

**No. 34045**

---

**IRELAND  
and  
GEORGIA**

**Agreement on air transport (with annex). Signed at Dublin on  
2 March 1995**

*Authentic texts: English and Georgian.*

*Registered by Ireland on 15 September 1997.*

---

**IRLANDE  
et  
GÉORGIE**

**Accord relatif au transport aérien (avec annexe). Signé à  
Dublin le 2 mars 1995**

*Textes authentiques : anglais et géorgien.*

*Enregistré par l'Irlande le 15 septembre 1997.*

## AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF GEORGIA ON AIR TRANSPORT

The Government of Ireland 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,<sup>2</sup>

Desiring to promote their mutual relations in the field of civil aviation and to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

### ARTICLE 1 Definitions

1. For the purpose of this Agreement
  - (a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of Ireland, the Minister for Transport, Energy and Communications and, in the case of the Republic of Georgia, the Department of Air Transport or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions being the responsibility of the said authorities;

<sup>1</sup> Came into force on 2 March 1995 by signature, in accordance with article 20.

<sup>2</sup> 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.

- (b) 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 and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof insofar as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
  - (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with the provisions of Article 3 of this Agreement;
  - (d) the term "tariffs" 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;
  - (e) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline", and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.
2. The Annex to this Agreement shall form an integral part of the Agreement and any reference to the Agreement shall be understood to include the Annex, except where otherwise provided for.

## ARTICLE 2

### Grant of Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing international air services on the routes specified in the Annex hereto. Such services and

routes are hereinafter called the "agreed services" and the "specified routes" respectively.

2. The airline or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights, subject to the relevant provisions of this Agreement:
  - (a) to fly, without landing, across the territory of the other Contracting Party;
  - (b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and
  - (c) in the territory of the other Contracting Party, while operating an agreed service on a specified route, the right to embark and disembark international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.
3. Airlines of each Contracting Party not designated under Article 3 of this Agreement shall enjoy the rights specified in paragraphs 2(a) and (b) of this Article.
4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the right of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

### ARTICLE 3

#### Designation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services

on the specified routes. On receipt of such designation, the other aeronautical authorities shall, subject to the provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article, without delay grant to the designated airline or airlines the appropriate operating authorisation.

2. The aeronautical authorities of either Contracting Party may require an airline or airlines designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil, while operating the agreed services, 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.
3. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline or airlines from the other Contracting Party or to withhold or revoke the grant to such an airline or airlines of the rights specified in Article 2 of this Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline or airlines of those rights, in any case where it is not satisfied that the airline or airlines in question have their central administration and principal place of business in the territory of the other Contracting Party, that the majority of their shares are owned by nationals or by the Government of that other Contracting Party and are effectively controlled by such nationals or Government.
4. The designated airline or airlines, when so authorised, may commence at any time to operate the agreed services in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement and that tariffs, established in accordance with the provisions of Article 6 of this Agreement, are in force in respect of such services.

5. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by the airline or airlines designated by the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:
  - (a) in the case of failure by such airline or airlines to comply with the laws or regulations of the Contracting Party which has granted these rights, or
  - (b) if the airline or airlines otherwise fail(s) to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement and the Annex thereto.
  
6. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 5 of this Article is essential to prevent infringements of the laws or regulations referred to in paragraph 5 of this Article, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, in accordance with Article 14 of this Agreement.

#### ARTICLE 4

##### Capacity

1. There will be no restriction imposed by the aeronautical authorities of either Contracting Party on the frequency, capacity or type of aircraft proposed to be operated by the designated airline or airlines of the other Contracting Party. Each Contracting Party will, however, retain the right to require consultations with the other Contracting Party in the event that it considers that the interests of its own airline or airlines on a particular route or routes are being seriously damaged as a result of the capacity being mounted by the airline or airlines of the other Contracting Party.

2. The agreed services operated by the designated airline or airlines of each Contracting Party shall have, as their primary objective, the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline or airlines.

#### ARTICLE 5

##### Provision of Statistics

1. The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, statistical information as may be reasonably required for the purpose of
  - (a) determining the amount of traffic carried by the designated airline or airlines of the other Contracting Party on the agreed services; and
  - (b) reviewing the capacity offered in relation to such services.

Such information should include, as far as possible, details of the initial origins and final destinations of the traffic carried.

#### ARTICLE 6

##### Tariffs

1. The tariffs to be charged by a designated airline or airlines of either Contracting Party on the agreed services shall be reasonably related to the long term fully allocated costs of the applicant air carrier, while

taking into account other relevant factors, including the needs of consumers, the need for a satisfactory return on capital and for an adequate cost margin to ensure a satisfactory safety standard, the competitive market situation, including the tariffs of other air carriers operating on the specified route and the need to prevent dumping. The fact that a proposed air fare is lower than that offered by another air carrier operating on the route shall not be sufficient reason for withholding approval.

2. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall apply the following provisions for the approval of tariffs to be charged by the airline or airlines of either Contracting Party for operating the agreed services:
  - (a) Any proposed tariff shall be filed by or on behalf of the designated airline concerned with both aeronautical authorities at least 45 days before it is proposed that the tariff will take effect. This period may be reduced with the agreement of those authorities.
  - (b) Subject to sub-paragraphs (c) and (d), any tariff so filed will be treated as having been approved unless, within 30 days of the tariff being filed, the authorities of both Contracting Parties have informed each other in writing that they do not approve the proposed tariff. The aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree to reduce this period.
  - (c) Nothing in sub-paragraph (b) above shall prevent the aeronautical authorities of either Contracting Party from unilaterally disallowing any tariff filed by



its own designated airline or airlines. However, such unilateral action will be taken only if it appears to those authorities that a proposed tariff is either excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another airline or other airlines.

- (d) If the aeronautical authorities of either Contracting Party consider that the application of a proposed tariff filed with them by the designated airline or airlines of the other Contracting Party is either excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another airline or other airlines they may, within 30 days of the tariff being filed, request consultations with the aeronautical authorities of that other Contracting Party. Such consultations will be completed within 30 days of being requested and the tariff will take effect at the end of that period, unless the authorities of both Contracting Parties agree otherwise.
- (e) In the event that a tariff which has come into effect in accordance with this Article is considered by the aeronautical authorities of either Contracting Party to be causing serious damage to another airline or other airlines on a particular route or routes, those aeronautical authorities may request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

3. Any designated airline of either Contracting Party, operating a direct or indirect air service under these arrangements, on giving due notice, will be permitted by

the aeronautical authorities of the other Contracting Party to match any tariff already approved between the same city pairs. This provision will not apply to indirect services which exceed the length of the shortest direct services by more than 20%.

#### ARTICLE 7

##### Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of a Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air transport or the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of a Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail, such as formalities regarding passports, customs, currency and sanitary measures, shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.
3. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one of the Contracting Parties shall, during the period of their validity, be recognised as valid by the other Contracting Party, provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards established or which may be established from time to time pursuant to the Convention.

4. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise as valid, for the purpose of flights over its own territory, certificates of competency and licences granted to or rendered valid for its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.

#### ARTICLE 8

##### Investigation of Accidents

1. In the case of a forced landing or accident of an aircraft of either Contracting Party within the territory of the other Contracting Party, the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory the forced landing or accident takes place shall immediately notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party thereof, take immediate steps to assist the crew and the passengers, provide for the safety of the aircraft and mail, baggage and cargo on board and take necessary measures for an inquiry into the particulars and circumstances of the forced landing or accident.
2. The aeronautical authorities of the Contracting Party conducting the inquiry into the particulars and circumstances of the forced landing or accident shall inform the aeronautical authorities of the other Contracting Party of the holding of the inquiry and the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall be granted full facilities to be represented at the inquiry. The aeronautical authorities of the Contracting Party conducting the inquiry shall send to the aeronautical authorities of the other Contracting Party the report of the inquiry as soon as it is available.

**ARTICLE 9**  
**Aviation Security**

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.
3. The Contracting Parties shall act in full conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963,<sup>1</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970<sup>2</sup> and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971<sup>3</sup> and any other Convention relating to the security of civil aviation to which both Contracting Parties are party.
4. The Contracting Parties, in their mutual relations, shall act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944, to the extent that such security provisions are applied by the Contracting Parties; they

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219:

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

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

shall require that operators of aircraft of their registry or operators 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. Each Contracting Party shall advise the other of its intention to notify any difference to the standards of the Convention on International Civil Aviation.

5. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.
6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and such other appropriate measures as may be agreed intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
7. When a Contracting Party has reasonable grounds 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. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the

date of such request will constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

#### ARTICLE 10

##### Airport Fees and Charges

Fees and charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of an airline of the first Contracting Party engaged in similar international air services.

#### ARTICLE 11

##### Customs Charges and Procedures

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party, as well as the fuel, lubricants, spare parts, equipment and aircraft stores (including food, alcoholic and non-alcoholic drinks and tobacco) on board such aircraft on arriving in the territory of the other Contracting Party shall, to the fullest extent possible under that Contracting Party's national law and EU law, be exempt from all customs duties, inspection fees and other charges and taxes, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.
2. Fuel, lubricants, spare parts, equipment and aircraft stores (including food, alcoholic and non-alcoholic

drinks and tobacco) delivered or which are to be delivered by the designated airline or airlines of either Contracting Party to the territory of the other Contracting Party for its operational needs shall, to the fullest extent possible under that Contracting Party's national law and EU law, be exempt from all customs duties, inspection fees and other charges and taxes on their arrival, departure and while within the territory of that other Contracting Party.

3. The following shall, to the fullest extent possible under each Contracting Party's national law and EU law, also be exempt from such customs duties, fees, charges and taxes, with the exception of charges corresponding to services performed:
  - (a) aircraft stores (including food, alcoholic and non-alcoholic drinks) taken on board aircraft in the territory of either Contracting Party for use on board aircraft used in the operation of international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party;
  - (b) spare parts and equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in the operation of international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party;
  - (c) fuel and lubricants destined for use in the operation of international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

4. Supplies referred to in paragraphs 1 to 3 of this Article may be required to be kept under customs supervision or control.
5. The regular airborne equipment as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
6. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, except in respect of security measures against violence, air piracy and smuggling of controlled drugs, be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from Customs duties and other similar taxes.

#### ARTICLE 12

##### Airline Representation, Ticketing and Sales Promotion

1. The designated airline of each Contracting Party shall have the same opportunity as that afforded to the airline or airlines of the other Contracting Party in the territory of the other Contracting Party to employ, subject to the laws and regulations of the other Contracting Party, the technical and commercial personnel for the performance of the agreed services on the specified routes and to establish and operate offices in the territory of the other Contracting Party.



2. The designated airline of each Contracting Party shall further have the right to issue all kinds of documents of carriage and to advertise and promote sales in the territory of the other Contracting Party.

**ARTICLE 13**  
**Transfer of Funds**

1. All the accounts between the designated airlines shall be done in convertible currency.
2. Each Contracting Party shall grant to the airline or airlines designated by the other Contracting Party permission to transfer without any restriction to the Head Office of the said airline, in accordance with the rules and regulations existing with regard to currency exchange control, the profit arising in respect of its operation of the agreed services in the territory of the other Contracting Party.
3. Nothing in this Agreement shall affect the rights of either Contracting Party to impose taxes on income or capital gains in accordance with their taxation legislation.

**ARTICLE 14**  
**Consultations**

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall consult with each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.
2. The aeronautical authorities of either Contracting Party may request consultations, through discussions or correspondence, which shall commence within a period of

sixty (60) days from the date of receipt of the request, unless both aeronautical authorities agree to an extension of this period.

**ARTICLE 15**  
**Settlement of Disputes**

1. Any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement or the Annex thereto shall be settled by direct negotiations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such negotiations shall commence as soon as practicable but in any event not later than sixty (60) days from the date of receipt of a request for such negotiations, unless otherwise agreed by the aeronautical authorities.
  
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice, through diplomatic channels, requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty 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 Organisation 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 and shall act as President of an arbitral body.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

#### ARTICLE 16

##### Modification

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, including the Annex thereto, it may request consultations between the aeronautical authorities of both Contracting Parties in relation to the proposed modification. Such consultations shall commence within a period of sixty days (60) days of the date of receipt of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes by both Contracting Parties, through the diplomatic channel.
2. A modification to the Annex may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall enter into force when it has been confirmed by exchange of diplomatic notes, through the diplomatic channel.

#### ARTICLE 17

##### Registration with ICAO and the UN

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organisation.

**ARTICLE 18****Applicability of Multilateral Agreements or Conventions**

1. This Agreement, including its Annex, shall be amended by an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties in order to adapt it, where necessary, to any Multilateral Agreement or Convention to which both Contracting Parties are party.
2. If any provision of the Agreement conflicts with an obligation which either Contracting Party may have towards a third Party, both Contracting Parties shall enter into consultations, in accordance with Article 15, to amend the Agreement in order to resolve any such conflict as soon as possible.

**ARTICLE 19****Notice of Termination of Agreement**

1. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organisation. 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 to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.
2. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

**ARTICLE 20****Entry into Force**

This agreement shall come into force on the date of its signature.

Done at *Lublin* this *2nd* day of *March*, 1995,  
in duplicate, in the English and Georgian languages, both  
texts being equally authentic. In the event of any  
inconsistency between the two texts, the English text  
shall prevail.

For the Government  
of Ireland:

*Michael P. McDonnell*<sup>1</sup>

For the Government  
of the Republic of Georgia:

*Jemal Kakhiani*<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Michael MacDonnell.

<sup>2</sup> Jemal Kakhiani.

## ANNEX

1. The airline(s) designated by the Government of Ireland under this Agreement are granted rights to operate air services on the following routes in both directions: Points in Ireland/an intermediate point (excluding any point in the United Kingdom)/points in Georgia.

In addition, the designated airline(s) of Ireland are granted fifth freedom rights between points in Georgia and points beyond which are to be specified at a later stage.

2. The airline(s) designated by the Government of the Republic of Georgia under this Agreement are granted rights to operate air services in both directions as follows:  
Points in Georgia/an intermediate point (excluding any point in the United Kingdom)/points in Ireland.  
In addition, the designated airline(s) of Georgia are granted fifth freedom rights between Shannon and points in the Western hemisphere which, in the case of the USA and Canada, are Washington, Miami and Gander respectively. Only one designated airline of Georgia may, however, avail of fifth freedom rights on the Shannon-Washington, Shannon-Miami and Shannon-Gander routes.
3. Fifth freedom rights may be exercised at the intermediate point on each of the routes mentioned in paragraphs 1 and 2 above.
4. While operating any or all of the agreed services, the airline(s) of either Contracting Party may omit any points on the route with the exception of one point situated within the territory of the other Contracting Party.









ըստ ընդունված կամ (գ) կամ (դ) ընդգրկված, ամենամեծ ընդունված ցուցանիշները կարող են ընդունվել որպես համապատասխան համակարգի համարժեքներ, եթե կարող են ցուցանիշները համարվել որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին, որոնք ընդունվել են որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին, որոնք ընդունվել են որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին:

(ա) ընդունված կամ (գ) կամ (դ) ընդունված ցուցանիշները կարող են ընդունվել որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին, որոնք ընդունվել են որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին, որոնք ընդունվել են որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին:

Եթե ընդունված ցուցանիշները կարող են ընդունվել որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին, որոնք ընդունվել են որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին, որոնք ընդունվել են որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին:

Եթե ընդունված ցուցանիշները կարող են ընդունվել որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին, որոնք ընդունվել են որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին, որոնք ընդունվել են որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին:

Եթե ընդունված ցուցանիշները կարող են ընդունվել որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին, որոնք ընդունվել են որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին, որոնք ընդունվել են որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին:

Յ Ե Լ Դ 7

Վերականգնողական և ներդրողական ցուցանիշներ

Ընդունված ցուցանիշները կարող են ընդունվել որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին, որոնք ընդունվել են որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին:

Ընդունված ցուցանիշները կարող են ընդունվել որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին, որոնք ընդունվել են որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին:

Ընդունված ցուցանիշները կարող են ընդունվել որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին, որոնք ընդունվել են որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին:

Ընդունված ցուցանիշները կարող են ընդունվել որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին, որոնք ընդունվել են որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին:

Յ Ե Լ Դ 8

Մեթոդներ և ցուցանիշներ ընդունված ցուցանիշներին

Ընդունված ցուցանիշները կարող են ընդունվել որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին, որոնք ընդունվել են որպես համարժեքներ ընդունված ցուցանիշներին:





ამ საბაჟო ხელმძღვანელობის ზედამხედველობის ქვეშ მანამდე, სანამ ისევ უყან არ იყვნებინან გაყვანილნი, ან სხვაგვარად არ იყვნებინან გამოყენებულინი საბაჟო წესების შესაბამისად.

მგზავრები, ბარგი, ცვირითი და ფოსტა, რომლებიც იმყოფება ხელმძღვანელობის მხარის ცერტიფიკატზე პირდაპირი ურთიერთი და არ ცოვებს აეროპორტის სპეციალურად გამოყოფილ ცერტიფიკატს, გაივლის გამარტვივებულ კონტროლს, რაც არ უხდება იმ შემთხვევებს, როდესაც საუბრობა უსაფრთხეობის დონისძიებების გაყარება ძადადობის, საბაჟო მკვლევების, ნარკოციკლების კონტროლის ფაყვების აღსაკვეთად. პირდაპირი ურთიერთი ბარგი და ცვირითი მათვისუფრდება საბაჟო გაყასახადისა და სხვა მსგავსი ბეგარებისაგან.

**მ უ ხ ე ლ ი 12**

**აუიასანარმოს ნარმომადგენლობა, ბიღუფების გაფორმება,**

**რეადიზაციებისსაფრის ხედისმეწყობა**

ერით ხელმძღვანელობის მხარის დანიმწყდ აუიასანარმოს მეორე ხელმძღვანელობის მხარის ცერტიფიკატზე ეყრება იგორე უფრებები, რაც ამ უყანასკენდის აუიასანარმოს ან აუიასანარმობს, კერძოდ მეორე ხელმძღვანელობის მხარის კანონებისა და წესების საფუძველზე დადგენილ მარმეწყობით შემანხმებული ხაზების ექსპლაცაციის მიზნით ამ ხელმძღვანელობის მხარის ცერტიფიკატზე, სამსახურში აიყვანეს ცეკნიკული და კომეციკული მრმსახურე პერსონალი, მექმნას და ამეუშაოს მესაბამისი დანესებულებები. გაიდა ამისა, თითოეული ხელმძღვანელობის მხარის მიერ დანიმწყდ აუიასანარმოს ეყრება უფრება დამეუფოს დეკემენეფები გაყასიფულებს მესახებ, რეკდამა გაუკვეთოს და ხედი მეწყყოს რეადიზაციებს მეორე ხელმძღვანელობის მხარის ცერტიფიკატზე.

**მ უ ხ ე ლ ი 13**

**თანხების გაყარისხევა**

დანიმწყდ აუიასანარმობს მორის ურედგვარ იანგარისსწორება მისებება კონეციკიბული ეადეციით. თითოეული ხელმძღვანელობის მხარე მისეციმს მეორე ხელმძღვანელობის მხარის დანიმწყდ აუიასანარმოს ან აუიასანარმობს უფრებას ურედგვარ მიხლეუფების გარევი ეადეციის გაყვდის კონტროლის წესებისა და დადგენილების მესაბამისად, გაყარისხევის მათისი მთავარ ოფისში მეორე ხელმძღვანელობის მხარის ცერტიფიკატზე ხაზების ექსპლაცაციის მეფეგად მიღებული მოგება. ეს ხედიმეკრელებს არ მთახედნს გაყვდნას ხელმძღვანელობის მხარის უფრებებზე, საკუთარი დამეგვრის კანონმდებლობის საფუძველზე დანესეს სამევისსავლო გაყასახადი და დადეოს ბეგარა კაპიყადიდან მიღებული მოგებას.

**მ უ ხ ე ლ ი 14**

**კონსულაციები**

მეორე მანამმომდობის სუდისკვეფებით გამსუვადული ორევე ხელმძღვანელობის მხარის აუიაციის ხელმძღვანელობა დრო და დრო კონსულაციებს გაყენეს ერმმანეოს ნინამეფებარე ხედიმეკრელების ზებულებების განნორციელებიისა და მათი მესაბამისობის ურყენედეყოფის მიზნით. ხელმძღვანელობის მხარეების აუიაციის ხელმძღვანელობამ მვიძლება მოთხლოოს კონსულაციების განხიღეების ან მიმორეობის სახით, რომელიც დიწყება კონსულაციების რაციების მოთხოვნის მიღებიდან სამეცი (60) დღის განმავლობაში, თუ ორევე აუიაციის ხელმძღვანელობა არ მთახნხევა ამ პერიოდის გახრეაზე.

**მ უ ხ ე ლ ი 15**

**სადავო საკითხების მოგვარება**

ნებისმიერი დავა, რომელიც მვეხება ნინამეფებარე ხედიმეკრელების ან მისი დანართის განმარეებისა და გამოყენების, გადაუორიღო იყნება ხელმძღვანელობის მხარეების აუიაციის ხელმძღვანელობის მიერ პირდაპირი მოდაპარაკების გით. ეს მოდაპარაკებები









## [TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD<sup>1</sup> RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'IRLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE GÉORGIE

Le Gouvernement de l'Irlande 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 1944<sup>2</sup>,

Désireux de développer leurs relations mutuelles dans le domaine de l'aviation civile et de conclure un accord afin d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier*

## DÉFINITIONS

## 1. Aux fins du présent Accord :

a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas de l'Irlande, du Ministre des transports, de l'énergie et des communications et, dans le cas de la République de Géorgie, du Département des transports aériens, ou, dans les deux cas, de toute personne physique ou morale habilitée à exercer les fonctions relevant desdites autorités;

b) Le terme « Convention » désigne 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 elle-même conformément à ses articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et modifications auront été approuvées par les deux Parties contractantes;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise désignée et autorisée conformément aux dispositions de l'article 3 du présent Accord;

d) Le terme « tarifs » s'entend des prix demandés pour le transport de passagers, de bagages ou de marchandise et des conditions d'application de ces prix, y compris les prix et conditions de l'intervention d'agents commerciaux et des autres services auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération des conditions du transport du courrier;

e) Les termes ou expressions « territoire », « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur attribuent les articles 2 et 96 de la Convention;

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 2 mars 1995 par la signature, conformément à l'article 20.

<sup>2</sup> 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.

2. L'annexe du présent Accord en fait partie intégrante et toute référence à l'Accord s'applique également à l'annexe, sauf disposition contraire.

### Article 2

#### OCTROI DES DROITS DE TRAFIC

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord aux fins de l'établissement de services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans l'annexe dudit Accord. Ces services et routes sont ci-après dénommés « services convenus » et « routes spécifiées ».

2. L'entreprise ou les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes jouiront des droits ci-après, sous réserve des dispositions de l'Accord applicable en la matière :

a) Le droit de survoler sans y faire escale le territoire de l'autre Partie contractante;

b) Le droit de faire des escales non commerciales sur le territoire de l'autre Partie contractante;

c) Le droit d'embarquer et de débarquer en trafic international sur le territoire de l'autre Partie contractante, en y exploitant un service convenu sur une route spécifiée, des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou simultanément.

3. Les entreprises de transport aérien de chacune des Parties contractantes qui ne sont pas désignées conformément à l'article 3 du présent Accord jouiront également des droits énoncés aux paragraphes 2, a et b du présent article.

4. Aucune disposition du présent Accord ne sera réputée conférer à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'une des Parties contractantes le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter contre rémunération ou en exécution d'un contrat de louage en un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

### Article 3

#### DÉSIGNATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien chargées d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées. Au reçu de ces désignations, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accorderont sans retard à l'entreprise ou aux entreprises désignées les autorisations d'exploitation nécessaires.

2. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront exiger d'une compagnie ou des compagnies désignées par l'autre Partie contractante la preuve qu'elles sont en mesure de remplir, dans l'exploitation des services convenus, les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

3. Chaque Partie contractante aura le droit de refuser d'accepter la désignation d'une ou de plusieurs entreprises par l'autre Partie contractante, ainsi que de suspendre ou annuler l'octroi à ladite ou auxdites entreprises des droits énoncés à l'article 2 du présent Accord ou encore d'imposer les conditions qu'elle pourra juger nécessaires à l'exercice de ces droits par une entreprise ou des entreprises désignées, lorsqu'elle n'aura pas la preuve que l'entreprise ou les entreprises en question ont leur siège central et leur principal établissement sur le territoire de l'autre Partie contractante, que la majorité des parts sociales appartient à des ressortissants ou au gouvernement de cette autre Partie contractante et qu'elles sont effectivement contrôlées par ces ressortissants ou ce gouvernement.

4. L'entreprise ou les entreprises désignées, lorsqu'elles en auront reçu l'autorisation, pourront commencer à n'importe quel moment à exploiter dans leur totalité ou en partie les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables au présent Accord et à condition aussi que des tarifs fixés conformément aux dispositions de l'article 6 du présent Accord soient en vigueur en ce qui concerne lesdits services.

5. Chaque Partie contractante aura le droit d'annuler une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits énoncés à l'article 2 du présent Accord par une ou des entreprises désignées par l'autre Partie contractante, ou encore d'imposer les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) Si l'entreprise ou les entreprises en question ne se conforment pas aux lois ou règlements de la Partie contractante qui a accordé les droits, ou

b) Si l'entreprise ou les entreprises en question manquent d'autres façons à conformer leur exploitation aux conditions conformément au présent Accord ou à son annexe.

6. Sauf s'il est nécessaire de prendre immédiatement les mesures d'annulation ou de suspension ou d'imposer les conditions mentionnées au paragraphe 5 du présent article afin de prévenir les infractions aux lois ou règlements visées dans ledit paragraphe, ce droit ne sera exercé qu'après avoir procédé à des consultations avec l'autre Partie contractante conformément à l'article 14 du présent Accord.

#### *Article 4*

#### CAPACITÉ

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes n'imposeront aucune restriction quant à la fréquence, à la capacité ou au type d'aéronef que l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre Partie contractante se proposent d'exploiter. Chaque Partie contractante conserve, cependant, le droit d'exiger des consultations avec l'autre Partie contractante, lorsqu'elle considère que les intérêts de son ou de ses entreprises de transport aérien sur une ou plusieurs routes données sont gravement compromis du fait de la capacité mise en œuvre par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

2. Les services agréés assurés par l'entreprise ou les entreprises désignées des Parties contractantes auront pour objectif primordial l'offre, à un coefficient d'utilisation raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du trafic aérien (passagers, marchandises et courrier) en prove-

nance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou les entreprises.

#### Article 5

##### STATISTIQUES

1. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, des états statistiques qui peuvent s'avérer nécessaires pour

*a)* Déterminer le volume du trafic transporté par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre Partie contractante à l'occasion de l'exploitation des services convenus; et

*b)* Revoir la capacité offerte au regard desdits services.

Dans la mesure du possible, ces informations doivent comporter les détails relatifs à l'origine et à la destination du trafic transporté.

#### Article 6

##### TARIFS

1. Les tarifs qui seront appliqués par une entreprise ou les entreprises désignées de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour les services convenus devront raisonnablement tenir compte des coûts à long terme pleinement ventilés du transporteur aérien requérant, tout en prenant en considération d'autres éléments pertinents, y compris les besoins de la clientèle, la nécessité d'un rendement satisfaisant du capital ainsi que d'une marge appropriée s'agissant des coûts pour assurer des normes de sécurité satisfaisantes, la compétitivité du marché, ainsi que les tarifs des autres transporteurs aériens qui exploitent la même route et, enfin, la nécessité de prévenir le dumping. Le fait qu'un tarif aérien proposé est inférieur à celui offert par un autre transporteur aérien exploitant la même route ne justifiera pas un refus d'approbation dudit tarif.

2. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes appliqueront les dispositions suivantes s'agissant de l'approbation des tarifs de l'entreprise ou des entreprises de l'une ou l'autre des Parties contractantes aux fins de l'exploitation des services convenus :

*a)* Toute proposition de tarif est soumise à l'approbation des deux autorités aéronautiques par ou pour le compte de l'entreprise désignée au moins 45 jours avant la date proposée pour l'entrée en vigueur du tarif. Ce délai pourra être réduit avec l'assentiment desdites autorités;

*b)* Sous réserve des dispositions des alinéas *c* et *d*, tout tarif ainsi soumis est considéré comme ayant été approuvé à moins que, dans un délai de trente jours suivant la date de la soumission, les autorités des deux Parties contractantes ne se soient informées par écrit qu'elles ne sont pas en mesure d'approuver le tarif proposé. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes peuvent décider de réduire la durée du délai;

*c)* Aucune disposition de l'alinéa *b* ne fait obstacle à ce que les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante ne s'oppose unilatéralement à un

tarif soumis par l'entreprise ou les entreprises qu'elle aura elle-même désignées. Toutefois, une telle initiative unilatérale ne pourra être prise que s'il apparaît auxdites autorités qu'un tarif proposé est ou excessif ou que son application constituerait un comportement anticoncurrentiel susceptible de causer un tort grave à une autre ou à d'autres entreprises de transport aérien;

d) Si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes estiment que l'application d'un tarif qui leur est proposé par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre Partie contractante est soit excessif ou que son application constituerait un comportement anticoncurrentiel susceptible de causer un tort grave à une autre ou à d'autres entreprises, il leur est loisible, dans les trente jours suivant la soumission du tarif, de réclamer des consultations aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations devront être complétées dans les trente jours suivant la demande et le tarif s'appliquera dès la fin de cette période à moins que les autorités des deux Parties contractantes n'en décident autrement;

e) Au cas où un tarif déjà entré en vigueur conformément au présent article est jugé par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes comme causant un tort sérieux à une autre ou à d'autres entreprises sur une ou des routes données, lesdites autorités aéronautiques peuvent réclamer des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

3. Toute entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes qui exploite un service aérien direct ou indirect en vertu des présents arrangements sera, sous réserve d'une notification en bonne et due forme, autorisée par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante à évaluer tout tarif déjà approuvé pour les mêmes villes. La présente disposition ne s'applique pas aux services indirects qui excèdent de 20 % la distance couverte par les services directs les plus courts.

### Article 7

#### APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS ET RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET LICENCES

1. Les lois et règlements de chaque Partie contractante qui régissent l'entrée sur son territoire et la sortie de ce territoire des aéronefs en trafic international ou l'exploitation et la navigation de ces aéronefs sur ce territoire s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de chaque Partie contractante qui régissent sur son territoire, l'entrée, le séjour et le départ des passagers, équipages, marchandises et courrier, par exemple les formalités de passeport, de douane, de change et les mesures sanitaires s'appliqueront sur ce territoire aux passagers, équipages, marchandises et courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

3. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes seront, au cours de leur période de validité, reconnus valables par l'autre Partie contractante, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats, brevets ou licences soient au moins égales aux normes minimales établies ou qui pourraient être établies de temps à autre conformément à la Convention.

4. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître la validité, pour le survol de son propre territoire, des brevets d'aptitude et des licences accordés à ses propres ressortissants ou reconnus valables par l'autre Partie contractante ou par tout autre Etat.

#### Article 8

##### ENQUÊTES RELATIVES AUX ACCIDENTS

1. Si un aéronef de l'une des Parties contractantes fait un atterrissage forcé ou est victime d'un accident sur le territoire de l'autre Partie contractante, les autorités aéronautiques de cette Partie contractante prendront immédiatement des mesures pour aider l'équipage et les passagers, veilleront à assurer la sécurité de l'aéronef, du courrier, des bagages et des marchandises à bord et prendront les mesures nécessaires pour enquêter sur les circonstances de l'atterrissage forcé ou de l'accident.

2. Les autorités aéronautiques de la Partie contractante qui procéderont à l'enquête sur les circonstances de l'atterrissage forcé ou de l'accident informeront celles de l'autre Partie contractante de cette enquête, et les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante se verront accorder toutes facilités pour se faire représenter à l'enquête. Les autorités aéronautiques de la Partie contractante qui procèdent à l'enquête communiqueront à celles de l'autre Partie contractante le rapport d'enquête dès qu'il sera disponible.

#### Article 9

##### SÉCURITÉ DE L'AVIATION

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation de protéger, dans le cadre de leurs relations mutuelles, la sécurité de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite font partie intégrante du présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prêtera à l'autre, sur sa demande, toute l'assistance nécessaire afin de prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites 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 à l'égard de la sécurité aérienne.

3. Les Parties contractantes se conformeront intégralement aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963<sup>1</sup>, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970<sup>2</sup>, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971<sup>3</sup>, et toute autre convention relative à la sécurité de l'aviation civile à laquelle elles sont parties.

4. Dans leurs relations mutuelles, les Parties agiront en conformité avec les dispositions en matière de sécurité aérienne qui figurent en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, dans

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

la mesure où elles appliquent ces dispositions; elles imposeront aux exploitants d'aéronefs de leur pavillon, aux exploitants qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire, de se conformer à ces dispositions relatives à la sécurité aérienne. Chaque Partie contractante fera connaître à l'autre son intention de notifier des différences éventuelles entre ces pratiques et les normes énoncées dans la Convention relative à l'aviation civile internationale.

5. Chacune des Parties contractantes s'engage à se conformer aux dispositions en matière de sécurité imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire et à prendre les mesures voulues pour la protection des aéronefs et pour l'inspection des passagers, des équipages, des bagages de cabine, ainsi que des marchandises et des provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante considérera aussi avec bienveillance toute demande que lui ferait l'autre Partie contractante de prendre des mesures spéciales de sécurité pour faire face à une menace particulière.

6. En cas d'incident ou de menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef, ou de tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées qui pourront être concertées entre elles, afin de mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

7. Si l'une des Parties contractantes a des motifs raisonnables de penser que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions en matière de sécurité aérienne prévues dans le présent article, ses autorités aéronautiques peuvent demander à engager immédiatement des consultations avec celles de l'autre Partie contractante. A défaut d'aboutir à un accord satisfaisant dans les 15 jours suivant la date de cette demande, elles sont justifiées à suspendre, annuler, limiter ou subordonner à certaines conditions l'autorisation d'exploitation accordée ou les prescriptions techniques imposées à une ou plusieurs entreprises désignées de l'autre Partie contractante. En cas d'urgence, chaque Partie contractante pourra prendre des mesures conservatoires avant l'expiration du délai de 15 jours.

#### *Article 10*

##### TAXES D'AÉROPORT ET REDEVANCES D'USAGE

Les taxes d'aéroport et redevances imposées sur le territoire de chaque Partie contractante pour l'usage des aéroports et des autres installations de navigation aérienne par les aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre Partie contractante ne seront pas plus élevées que celles imposées aux aéronefs d'une entreprise de transport aérien de la première Partie contractante assurant des services aériens internationaux similaires.

#### *Article 11*

##### DROITS ET FORMALITÉS DE DOUANE

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par l'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante, ainsi que les carburants, lubrifiants, pièces de rechange, équipements et provisions de bord (y compris les produits

alimentaires, les boissons alcoolisées ou non alcoolisées et les tabacs) se trouvant à bord de ces aéronefs à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante seront, dans toute la mesure du possible, compte tenu de la législation de ladite autre Partie et de la législation de l'Union européenne, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes, à condition que ces équipements et fournitures demeurent à bord de l'aéronef jusqu'au moment de leur réexportation.

2. Les carburants, lubrifiants, pièces de rechange, équipements et provisions de bord (y compris les produits alimentaires, les boissons alcoolisées ou non et les tabacs) fournis ou à fournir à l'entreprise ou aux entreprises désignées de chaque Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante pour les besoins opérationnels de leur exploitation seront, dans toute la mesure du possible, compte tenu de la législation de cette Partie contractante et de la législation de l'Union européenne, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à leur arrivée, à leur départ et durant leur séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante.

3. Dans toute la mesure du possible, compte tenu de la législation de chaque Partie contractante et de la législation de l'Union européenne, seront également exonérés de ces droits de douane, frais, taxes et autres droits, à l'exception des redevances pour prestation de services :

a) Les provisions de bord (y compris les produits alimentaires, les boissons alcoolisées ou non) embarquées à bord des aéronefs sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisées à bord d'aéronefs servant à l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange et les équipements introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation d'aéronefs utilisés pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre Partie contractante;

c) Les carburants et les lubrifiants destinés à servir pour l'exploitation de services internationaux par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, même si ces fournitures doivent être utilisées durant le survol du territoire de la Partie contractante où elles ont été embarquées.

4. Les fournitures visées aux paragraphes 1 à 3 du présent article pourront être placées sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

5. L'équipement de bord normal, ainsi que les fournitures conservées à bord des aéronefs d'une Partie contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement de ses autorités douanières. Si tel est le cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou liquidés d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.

6. Les passagers, bagages, marchandises et courrier en transit direct sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante et qui demeurent dans la zone de l'aéroport réservée à cette fin ne sont, sauf pour ce qui concerne les mesures de sécurité contre les actes de violence, la piraterie aérienne ou la contrebande de stupéfiants, assujettis qu'à un contrôle très simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exonérés des droits de douane et des autres taxes similaires.



*Article 12*

## REPRÉSENTATION, BILLETTERIE ET PROMOTION DES VENTES

1. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes a la possibilité, au même titre que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante, d'employer, conformément aux lois et règlements de celle-ci, les personnels techniques et commerciaux nécessaires pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées, ainsi que d'ouvrir et de gérer des agences sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes a le droit de délivrer tous titres de transport ainsi que de faire de la publicité et de promouvoir leurs produits sur le territoire de l'autre Partie contractante.

*Article 13*

## TRANSFERTS DE FONDS

1. Tous les comptes entre les entreprises désignées sont exprimés en devises convertibles.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise ou aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante l'autorisation de transférer sans aucune restriction vers le siège de ladite ou desdites entreprises, conformément à la réglementation des changes, les bénéfices réalisés sur le territoire de l'autre Partie contractante grâce à l'exploitation des services convenus.

3. Aucune disposition du présent Accord ne fait obstacle à l'imposition par l'une ou l'autre Partie contractante de taxes sur les revenus ou les plus-values conformément à leurs législations fiscales respectives.

*Article 14*

## CONSULTATIONS

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre, dans un esprit d'étroite coopération, pour assurer l'application du présent Accord et le respect, dans des conditions satisfaisantes, de ses dispositions.

2. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront demander à engager des consultations, directes ou par correspondance, qui débiteront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, à moins que les autorités aéronautiques des deux Parties n'en décident autrement.

*Article 15*

## RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Tout différend concernant l'interprétation de l'application du présent Accord ou de son annexe sera réglé par voie de négociation directe entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Ces négociations commenceront dès que possible mais, en tout état de cause, au plus tard soixante (60) jours à compter

de la date de réception d'une demande à cet effet, à moins que les autorités aéronautiques n'en décident autrement.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme de leur choix ou bien le différend pourra, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, être soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres, dont un sera désigné par chacune des Parties contractantes et le troisième choisi par les deux arbitres ainsi désignés. Chacune des Parties contractantes désignera son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre par la voie diplomatique une notification demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre sera désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, chacune des Parties contractantes pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres selon le cas. Le troisième arbitre sera dans tous les cas un ressortissant d'un Etat tiers et assurera la présidence du tribunal arbitral.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue conformément au paragraphe 2 du présent article.

#### *Article 16*

#### MODIFICATION

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, ou de son annexe, elle pourra demander que soient engagées des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes au sujet de la modification projetée. Ces consultations débuteront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la réception de la demande. Tous les amendements ainsi acceptés entreront en vigueur une fois confirmés par un échange de notes diplomatiques entre les Parties contractantes et ce, par la voie diplomatique.

2. Des modifications pourront être apportées à l'annexe moyennant accord direct entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Elles entreront en vigueur une fois confirmées par un échange de notes diplomatiques réalisé par la voie diplomatique.

#### *Article 17*

#### ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'OACI

Le présent Accord et toutes ses modifications éventuelles seront enregistrés auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 18*

#### CONFORMITÉ AVEC DES ACCORDS OU CONVENTIONS MULTILATÉRAUX

1. Le présent Accord, ainsi que son annexe, seront modifiés par le biais d'un échange de notes diplomatiques entre les Parties contractantes en vue de l'adapter,

selon que de besoin, aux conventions ou accords multilatéraux auxquels les deux Parties contractantes adhèrent.

2. Si l'une quelconque des dispositions du présent Accord contredit une obligation que l'une ou l'autre des Parties contractantes pourrait avoir à l'égard d'une tierce partie, les deux Parties contractantes engageront des consultations, conformément à l'article 15, dans le dessein de modifier l'Accord afin de résoudre la contradiction dans les plus brefs délais possibles.

#### *Article 19*

##### AVIS DE DÉNONCIATION DE L'ACCORD

1. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification sera envoyée dans le même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans pareil cas, l'Accord prendra fin douze (12) mois à compter de la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée par accord mutuel avant l'expiration de ce délai.

2. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 20*

##### ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur dès sa signature.

FAIT à Dublin, le 2 mars 1995, en double exemplaire en langues anglaise et géorgienne, les deux textes faisant également foi. En cas de désaccord entre les deux textes, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement  
de l'Irlande :

MICHAEL McDONNELL

Pour le Gouvernement  
de la République de Géorgie :

JEMAL KAKHIANI

## ANNEXE

1. L'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement de l'Irlande ont, en vertu du présent Accord, le droit d'exploiter des services aériens sur les routes suivantes dans les deux sens : points en Irlande - un point intermédiaire (à l'exclusion de tout point au Royaume-Uni) - points en Géorgie.

En outre, l'entreprise ou les entreprises désignées par l'Irlande jouissent du droit de la cinquième liberté entre les points en Géorgie et des points au-delà qui seront déterminés ultérieurement.

2. L'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement de la République de Géorgie, ont en vertu du présent Accord, le droit d'exploiter des services aériens dans les deux sens comme suit : points en Géorgie - un point intermédiaire (à l'exclusion de tout point au Royaume-Uni) - points en Irlande. En outre, l'entreprise ou les entreprises désignées par la Géorgie jouissent du droit de la cinquième liberté entre Shannon et des points situés dans l'hémisphère occidental qui, dans le cas des Etats-Unis d'Amérique et du Canada, sont Washington, Miami et Gander, respectivement. Toutefois, une seule entreprise désignée par la Géorgie pourra bénéficier du droit de la cinquième liberté sur les routes Shannon-Washington, Shannon-Miami et Shannon-Gander.

3. Le droit de cinquième liberté pourra être exercé au point intermédiaire sur chacune des routes visées aux paragraphes 1 et 2 ci-avant.

4. A l'occasion de l'exploitation de l'un quelconque ou de tous les services convenus, l'entreprise ou les entreprises de l'une ou l'autre Partie contractante sont libres d'omettre tous points sur la route à l'exception d'un point situé sur le territoire de l'autre Partie contractante.

---