღუდვებს მის ერთ ან რამდენიმე ავიასაწარმოზე, ან სხვადასხვა ქვეყნის ავიასაწარმოებზე, თითოეული დანიშნული ავიასაწარმო დაექვემდებარება ნაკლებად შემზღუდველ მოთხოვნებს.

B. მიუხედავად ზემოთქმულისა, ზემო პუნქტში აღნიშნულიდან ვერაფერი ვერ შეზღუდავს რომელიმე მხარის უფლებას, მოსთხოვოს, წინამდებარე დანართის მიხედვით რომელიმე მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს დააკმაყოფილოს მოთხოვნები, რომელიც უკავშირდება მგზავრთა ფონდის, მგზავრთა გაუქმებისა და კომპენსაციის უფლებას.

ნაწილი 3

წინა პუნქტში მითითებულ მომხმარებელთა დაცვის წესების გარდა, არც ერთ მხარეს არ შეუძლია, წინამდებარე დანართის მიხედვით დანიშნულ მეორე მხარის ავიასაწარმოს, მოსთხოვოს წარადგინოს წინამდებარე დანართის მე-2 ნაწილში მითითებულ კანონებთან, დებულებებთან და წესებთან შესაბამისობის შესახებ დეკლარაციაზე მეტი ან მოსთხოვოს იმ კანონებზე, წესებზე და დებულებებზე უარის თქმა, რომელიც მინიჭებულია შესაბამისი საავიაციო ხელისუფლების მიერ მეორე მხარის ტერიტორიიდან ან მესამე ქვეყნიდან ერთი ან ორმხრივი მიმართულებით გადაზიდვის განხორციელებისას,.