

No. 33142

—

**ISRAEL
and
GEORGIA**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Jerusalem
on 19 June 1995**

Authentic texts: Hebrew, Georgian and English.

Registered by Israel on 11 September 1996.

—————

**ISRAËL
et
GÉORGIE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à
Jérusalem le 19 juin 1995**

Textes authentiques : hébreu, géorgien et anglais.

Enregistré par Israël le 11 septembre 1996.

נספח

להסכם ההובלה האוירית בין ממשלת ישראל וממשלת הרפובליקה של גרוזיה בדבר הובלה אוירית סדירה בין שטחי ארצותיהן.

1. נתיבים שבהם שירותי תעופה הניתנים להפעלה ע"י המוביל האוירי המיועד של מדינת ישראל:

נקודת מוצא: _____ תל-אביב

נקודות ביניים: _____ כל נקודה

נקודת יעד: _____ טיביליסי

נקודות שמעבר: _____ כל נקודה

2. נתיבים שבהם שירותי תעופה ניתנים להפעלה ע"י המוביל האוירי המיועד של הרפובליקה של גרוזיה:

נקודת מוצא: _____ טיביליסי

נקודות ביניים: _____ כל נקודה

נקודת יעד: _____ תל-אביב

נקודות שמעבר: _____ כל נקודה

3. המובילים האויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים לא יפעילו את זכויות התעבורה על פי החירות בחמישית כבואם אל ארצות שלישיות או מהן, אלא אם יסכימו הצדדים אחרת. הסכמים כאמור יאושרו ע"י רשויות התעופה של שני הצדדים לפני החלתם.

4. נקודות ביניים או נקודות שמעבר, ניתן לדלג עליהן, או מקצתן, בכל טיסה או בכל הטיסות, לפי שיקולו של המוביל האוירי המיועד, ובלבד שהשירות יתחיל או יסתיים בשטח ארצו של הצד שהועיד את המוביל האוירי.

5. לאור העובדה שהמוביל האוירי המיועד של ישראל נאלץ לפעול מחוץ לישראל בהתאם לאמצעי בטחון מיוחדים שמסילה עליו ממשלת ישראל, צפוי כי מוביל אוירי מיועד זה יורשה בידי שלטונות גרוזיה לקיים אמצעי בטחון מיוחדים אלה בטיביליסי. במקרה שהמוביל האוירי המיועד של ישראל לא יהיה מסוגל לפעול כך, תוך שמירה על עקרון ההדדיות, רשאות הרשויות הישראליות לשקול את התליית טיסותיו של המוביל האוירי המיועד של גרוזיה, עד אשר יורשה המוביל האוירי המיועד של ישראל לפעול בגרוזיה בהתאם לאמצעי בטחון כאמור.

סעיף 19
רישום

הסכם זה וכל השינויים, וכן כל חילופי איגרות דיפלומטיות, יש לרשמשם אצל הארגון הבינ"ל לתעופה אזרחית.

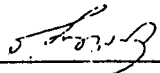
סעיף 20
סיום

1. הסכם זה יהיה בתוקף לפרק זמן בלתי מוגבל.
2. כל צד מתקשר רשאי בכל עת למסור הודעה בכתב לצד המתקשר האחר על החלטתו להביא את ההסכם לידי סיום. הודעה כאמור תימסר כו בזמן לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית. כמקרה זה, יגיע ההסכם לסימו שנים-עשר (12) חודשים אחרי תאריך קבלת ההודעה ע"י הצד המתקשר האחר, אלא אם חזרו בהם הצדדים מההודעה על הסיום בהסכמה הדדית לפני תום התקופה. בהעדר אישור קבלה ע"י הצד המתקשר האחר, תיחשב ההודעה כאילו התקבלה ארבעה-עשר (14) יום אחרי קבלת ההודעה ע"י הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

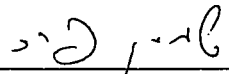
סעיף 21
כניסה לתוקף

הסכם זה ייכנס לתוקף בתאריך שבו ימסרו שני הצדדים המתקשרים הודעות בכתב זה לזה, בחילופי איגרות דיפלומטיות, שהדרישות הפנימיות שלהם לכניסה לתוקף בכל אחת מהן מולאו.

נעשה בירושלים, ביום 19 חזון 1995, שהוא כ"א סיון התשנ"ה בשני עותקי מקור בשפות עברית, גרוזינית ואנגלית, לכל הנוסחים דין מקור שווה. במקרה של הבדלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגלי.



בשם ממשלת הרפובליקה של גרוזיה



בשם ממשלת מדינת ישראל

סעיף 16
התייעצויות

1. ברוח שיתוף הפעולה ההדוק, תחייב העצמה רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים אלה עם אלה מעת לעת במטרה להבטיח יישום, ומילוי משביע רצון, של תנאי הסכם זה והנספח לו.
2. התייעצויות כאמור תחלנה בתוך תקופה של 60 שישים יום מתאריך קבלת בקשה כאמור, אלא אם יוסכם אחרת ע"י הצדדים המתקשרים.

סעיף 17
שינויים

1. אם ייראה לאחד מן הצדדים המתקשרים כרצוי לערוך שינויים באחת מהוראות הסכם זה, הוא רשאי לבקש התייעצויות עם הצד המתקשר האחר. התייעצויות כאמור בין רשויות התעופה ניתן לערוך ע"י ריונים או בהתכתבות, והן יחלו בתוך תקופה של שישים (60) יום מתאריך קבלת הבקשה. כל שינוי שיוסכם עליו בדרך זו ייכנס לתוקף עם אישור בחילופי איגרות דיפלומטיות.
2. שינויים בנספח להסכם זה ניתן לעשות בהסכמה ישירה בין רשויות התעופה המוסמכות של הצדדים המתקשרים ולאשר בחילופי איגרות דיפלומטיות.
3. ההסכם יחוקן לשם התאמתו לכל אמנה רב-צדדית העשויה להפוך למחייבת לגבי שני הצדדים המתקשרים.

סעיף 18
יישוב מחלוקת

1. התעוררה מחלוקת בין הצדדים המתקשרים בנוגע לפירושו או ליישומו של הסכם זה, ישתדלו הצדדים המתקשרים ליישבה תחילה במשא-ומתן.
2. קצרה ידם של הצדדים המתקשרים מלהגיע לעמק השווה במשא-ומתן, רשאים הם להסכים להעביר את המחלוקת לבית-הדין של שלושה בוררים, מהם ימונה אחד ע"י כל צד והשלישי ימונה אחד ע"י שני הבוררים. כל אחד מהצדדים המתקשרים ימונה בורר בתוך תקופה של (60) שישים יום מתאריך קבלתה ע"י כל אחד מהצדדים המתקשרים של הודעה בצינורות דיפלומטיים המבקשת בוררות במחלוקת, והבורר השלישי ימונה בתוך תקופה נוספת של (60) שישים יום. לא עלה בידו של אחד הצדדים המתקשרים למנות בורר בתוך התקופה האמורה, או לא מונה הבורר השלישי בתוך התקופה האמורה, אפשר שנשיא מועצת הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית יתבקש ע"י על אחד מהצדדים המתקשרים למנות בורר או בוררים, לפי המקרה. ככל המקרים יהיה הבורר השלישי אודת מדינה שלישית, ישמש כיושב-ראש בית-הדין ויקבע את המקום שבו תערך הבוררות. בית הדין לבוררות יקבע לעצמו את סדרי הדין.
3. כל החלטה של כיה-הדין לבוררות תחייב את שני הצדדים המתקשרים, אלא אם יחליטו אחרת בעת העברת המחלוקת לבית-הדין לבוררות.
4. הוצאות כיה-הדין יתמלקו בשווה בין הצדדים המתקשרים.
5. אם וכל עוד לא מילא אחד הצדדים המתקשרים אחר החלטה כלשהי שניתנה לפי ס"ק 3 לסעיף זה, רשאי הצד המתקשר האחר להגביל, למנוע או לשלול זכויות או זכויות-יתר שהעניק מכוח הסכם זה לצד המתקשר המשתמש, או למוכיל האוירי המיועד המשתמש.

2. כהפעילו את השירותים המוסכמים, יביא המוביל האוירי המיועד של כל צד מתקשר בחשבון את עניינו של המוביל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר, לבל ייפגעו שלא לצורך השירותים שמשפך האחרון באותו נתיב, בחלקו או בשלמותו, או בנתיבים אחרים הכלולים בדשתו.
3. הקיבולות שתספק כשירותים המוסכמים על ידי המובילים האויריים המיועדים תבקע תוך זיקה הדוקה לדרישות הציבור המשועדות לתעבורה אוירית בין שתי ארצותיהם של הצדדים המתקשרים. קיבולת זו תחולק בעיקרון בשווה בין המובילים האויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים, זולת אם הוסכם אחרת.
4. התדירויות ולוחות הזמנים להפעלת השירותים המוסכמים ייקבעו בהסכמה הדדית בין שני המובילים האויריים המיועדים ויוגשו לאישור רשויות התעופה לפני הפעלת השירותים המוסכמים האמורים לפחות שלושים (30) יום לפני כניסתם לתוקף. במקרה ולא ניתן להגיע להסכם כאמור בין המובילים האויריים המיועדים, יועבר העניין לטיפול רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים.
5. הסכם מסחרי בין שני המובילים האויריים המיועדים יידרש בעת הפעלתם של השירותים המוסכמים. הסכם מסחרי זה יוגש לאישור רשויות התעופה של שני הצדדים. במקרה ולא ניתן להגיע להסכם כאמור בין המובילים האויריים המיועדים, יועברו ענינים שנויים במחלוקת לטיפול רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים.

סעיף 13 הקלות

1. כל צד מתקשר רשאי להטיל או להרשות להטיל היטלים הוגנים וסבירים לשימוש בנמלי תעופה ומתקני תעופה אחרים, ובלבד שהיטלים אלה לא יהיו גבוהים מאלה שמשלמים מובילים אויריים אחרים בשירותי תעופה בינלאומיים דומים.
2. כל צד מתקשר יעודד התייעצויות בין ארגוני הגבייה המוסכמים שלו לבין המובילים האויריים היועדים המשתמשים בשירותים ובמתקנים, ובאשר הדבר מעשי, באמצעות הגופים המייצגים את המובילים האויריים. יש למסור למשתמשים הודעות כפרק זמן סביר לפני הצעות לשינויים בהיטלי משתמשים, כדי לאפשר להם להביע את השקפותיהם בטרם יבוצעו השינויים.
3. שום צד מן הצדדים המתקשרים לא ייתן עדיפות למוביל האוירי שלו או לכל מוביל אוירי אחר על פני מוביל אוירי העוסק בשירותי תעופה בינלאומיים דומים של הצד המתקשר האחר ביישום תקנות בענייני מכס, הגירה, הסגר וכדומה, או בשימוש בנמלי תעופה, נתיבים אויריים, ומתקנים קשורים אחרים שבשליטתו.
4. כל צד מתקשר, על בסיס הדדיות, יקל ככל האפשר על כניסת אנשי הצוות של המוביל האוירי המיועד, המחזיקים בתעודות אנשי צוות, לטריטוריה שלו, כאשר הם נבנסים בתפקיד או כאשר הם נכנסים כנוסעים במוביל אוירי אחר על מנת להתחיל למלא את תפקידם.

סעיף 14 חילופי מידע וסטטיסטיקה

רשויות התעופה של כל אחד מן הצדדים המתקשרים תספקנה לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר, לפי בקשתן, מידע סטטיסטי לפי הנדרש באופן סביר לצורך קביעת הקיבולת שיספק המוביל האוירי המיועד, כמות התנועה המובלת בשירותים המוסכמים, וכן המוצא והיעד של תנועה בטיסות בלא חניות ביניים, מקום שהיא כוללת באורח יוצא מהכלל, גם תנועה מארצות שלישיות ואליהן.

סעיף 15 מעבר ישיר

נוסעים במעבר ישיר דרך שטח ארצו של צד מתקשר, שאינם יוצאים מתחום נמל התעופה השמור למטרות אלה, יהיו זכאים להקלה בביקורת. ככודה ומטען במעבר ישיר יהיו פטורים מהיטלי מכס ושאר היטלים.

3. במסגרת קשריהם ההדדיים, יפעלו הצדדים המתקשרים בהתאם להוראות הבטיחות בתעופה שנקבעו ע"י הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית כנספחים לאמנה, במידה שאותן הוראות בסיחות ישימות לגבי הצדדים המתקשרים; והם ידרשו כי מפעילי שטח של כלי טיס הרשומים אצלם, או מפעילי כלי טיס שמקום עסקם הראשי או משכנו הקבוע נמצא בשטח ארצם, ומפעילים של נמלי אוויר שבשטח ארצם, ינהגו בהתאם להוראות הבטיחות בתעופה האמורות.
4. כל צד מתקשר מסכים כי ניתן לחייב מפעילי כלי טיס כאמור לקיים את הוראות הבטיחות בתעופה המוזכרות בס"ק 3 לעיל, כנדרש ע"י הצד המתקשר האחר לשני כניסה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, יציאה ממנו או שהייה בו. כל צד מתקשר יבטיח שינקטו בפועל אמצעים מתאימים בתוך שטח ארצו כדי להגן על כלי טיס וכדי לבדוק נוסעים, אנשי צוות, מסעני-יד, כבודה, מטען וציוד לכלי טיס, לפני העלייה או ההסענה ובמהלכן. כל צד מתקשר ישקול גם, ברוח אוהדת, כל בקשה של הצד המתקשר האחר לגבי אמצעי בטחון מיוחדים סבירים נוכח איום מסוים.
5. במקרה של תקרית או איום בתקרית של תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים או מעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד ביטחון כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר או מתקני עזר לטיסה יסייעו הצדדים המתקשרים זה לזה ע"י הקלת התקשורת ואמצעים מתאימים אחרים המיועדים לשים קץ מהיר ובטוח לתקרית או לאיום בתקרית כאמור.
6. כאשר יש לאחד הצדדים המתקשרים סיבה סבירה להאמין כי הצד המתקשר האחר חרג מהוראות סעיף זה הנוגעות לבטחון התעופה, רשאיות רשויות התעופה של אותו צד מתקשר לבקש להחייבן לאלתר עם רשויות התעופה של הצד המתקשר האחר.

סעיף 11
העברת תקבולים עודפים

תוך שמירה על עיקרון ההדדיות:

1. יהיה המוכיל האוירי המיועד של אחד הצדדים חופשי למכור הובלה אוירית בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, במטבע מקומי או בכל מטבע הניתן להמרה חופשית, כמישרין או באמצעות סוכנים, ובהתאם לחוקים ולתקנות הלאומיים הישימים בכל אחת מהמדינות ובכפוף לאישורים מתאימים המתקבלים מהרשויות.
2. המובילים האויריים המיוערים של הצדדים יהיו חופשיים להמיר למטבע הניתן להמרה חופשית את החקבולים העודפים על ההוצאות ולהעביר את העודפים הנ"ל משטח הארץ שבו הוצעה המכירה אל שטח ארצם הם. בסכום הנטו של העכויות כאלה ייכללו הכנסות ממכירות שנעשו כמישרין או באמצעות סוכן של שירותי הובלה אויריים, ושירותים מסונפים נוספים, והתשלומים יוסדרו בהתאם להוראות הסכם התשלומים שבתוקף בין שתי הארצות, אם הושג הסכם כאמור, ולתקנות מטבע ישימות.
3. המובילים האויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יקבלו אישור על ביצוע ההעברות כאמור בתוך (30) שלושים יום לכל היותר מתאריך הבקשה. הנוהל להעברות כאמור יהיה בהתאם לתקנות מטבע זר בארץ בה ניצמחת ההכנסה.
4. המובילים האויריים של הצדדים המתקשרים יהיו חופשיים לבצע את ההעברה בפועל עם קבלת האישור. במקרה ולא ניתן, מסיבות טכניות, לבצע לאלתר העברה כאמור, יקבלו המובילים האויריים של הצדדים המתקשרים עדיפות בהעברה השווה לזו של מוצרי ייכוא של הצד המתקשר האחר.
5. כל צד מתקשר יעניק, על בסיס הדדי, למוכיל האוירי המיועד של הצד המתקשר האחר פטור ממסים והיטלים על רווח או הכנסות הנובעים מהפעלתם של שירותי התעופה.

סעיף 12
קיבולת

1. למוכילים האויריים המיוערים של שני הצדדים המתקשרים תהיה הזדמנות הוגנת ושווה להפעיל השירותים המוסכמים כמפורט בנספח להסכם זה.

3. הנציגים וסגל העובדים יהיו כפופים לחוקים ולתקנות התקפים אצל הצד המתקשר האחר, ובהתאם לחוקים ותקנות האמורים, יעניק כל צד מתקשר, על בסיס הדדיות ותוך עיכוב מזערי, את היתרי העבודה, אשרות תעסוקה או מסמכים דומים אחרים לנציגים ולסגל העובדים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה.
4. כל אחד מהצדדים המתקשרים מתחייב לוודא שהמוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחד יקבל משרדים ומתקנים הולמים הדרושים לפעולתו, על מנת להקל בלא כל שהות מיוחדת את הפעלת המוביל האווירי של כל אחד מן הצדדים המתקשרים.

סעיף 8 החלת חוקים ותקנות

1. חוקיו ותקנותיו של צד מתקשר אחד, המסדירים את כניסתם לשטח ארצו או יציאתם ממנו של כלי טיס העוסקים בתעופה בינלאומית, או טיסות של כלי טיס כאמור מעל לאותו שטח ארץ, יחולו על כלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר עם כניסתם לשטח הארץ האמור, יציאתם ממנו או שהותם בו.
2. חוקיו ותקנותיו של צד מתקשר אחד הנוגעים לכניסה, שהות, מעבר או יציאה של נוסעים, צוות, מטען ודואר, כגון אלה הנוגעים לנוהלי כניסה ויציאה, הנירה, מכס, מטבע ואמצעי תברואה והסגר, יחולו על הנוסעים, הצוות, המטען או הדואר המובלים בכלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר בעודם בשטח ארצו של הצד המתקשר הראשון.

סעיף 9 הכרה בוועדות ובדישיונות

1. תעודות בדבר כושר אווירי, תעודות הסכמה ורישיונות שהוצאו או שקיבלו תוקף ע"י אחד הצדדים המקשרים זהעומדים עדיין בתוקפם, יזכרו ככעלי תוקף חוקי ע"י הצד המתקשר האחר למטרת הפעלת השירותים המוסכמים, ובלבד שהדישיונות שלפיהן הוצאו תעודות ורישיונות כאמור או קיבלו את תוקפם הינן שוות ערך לתקן המינימום העשוי להקבע בהתאם לאמנה, או עולות עליהן.
2. עם זאת, כל אחד מהצדדים המתקשרים שומר לעצמו את הזכות לסרב להכיר בתקפותם של תעודות הסכמה והרשיונות שהוענקו לאזרחיו ע"י הצד המתקשר האחר למטרת טיסה מעל שטח ארצו הוא.

סעיף 10 בטחון

1. הצדדים המתקשרים מאשרים מחדש את מחויבותם ההדדית להגן על בטחון התעופה האזרחית מפני מעשים של התערבות בלתי-חוקית. הצדדים המתקשרים יפעלו במיוחד כהתאם להוראות האמנה בדבר עבירות ומעשים מסוימים אחרים המבוצעים בכלי טיס, שנחתמה בטוקיו ביום 14 בספטמבר 1963; האמנה בדבר דיכוי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס, שנחתמה בהאג ביום 16 בדצמבר 1970; האמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי-חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאל ביום 23 בספטמבר 1971; והפרוטוקול בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי-חוקיים בנמלי-תעופה המשמשים את התעופה האזרחית הבינלאומית, שנחתם במונטריאל ביום 24 בפברואר 1988.
2. הצדדים המתקשרים יושיטו זה לזה, לפי בקשה, את כל העזרה הנחוצה למניעת מעשים של תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר ומתקני עזר לטיסה, וכל איוס אחר על בטיחות התעופה האזרחית.

המתקשר האחר רק באישור שילטונות המכס של אותו שטח ארץ. במקרה האמור, ניתן לשימש חחת השגחת השילטונות האמורים עד לייצואם החוזר או עד אשר ייעשה בהם אחרת בהתאם לתקנות המכס.

4. הפטורים המוענקים לפי ס"ק 1 לסעיף זה יינתנו גם כאשר המוביל האווירי של צד מתקשר אחד עשה חוזה עם מוביל אוירי אחר, שנהנה אף הוא מפטורים כאמור שניתנו ע"י צד מתקשר אחר, לשם הלואה או העברה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר של הפריטים המפורטים בס"ק 1 לסעיף זה.

סעיף 6 תעריפים

1. התעריפים אשר ייגבו ע"י המוכיל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד עבור הובלה אל שטח ארצו של הצד המתקשר האחר וממנו ראוי כי ייקבעו ברמות סבירות, תוך התייחסות נאותה לכל הגורמים הנוגעים לדבר, לרבות עלויות הפעלה, רווח סביר ותעריפיהם של מובילים אויריים אחרים. הצדדים המתקשרים יראו ככלתי-קבילים תעריפים חמסניים או מפליס, גבוהים במידה כלתי סבירה או מגבילים בשל ניצול לרעה של עמדת שליטה, או נמוכים כאופן מלאכותי בשל טובסידיה או תמיכה ממשלתי ישירה או עקיפה.
2. התעריפים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה, יוסכס עליהם בין המובילים האוויריים המיועדים של שני הצדדים המתקשרים, לאחר התייעצות עם מובילים אויריים אחרים הפועלים בנתיב, בשלמותו או בחלקו. הסכס כאמור יושג, כל אימת שאפשר, ע"י שימוש בנולי האיגוד הכינלאומי לחובלה אוירית או בכל מנגנון בינלאומי נאות אחר לקביעת מחירים, לשם הישוב התעריפים.
3. תעריפים שהוסכס עליהם בדרך זו יוגשו לאישור רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים לפחות (45) ארבעים וחמישה יום לפני החריף המוצע להנהגתם. במקרים מיוחדים, ניתן לקצר פרק זמן זה, בכפוף להסכמת הרשויות-האמורות.
4. ניתן לתת אישור זה במפורש. לא הכיעה שוט רשות תעופה אי-הסכמה בתוך (30) שלושים יום מתאריך ההגשה, בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, יחשבו תעריפים כאילו אושרו. והיה אם קוצר פרק הזמן להגשה, כפי שנקבע בס"ק 3, רשאיות רשויות התעופה להסכים כי פרק הזמן שכתוכו יש להודיע על כל אי-הסכמה יהיה פחות מאשר (30) שלושים יום.
5. אם לא הושגה הסכמה על תעריף בהתאם להוראות ס"ק 2 לסעיף זה, או אם מסרה רשות תעופה אחת, בתוך פרק הזמן שניתן להחיל בהתאם לס"ק 4 לסעיף זה, לרשות התעופה האחרת על אי-הסכמתה לתעריף כלשהו שהוסכס עליו בהתאם להוראות ס"ק 2, ישנולו רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים לקבוע את התעריף בהסכמה הדדית, לאחר התייעצויות עם רשויות התעופה של כל מדינה שעצתה תיראה להם מועילה.
6. אם אין רשויות התעופה יכולות להסכים על תעריף כלשהו שהוגש להם בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, או על קביעת תעריף כמפורט בס"ק 5 לסעיף זה, תיושב המחלוקת בהתאם להוראות סעיף 18 להסכס זה.
7. תעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף זה יישאר בתוקף עד שייקבע תעריף חדש. מכל מקום, לא יוארך תעריף בהסתמך על ס"ק זה ליותר מאשר (12) שנים עשר חודשים לאחר התאריך שבו אמור היה אחרת לפקוע.

סעיף 7 ייצוג

1. המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים יורשה, על בסיס של הדדיות, להחזיק בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר נציגים וסגל המסחרי, תפעול וטכני, כנדרש בהקשר להפעלת השירותים המוסמכים. סגל זה ייבחר מכין אזרחי אחר הצדדים המתקשרים, או שניהם לפי הצורך.
2. דרישות לסגל כאמור, ניתן לספק, לפי שיקול דעתו של המוביל האווירי המיועד, ע"י כוחו האדם שלו או ע"י שימוש בשירותי ארגון, חברה או מוביל אוירי אחרים הפועלים בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, ומורשים לבצע שירותים כאמור כשטח ארצו של אותו צד מתקשר.

5. המוביל האווירי שיועד רשאי להתחיל להפעיל את השירותים המוסכמים, ובלבד שהתעריפים שנקבעו בהתאם להוראות סעיף 6, להסכם זה הנס בתוקף ביחס לאותם שירותים.

סעיף 4

שלילה והתלייה של זכויות

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות לשלול היתר הפעלה או להתלות את מימוש הזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה שניתנו למוביל האווירי שהועיד הצד המתקשר האחר, או לאכוף תנאים שיראו לו נחוצים לשם מימוש זכויות אלה:
 - א. במקרה שלא נחה דעתו כי הבעלות העיקרית והשליטה המעשית על המוביל האווירי נתונות בידי הצד המתקשר שהועיד את המוביל האווירי או בידי אזרחיו של צד מתקשר כאמור; או
 - ב. במקרה שאותו המוביל האווירי לא מילא אחר החוקים והתקנות של הצד המתקשר המעניק זכויות אלה; או
 - ג. ככל מקרה שכצורה אחרת לא הפעיל המוביל האווירי את השירותים המוסכמים בהתאם לתנאים שנקבעו ע"פ ההסכם.
2. הזכות האמורה חמושה רק לאחר התייעצות עם הצד המתקשר האחר, זולת אם יש הכרח לבטל, להתלות או לאכוף ולאחר תנאים שצויינו בס"ק 1 לסעיף זה כדי למנוע הפרה נוספת של חוקים או תקנות.

סעיף 5

פטור מדמי מכס ומהיטלים דומים

1. על בסיס עקרון ההדדיות, יפטור כל אחד מן הצדדים המתקשרים, במלוא המירה האפשרית לפי חוקי ארצו, את המוביל האווירי המיועד על הצד המתקשר האחר מהגבלות ייבוא, היסלי מכס, מסי בלו, אגרות כדיקה ושאר תשלומי חובה והיטלים לאומיים על אספקה, חלקי חילוף כולל מנועים, ציוד כלי טיס רגיל, ציידה וזוון לכלי טיס (לרכות טבק, משקאות חריפים וקליים ומוצרים אחרים המיועדים למכירה לנוסעים בכמויות מוגבלות במשך הטיסה) ופריטים אחרים המיועדים לשימוש אן ורק בהקשר להפעלתם או לשירותם של מטוסי המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האמור המפעיל את השירותים המוסכמים, וכן על מלאי הכרטיסים המודפסים, שטרי מטען אויריים, כל דבר דפוס הנושא את סמל החברה המודפסת אליו, וחומר פירטומי רגיל המופץ חניס ע"י אותו מוביל אוירי מיועד.
 2. הפטור המוענק בסעיף זה יחול על הפריטים המוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה:
 - א. שהוכנסו לשטח ארצו של אחד הצדדים המתקשרים ע"י המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר או מטעמו;
 - ב. שהוחזקו בכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בהגיעם לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר או בצאתם ממנו;
 - ג. שהועלו לכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בשטח של הצד המתקשר האחר ונועדו לשימוש בהפעלת השירותים המוסכמים;
- בין אם נעשה כפריטים אלה שימוש או שנצרכו בשלמותם או כחלקם בתחום שטח ארצו של הצד המתקשר המעניק את הפטור, ובין אם לאו, ובלבד שפריטים כאמור לא יועברו לזולת בשטח ארצו של הצד המתקשר האמור.
- פריטים המאוזכרים בס"ק א', ב', ג', שלעיל, יוחזקו תחת פיקוח או ביקורת של שילטונות המכס.
3. ציוד מוטס רגיל, וכן חומרים ואספקה המוחזקים כרגיל בכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של כל אחד מן הצדדים המתקשרים, ניתן לפרוק בשטח ארצו של הצד

1. המונח "נתיבים מפורטים" פירושו הנתיבים שנקבעו או שייקבעו בנספח להסכם זה;
2. המונח "שירותים מוסכמים" פירושו השירותים האוויריים הבינלאומיים שמבצע כלי טיס בהובלה ציבורית של נוסעים, מטען ודואר שאפשר להפעיל, לפי הוראות ההסכם, בנתיבים המפורטים;
- 2.1. המונח "תעריף" פירושו המחירים שיש לשלם בעד הובלת נוסעים, כבודה ומטען, והתנאים שלפיהם מוחלים מחירים אלה, לרבות מחירים ותנאים של עמילות ושירותי עזר אחרים, אך למעט תנמולים ותנאים להובלת דואר;
3. המונח "קיבולת"; בזיקה ל"שירותים מוסכמים", פירושו קיבולת של כלי טיס המופעלים כשירותים האמורים, כפול התירות שכלי טיס כאמור מופעל בה כמשך פרק-זמן נתון בנתיב או בקטע מנתיב.

סעיף 2 הענקת זכויות

1. כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות המפורטות כהסכם הנוכחי על מנת לאפשר למוביל האווירי המיועד שלו להקים ולהפעיל שירותים אוויריים בינלאומיים סדירים בנתיבים המפורטים בנספח להסכם.
2. בכפוף להוראות הסכם זה ונספחיו, יינה המוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר מהזכויות הבאות:
 - א. לטוס ללא חנייה מעל לשטחו של הצד המתקשר האחר;
 - ב. לערוך חניות כשטח האמור שלא למטרות תעבורה;
 - ג. כעת הפעלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים, להעלות ולהוריד נוסעים, מטען ודואר בכל נקודה בנתיבים המפורטים, בכפוף להוראות הכלולות בנספח להסכם זה; וכן
3. אין בס"ק 2 לסעיף זה דבר אשר ייחשב כמעניק למוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד את זכות היתר להעלות בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר נוסעים, מטען ודואר, המובלים למטרות רווח או בשכירות ומיועדים לנקודה אחרת כשטח הצד המתקשר האחר.

סעיף 3 הועדת מובילים אוויריים

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות להועיד בהודעה בכתב לצד המתקשר האחר מוביל אווירי אחד לשם הפעלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים.
2. עם קבלת הודעה על הועדה כאמור, יעניק הצד המתקשר האחר בלא עיכוב, בכפוף להוראות ס"ק 3 ו-4 לסעיף זה, את היתר ההפעלה המתאים למוביל האווירי המיועד.
3. רשויות התעופה של צד מתקשר אחד רשאיות לדרוש מהמוכיל האווירי שהועיד הצד המתקשר האחר שיניח את דעתו כי הנו ממלא אחר התנאים שנקבעו לפי החוקים והתקנות החלים כאופן רגיל וסביר על הפעלת שירותי מעופה בינלאומיים ע"י הרשויות האמורות, בהתאם להוראות האמנה.
4. לכל צד מתקשר תהיה הזכות לסרב לקבל הועדה של מוביל אווירי, או לסרב להעניק את היתר ההפעלה המוזכר בס"ק 2 לסעיף זה, או להטיל אותם חנאים שיראה כהכרחיים למימוש הזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה ע"י המוביל האווירי המיועד, ככל מקרה שלא נחה דעתו של הצד המתקשר האמור כי הבעלות העיקרית והשליטה המעשית על אותו מוביל אווירי נתונים בידי הצד המתקשר המועיד את המוביל האווירי, או בידי אזרחיו.

[HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU]

הסכם להובלה אווירית

בין

ממשלת מדינת ישראל

לכין

ממשלת הרפובליקה גרוזיה

ממשלת מדינת ישראל, וממשלת הרפובליקה של גרוזיה, (שניקראנה להלן "הצדדים המתקשרים");

בהיותן צדדים לאמנה בדבר חעופה אזרחית בינלאומית, שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר, 1944;

בהכירן בחשיבות ההובלה האווירית כאמצעי ליצירה ולשימור של ידידות, הכנה ושיתוף פעולה בין עמי שתי הארצות;

ברצותן לקדם את פיתוח ההובלה האווירית בין שתי הארצות, ולהמשיך במלוא ההיקף את שיתוף הפעולה הבינלאומי בתחום זה; וכן

ברצוחן לעשות הסכם להפעלת שירותים אוויריים בין ששתי ארצותיהם ומעבר להם;

הסכימו לאמור:

סעיף 1
הגדרות

לעניין פרשנות להסכם והחלתו, זולת אם נקבע אחרת:

- א. המונה "אמנה" פירושו האמנה בדבר תעושה אזרחית בינלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום השביעי בדצמבר 1944, לרבות כל נספח שאומץ לפי סעיף 90 לאמנה זו, וכל תיקון לנספחים או לאמנה לפי סעיפים 90 ו-94, במידה ואותם נספחים ותיקונים נכנסו לתוקף או אושרו ע"י שני הצדדים המתקשרים;
- ב. המונח "רשויות תעופה" פירושו, במקרה של ישראל, שר התחבורה, ובמקרה של הרפובליקה של גרוזיה, שר התחבורה, מנהל התעופה אזרחית או בשני המקרים, כל אדם או גוף שהוסמכו כ"אות למלא את התפקידים המוטלים על הרשויות האמורות;
- ג. המונח "מוביל אווירי מיועד" פירושו מוביל אווירי שכל צד מתקשר הועיד לשם הפעלת השירותים המוסכמים, כמפורט בנספח להסכם זה ובהתאם לסעיף 3 להסכם זה;
- ד. המונח "שטח ארץ", ולמונחים "שירותים אוויריים", "שירותים אוויריים בינלאומיים", "מוביל אווירי", ו"חגיגה שלא למטרות תעבורה", תהיה משמעות כמפורט בסעיפים 2 ו-96 לאמנה;
- ה. המונח "הסכם" פירושו הסכם זה, נספחיו וכל תיקוניהם.

[GEORGIAN TEXT — TEXTE GÉORGIEN]

შეთანხმება
 ისრაელის სახელმწიფოს მთავრობასა
 და
 საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობას შორის
 საჩაერო ტრანსპორტის დარკში

ისრაელის სახელმწიფოს მთავრობა და საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობა (შემდგომში — „ხელშეკრული მხარეები“)
 არიან რა „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ 1944 წლის 7 დეკემბერს ქ. ჩიკაგოში ხელმოხაწურად გახსნილი კონვენციის მიზნად აღიარებენ რა საჩაერო ტრანსპორტის მნიშვნელობას მეგობრობის დაძაქრებისა და მენარჩუნების, თანამშრომლობისა და ურთიერთგაგების გაღრმავების თვალსაზრისით, აქვთ რა სურვილი სელი შეუწეონ საჩაერო გადაყვანა-გადანადვის განვითარებას ისრაელსა და საქართველოს შორის და მთელი ძალიხსმუვით კააკრმელის საერთაშორისო თანამშრომლობა ამ სფეროში,
 აქვთ რა სურვილი დაღონ შეთანხმება საჩაერო მიმოსვლის შესახებ თავიანთ ტერიტორიებს შორის
 შეთანხმდნენ შემდეგზე

მუხლი I
 განმარტებები

ამ შეთანხმების განმარტებისა და გამოყენების მიზნით, თუ მასში სხვაგვარი რამ არ არის გათვალისწინებული

ა) ტერმინი „კონვენცია“ ნიშნავს 1944 წლის 7 დეკემბერს ქ. ჩიკაგოში ხელმოხაწურად გახსნილ კონვენციას „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ და კონვენციის 90-ე მუხლის თანახმად მიღებულ მის ნებისმიერ დანარს, კონვენციის 90-ე და 94-ე მუხლების შესაბამისად ამ დანართების ან კონვენციის ნებისმიერ შესწორებას, თუ ეს დანართები და შესწორებები ძალაშია ორივე ხელშეკრული მხარისათვის ან რატიფიცირებულია მათ მიერ;

ბ) ტერმინი „საავიაციო ხელისუფლება“ ისრაელის სახელმწიფოსთან მიმართებაში ნიშნავს ტრანსპორტის სამინისტროს, საქართველოს რესპუბლიკისთან მიმართებაში ტრანსპორტის სამინისტროსა და სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციას ან ორივე შემთხვევაში ნებისმიერ პიროვნებას ან ორგანიზაციას, რომლებიც აღჭურვილნი იქნებიან სათანადო უფლებამოსილებით შესრულონ ამ უწყებათა ნებისმიერი ფუნქცია;

გ) ტერმინი „დანიშნული ავიასაწარმო“ წარმოადგენს ავიასაწარმოს, რომელსაც ამ შეთანხმების მეშ მუხლის თანახმად ნიშნავს თითოეული ხელშეკრული მხარე ამ შეთანხმების დანართში მოთხოვნილი შეთანხმებული მომსახურების გაწევის მიზნით;

დ) ტერმინებს „ტერიტორია“, „საჩაერო მიმოსვლა“, „საერთაშორისო საჩაერო მიმოსვლა“, „ავიასაწარმო“, „განჩრება არაკომერციული მიზნებით“ აქვთ კონვენციის მეშ და 96-ე მუხლებში განსაზღვრული მნიშვნელობები;

ე) ტერმინი „შეთანხმება“ ნიშნავს ამ შეთანხმებას, მის დანართებსა და მათ ნებისმიერ შესწორებას;

ვ) ტერმინი „დაწესებული პარმრუტები“ ნიშნავს პარმრუტებს, რომლებიც დადგენილია ან დადგინდება ამ შეთანხმების დანართში;

ზ) ტერმინი „შეთანხმებული მომსახურება“ ნიშნავს დაწესებული პარმრუტებზე გაწეულ საერთაშორისო საბაჟო მომსახურებას, რომელსაც საბაჟო სოპალდი ახორციელებს მკვახრების, ტერიტორია და უოსტის ვადაქანა-უდაზიდისათვის ამ შეთანხმების დებულებათა შესაბამისად;

თ) ტერმინი „ტარიფი“ ნიშნავს მკვახრთა ვადაქანის, ბარვისა და ტერიტორიის ვადაზიდვის ღირებულებას და იმ პირობებს, რომელთა შესაბამისადაც ეს ღირებულება მოქმედებს, საავტო და სხვა დამატებითი მომსახურების ღირებულებისა და პირობების ჩათვლით და არ ითვალისწინებს უოსტის ვადატანის ღირებულებასა და პირობებს;

ი) ტერმინი „ტევადობა“ შეთანხმებულ მომსახურებასთან მიმართებაში ნიშნავს ამ მომსახურების გაწევაზე გამოყენებული საბაჟო სოპალდის მოცულობას გამრავლებულს ამ თვითმფრინავის მიერ მომსახურების გაწევის სისპირეზე განასაზღვრული დროის ჰერიოდში, მთელ პარმრუტზე ან მის მონაკვეთზე.

მუხლი 2 უფლებების მინიჭება

1. ხელშეკრული მხარეები ერთმანეთს ანიჭებენ ამ შეთანხმებით ვადალისწინებულ უფლებებს შეთანხმების დანართში მოცემულ პარმრუტებზე ვანრიცის შესაბამისად საერთაშორისო მოსახლის დაწევისა და მომსახურების გაწევის მისნით.

2. თუ ამ შეთანხმებაში ან მის დანართში სხვაეგვარი რამ არ იქნება ვადალისწინებული, ხელშეკრული მხარეების მიერ დანიშნული ავიასაწარმოები დაწესებული პარმრუტების შესაბამისად შეთანხმებული მომსახურების გაწევისას ისარგებლებენ შემდეგი უფლებებით

ა) ვანასორციელონ მორე ხელშეკრული მხარის ტერიტორიაზე ვადაურენა დავდომის ვარემე;

ბ) დავდენ მორე ხელშეკრული მხარის ტერიტორიაზე არავომრციული მისნებით;

გ) ამ შეთანხმების დანართით ვანასაზღვრული მორე ხელშეკრული მხარის ჰუნქტებში მოასდინონ იმ მკვახრების ჩასდომა და ვადმოსხდომა, ტერიტორია და უოსტის ჩატვირთვა და ვადმოტვირთვა, რომელთა ვადაქანა-ვადაზიდვა ხორციელდება ავიასაწარმოს დამნიშენული ხელშეკრული მხარის ტერიტორიიდან ან ტერიტორიისაკენ;

3. ეს შეთანხმება არცერთ ხელშეკრული მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოს არ ანიჭებს ჰრივილეგიას მორე ხელშეკრული მხარის ტერიტორიაზე ვანსამრეულოს ხავსურად ან დავირავების ვსით საბაჟო სოპალდის ბორტზე ავიეანის მკვახრები, აიტანის ტერიტორია და უოსტა ავავე ხელშეკრული მხარის ტერიტორიაზე არსებულ სხვა ჰუნქტში ვადაქანის მისნით.

მუხლი 3 ავიასაწარმოების დანიშნა და მომსახურების გაწევის უფლებამოსილების მინიჭება

1. თითოეულ ხელშეკრულ მხარეს ექნება უფლება ამ ორი ქვეყნის ტერიტორიებს მორის დაწესებულ პარმრუტებზე შეთანხმებული მომსახურების გაწევის მისნით წერილობით დანიშნოს ერთი ავიასაწარმო და წარუდგინოს მორე ხელშეკრულ მხარეს;

2. ხელშეკრული მხარე ასეთი შეტეობისუბის მიღებისთანავე ამ მუხლის მე-3 და მე-4 ჰუნქტების შესაბამისად დავუონბლიე მინიჭებს მორე ხელშეკრული მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოს მომსახურების გაწევის სათანადო უფლებამოსილებას;

3. ერთი ხელშეკრული მხარის საავტო ხელისუფლებამ შეიძლება მოსთხოვოს მორე ხელშეკრული მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს მტეცეებულება იმის თავაზზე, რომ შეთანხმებული მომსახურების გაწევისას იე ასრულებს იმ ვანონებისა და წესების

პირობებს, რომლებიც ამ საავიაციო სწავლების მიერ წყველებრივ და მისაღებ ფარგლებში გამოიყენება საერთაშორისო საავიაციო მომსახურების გაწევისას კონვენციის დებულებათა შესაბამისად;

4. თითოეულ ხელშეკრულ მხარეს შეუძლია უარი თქვას ამ მუხლის მე-2 პუნქტით განსაზღვრულ მომსახურების გაწევის უფლებამოსილების მინიჭებაზე ან ამ შეთანხმების მე-2 მუხლით განსაზღვრულ უფლებებით სარგებლობას ავიასაწარმოს მოსთხოვოს ისეთი პირობების შესრულება, როგორცაა ნათელის საჭიროდ ნებისმიერ შეთანხმებაში, თუ ეს ხელშეკრული მხარე არ არის დარწმუნებული, რომ ავიასაწარმოს უპირატესი მფლობელობისა და მასზე რეალური კონტროლის უფლებებით სარგებლობენ ამ ავიასაწარმოს დამნიშნული ხელშეკრული მხარე ან მისი მოქალაქეები;

5. როდესაც ავიასაწარმო ამგვარი იქნება დანიშნული და უფლებამოსილებით აღჭურვილი, მას შეუძლია ნებისმიერ დროს დაიწუოს შეთანხმებული მომსახურების გაწევა იმ პირობით, რომ შეთანხმების მე-6 მუხლის დებულებათა შესაბამისად ამ მომსახურებისათვის დაწესებული ტარიფები ძალაშია.

მუხლი 4

მომსახურების გაწევის უფლებამოსილების გაუქმება და შეჩერება

1. თითოეულ ხელშეკრულ მხარეს უფლება აქვს შეიჩეროს ხელშეკრული მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს გაუქმოს ან შეუჩეროს ამ შეთანხმების მე-2 მუხლის შესაბამისად მინიჭებული მომსახურების გაწევის უფლებამოსილება, აგრეთვე წაუშინოს მას როგორცაა ნათელის საჭიროდ, იმგვარი პირობები, თუ

ა) ეს ხელშეკრული მხარე არ არის დარწმუნებული, რომ ამ ავიასაწარმოს უპირატესი მფლობელობა და მასზე რეალური კონტროლი ამ ავიასაწარმოს დამნიშნული ხელშეკრული მხარის ან მისი მოქალაქეთა ხელშია;

ბ) ეს ავიასაწარმო არ ასრულებს იმ ხელშეკრული მხარის კანონებსა და წესებს, რომელმაც მიანიჭა მას ეს უფლებები;

გ) ეს ავიასაწარმო შეთანხმებული მომსახურების გაწევისას სხვაგვარი სახით არღვევს ამ შეთანხმების დებულებებს.

2. თუ დაუყოვნებლივ არ არის საჭირო ამ მუხლის 1-ლი პუნქტით გათვალისწინებული უფლებამოსილების გაუქმება, შეჩერება და მის განხორციელებასთან დაკავშირებით პირობების წაუქმება, რათა თავიდან იქნეს აცილებული კანონებისა და წესების შემდგომი დარღვევა, ამ უფლებით სარგებლობა მოხდება მხოლოდ ხელშეკრულ მხარეთა შორის კონსულტაციების ჩატარების შემდეგ.

მუხლი 5

საბაჟო და სხვა გადასახადებისაგან კანონის უფლება

1. თითოეული ხელშეკრული მხარე თანახმად უფლებამოსილების საფუძველზე საკუთარი ეროვნული კანონმდებლობის შესაბამისად შესაძლებლობისამებრ მაქსიმალურად გაათავისუფლებს შეიჩერებულ ხელშეკრული მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს საიმპორტო შესაძლებლობისაგან, საბაჟო, სააქციო, საინსპექციო გადასახადებისაგან, სხვა სახელმწიფო ბეგარისა და აგრეთვე მოსარეგულირებლისაგან მარაგზე, სათადარიგო ნაწილებზე (მრავების ჩათვლით), სატაბულო მოწყობილობებზე, საავიაციო სომალდზე არსებულ სასურსათო მარაგზე, პროდუქტზე (მათ შორის თამბაქოზე, ალკოჰოლურ და სხვა სასმელებზე, რომლებიც შესაძლებელია რაოდენობით შესაზღვრებლად არის გათვალისწინებული) და სხვა მასალაზე, რომელიც განკუთვნილია ამ ხელშეკრული მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს საავიაციო სომალდის შესაძლებლობისა და ტექნიკური მომსახურებისათვის. გადასახადებისაგან თავისუფლება აგრეთვე აკრძალულია, ავიასაწარმოს მიერ უფასოდ გაყვანილი საავიაციო მასალა; ან არის კომპანის ემბლემა და ავიასაწარმოს მიერ უფასოდ გაყვანილი საავიაციო მასალა;

2. გადახსნადებისაგან განთავისუფლება ხორციელდება ამ მუხლის პირველ პუნქტში აღნიშნული ობიექტების მიმართ, რომლებიც

ა) ერთი ხელშეკრული მხარის ტერიტორიაზე მეორე ხელშეკრული მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს მიერ ან მისი სასულიო არიან შემოტანილი;

ბ) ერთი ხელშეკრული მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს საჭაერო, სომალიდის ბორტზე რჩება მისი მეორე ხელშეკრული მხარის ტერიტორიაზე ჩაურენის ან ამ ტერიტორიიდან გამოურენის დროს;

გ) ერთი ხელშეკრული მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს საჭაერო, სომალიდის ბორტზე ატანილი მეორე ხელშეკრული მხარის ტერიტორიაზე და განკუთვნილია ამ საჭაერო, სომალიდის მიერ შეთანხმებული საჭაერო მომსახურების გაწევისათვის.

ეს წესი მოქმედებს იმის მიუხედავად, აღნიშნული ობიექტები მოლიანად თუ ნაწილობრივ იქნება გამოყენებული იმ ხელშეკრული მხარის ტერიტორიაზე, რომელმაც გაათავისუფლა დანიშნული ავიასაწარმო და იმ შემთხვევაში, როცა ისინი არ არიან გასსესიებული ამ ხელშეკრული მხარის ტერიტორიაზე.

ა, ბ, გ პუნქტებში ჩამოთვლილი მასალა განთავსებული იქნება საბაეო შედამხედველობისა და კონტროლის ქვეშ.

3. საბორტო მოწობილობა, აგრეთვე მასალები და მარაგი, რომლებიც ჩვეულებრივ რჩება ხელშეკრული მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოს საჭაერო, სომალიდზე, შეიძლება გადმოტვირთულ იქნეს მეორე ხელშეკრული მხარის ტერიტორიაზე მხოლოდ ამ ქვეყნის საბაეო სულისუფლების თანხმობით. ამ შემთხვევაში ისინი განთავსებულ იქნებიან ამ საბაეო ხელისუფლების შედამხედველობის ქვეშ მანამდე, ხანამ არ იქნებიან გატანილი ან საბაეო წესების თანხმად სსვაკარად არ იქნებიან განწესებული;

4. ამ მუხლის 1-ლი პუნქტით გათვალისწინებული გადახსნადებისაგან განთავისუფლება ერცედდება იმ შემთხვევაზეც, როდესაც ერთი ხელშეკრული მხარის ავიასაწარმო დებს ხელშეკრულებას სსვა ავიასაწარმოსთან მეორე ხელშეკრული მხარის ტერიტორიაზე 1-ლ პუნქტში აღნიშნული სტატუსის ვადიან სარგებლობაში გადაცემის ან სსვაკარი გადაცემის შესახებ იმ პირობით, რომ ეს ავიასაწარმოც ასევე გათავისუფლებულია ამ ხელშეკრული მხარის მიერ.

მუხლი 6
ტარიფები

1. ერთი ხელშეკრული მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს მიერ მეორე ხელშეკრული მხარის ტერიტორიისაკენ ან ამ ტერიტორიიდან განხორციელებული გადაყანა-გადაზიდვისათვის ტარიფები დაწესებული იქნება კანონრულობის ფარგლებში. გათვალისწინებული იქნება ეველა მნიშვნელოვანი ფაქტორი, მათ შორის მომსახურების გაწევის ღირებულება, რეალური შესამღებელი მოცუბა და სსვა ავიასაწარმოთა ტარიფები. ხელშეკრული მხარეები მიუღებლად ჩათვლიან ტარიფებს, რომლებიც მმარცველურია ან დისკრიმინაციულია, ეკუთმართებლად მბაღლია ან შემსღდველია ერთ-ერთი დანიშნული ავიასაწარმოს მიერ თავისი დომინირებული მდგომარეობის ბოროტად გამოყენების გამო ან ხელონურად დაბაღლია მთავრობის პირდაპირი ან არაპირდაპირი სუბსიდებისა და დახმარების სარჯზე;

2. ამ მუხლის პირველ პუნქტში აღნიშნული ტარიფები შეთანხმებული იქნება ხელშეკრული მხარეების დანიშნულ ავიასაწარმოებს შორის იმ ავიასაწარმოებთან კონსულტაციების მბარების შემდეგ, რომლებიც ამ მარმრუტზე ან მის მოსაკვეთსე ახორციელებენ შეთანხმებული მომსახურების გაწევისას. ასეოი ურთიერთშეთანხმება შემღებისდაეკარად მიღწეულ იქნება საჭაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაციის პროცედურული წესების ან სსვა შესაბამისი საერთაშორისო ტარიფების დადგენის შექანიშმის საუბეულზე;

3. აკცარად შეთანხმებული ტარიფები დასამტყეებლად წარდგინება ორივე ხელშეკრული მხარის საავიაციო ხელისუფლებას ტარიფების ძალაში შესვლის საკარადო თარიღამდე არანაკლებ ორმოცდახუთი (45) დღით ადრე. განსაკუთრებულ შემთხვევებში ეს ვადა შეიძლება შემცირებულ იქნეს აღნიშნულ ხელისუფალთა შორის შეთანხმების საფუძველზე.

4. თანხობაზე ჰასუნი შესაძლებელია მიეძღვოს იქნეს კონკრეტული ფორმით. თუ არცერთი საავიაციო ხელისუფლება ტარიფების წარდგენის თარიღიდან ოცდაათი (30) დღის განმავლობაში არ გამოხატავს საწინააღმდეგო აზრს, მაშინ ამ მუხლის მე-3 პუნქტის შესაბამისად ტარიფები დამტყეებულად ჩითვლება. თუ მე-3 პუნქტით გათვალისწინებული ტარიფების წარდგენის პერიოდი შემცირდება, მაშინ საავიაციო ხელისუფალი შეეძლება შეთანხმდნენ, რომ ტარიფების თაობაზე უარყოფის შეტყობინების ვადა შეიძლება იყოს (30) დღეზე ნაკლები;

5. თუ ვერ მოხერხდა დასამტყეებლად წარდგენილი ტარიფების შეთანხმება ამ მუხლის მე-2 პუნქტის დებულებათა თანხმად ან თუ იგივე მუხლის მე-4 პუნქტით დადგენილი პერიოდის განმავლობაში ერთი ხელშეკრული მხარის საავიაციო ხელისუფლება მეორე ხელშეკრული მხარის საავიაციო ხელისუფლებას შეატყობინებს, რომ იგი არ შეთანხმდა ამავე მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად დადგენილ ტარიფს, მაშინ ორივე ხელშეკრული მხარის საავიაციო ხელისუფალი ნებისმიერ ნებისმიერ სახელმწიფოს საავიაციო ხელისუფლებასთან კონსულტაციების ჩატარების შემდეგ, რომლის რეზულტატის შესახებ იხილეთ სასარგებლოდ, ტარიფებს ურთიერთშეთანხმების გზით;

6. თუ საავიაციო ხელისუფალი ვერ შეთანხმდნენ ამ მუხლის მე-3 პუნქტის თანხმად მათთვის წარდგენილ ნებისმიერ ტარიფზე ან ამავე მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად ვერ დაადგინეს ტარიფის ოდენობა, დავა გადაჭრება ამ შეთანხმების მე-8 მუხლის დებულებათა საფუძველზე;

7. ტარიფები, რომლებიც დადგენილია ამ მუხლის დებულებათა შესაბამისად, ძალაშია მანამდე, სანამ არ დადგინდება ახალი ტარიფი, მაგრამ მათი მოქმედების ვადის გახრდა შეიძლება სხვაგვარად ძალის დაკარგვის დღიდან არაუმეტეს 12 (ოთხმეტი) თვის განმავლობაში.

მუხლი 7 წარმოადგენლობა

1. ერთი ხელშეკრული მხარის დანიშნულ ავიასწარმოის ექნება უფლება ორმხრივ საფუძველზე ჰეავდეს მეორე ხელშეკრული მხარის ტერიტორიაზე თავისი წარმოადგენლობის, კომერციული, ოპერატიული და ტექნიკური პერსონალი, რომელიც საჭიროა შეთანხმებული მომსახურების გაწევისათვის. ეს პერსონალი საჭიროებისამებრ დაეკავშირება ერთი ან ორივე ხელშეკრული მხარის მოქალაქეებისა;

2. საშტატო ერთეულების დაეკავშირება დანიშნული ავიასწარმოის სურვილისამებრ შეიძლება განხორციელდეს საკუთარი პერსონალით ან გამოყენებულ იქნეს მომსახურება მეორე ხელშეკრული მხარის ტერიტორიაზე მოქმედი იმ ორგანიზაციების, კომპანიების ან ავიასწარმოებისა, რომლებიც უფლებამოსილი არიან შეასრულონ ასეთი საქმიანობა აღნიშნულ ტერიტორიაზე;

3. წარმოადგენლობები და პერსონალი ემარნობებიან მეორე ხელშეკრული მხარის მოქმედ კანონებსა და წესებს. მეორე ხელშეკრული მხარე ამ კანონებისა და წესების შესაბამისად ორმხრივ საფუძველზე შეიძლება დაეკარად მოკლე დროში მიხედვით ამ მუხლის 1-ლ პუნქტში აღნიშნულ წარმოადგენლობებსა და პერსონალს მუშაობისათვის საჭირო ნებართვას, ხელშეკრული მხარეების უზრუნველყოფენ ეროვნული ავიასწარმოებს მუშაობისათვის საჭირო ოფისითა და მოწყობილობებით ხელშეკრული მხარეების შესაბამისი ავიასწარმოების შეუერსებელი საქმიანობის მიხედვით.

მუსლი 8
კანონებისა და წესების გამოყენება

1. ერთი ხელშეკრული მხარის კანონები და წესები, რომლებიც არეკლირებენ მის ტერიტორიაზე საერთაშორისო გადაუხანა-გადასიდეის კანონმდებლობითი საბაზისო სომალდის ჩამოფრენასა და გაფრენას ან ეხებიან ამ საბაზისო სომალდის ეაწვეას მისი ტერიტორიის ფარგლებში უოფნიხას, კრცელდება მეორე ხელშეკრული მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს საბაზრო სომალდზე მისი ჩამოფრენის, გაფრენისა და აღნიშნული ტერიტორიის ფარგლებში უოფნიხს დროს.

2. ხელშეკრული მხარის კანონები და წესები, რომლებიც არეკლირებენ საბაზრო სომალდის მეზარების, ეეიპაიის, ბარკის, ტეირთისა და ფოსტის შესვლა-მეტანას, განერებას, ტრანსიტსა და კასვლა-კატანას, მათ შორის შესვლა-გამოსვლის, იმიგრაციის, ემიგრაციის, საბასპორტო, საბაყო, სავალტო და სანიტარული ფორმალბები, გამოიყენება მეორე ხელშეკრული მხარის ავიასაწარმოს საბაზრო სომალდის მიმართ ჰირველი ხელშეკრული მხარის ტერიტორიაზე მისი ჩამოფრენის, უოფნიხსა და გაფრენის დროს.

მუსლი 9
მოწმობებისა და ლიცენსიების აღიარება

1. ერთი ხელშეკრული მხარის მიერ ეაფეული ან აღიარებული და ძალაში მეოფი ფრენის კარგისანობისა და კვალთეიაციის მოწმობები, ავრუთვე ლიცენსიები დადგენილი მომსახურების ეანვეის მიხნით იქნებიან აღიარებულნი მეორე ხელშეკრული მხარის მიერ იმ ჰირობით, რომ მოთხოვნები, რომელთა თანახმადაც არიხ ეაფეული და აღიარებული მოწმობები და ლიცენსიები, შეეხაბამებიან კოსენციის მიხედვით დასადაკენ მინიმალურ სტანდარტებს ან მათზე მალაღია;

2. თითოეული ხელშეკრული მხარე იტოკებს უფლებას არ ცნოს მეორე ხელშეკრული მხარის მიერ მის მოქალაქეებზე ეაფეული საკვალთეიაციო მოწმობები და ლიცენსიები ამ ეკანასკნელი ხელშეკრული მხარის ტერიტორიაზე გადაფრენის მიხნით.

მუსლი 10
უმიპროება

1. ხელშეკრული მხარეები კიდევ ერთხელ ადასტურებენ ერთმანეთის მიმართ ნაიისრ ეაღდებულბებს დაიცვან კანონსაწინააღმდეგო ქმედობათაგან სამოქალაქო ავიაციის უმიპროება. სახელდობრ, ხელშეკრული მხარეები მოქმედებენ „საბაზრო სომალდის ბორტზე ჩადენილი დანსაულისა და ზოგიერთ სხვა ქმედობათა შესახებ“ 1963 წლის 14 სექტემბერს ტოკიოში ხელმოწერილი, „საბაზრო სომალდის უკანონოდ ხელში ჩაკდების წინააღმდეგ ბრძოლის შესახებ“ 1970 წლის 16 დეკემბერს ჰააგაში ხელმოწერილი, „სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების ხელმოფიხაკენ მიმართულ კანონსაწინააღმდეგო ქმედობებთან ბრძოლის შესახებ“ 1971 წლის 23 სექტემბერს მონრეალში ხელმოწერილი კონვენციებისა და „საერთაშორისო აერობორტებში ძალადობრივ კანონსაწინააღმდეგო ქმედობებთან ბრძოლის შესახებ“ 1988 წლის 24 თებერვალს მონრეალში ხელმოწერილი ოქმის დებულბათა შესაბამისად;

2. ერთი ხელშეკრული მხარე, მეორე ხელშეკრული მხარის მოთხოვნის შემთხვევაში, ეაუწევს მას აუცილებელ დახმარებას სამოქალაქო საბაზრო სომალდის უკანონოდ ხელში ჩადების და ამ საბაზრო სომალდის, მისი მეზარებისა და ეეიპაიის, აერობორტებისა და სააერონავიაციო სასუალებათა უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართულ სხვა კანონსაწინააღმდეგო ქმედობათა, ავრუთვე სამოქალაქო ავიაციის უმიპროების წინააღმდეგ მიმართული ნებისმიერი სხვა სახის მუქარის აღკვეთის მიხნით;

3. ხელშეკრული მხარეები ურთიერთობისას ხელმძღვანელობენ საავიაციო უშიშროების შესახებ სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის დებულებებით, რომლებიც განსაზღვრულია კონვენციის დანართებში იმ უარგლებში, რამდენადაც ეს დებულებები გამოიყენება ხელშეკრული მხარეების მიერ. ისინი მოითხოვს წაუყენებენ თავიანთი რეგისტრაციის საპაერო სომალდების ექსპლუატანტებს, საპაერო სომალდის ექსპლუატანტებს, რომელთა პირითადი საქმიანობის ადგილი ან მუდმივი ადგილსამყოფელი არის მათ ტერიტორიაზე და იმავე ტერიტორიაზე განლაგებული აეროპორტების ექსპლუატანტებს, იმოქმედონ საავიაციო უშიშროების ამ დებულებათა შესაბამისად;

4. თითოეული ხელშეკრული მხარე თანახმაა მასზე, რომ მეორე ხელშეკრულმა მხარემ შეიძლება მოხსნოს საპაერო სომალდის ასეთ ექსპლუატანტებს დაიცვან ამ შესლის მე-3 პუნქტში მოცემული დებულებები. რომლებიც სავალდებულოა ამ ხელშეკრული მხარის ტერიტორიაზე შესვლის, გამოსვლის და ამ ტერიტორიაზე ეოვნისათვის. თითოეული ხელშეკრული მხარე თავის ტერიტორიაზე მიიღებს სათანადო ზომებს იმ მისნით, რათა დაიცვას საპაერო სომალდი და შეამოწმოს მგზავრები, ეკიპაჟი, ხელბარეი, ბარგი, ტერითი, საპაერო სომალდზე არსებული მარაგი ჩახსდომა-ჩატერიოვამდე და ჩახსდომა-ჩატერიოვის დროს. თითოეული ხელშეკრული მხარე კთილგანწეობით განისილავს მეორე ხელშეკრული მხარის ნებისმიერ თხოვნას განახორციელოს სპეციალური უსაფრთხოების სათანადო ღონისძიებები კონკრეტულ შექარასთან დაკავშირებით;

5. საპაერო სომალდის უკანონოდ სელში ჩადგობის, მისი სელში ჩადგობის შექარის დროს ან სხვა კანონსწინააღმდეგო ქმედობათა არსებობისას, რომლებიც მიმართულია საპაერო სომალდის, მისი მგზავრებისა და ეკიპაჟის, აეროპორტების ან სააერო-ნავიაციო საშუალებათა წინააღმდეგ, ხელშეკრული მხარეები დაუხმარებინ ურთიანეთს კომუნიკაციის გაადვილებით და სხვა საჭირო ღონისძიებების განხორციელებით, რომლებიც მიმართულია ამ ინციდენტის ან მისი ჩადენის შექარის სწრაფი და უსაფრთხო აღკვეთისაკენ;

6. როდესაც ერთ ხელშეკრულ მხარეს აქვს შტკიცებული იმბა, რომ მეორე ხელშეკრულმა მხარემ დაარღვია ამ შესლის დებულებანი, მის საავიაციო ხელისუფლებას შეუძლია მოხსნოს მეორე ხელშეკრული მხარის საავიაციო ხელისუფლებას კონსულტაციების დაუიონებლივ ჩატარება.

შესლი II

შემოსავლების გადარიცხვა

1. ერთი ხელშეკრული მხარის დანიშნულ ავიასწარმოს შესაბამისი უფლებამოსილების არსებობის, მოქმედი ეროვნული კანონებისა და წესების შესაბამისად, ორმხრივ საფუძველზე მეორე ხელშეკრული მხარის ტერიტორიაზე შეუძლია შეუსდუდად მოახდინოს საპაერო გადაევანა-გადაზიდვის მომსახურების რეალიზაცია ადგილობრივ უფლად ერთეულში ან ნებისმიერ თავისუფლად კონკერტირებად ეალუტაში, როგორც უშუალოდ, ისე აკენტის მეშვეობით;

2. ხელშეკრული მხარეების დანიშნულ ავიასწარმოებს თანახმორულებიანობის საფუძველზე შეუძლიათ შეუსდუდად გადაიეონ თავისუფლად კონკერტირებად ეალუტაში გასაეალზე შემოსავლის ნაშატი და გადარიცხონ იგი იმ ტერიტორიიდან, სადაც მოხდა რეალიზაცია, თავის ტერიტორიაზე. ეს გადარიცხვა შოიფას საპაერო გადაევანა-გადაზიდვის მომსახურების უშუალოდ ან აკენტის მეშვეობით განხორციელებული რეალიზაციიდან და სხვა დამხმარე მომსახურებიდან მიღებულ ამონაეებს. ანგარიშსწორება მოხდება ამ ორ ქვეუნას შორის მოქმედი ხვადანსაბადო შეთანხმების არსებობის შემთხვევაში ამ შეთანხმების დებულებათა შესაბამისად და სათანადო სავალუტო წესების საფუძველზე;

3. ხელშეკრული მხარეების დანიშნული ავიასწარმოები შიიღენ ასეთი გადარიცხვების ნებართვას მოითხოვნის წარდგენიდან არა უშეტეს 30 დღის განმავლობაში. ეს გადარიცხვები განხორციელდება იმ ქვეუნის უმზიური ეალუტის აცვლის წესების შესაბამისად, სადაც ამონაეები იქნა შიიღებული.

4. ხელშეკრული მხარეების ავიასაწარმოს შეუზღუდავად შეუძლია განსხორციელოს მიმდინარე კადრირცხები ნებართვის მიღებისთანავე. იუ ტექნიკური მიზეზების გამო კერ მოხერხდა კადრირცხის დაუყოვნებლივ განსორციელება, ხელშეკრული მხარის ავიასაწარმო კადრირცხისას ისეთივე უპირატესობით ისარგებლებს, როგორც აქვს მეორე ხელშეკრულ მხარეს იმპორტის დროს;

5. ერთი ხელშეკრული მხარე ორმხრივ საფუძველზე კაბათიისუფლებს მეორე ხელშეკრული მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოს შეთანხმებული მომსახურების განწევს შედეგად მიღებულ მოგებასა და შემოსავალზე უიველკეარი ბეგარისა და კადასახადისაგან.

მუხლი 12

ტეადობა

1. ორივე ხელშეკრული მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოები ამ შეთანხმების დანართში აღნიშნული შეთანხმებული მომსახურების განწევსას ისარგებლებენ ხელსაერული და თანახარი ჰირობებით;

2. თითოეული ხელშეკრული მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმო შეთანხმებული მომსახურების განწევსას გაითვალისწინებს მეორე ხელშეკრული მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოს ინტერესებს იმკვარად, რომ ზიანს არ მიაყენებს ამ უკანასკნელის მიერ განსორციელებულ საჭაერო მომოსვლას იგივე მარმრუტზე, მის მონაკეოზე ან თავისი საჭაერო ტრასების ქსელის სხვა მარმრუტებზე;

3. შეთანხმებული მომსახურების განწევსა დანიშნულ ავიასაწარმოთა მიერ უზრუნელოფილი ტეადობა უნდა შეესაბამებოდეს საჭაერო კადეკინა-გაღაზიდვისათვის დადგენილ სასოკადობრივ მოთხოვნილებებს. ხელშეკრული მხარეების ტერიტორიებს შორის მიმოსვლის დროს ეს ტეადობა, როგორც წესი, თანახრად უნდა იყოს განაწილებული ორივე ხელშეკრული მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოებს შორის იუ სხვაკვარად არ იქნა შეთანხმებული;

4. შეთანხმებული მომსახურების განწევს ზისპირები და კრაფიები დადგინდება ორ დანიშნულ ავიასაწარმოს შორის შეთანხმების ეზით და მათ მიერ წარდგენილი იქნება სააეიადეო ხელისუფალიათვის შეთანხმებული მომსახურების განწევს დაწეებამდე და მათი ძალაში შესვლამდე 30 დღით ადრე მინც. იმ შემთხვევაში, თუ დანიშნული ავიასაწარმოები კერ მიაღწევენ შეთანხმებას, ეს საეიოთი განსახილეულად გადაეემა ხელშეკრული მხარეების სააეიადეო ხელისუფალთ;

5. შეთანხმებული მომსახურების განწევსას საჭირო იქნება დანიშნულ ავიასაწარმოებს შორის კომერციული შეთანხმების დადება, რომელიც დასამტეიებლად გადაეემა შესაბამის სააეიადეო ხელისუფალთ.

მუხლი 13

ფორმალობათა კამარტეება

1. ხელშეკრულ მხარეებს შეუძლიათ დააწესონ ან უფლება მისცენ, რათა დაწესებულ იქნეს სამართლიანი და კონიერული კადასახადები აუროპორტებით და სხვა სააეიადეო საშუალებებით სარგებლობისათვის იმ ჰირობით, რომ ეს კადასახადები არ იქნება იმ თანხაზე უფრო ძალაღი, რასაც ისდიან ასეთივე საეროაშორისო საჭაერო მომსახურების კამწევი სხვა ავიასაწარმოები;

2. ხელშეკრული მხარეები სელს შეუწეაბეს კონსულტაციების ჩატარებას კომპეტენტურ საკადასახადო ორგანიზაციებსა და იმ დანიშნულ ავიასაწარმოებს შორის, რომლებიც ამ მომსახურებას ასორციელებენ და სააეიადეო საშუალებებით სარგებლობენ. როდესაც შესაძლებელია, ეს კონსულტაციები ჩატარდება ამ ავიასაწარმოთა წირმოადგენული ორგანიზაციების შემეობით. მნიშვნელოვანი ეურადღება უნდა მიექცეს მომსახურების

ნებისმიერ წინადადებას საავიაციო საშუალებებით სარგებლობისათვის დაწესებულ გადასახადში ცვლილებების შეტანის დროს, რათა მათ მიეცეთ ამ ცვლილებების განხორციელებამდე თავიანთი აზრის გამოხატვის საშუალება;

3. არცერთი ხელშეკრული მხარე უპირატესობას არ მიანიჭებს თავის საკუთარ ან სხვა ნებისმიერ ავიასაწარმოს მეორე ხელშეკრული მხარის ასეთივე საერთაშორისო საჭარო მომსახურების გასწევ ავიასაწარმოსთან შედარებით საბაჟო, საიმპორტო, საკარანტინო და სხვა ანალოგიური წესების შესრულებასთან დაკავშირებით ან მის დაქვემდებარებაში მყოფი აეროპორტებით, საჰაერო სასაზღვრო საჰაერო მიმოსვლის მომსახურებითა და მასთან დაკავშირებული საშუალებებით სარგებლობასთან დაკავშირებით;

4. ხელშეკრული მხარეები ორმხრივ საფუძველზე შექმნილად ხელს შეწყობენ მეორე ხელშეკრული მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოს ეკვიპაჟის ძალაში მყოფი სერთიფიკატების შექმნაზე წევრებს, რომლებიც ამ ხელშეკრული მხარის ტერიტორიაზე შედიან საფრენის დაჯილდოებით ან როგორც მესაჯრები სხვა ავიასაწარმოს საჰაერო სივრცეში საფრენის დაჯილდოება შესრულების მიზნით.

მუხლი 14

ინფორმაციისა და სტატისტიკური მონაცემების გაცემა

მოთხოვნის საფუძველზე ერთი ხელშეკრული მხარის საავიაციო ხელისუფლება მეორე ხელშეკრული მხარის საავიაციო ხელისუფლებას მიაწვდის ისეთ ინფორმაციას, რომელიც შეიძლება მისაღებ ფარგლებში იქნას მოთხოვნილი დანიშნული ავიასაწარმოს ტყუილობის, შეთანხმებული მომსახურების განხორციელებული გადაჯანსაღების მიხედვით და დადგენისათვის და აგრეთვე იმ გადაჯანსაღების სანქციის და საბოლოო ჰუნქტების განსაზღვრის მიზნით, რომლებიც სორციელდება მუდამდურ შეწყობაშია გარეუქ მხოლოდ მესამე ქვეყნის ტერიტორიისაყენ ან ამ ტერიტორიიდან.

მუხლი 15

პირდაპირი ტრანზიტი

ხელშეკრული მხარის ტერიტორიაზე მყოფი მესაჯრები, რომლებიც პირდაპირი ტრანზიტით მიემგზავრებიან და არ ტოვებენ აეროპორტის სპეციალურად ამ მიზნისათვის გამოყოფილ ტერიტორიას, გაივლიან გამარტივებულ შემოწმებას. ის ბარგი და ტვირთი, რომელიც პირდაპირი ტრანზიტით კადის ტერიტორიას, გათავისუფლდება საბაჟო და სხვა გადასახადებისაგან.

მუხლი 16

კონსულტაციები

1. მჭიდრო თანამშრომლობის სულიკეთებით ხელშეკრული მხარეების საავიაციო ხელისუფალნი დროდადრო გაუწევენ ერთმანეთს კონსულტაციებს, რათა უზრუნველყოფილი იქნეს ამ შეთანხმებისა და მისი დანართის დებულებების შესრულება;

2. ასეთი კონსულტაციები დაიწყება მათი ჩატარების მოთხოვნის მიღებიდან 60 დღის განმავლობაში, თუ ხელშეკრული მხარეები სწავკარად არ შეთანხმდნენ.

მუხლი 17
ცვლილებები

1. თუ რაიმე სელექციური მხარე ნათესავის საჭიროდ შეფასდეს ამ შეთანხმების ნებისმიერი დებულება, მას შეუძლია მოითხოვოს კონსულტაციების ჩატარება მეორე სელექციურ მხარესთან. სააქციო ხელისუფალთა შორის ეს კონსულტაციები შეიძლება ჩატარდეს სიტყვიერი მოლაპარაკებების გზით ან წერილობითი ფორმით. კონსულტაციები დაიწყება მისი მოთხოვნის მიღებიდან 60 დღის განმავლობაში. ამგვარად შეთანხმებული ნებისმიერი ცვლილება შევა ძალაში, როდესაც დიპლომატიური ნოტების გაცვლით დადასტურდება ამ ცვლილებათა მიღება;

2. ამ შეთანხმების დანართის ცვლილებები შეიძლება მიღებულ იქნეს სელექციურ მხარეთა კომპეტენტური სააქციო ხელისუფალთა მიერ უფლებამოსილ პირთა შორის პირდაპირი შეთანხმების გზით და დადასტურდება დიპლომატიური ნოტების გაცვლით;

3. შეთანხმებაში ცვლილებათა შეტანა მოხდება იმ ნებისმიერ მრავალმხრივ კონვენციებთან შესაბამისობაში მისი მოუხანის მიზნით, რომელიც შესრულდება შეიძლება საკვლევლო ეტაპზე ორივე სელექციური მხარისათვის.

მუხლი 18
სადაო ხაჯითხების მოკვარება

1. ამ შეთანხმების განმარტებისა და გამოყენების საკითხებში სელექციურ მხარეთა შორის ნებისმიერი დავის წარმოშობის შემთხვევაში, ისინი პირველ რიგში შეეცდებიან გადაჭრან დაუა მოლაპარაკებების გზით;

2. თუ სელექციური მხარეები ვერ გადაჭრიან დავას მოლაპარაკებების გზით, მათ შეუძლიათ მიმართონ არბიტრაჟს, რომელიც სამი არბიტრისგან შედგება. თითოეული სელექციური მხარე ნიშნავს თითო არბიტრს, ხოლო მესამე ინიშნება ამ ორი არბიტრის მიერ. თითოეული სელექციური მხარე ნიშნავს არბიტრს სამოცი დღის განმავლობაში იმ დღიდან, როდესაც დიპლომატიური არსების შემკობით მიიღებს მეორე სელექციური მხრიდან მოთხოვნას არბიტრაჟში დავის გადაწყვეტის შესახებ. მესამე არბიტრი ინიშნება შემდგომი 60 დღის განმავლობაში. იმ შემთხვევაში, თუ რაიმე სელექციური მხარე აღნიშნულ პერიოდში ვერ დანიშნავს არბიტრს ან მესამე არბიტრი არ იქნება დანიშნული დადგენილ ვადაში, ნებისმიერ სელექციურ მხარეს შეუძლია მიმართოს სამოქალაქო ავაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის საბჭოს პრეზიდენტს საჭიროებისამებრ არბიტრის ან არბიტრების დანიშვნის ოსონით. ნებისმიერ შემთხვევაში მესამე არბიტრი იქნება მესამე ქვეყნის მოქალაქე, რომელიც შესრულდეს არბიტრაჟის თავდომარის მოკვლეობას და განსაზღვრავს არბიტრაჟის სსდომის ჩატარების ადგილს. არბიტრაჟი თვითონ განსაზღვრავს მუშაობის პროცედურას და საჭიროებისამებრ გადაწყვეტს კანონთა გამოყენების საკითხს.

3. არბიტრაჟის ნებისმიერი გადაწყვეტილება საკვლევლო იქნება ორივე სელექციური მხარისათვის, თუ ისინი სსკვარად არ შეთანხმდებიან არბიტრაჟში დავის გადაწყვეტის დროისათვის;

4. საარბიტრაჟო ხარჯები თანაბრად ნაწილდება სელექციურ მხარეებს შორის;

5. ერთი სელექციური მხარის მიერ ამ მუხლის მე-3 პუნქტის საფუძველზე მიღებული გადაწყვეტილების შეუხრულებლობის შემთხვევაში, მეორე სელექციური მხარეს შეუძლია სელექციურ მხარეს ან მის მიერ დანიშნულ ავანსაწარმოს, რომელმაც ვერ შესრულეს ეს ვალდებულებები, შეუხრულოს, შეუხროს ან გაუქმოს ამ შეთანხმებით მინიჭებული უფლებამოსილება და პრივილეგიები.

მუხლი 19
რეგისტრაცია

ეს შეთანხმება და მასში შეტანილი ეველა ცელილება, ასევე ნებისმიერი დიპლომატიური ნოტის გაცევა რეგისტრირებული იქნება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციაში.

მუხლი 20
მოქმედების შეწყვეტა

1. აღნიშნული შეთანხმება ძალაშია განუსაზღვრელი ვადით.
2. ერთი ხელშეკრულ მხარეს შეუძლია ნებისმიერ დროს წერილობით შეტობინოს მეორე ხელშეკრულ მხარეს თავისი გადაწყვეტილება შეთანხმების მოქმედების შეწყვეტის შესახებ. იმავედროულად ასეთვე შეტობინება გაეკ შენება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციას. ამ შემთხვევაში შეთანხმება მოქმედებას წვეეტ მეორე ხელშეკრული მხარის მიერ ამ შეტობინების მიღებიდან თორმეტი თვის შემდეგ, თუ ამ ვადის გასულამდე აღნიშნული შეტობინება არ იქნება გამოთხოვილი ხელშეკრულ მხარეებს შორის ურთიერთშეთანხმების მიღწევის გამო.
თუ ერთ-ერთმა ხელშეკრულმა მხარემ არ დადასტურა შეტობინების მიღება, იგი მიღებულად ჩაითვლება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის მიერ მისი მიღებიდან 14 დღის შემდეგ.

მუხლი 21
ძალაში შესევა

ეს შეთანხმება ძალაში შევა იმ დღიდან, როდესაც ორივე ხელშეკრული მხარე დიპლომატიური ნოტების გაცევის გზით წერილობით შეტობინებს ერთმანეთს ძალაში შესევისათვის აუცილებელი მისი შიდასახელმწიფოებრივი მოთხოვნების შესრულების შესახებ.

ამის დასტურად ხელისმომწერებმა, რომლებიც უფლებამოსილნი არიან შესაბამისი მთავრობების მიერ, ხელი მოაწერეს ამ შეთანხმებას.

შესრულებულია 1995 წლის 19 ივნისს რომელიც შესაბამება 5755 წლის 21 სივანს ორ ორიგინალად ინგლისურ, ებრაულ და ქართულ ენებზე. სამივე ტექსტს თანაბარი ძალა აქვს. ტექსტების განსხვავებული განმარტებისას უპირატეობა ენიჭება ინგლისურ ტექსტს.

ისრაელის სახელმწიფოს
მთავრობის სახელით

საქართველოს რესპუბლიკის
მთავრობის სახელით

დანართი

შეთანხმებისა საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობასა და ისრაელის მთავრობას შორის საჭაერო ტრანსპორტის დარგში განრიგის მიხედვით განხორციელებული საჭაერო გადაყვანა-გადაზიდვის შესახებ

1. მარშრუტები, რომლის კაჩევასაც ასორციელებს ისრაელის სასკლშიფოს მიერ დანიშნული ავიასაწარმო.

საწიისი ჰუნქტი	ტელ-ავივი
შუალედური ჰუნქტები	ნუბისმიერი ჰუნქტი
დანიშნულების ჰუნქტი	იბილისი
ტერიტორიის ფარგლებს	
კარგო მდებარე ჰუნქტები	ნუბისმიერი ჰუნქტი

2. მარშრუტები, რომლის ექსპლუატაციას ასორციელებს საქართველოს რესპუბლიკის დანიშნული ავიასაწარმო.

საწიისი ჰუნქტი	იბილისი
შუალედური ჰუნქტები	ნუბისმიერი ჰუნქტი
დანიშნულების ჰუნქტი	ტელ-ავივი
ტერიტორიის ფარგლებს	
კარგო მდებარე ჰუნქტები	ნუბისმიერი ჰუნქტი

3. ხელშეკრული მხარეების დანიშნული ავიასაწარმოები არ ისარგებლებენ „ჭაერის“ მუ-5 თავისუფლების უფლებით შესაძენ ქვეყნის ტერიტორიისაკენ ან ამ ტერიტორიიდან განხორციელებული ხაერთაპორისო საჭაერო მიმასვლის დროს, თუ დანიშნული ავიასაწარმოები სხვაგვარად არ შეთანხმდნენ. ეს შეთანხმებები მათ განხორციელებამდე დამტკიცებულ უნდა იქნეს საავიაციო ხელისუფალით მიერ.

4. ავიასაწარმოს თავის შესვლებსამებრ შეუძლია გამოტოვოს ნუბისმიერი შუალედური ან ხელშეკრულ მხარეთა ტერიტორიის ფარგლებს კარგო მდებარე ჰუნქტები ცალკეული ან ეკელა რეისის დროს იმ ჰირობით, რომ საჭაერო მომასსურების გაწევა იწეება ან მთავრდება იმ ხელშეკრული მხარის ტერიტორიაზე, რომელმაც დანიშნა ეს ავიასაწარმო.

5. ის ფაქტი, რომ ისრაელის დანიშნული ავიასაწარმო მისი ტერიტორიის ფარგლებს კარგო მომასსურების კაჩეისას ვალებულია შეასრულოს მისი მთავრობის მიერ დაწესებული უმიპროების განსაკუთრებული ზომები, გამოიწვევს საქართველოს რესპუბლიკის ხელისუფლების მიერ ისრაელის დანიშნულ ავიასაწარმოსათვის უმიპროების ამ სპეციალური ზომების განხორციელების უფლების მიიჩეებას იბილისში, იმ შემთხვევაში, თუ ისრაელის დანიშნულ ავიასაწარმოს არ მიეცა ამ ზომების განხორციელების საშუალება ისრაელის ხელისუფლებას ორმხრივ საფუძველზე შეუძლია შეახეროს საქართველოს მიერ დანიშნული ავიასაწარმოს რეისები მანამდე, სანამ ისინი არ ჩათვლიან, რომ ისრაელის დანიშნულ ავიასაწარმოს მიეცა შესაძლებლობა საქართველოს ტერიტორიაზე განასორციელოს ექსპლუატაცია ამ უსაფრთხოების ზომების შესახებ დებულებათა შესაბამისად.

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF GEORGIA

The Government of the State of Israel and the Government of the Republic of Georgia (hereinafter referred to as the Contracting Parties);

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;² and

Acknowledging the importance of air transport as means of creating and preserving friendship, understanding and cooperation between peoples of the two countries; and

Desiring to promote the development of air transport between Israel and Georgia, and to continue to the fullest extent the international cooperation in this field; and

Desiring to conclude an Agreement for the operation of air services between their territories;

Have agreed as follows:

Article I

DEFINITIONS

For the purpose of the interpretation and application of the Agreement, except as otherwise provided herein:

- a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far

¹ Came into force on 14 April 1996 by notification, in accordance with article XXI.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

as those Annexes and amendments have become effective for or have been ratified by both Contracting Parties;

- b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the State of Israel, the Minister of Transport, and in the case of the Republic of Georgia, the Minister of Transport and the Administration of Civil Aviation, or in both cases any person or body duly authorised to perform any functions exercised by the said authorities;
- c) the term "designated airline" means the airline that each Contracting Party has designated to operate the agreed services as specified in the Annex of this Agreement and in accordance with Article III of this Agreement;
- d) the terms "territory", "air services", "international air services", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention;
- e) the term "Agreement" means this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;
- f) the term "specified routes" means the routes established or to be established in the Annex to the Agreement;
- g) the term "agreed services" means the international air services, performed by aircraft for public transport of passengers, cargo and mail which can be operated, according to the provisions of the Agreement, on the specified routes;
- h) the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.
- i) the term "capacity" in relation to "agreed services" means the capacity of the aircraft used on such services, multiplies by the frequency operated by

such aircraft over a given period of time and route or section of a route.

Article II

GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the Agreement, for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto.
2. Unless otherwise specified in this Agreement or in its Annex, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:
 - a. to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - b. to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
 - c. to embark and disembark in the other Contracting Party's territory, at the points specified in the Annex of this Agreement, passengers, cargo and mail coming from or destined to the territory of the Contracting Party designating the airline; and
3. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of taking on board in the territory of the other Contracting Party passengers, cargo or mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article III

DESIGNATION OF AIRLINES AND OPERATING AUTHORIZATION

1. Each Contracting party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating , between the territories of the

- two countries, the agreed services on the specified routes.
2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall grant without delay, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, to the designated airline the appropriate operating authorization.
 3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it fulfills the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.
 4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article II of this Agreement in any case when the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals.
 5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article VI of this Agreement is in force in respect of those services.

Article IV

REVOCATION OR SUSPENSION OF RIGHTS

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

- a. in case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
 - b. in case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights; or
 - c. in any case in which the airline otherwise fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the Agreement.
2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article are essential to prevent further infringement of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article V

EXEMPTION FROM DUTIES AND TAXES

1. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline of the other Contracting Party to the fullest possible possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and food (including tobacco, liquor, beverages and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such Contracting Party operating the agreed services, as well as printed tickets stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline.
2. The exemption granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

- a. introduced in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;
- b. retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving to or departing from the territory of the other Contracting Party;
- c. taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

The material referred to in a), b) and c) above shall be kept under customs supervision or control.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are taken out or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.
4. The exemptions provided by paragraph 1 of this Article shall also be available where the airline of one Contracting Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1 of this Article.

Article VI

TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and tariffs of other airlines. The Contracting Parties shall consider unacceptable tariffs that are predatory or discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, or artificially low because of direct or indirect government subsidy or support.
2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article, shall if be agreed between the designated airlines of both Contracting Parties, after consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, whenever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association or any other appropriate international rate fixing mechanism for the working out of tariffs.
3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least (45) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.
4. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, these tariffs shall be considered approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than (30) days.
5. If a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, or if during

the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of any State whose advice they may consider useful, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them in accordance with paragraph 3 of this Article, or on the determination of any tariff as specified in paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article XVIII of this Agreement.
7. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it otherwise would have expired.

Article VII

REPRESENTATION

1. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services. This staff shall be chosen among nationals of either or both Parties as may be necessary.
2. The staff requirements may, at the opinion of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.
3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting

Party, and, consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

Each Contracting Party undertakes to ensure that the respective designated airline of the other Contracting Party is provided with a suitable office and facilities required for its operation, in order to facilitate without undue delay the operation of the respective airlines of the Contracting Parties.

Article VIII

APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to or departure from its own territory of aircraft engaged in international navigation, or related to the operation of such aircraft while within its territory, will be applied to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.
2. The laws and regulations of each Contracting Party related to the admission to, stay in, transit through and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail on aircraft, including regulations relating to entry and departure, immigration, and emigration, passports, customs, currency and sanitary measures, shall be complied with by the airline of each Contracting Party upon entrance into or departure from and while within the territory of the other Contracting Party.

Article IX

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting

Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, of refusing to recognize the validity of the certificates of competency and the licences granted to its own nationals by the other Contracting Party for the purpose of overflying its own territory.

Article X

SECURITY

1. The Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provision of the Convention of Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed in Tokyo on 14 September 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970,² the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971³ and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988.⁴
2. The Contracting 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, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to volume 974).

⁴ *Ibid.*, vol. 1589, p. 474.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or 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 Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
6. When a Contracting Party has reasonable ground to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article XITRANSFER OF EXCESS RECEIPTS

1. Based on the principle of reciprocity, the designated airline of one Contracting Party shall be free to sell air transport services in the territory of the other Contracting Party in local currency or in any freely convertible currency either directly or through agents, subject to appropriate authorizations and in accordance with the respective applicable national laws and regulations.
2. Based on the principle of reciprocity, the designated airlines of the Contracting Parties shall be free to convert to freely convertible currency the excess of receipts over expenditure and transfer from the territory of sale to their home territory this excess of receipts. Included in such net transfers shall be revenues from sales made directly or through an agent of air transport services, and ancillary supplementary services, and the payments shall be settled in conformity with the provisions of the payment agreement in force between the two countries, if such an agreement has been reached, and with the applicable currency regulations.
3. The designated airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfers within at most (30) days of application. The procedure for such transfers shall be in accordance with the foreign exchange regulations of the country in which the revenue accrues.
4. The airline of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer on receipt of approval. In the event that, for technical reasons, such transfer cannot be effected immediately, the airlines of the Contracting parties shall receive priority of transfer similar to that of the other Contracting Party's imports.
5. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party on a reciprocal basis, the exemption of all taxes and duties on the profit or incomes derived from the operation of the air services.

Article XII

CAPACITY

1. There shall be fair and equal opportunity for both designated airlines to operate the agreed services as specified in the Annex to this Agreement.
2. While operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route, or on other routes of its network.
3. The capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines shall bear a close relationship to the estimated air transport requirements of the traveling public of the territories of the Contracting Parties. This capacity shall be in principle equally shared between the designated airlines of the Contracting Parties, unless otherwise agreed.
4. The frequencies and the schedules for the operation of the agreed services shall be established by mutual agreement between the two designated airlines and submitted to the aeronautical authorities for approval prior to the operation of the said agreed services and at least (30) days prior to their entry into force. In case such agreement cannot be reached between the designated airlines, the matter shall be referred to the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
5. A commercial agreement between the two designated airlines shall be required while operating the agreed services. This commercial agreement shall be submitted to the respective aeronautical authorities for approval.

Article XIII

FACILITATION

1. Each Contracting Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other aviation facilities, provided that these charges shall not be higher than those paid by other airlines engaged in similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the designated airlines using the services and facilities and, where practicable, through the airlines representative organizations. Reasonable notice should be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.
3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.
4. Based on the principles of reciprocity, each Contracting Party shall facilitate to the maximum extent, the entrance of the crew members of the designated airline of the other Contracting Party, holding valid crew-members certificates, when they enter the territory of that Contracting Party on flight duties or when they enter as passengers onboard other airlines in order to perform their flight duties.

Article XIV

EXCHANGE OF INFORMATION AND STATISTICS

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such statistical information as may be reasonably required for the purpose of determining the capacity to be provided by the designated airline, the amount of traffic carried on the agreed services as well as the origin and destination of non-stopover traffic, when exceptionally carried to/from third countries.

Article XV

DIRECT TRANSIT

Passengers in direct transit across the territory of a Contracting Party, not leaving the area of the airport

reserved for such purposes shall be subject to a simplified control. Baggage and freight in direct transit shall be exempt from customs duties and other charges.

Article XVI

CONSULTATIONS

1. In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex.
2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article XVII

MODIFICATIONS

1. If either Contracting Party considers it desirable to modify any provisions of the Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations between aeronautical authorities may be through discussion or by correspondence, and shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.
2. Modifications of the Annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties and confirmed by exchange of diplomatic notes.
3. The Agreement will be amended so as to conform with any multilateral Convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article XVIII

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiations.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by these negotiations, they may agree to refer the dispute to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as chairman of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held. The arbitral Tribunal shall settle its own procedure and if necessary shall decide the law to be applicable.
3. Any decision given by the arbitral Tribunal shall be binding on both Contracting Parties, unless they decide otherwise at the time of referring the dispute to an arbitral Tribunal.
4. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.
5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 3 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted

by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

Article XIX

REGISTRATION

This Agreement and all modifications thereto, as well as any exchange of Diplomatic Notes, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article XX

TERMINATION

1. This Agreement shall be valid for an indefinite period of time.
2. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice of termination is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

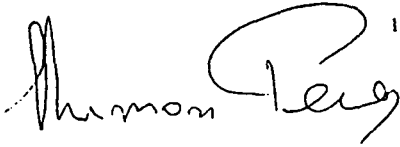
Article XXI

ENTRY INTO FORCE

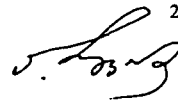
The Agreement shall enter into force at the date on which both Contracting Parties give written notifications to each other by exchange of Diplomatic Notes that their respective internal requirements for entry into force have been fulfilled.

Done in Jerusalem, this ^{11th} day of ^{June} 1995
which corresponds to the ^{24th} day of ^{Siwan} 5755 in
two original copies in the Hebrew, Georgian and English
languages, all three texts being equally authentic. In case
of divergence of interpretation, the English text shall
prevail.

For the Government
of the State of Israel:

Handwritten signature of Shimon Peres, with a small superscript '1' to the right of the signature.

For the Government
of the Republic of Georgia:

Handwritten signature of A. Chikvaidze, with a small superscript '2' to the right of the signature.

¹ Shimon Peres.
² A. Chikvaidze.

ANNEX TO THE AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF GEORGIA ON SCHEDULED AIR TRANSPORT BETWEEN THEIR TERRITORIES

1. Routes on which air services may be operated by the designated airline of the State of Israel:

Point of origin:	Tel-Aviv
Intermediate Points:	Any point
Point of destination:	Tbilisi
Points Beyond:	Any point

2. Routes on which air services may be operated by the designated airline of the Republic of Georgia:

Point of origin:	Tbilisi
Intermediate Points:	Any point
Point of destination:	Tel-Aviv
Points Beyond:	Any Point

3. The designated airlines of the Contracting Parties shall not exercise 5th freedom traffic rights, to/from third countries, unless they mutually agree otherwise. Such agreements have to be approved by both aeronautical authorities before their implementation.
4. Any or all of the intermediate or beyond points may, at the opinion of the designated airline, be omitted on any or all flights provided that the services begin or terminate in the territory of the party designating the airline.
5. In view of the fact that the designated airline of Israel is compelled to operate outside Israel in accordance with special security measures imposed on it by the Government of Israel, it is expected that this designated airline will be allowed by the Georgian authorities to implement these special security measures in Tbilisi. In case the designated airline of Israel will not be able to operate accordingly, based on the principles of reciprocity, the Israeli authorities may consider the suspension of the flights of the designated airline of Georgia, until to their opinion the designated airline of Israel is allowed to operate in Georgia in accordance with these security measures.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET
LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE GÉORGIE RE-
LATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

Le Gouvernement de l'Etat d'Israël et le Gouvernement de la République de Géorgie (ci-après dénommés les « Parties contractantes »);

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²;

Conscients de l'importance des transports aériens comme moyen de créer et de préserver l'amitié, la compréhension et la coopération entre les peuples des deux pays;

Désireux de favoriser le développement des transports aériens entre Israël et la Géorgie et de poursuivre à tous égards la coopération internationale dans ce domaine; et

Désireux de conclure un Accord en vue de l'exploitation de services de transport aérien entre leurs territoires;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins de l'interprétation et de l'application du présent Accord, et sauf indication contraire du contexte :

a) Le terme « Convention » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que de toute annexe adoptée conformément à l'Article 90 de ladite Convention et de toute modification apportée aux annexes ou à la Convention conformément à ses Articles 90 et 94, à condition que ces annexes et modifications aient été ratifiées par les deux Parties contractantes ou leur soient devenues applicables;

b) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas de l'Etat d'Israël, le Ministre des transports et, dans le cas de la République de la Géorgie, le Ministre des transports et l'Administration de l'aviation civile, ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme dûment habilité à exercer les fonctions attribuées auxdites autorités;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend de l'entreprise de transport aérien que chacune des Parties contractantes aura choisie pour exploiter les services convenus et spécifiés dans l'annexe au présent Accord, et conformément à l'article III du présent Accord;

¹ Entré en vigueur le 14 avril 1996 par notification, conformément à l'article XX1.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

d) Les termes « territoire » et les expressions « services aériens », « services aériens internationaux », « compagnie aérienne » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donnent les Articles 2 et 96 de la Convention;

e) Le terme « Accord » s'entend du présent Accord, de ses annexes et de tout amendement qui pourrait y être apporté;

f) L'expression « routes spécifiées » désigne les routes établies ou devant être établies dans l'annexe au présent Accord;

g) L'expression « services convenus » s'entend des services aériens internationaux assurés par des avions pour le transport public de passagers, marchandises et courrier qui peuvent être exploités sur les routes spécifiées, conformément aux dispositions du présent Accord;

h) Le terme « tarifs » s'entend des prix à acquitter pour le transport de passagers, bagages et marchandises et des conditions d'application de ces prix, y compris les prix et les conditions des prestations d'agences et autres prestations auxiliaires et leurs conditions d'application, mais non compris les tarifs ni les conditions du transport du courrier;

i) Le terme « capacité », s'agissant des « services convenus », s'entend de la capacité de transport des aéronefs utilisés sur ces services, multipliée par la fréquence des vols effectués par lesdits aéronefs durant une période donnée sur une route ou partie de route.

Article II

OCTROI DE DROITS

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'assurer des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord.

2. Sauf disposition contraire spécifiée dans le présent Accord ou dans son annexe, l'entreprise désignée par chaque Partie contractante jouira, dans l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, des privilèges suivants :

a) Survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;

b) Faire des escales non commerciales sur ledit territoire;

c) Embarquer ou débarquer sur ledit territoire, aux points spécifiés dans l'annexe au présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise.

3. Aucune disposition du présent article ne sera censée conférer à une entreprise désignée par une Partie contractante le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article III

DÉSIGNATION DES ENTREPRISES ET PERMIS D'EXPLOITATION

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit de désigner, par notification écrite à l'autre Partie contractante, une entreprise de transport aérien habilitée à

exploiter les services convenus sur les routes spécifiées entre les territoires des deux pays.

2. Au reçu de la désignation, chacune des Parties contractantes accordera sans retard, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, le permis d'exploitation voulu à l'entreprise désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par la législation et la réglementation normale et raisonnablement appliquées par lesdites autorités à l'exploitation de services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chacune des Parties contractantes aura le droit de refuser le permis d'exploitation visé au paragraphe 2 du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits précisés à l'article II du présent Accord, lorsqu'elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et que le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5. Lorsqu'une entreprise aura été dûment désignée et aura reçu le permis d'exploitation, elle pourra commencer, n'importe quand, à assurer les services convenus, à condition qu'un tarif établi selon les dispositions de l'article VI du présent Accord soit en vigueur pour lesdits services.

Article IV

ANNULATION OU SUSPENSION DES DROITS

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit d'annuler le permis d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits précisés à l'article II du présent Accord et accordés à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, ou encore de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires :

a) Si elle a des raisons de douter qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise soient entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie;

b) Si cette entreprise ne respecte pas la législation ou la réglementation en vigueur sur le territoire de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou encore

c) Si l'entreprise manque de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf nécessité immédiate d'annuler le permis, de suspendre l'exercice des droits ou d'imposer des conditions comme prévu au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher la poursuite de l'infraction à la législation ou à la réglementation en question, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article V

EXEMPTIONS DE DROITS DE DOUANE ET AUTRES TAXES

1. Dans toute la mesure où sa législation nationale le permet, chacune des Parties contractantes exonérera, sur la base de la réciprocité, l'entreprise désigné

par l'autre Partie contractante, et cela des restrictions à l'importation, droits de douane, taxes d'accise, frais d'inspection et autres droits ou impositions nationaux sur les fournitures, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions (y compris les boissons alcoolisées et autres, le tabac et les autres articles destinés à la vente en quantité limitée aux passagers durant le vol), et les autres articles destinés à être utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante et assurant les services convenus, de même que les billets imprimés, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le label de l'entreprise et la documentation publicitaire habituelle distribuée gratuitement par elle.

2. Les exonérations accordées en vertu du présent article s'appliqueront aux objets visés au paragraphe 1 dudit article lorsqu'ils seront :

a) Introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante ou pour son compte;

b) Conservés à bord d'aéronefs de l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes au moment de l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ dudit territoire;

c) Embarqués à bord d'aéronefs de l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans l'exploitation des services convenus;

que ces objets soient ou non utilisés ou consommés intégralement ou en partie à l'intérieur du territoire de la Partie contractante qui accorde l'exonération, à condition qu'ils ne soient pas cédés à des tiers dans le territoire de ladite Partie contractante.

Les objets visés aux alinéas *a*, *b* et *c* qui précèdent seront placés sous le contrôle ou la supervision des autorités douanières.

3. Les équipements de bord normaux ainsi que les matériels et fournitures normalement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne pourront être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord des services de douane de ce territoire; dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance de ces services jusqu'à leur enlèvement ou jusqu'à ce qu'il en soit disposé autrement conformément à la réglementation douanière.

4. Les exonérations visées au paragraphe 1 du présent article seront également accessibles à l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes qui aura conclu des arrangements avec une autre entreprise bénéficiaire des mêmes exonérations accordées par l'autre Partie contractante, pour le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des objets visés au paragraphe 1 du présent article.

Article VI

TARIFS

1. Les tarifs pratiqués par l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante seront établis à un niveau raisonnable qui tiendra dûment compte de tous les facteurs à prendre en considération, notamment les frais d'exploitation, un

bénéfice raisonnable et les tarifs des autres compagnies aériennes. Les Parties contractantes considéreront comme inacceptables les tarifs abusifs ou discriminatoires, indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante, ou artificiellement bas du fait de l'octroi direct ou indirect d'une subvention ou d'un soutien de l'Etat.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article seront établis d'un commun accord par les entreprises désignées par les deux Parties contractantes, après consultation avec d'autres compagnies aériennes qui desservent tout ou partie de la même route et, lorsque ce sera possible, ledit Accord sera conclu en ayant recours aux procédures utilisées par l'Association internationale du transport aérien ou à tout autre mécanisme approprié de fixation des tarifs internationaux.

3. Les tarifs ainsi convenus seront proposés à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins 45 jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur. Toutefois, ce délai pourra être réduit sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Les autorités aéronautiques pourront donner tacitement cette approbation. Si aucune d'elles ne fait opposition dans les 30 jours suivant la date de la proposition déposée conformément au paragraphe 3 du présent article, les tarifs seront réputés approuvés. Si le délai de proposition est réduit comme le prévoit le paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques pourront décider de ramener à moins de 30 jours le délai d'opposition.

5. Si un tarif ne peut être établi conformément au paragraphe 2 du présent article, ou si, durant le délai applicable conformément au paragraphe 4 du présent article, l'une des autorités aéronautiques signifie son opposition à l'application d'un tarif convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront d'établir le tarif d'un commun accord après avoir consulté les autorités aéronautiques de tout Etat dont elles pourront estimer utile de recueillir l'avis.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur un tarif qui leur est proposé conformément au paragraphe 3 du présent article, ou sur un tarif envisagé conformément au paragraphe 5 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article XVIII du présent Accord.

7. Un tarif établi conformément aux dispositions du présent article restera en vigueur jusqu'à l'établissement d'un nouveau tarif. Néanmoins, la validité d'un tarif ne sera pas prolongée en vertu du présent paragraphe au-delà de douze (12) mois après la date normale de son expiration.

Article VII

REPRÉSENTATION

1. L'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes sera autorisée, sous réserve de réciprocité, à maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante ses représentants et ses personnels d'exploitation, commercial et technique nécessaires pour l'exploitation des services convenus. Ces personnels seront choisis selon les besoins parmi les ressortissants de l'une des Parties contractantes ou des deux.

2. Au choix de l'entreprise désignée, ses besoins en personnel pourront être satisfaits par ses propres employés ou en faisant appel aux services d'une autre

organisation, entreprise ou compagnie aérienne qui exerce son activité sur le territoire de l'autre Partie contractante et qui est habilitée à offrir de tels services sur ce territoire.

3. Les représentants et les personnels en question seront assujettis à la législation et à la réglementation en vigueur de l'autre Partie contractante et, conformément à cette législation et à cette réglementation, chacune des Parties contractantes accordera, sur la base de la réciprocité et dans les meilleurs délais, les permis ou visas de travail nécessaires et les autres documents similaires aux représentants et aux membres du personnel visés au paragraphe 1 du présent article.

Chaque Partie contractante veille à ce que l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante dispose des bureaux et installations appropriés que nécessitent ses activités, afin de faciliter l'exploitation dans les meilleurs délais des entreprises respectives des Parties contractantes.

Article VIII

APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes qui régissent, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation internationale ou bien l'exploitation de ces aéronefs sur son territoire, seront applicables à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, à l'entrée et à la sortie ainsi que pendant le séjour dans ledit territoire.

2. Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes, applicables sur son territoire à l'entrée, au séjour, au transit et au départ des passagers, des équipages, des bagages, des marchandises et du courrier embarqués sur des aéronefs, y compris les règlements en matière d'entrée et de départ, d'immigration et d'émigration, de passeports, de douane, de devises et de contrôles sanitaires devront être respectés par l'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante, durant le séjour sur ce territoire et au départ de ce territoire.

Article IX

ACCEPTATION DES CERTIFICATS ET PERMIS

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés seront reconnus valides par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des services convenus, sous réserve que les conditions auxquelles ces certificats ou permis ont été délivrés ou validés soient égales ou supérieures aux minimums éventuellement fixés conformément à la Convention.

2. Cependant, chacune des Parties contractantes se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son territoire, la validité des brevets d'aptitude et des permis délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie.

Article X

SÉCURITÉ

1. Les Parties contractantes réaffirment l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre tous actes de piraterie. Les Parties contractantes se conformeront notamment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970², de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³ et du Protocole pour la répression d'actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'Aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988⁴.

2. Les Parties contractantes se prêteront mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et tout autre acte illicite portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agiront conformément aux dispositions relatives à la sécurité du transport aérien arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et contenues dans les annexes à la Convention, dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux Parties; elles exigeront des exploitants d'aéronefs de leur nationalité et de ceux dont l'établissement principal ou la résidence permanente sont sis sur leur territoire, de même que des exploitants d'aéroports sis sur leur territoire, qu'ils agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chacune des Parties contractantes s'engage à obliger lesdits exploitants d'aéronefs à respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne visées au paragraphe 3 ci-dessus dont l'autre Partie exige l'application en ce qui concerne l'entrée ou le séjour sur son territoire ou le départ de ce territoire. Chacune des Parties contractantes veillera à ce que les mesures adéquates soient effectivement prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs et de contrôler les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes considérera aussi avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante visant à la prise de mesures de sécurité spéciales et raisonnables pour faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produira un incident ou que planera la menace d'un incident ou d'une capture illicite d'un aéronef civil ou de tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité d'un de ces aéronefs, de ses passagers et de son équipage, d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance pour mettre rapidement et sûrement fin audit incident ou à ladite menace.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

⁴ *Ibid.*, vol. 1589, p. 479.

6. Lorsqu'une Partie contractante aura des raisons légitimes de croire que l'autre Partie a dérogé aux dispositions relatives à la sécurité aérienne visées au présent article, les autorités aéronautiques de cette Partie contractante pourront demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article XI

TRANSFERT DES EXCÉDENTS DE RECETTES

1. Sur la base du principe de la réciprocité, l'entreprise désignée par une Partie contractante aura toute latitude pour vendre des prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un agent, en monnaie locale ou dans une monnaie librement convertible, sous réserve d'autorisation et conformément aux lois et règlements nationaux applicables sur le territoire de cette dernière.

2. Sur la base du principe de la réciprocité, les entreprises désignées par les Parties contractantes auront toute latitude pour convertir en monnaie librement convertible et transférer du territoire où sont vendues ces prestations vers le territoire de leur pays d'origine l'excédent de leurs recettes sur leurs dépenses. Ces transferts nets comprendront le produit des ventes effectuées, directement ou par l'intermédiaire d'un agent, de prestations de transport aérien et celui des ventes de services connexes supplémentaires, et ils seront effectués conformément à l'accord de paiements en vigueur entre les deux pays si un tel accord existe et aux règlements de change applicables.

3. Les entreprises désignées par les Parties contractantes se verront accorder les autorisations de transfert dans un délai maximum de 30 jours suivant le dépôt de leur demande, selon une procédure conforme aux règlements en matière de change en vigueur dans le pays d'origine de l'excédent.

4. Les entreprises désignées par les Parties contractantes auront toute latitude pour procéder aux transferts dès réception des autorisations. Si des problèmes techniques les empêchent d'y procéder immédiatement, elles bénéficieront des mêmes priorités en matière de transfert que celles accordées en général pour les importations des Parties contractantes.

5. Sur la base de la réciprocité, chacune des Parties contractantes exonérera l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante de tous impôts et taxes sur les bénéfices ou revenus tirés de l'exploitation des services aériens.

Article XII

CAPACITÉ DE TRANSPORT

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus spécifiés dans l'annexe au présent Accord.

2. L'entreprise désignée par chaque Partie contractante devra, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts de l'entreprise de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas préjudicier indûment les prestations que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes routes.

3. La capacité de transport accordée aux entreprises désignées pour les services convenus dépendra étroitement de la demande estimée de transport aérien de passagers entre les territoires des Parties contractantes. Cette capacité sera en principe également partagée entre les deux entreprises, sauf convention contraire.

4. La fréquence et les horaires des vols dans l'exploitation des services convenus seront arrêtés d'un commun accord entre les deux entreprises désignées et soumis à l'approbation des autorités aéronautiques au moins 30 jours avant leur entrée en vigueur. Si les entreprises désignées ne peuvent parvenir à un accord, la question sera soumise aux autorités aéronautiques des Parties contractantes.

5. L'exploitation des services convenus devra faire l'objet d'un accord commercial entre les deux entreprises désignées. Cet accord sera soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article XIII

FACILITATION

1. Chacune des Parties contractantes pourra imposer ou autoriser l'imposition de charges justes et raisonnables à l'utilisation des aéroports ou autres équipements de navigation aérienne, à condition que ces charges ne soient pas supérieures à celles acquittées par d'autres compagnies aériennes assurant des services aériens internationaux similaires.

2. Chacune des Parties contractantes encouragera les consultations entre ses autorités responsables de l'imposition de redevances d'usage et les entreprises désignées qui utilisent les services ou équipements considérés, et ce, si possible, par l'intermédiaire des organisations représentatives des compagnies aériennes. Toute proposition visant à modifier le montant des redevances d'usage devrait être notifiée aux utilisateurs avec un préavis raisonnable, de manière à leur permettre d'exprimer leur point de vue avant que les modifications n'entrent en vigueur.

3. Aucune des Parties contractantes n'accordera à une entreprise de transport aérien, qu'elle soit nationale ou étrangère, la préférence sur une entreprise de l'autre Partie contractante qui assurerait des services internationaux similaires pour l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine ou autres règlements similaires, ni pour l'utilisation des aéroports, des voies aériennes et des services de contrôle de la circulation aérienne ou des autres équipements apparentés sous son contrôle.

4. Sur la base des principes de réciprocité, chaque Partie contractante facilitera au maximum l'entrée sur son territoire des équipages de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante munis de certificats valides, dans l'accomplissement de leurs fonctions ou en tant que passagers à bord d'aéronefs d'autres compagnies aériennes se rendant au lieu de leurs fonctions.

Article XIV

ECHANGE D'INFORMATIONS ET DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les informations statistiques dont celles-ci auront raisonnablement besoin pour déterminer la capacité de transport assurée par

l'entreprise désignée, le volume du trafic transporté sur les services convenus ainsi que l'origine et la destination du trafic sans escale dans les cas exceptionnels de trafic en provenance ou à destination d'un pays tiers.

Article XV

TRAFIC EN TRANSIT DIRECT

Les passagers en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quitteront pas la zone de l'aéroport qui leur est réservée ne feront l'objet que d'un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes.

Article XVI

CONSULTATIONS

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront périodiquement en vue d'assurer l'application et le respect fidèles des dispositions du présent Accord et de son annexe.
2. Ces consultations débuteront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet, sauf décision contraire des Parties contractantes.

Article XVII

MODIFICATIONS

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier telle ou telle disposition de l'Accord, elle pourra demander des consultations à l'autre Partie contractante. Ces consultations, qui se dérouleront entre les autorités aéronautiques, pourront s'effectuer oralement ou par correspondance et débuteront dans un délai de soixante (60) jours suivant la date de la demande. Les modifications ainsi convenues entreront en vigueur dès qu'elles auront été confirmées par échange de notes diplomatiques.
2. Des modifications pourront être apportées à l'annexe au présent Accord par entente directe entre les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes, et confirmées par échange de notes diplomatiques.
3. Le présent Accord sera modifié pour être rendu conforme aux dispositions de toute convention multilatérale qui pourrait prendre force obligatoire pour les deux Parties contractantes.

Article XVIII

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront convenir de soumettre le différend à un tribunal de trois arbitres, dont un nommé par chacune des Parties contractantes, le troisième arbitre étant désigné par les deux premiers choisis. Chacune des Parties contractantes désignera un arbitre dans les soixante (60) jours qui suivront la date à laquelle chaque Partie contractante aura reçu par la voie diplomatique une demande d'arbitrage du différend et le troisième arbitre devra être désigné dans les soixante (60) jours qui suivront. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra, à la demande de l'une ou l'autre Partie, désigner, selon le cas, un ou des arbitres; dans tous les cas, le troisième arbitre devra être ressortissant d'un Etat tiers, présidera le tribunal et décidera du lieu de l'arbitrage. Le tribunal arbitral arrêtera lui-même son règlement intérieur et, si nécessaire, décidera de la loi applicable.

3. Toute sentence du tribunal arbitral aura force exécutoire pour les deux Parties contractantes, à moins qu'elles n'en aient décidé autrement en lui soumettant le différend.

4. Les dépenses du tribunal seront réparties en parts égales entre les Parties contractantes.

5. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne se conforme pas à une sentence rendue en application du paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie contractante pourra, pour la durée du manquement, limiter, suspendre ou annuler tout droit ou privilège accordé par elle en application du présent Accord à la Partie contractante défaillante.

Article XIX

ENREGISTREMENT

Le présent Accord, toute modification qui y serait apportée, ainsi que tout échange de notes diplomatiques seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XX

DÉNONCIATION

1. Le présent Accord restera en vigueur pendant une période de temps indéfini.

2. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date à laquelle l'autre Partie aura reçu ladite notification par l'autre Partie contractante, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XXI

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les deux Parties contractantes se seront notifié par échange de notes diplomatiques l'accomplissement de leurs formalités internes respectives nécessaires à son entrée en vigueur.

FAIT à Jérusalem le 19 juin 1995 qui correspond au Sivan 5755, en deux exemplaires originaux en langues hébraïque, géorgienne et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement
de l'Etat d'Israël :
SHIMON PERES

Pour le Gouvernement
de la République de Géorgie :
A. CHIKVAIDZE

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE GÉORGIE, CONCERNANT LES TRANSPORTS AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS

1. Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par l'Etat d'Israël pourra assurer des services aériens :

<i>Point d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Point de destination</i>	<i>Points au-delà</i>
Tel-Aviv	Tout point	Tbilisi	Tout point

2. Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par la République de Géorgie pourra assurer des services aériens :

<i>Point d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Point de destination</i>	<i>Points au-delà</i>
Tbilisi	Tout point	Tel-Aviv	Tout point

3. Les entreprises désignées des Parties contractantes n'exerceront pas de droits de trafic de cinquième liberté à destination et en provenance de pays tiers, à moins d'un accord mutuel à cet effet. Ledit Accord devra être approuvé par les autorités aéronautiques des deux Parties, avant d'être mis en vigueur.

4. Les entreprises désignées pourront omettre un ou plusieurs points intermédiaires ou au-delà sur un ou sur la totalité de leurs vols à condition que le point de départ et le point d'arrivée se trouvent sur le territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise.

5. Etant donné que l'entreprise désignée par Israël est tenue d'assurer les services à l'extérieur d'Israël conformément aux mesures spéciales de sécurité imposées par le Gouvernement d'Israël, il est entendu que ladite entreprise désignée sera autorisée par les autorités de la Géorgie à mettre en place lesdites mesures spéciales de sécurité à Tbilisi. Dans le cas où l'entreprise désignée par Israël ne pourrait pas assurer ses services dans lesdites conditions, sur la base du principe de la réciprocité les autorités de l'Etat d'Israël pourront envisager d'interrompre les vols de l'entreprise désignée de la Géorgie jusqu'à ce qu'elles estiment que l'entreprise désignée par Israël peut assurer ses vols en Géorgie conformément auxdites mesures de sécurité.

