

No. 35286

**Germany
and
Georgia**

Air Trausport Agreemeut between the Federal Republic of Germany and the Republic of Georgia. Bonn, 25 Jnne 1993

Entry into force: 27 November 1994 by the exchange of instruments of ratification, in accordance with article 20

Authentic texts: English, Georgian and German

Registration with the Secretariat of the United Natious: Germany, 23 November 1998

**Allemagne
et
Géorgie**

Accord relatif au trausport aérien entre la République fédérale d'Allemague et la République de Géorgie. Bonn, 25 juiu 1993

Eutrée en vigueur : 27 novembre 1994 par échange des instruments de ratification, conformément à l'article 20

Textes authentiques : anglais, géorgien et allemand

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Allemagne, 23 novembre 1998

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF
GERMANY AND THE REPUBLIC OF GEORGIA

Contents

Preamble

Article 1 Definitions

Article 2 Grant of Traffic Rights

Article 3 Designation and Operating Authorization

Article 4 Revocation or Limitation of Operating Authorization

Article 5 Non-discrimination in respect of Charges

Article 6 Exemption from Customs Duties and other Charges

Article 7 Transfer of Earnings

Article 8 Principles Governing the Operation of Agreed Services

Article 9 Communication of Operating Information and Statistics

Article 10 Tariffs

Article 11 Commercial Activities

Article 12 Aviation Security

Article 13 Immigration and Control of Travel Documents

Article 14 Exchange of Views

Article 15 Consultations

Article 16 Settlement of Disputes

Article 17 Multilateral Conventions

Article 18 Registration with the International Civil Aviation Organization

Article 19 Previous Agreements

Article 20 Ratification, Entry into Force, Duration

Article 21 Termination

The Federal Republic of Germany and the Republic of Georgia,

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

Desiring to conclude an agreement concerning the establishment and operation of air
services between and beyond their territories,

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

(1) For the purposes of this Agreement, unless the text otherwise requires:

(a) The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Article 90 and 94 thereof in so far 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 Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport; in the case of the Republic of Georgia, the Civil Aviation Board of the Republic of Georgia; or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions incumbent upon the said authorities;

(c) The term "designated airline" means any airline that either Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of this Agreement as being an airline which is to operate international air services on the routes specified in conformity with Article 2 (2) of this Agreement.

(2) The terms "territory", "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" have, for the purposes of this Agreement, the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention.

(3) The term "tariff" means the price to be charged for the international carriage (i.e., carriage between points in the territories of two or more States) of passengers, baggage or cargo (excluding mail) and comprises:

(a) Any through tariff or amount to be charged for international carriage marketed and sold as such, including through tariffs constructed using other tariffs or add-ons for carriage over international sectors or domestic sectors forming part of the international sector;

(b) The commission to be paid on the sales of tickets for the carriage of passengers and their baggage, or on the corresponding transactions for the carriage of cargo; and

(c) The conditions that govern the applicability of the tariff or the price for carriage, or the payment of commission.

It also includes:

(d) Any significant benefits provided in association with the carriage;

(e) Any tariff for carriage on a domestic sector which is sold as an adjunct to international carriage, which is not available for purely domestic travel and which is not made available on equal terms to all international carriers and users of their services.

Article 2. Grant of Traffic Rights

(1) Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party for the purpose of operating international air services by designated airlines over the routes specified in accordance with paragraph 2 below the right:

- (a) To fly across its territory without landing;
- (b) To land in its territory for non-traffic purposes and
- (c) To land in its territory at the points named on the routes specified in accordance with paragraph 2 below in order to take on or discharge passengers, baggage, cargo and mail on a commercial basis.

(2) The routes over which the designated airlines of the Contracting Parties will be authorized to operate international air services shall be specified in a Route Schedule by an exchange of notes.

(3) Nothing in paragraph 1 above shall be deemed to confer on any designated airline of either Contracting Party the right to take on in the territory of the other Contracting Party passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point within the territory of that other Contracting Party (cabotage).

Article 3. Designation and Operating Authorization

(1) The international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement may be started at any time provided that

(a) The Contracting Party to whom the rights specified in Article 2 (1) of this Agreement are granted has designated one or several airlines in writing, and

(b) The Contracting Party granting these rights has authorized the designated airline or airlines to initiate the air services.

(2) The Contracting Party granting these rights shall, subject to the provisions of paragraph 3 below as well as Article 9 of this Agreement, give without delay the said authorization to operate the international air service.

(3) Either Contracting Party may require any airline designated by the other Contracting Party to furnish proof that it is qualified to meet the requirements prescribed under the laws and regulations of the first Contracting Party governing the operation of international air traffic.

(4) Either Contracting Party shall have the right to replace, subject to the provisions of paragraphs 1 to 3 above, an airline it has designated by another airline. The newly designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the airline which it replaces.

Article 4. Revocation or Limitation of Operating Authorization

Either Contracting Party may revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with Article 3 (2) of this Agreement in the event of failure by a designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights or to comply with the provisions of this Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom. Such revocation or limitation shall be preceded by consultation as provided for in Article 15 of this Agreement, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

Article 5. Non-discrimination in respect of Charges

The charges levied in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of any designated airline of the other Contracting

Party shall not be higher than those levied on aircraft of a national airline engaged in similar international air services.

Article 6. Exemption from Customs Duties and other Charges

(1) Aircraft operated by any designated airline of either Contracting Party and entering, departing again from, or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

(2) Fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in or otherwise taken on board the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported again from the territory of the former Contracting Party, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above. Advertising materials and transport documents of any designated airline of one Contracting Party shall, on the occasion of importation into the territory of the other Contracting Party, likewise be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above.

(3) Fuel and lubricants taken on board the aircraft of any designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international air services shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above, as well as from any other special consumption charges.

(4) Either Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraphs 1 to 3 above under customs supervision.

(5) Where no customs duties or other charges are levied on goods mentioned in paragraphs 1 to 3 above, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation or transit that may otherwise be applicable.

(6) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant relief from turnover tax or similar indirect taxes on goods and services supplied to any airline designated by the other Contracting Party and used for the purposes of its business. The tax relief may take the form of an exemption or a refund.

Article 7. Transfer of Earnings

Each Contracting Party shall grant to any airline designated by the other Contracting Party the right to remit to its head office at any time, in any way, freely and without restrictions, in any freely convertible currency and at the official rate of exchange, the revenue realized through the sale of air transport services in the territory of the other Contracting Party.

Article 8. Principles Governing the Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for any designated airline of each Contracting Party to operate air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement.

(2) In the operation of international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement, any designated airline of either Contracting Party shall take account of the interests of any designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates over the same routes or parts thereof.

(3) The international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity commensurate with the foreseeable traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines. The right of such airlines to carry traffic between points of a route specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement which are located in the territory of the other Contracting Party and points in third countries shall be exercised, in the interests of an orderly development of international air transport, in such a way that capacity is related to:

(a) The traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines;

(b) The traffic demand existing in the areas through which the air services pass, taking account of local and regional air services;

(c) The requirements of an economical operation of through traffic routes.

(4) To ensure fair and equal treatment of any designated airline, the frequency of services, the types of aircraft to be used with regard to capacity, as well as the flight schedules shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(5) The aeronautical authorities of the Contracting Parties should, if necessary, endeavour to reach a satisfactory arrangement regarding transport capacity and frequencies.

Article 9. Communication of Operating Information and Statistics

(1) Each designated airline shall communicate to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least one month prior to the initiation of air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. Short-term changes are to be notified immediately.

(2) The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data of the designated airlines as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by any designated airline of the first Contracting Party on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and the origins and destinations of such traffic.

Article 10. Tariffs

(1) The tariffs to be charged by a designated airline for passengers on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory the point of departure of the journey (according to the information in the transport documents) is situated.

(2) In their tariffs, the designated airlines shall take into account the cost of operation, a reasonable profit, the prevailing conditions of competition and of the market as well as the interests of transport users. The competent aeronautical authorities may refuse to approve a tariff only, if it does not comply with these criteria.

(3) The tariffs shall be submitted by the designated airlines to the aeronautical authorities for approval at least one month prior to the envisaged date of their introduction.

(4) If the aeronautical authorities of either Contracting Party do not consent to a tariff submitted for their approval, they shall inform the airline concerned within twenty-one days after the date of submission of the tariff. In such case, this tariff shall not be applied. The tariff applied up to that time which was to be replaced by the new tariff shall continue to be applied.

Article 11. Commercial Activities

(1) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to maintain in its territory such offices and administrative, commercial and technical personnel as are needed by the designated airline.

(2) The establishment of the offices and the employment of the personnel referred to in paragraph 1 above shall be subject to the laws and regulations of the Contracting Party concerned, such as the laws and regulations relating to the admission of foreigners and their stay in the territory of the Contracting Party concerned. The personnel employed in the offices according to paragraph 1 above shall not, however, require a work permit.

(3) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant to any designated airline of the other Contracting Party the right of self-handling of passengers, baggage, cargo and mail for the designated or other airlines of the other Contracting Party. This right does not include air-side ground handling services (aircraft ground handling), which remain the prerogative of the airport operators.

(4) Each Contracting Party shall grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to sell its transport services on its own transport documents directly in its own sales offices and through its agents in the territory of the other Contracting Party to any customer in any currency

Article 12. Aviation Security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with

the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988.

(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 acts of unlawful interference 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.

(3) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other acts of unlawful interference against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall, in mutual consultation, assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as commensurate with minimum risk to life such incident or threat thereof.

(4) Each Contracting Party shall take measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its crew and passengers. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

(5) 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 Contracting 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.

(6) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 5 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 measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to screen passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall look favourably on any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(7) Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the former Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one month of the date of such request shall constitute grounds for withholding, revoking, limiting or imposing conditions on the operating au-

thorization of an airline or airlines of the former Contracting Party. If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of the month.

Article 13. Immigration and Control of Travel Documents

(1) Upon the request of either Contracting Party the other Contracting Party shall permit the airlines which exercise air traffic rights in both countries to take measures to ensure that only passengers with the travel documents required for entry into or transit through the requesting State are carried.

(2) Either Contracting Party shall accept for examination a person being returned from his point of disembarkation after having been found inadmissible if this person previously stayed in its territory before embarkation, other than in direct transit. A Contracting Party shall not return such a person to the country where he was earlier found to be inadmissible.

(3) This provision is not intended to prevent public authorities from further examining a returned inadmissible person to determine his eventual acceptability in the State or make arrangements for his transfer, removal or deportation to a State of which he is a national or where he is otherwise acceptable. Where a person who has been found to be inadmissible has lost or destroyed his travel documents, a Contracting Party shall accept instead a document attesting to the circumstances of embarkation and arrival issued by the public authorities of the Contracting Party where the person was found to be inadmissible.

Article 14. Exchange of Views

Exchanges of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to achieve close cooperation and agreement in all matters pertaining to the application of this Agreement.

Article 15. Consultations

Consultations may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to this Agreement or to the Route Schedule or questions relating to interpretation. The same applies to discussions concerning the application of this Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of Article 14 of this Agreement has not produced any satisfactory results. Such consultations shall begin within two months of the date of receipt by the other Contracting Party of any such request.

Article 16. Settlement of Disputes

(1) Where any disagreement concerning the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with Article 15 of this Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

(2) Such arbitral tribunal shall be constituted ad hoc as follows: each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon a national of a third

State as their chairman to be appointed by the Governments of the Contracting Parties. Such members shall be appointed within two months, and such chairman within three months, of the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the disagreement to an arbitral tribunal.

(3) If the periods specified in paragraph 2 above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-president deputizing for him should make the necessary appointments.

(4) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 17. Multilateral Conventions

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which this Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention shall take place in accordance with Article 15 of this Agreement.

Article 18. Registration with the International Civil Aviation Organization

This Agreement, any amendments to it and any exchange of notes under Article 2 (2) of this Agreement shall be communicated to the International Civil Aviation Organization for registration.

Article 19. Previous Agreements

Upon the entry into force of this Agreement the Air Transport Agreement of 11 November 1971 between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Union of Socialist Soviet Republics shall cease to have effect as between the Federal Republic of Germany and the Republic of Georgia.

Article 20. Ratification, Entry into Force, Duration

(1) This Agreement shall be ratified; the instruments of ratification shall be exchanged at Tbilisi as soon as possible.

(2) This Agreement shall enter into force one month after the exchange of the instruments of ratification.

(3) This Agreement shall be concluded for an unlimited period.

Article 21. Termination

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 simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve 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. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Done at Bonn on 25 June 1993 in duplicate in the German, Georgian and English languages, all three texts being authentic. In case of divergent interpretations of the German and Georgian texts, the English text shall prevail.

For the Federal Republic of Germany:

KINKEL

CARSTENS

For the Republic of Georgia:

TSCHIKWAIDSE

[GEORGIAN TEXT — TEXTE GÉORGIEN]

მეთანებება

გარშანის ზეღვაციურ წესუბილასა

და

საქანოველის წესუბილიკას შინის

საქართველის მიმოსვლის შესახებ

შორისარისი

შემთხვევა

შემთხვევა 1	ყნებათა განსაზღვრა შიგინძვლის უფლების მინიჭება
შემთხვევა 2	შიგინძვლის უფლების მინიჭება
შემთხვევა 3	რასახელვადა თა წარმოების წესართვა
შემთხვევა 4	წარმოების წესართვის მეტყველა ან შეზღუდვა
შემთხვევა 5	რანძარი დამიკუთველებულა გაფარაზაფების ხაյლობი
შემთხვევა 6	განვითარებულა ბევრია თა ხევა გამახასაჭებისაგან
შემთხვევა 7	შეზღუდვის კაფიქცევა
შემთხვევა 8	ურიკომისადანწერები ხასაგრძელო შიგინძვლის წარმოების პირზე
შემთხვევა 9	საწარმო შარევენაზღებითა თა ხტატისტიკური შინაცემების გადაცემა
შემთხვევა 10	შარიფული
შემთხვევა 11	ხამეზარჩვა ხაქმიანობა
შემთხვევა 12	უსაზღვროება უარის
შემთხვევა 13	შამოქალა თა ხამონავი თოკემენტების შემოწმება
შემთხვევა 14	აზრი ურიკომისადან
შემთხვევა 15	კონსულტაციები
შემთხვევა 16	ხავას შიგვარება
შემთხვევა 17	შრაკადმინისტრი, შევანძლება
შემთხვევა 18	რეგისტრირება სამიკარენო ხავაკი შიმისაღის ხაერთამი- რისთ მიმართაციაში
შემთხვევა 19	წინა ბენგარიზდებები
შემთხვევა 20	სამიკროსტრუქტურაზე შესენა, შიკრეფების ხანგრძლივობა
შემთხვევა 21	ფენაზირება

გენერალის მედერაციაზე წესუბნისა
და
საქანთველოს წესუბნის -

კუნთამონის სამოქალაქო საქართო მიმოსვლის თაობაშე 1944 წლის
დეკემბერს ჩიკაგოში ხელმისაწერად წარდგენილი შეთანმიგრის ხელმინნერი
არ არის,

- მეტად სურთ დაიღონ ხელმექუდება საყუთან ქერიჭონიერსა და მათ ფარგლებს
არ არ საქართო სამართლებრივ მიმოსვლის მინიჭებისა და წარმოების შესახებ -

კანალიზაციის მიმდებარება:

მეხლი 1

ცნობათა განსაზღვრა

ა) ამ მეთანამების მიხედვით, სანაზ მის ჭექსტი ჩაიტე შეიძლება,
ჯ-ჯდავს,

ა) "შეფანხსნება სამოქალაქო საქართველოს შესახებ",
1944 წლის 7 დეკემბერს ზიქაბოზი ხელმოსაწერად წარდგენია
მეთანხსნებას საერთაშორისო საქართველოს შესახებ,
მისი 90-ე მეხლის მიხედვით მიღებული დანართებისა და
სამოქალაქო საქართველოს მიმღები შესახებ მეთანხსნების
90-ე და 94-ე მეხლის მიხედვით მიღებული დანართსა კულტ
ცენტრების წარედოთ, თუ ეს დანართები და ცვლილებაზე ძალაში
შევიდა ინიციატივის, არა რაჭილი იქნა მათ
შეიძლება მხარისათვის, არა რაჭილი იქნა მათ
შეიძლება მხარისათვის, არა რაჭილი იქნა მათ
შეიძლება მხარისათვის, არა რაჭილი იქნა მათ

ბ) "საქართველო-საქართველოს უწყება" გრძელის ფარენაციული
რესპუბლიკისათვის ქრისტიანების ფედერაციურ მიწისების,
საქართველოს რესპუბლიკისათვის საქართველოს სამოქალაქო
საქართველო-საქართველოს მიმღების უწყებას ანდა ინიციატივი
შემთხვევაზე, არედ სხვა კინ არ იჩარიშაციას, რომელიც
უზრუნველისი შეასრულო უწყებას კომიტეტისამი
შემთხვევაზე ეს მოვალეობა;

გ) "იასახედებული საქართველო-საქართველოს სანაზო" ყოველ
საქართველო-საქართველოს სანაზოს, რომელიც ერთმა ხელმიზენია
მხარეზე წერილობოთ ღაუსახედა მოზრე ხელმიზენ მხარეს შე-3
შესახის მიხედვით, როგორც საქართველო-საქართველოს სანაზო,
როგორც საქართველოს ავიასაბანზენები მიმღება უნდა
პარმიტის შე-2 მეხლის შე-2 კუნქტის თანახმად დაგენიც
ხაზებზე.

ა) ამ მეთანამების გამოყენებისას ცნებებს "ჭექილოია", "საქართველო-
საქართველო მიმღება", "საქართველოს აეროსამარშენები მიმღება". და
"სარენაო მიმღით დაგდომა", სამოქალაქო საქართველო მიმღების შესახებ
"უძრავი მეთანამების შე-2 და 96-ე მეხედვით დაგენიცი მიმღებისა აკვთ.

3) ქარება "ჭარიფი" ნიმუშს იმ დასს, წომელიც მგზავრების, ბანგის ანდა ეკისთის (გოსტის განრიცა), საერთაშორისო გადატიღვისათვის (იგულისხმება ჰუანძივას რიც ან სამი სახელმწიფოს ქარებებს შორის) იქმნება და უკავებს:

- a) ყოველ საჭრანზიგო ჭარიფს ან თანხას, წომელიც უწინ საერთაშორისო გადატიღვისათვის გამოიგარენა მეტად, თუ იგი ასეთად იქნა გამოცხადებული და გაყიდული, იმ საჭრანზიგო ჭარიფების წათვილით, წომელზე სხვა ჭარიფების, ან საერთაშორისო მარჩენებების მინაურებისა და საერთაშორისო მარჩენების შემსახურები, ქუყანის შიდა მარჩენებების მონაცემთვებზე გადატიღვისას მოქმედი შემართებელი ჭარიფების ბაზაზე იქმნება;
 - b) საკომისო თანხას, წომელიც გადახიდი უნდა იქნას მგზავრების გადასაყვარი და მათი ბანგის გადასაზიდი ზიდეთების გაყიდვისათვის, ან ჭვირთის გადატიღვისათვის საჭრი შესაბამისი ღონისების გადატიღვისათვის;
 - c) პირზებს, წომელთა მიხედვითაც ხდება ჭარიფის, გადაზიდვის ფასის ან საკომისო თანხის გადახიდა.
- იგი მოიცავს აგრეთვე .
- d) ყველა მნიშვნელოვან ღონისებას, წომელიც გადატიღვასთან კაუშირიში ხორციელდება;
 - e) ყოველ ჭარიფის, საერთაშორისო გადატიღვაზე ღამატებით გაყიდული გადატიღვისათვის ქვეყნის ზიდა მარჩენებების იმ მინაურების, წომელიც ან გამოიყენება ზიდა ფრენისათვის და წომელიც ან შეიძლება თანაბარი ჟირზებით მიეცეს საერთაშორისო გადატიღვის უფრო მნამივრედსა და მისი მომსახურებით მოსანგებელებს.

მეხი 2

მიმოსულის უდინაოს მინიჭება

;) ღასახევებზე საწარმოთ მიერ მე-2 ქანქის მიხედვით დაგენერირ ხაზებზე
ავარიამონისთვის საწარმოებრივ ავიაციონულის საწარმოებზე ერთი ხელმიწერი
აუკრიტული უდინაოს არის მიერ ხელმიწერი მხარეს,

- ა) დაუპირდღიად გადაუყრინოს მის ტერიტორიას;
- ბ) დაპირდღიად მის ტერიტორიაზე არასარენაო მიზნით;
- გ) დაპირდღიად მის ტერიტორიაზე მიერარე, მე-2 ქანქის მიხედვით დაგენერირ ხაზების მითოობაზე აღიძებზე, ნამა სარეგაო მიზნით მიიღოს ან გადმოსხას მიზანები ია რამითანოს ბარგი, ტეირო ია ჭოსფა.
- დ) ის ხაზები, რომელზეც ხელმიწერ მხარეთა ღასახედებულ საწარმოებს აუკრიტისთვის საქართველოს მიმოსულის ნაწილება მეუძღვაოთ, მიზების გაცვლის შესაქვეთ საქართველოს მიწინებების გეგმით.
- ე) 1-ი ჟანქის მიხედვით ერთი ხელმიწერი მხარის ღასახედებულ საწარმოს ეძლევა უდინაოს, აიყვანოს მიერ ხელმიწერი მხარის ტერიტორიაზე ასახენები ან მიიღოს ბარგი, ტეირო და ზოსტა და გადაიყვანოს ან გადაიტანოს ამ მეორე ხელმიწერი მხარის ტერიტორიაზე (კაბიტაჟი).

მუხლი 3

დასახელება და ნაწილების წებაზოვა

;; საერთაშორისო სამართლებრივი აკადამიურობის ღანკება მე-2 მუხლის მე-2
კრიტიკულ ღადგენიდ ხაზებზე არიან გრის შეიძლება, თუ

ა) ხელმომწერია მხარემ, რომელსაც მე-2 მუხლის მე-2 კრიტიკულ
მოთიმებული უფლებები ენიჭება, ეპთი ან რამდენიმე საწარმო

წერილობით ღასახელა და

ბ) ხელმომწერია მხარემ, რომელიც ამ უფლებებს იძლევა,
ღასახელებად საწარმოს ან საწარმოებს სამართლებრივ
საქართველო მიმოსვლის ღამჟღაის წებაზოვა მისცა.

;; ხელმომწერი მხარე, რომელიც ამ წებაზოვას იძლევა, ამ მუხლის მე-3
კრიტიკის პირიბით ღამჟღაი იძლევა საკრთალონისო სამართლებრივ
აკადამიურობის წებაზოვას.

;; უწოდ ხელმომწერ მხარეს მუხლით მოსთხოვეს მეორე ხელმომწერი მხარის
ყოველ ღასახელებად საწარმოს ღადასტურება იმისა, რომ იგი აქმაყოფილებს
ინ მოთხოვნებს, რომელსაც არველი ხელმომწერი მხარის კანონები და
სხვა მოთიმებები შეიცავენ საკრთალონისო საქართველოს ნაწილების
თაობაზე.

;; აინვენიდან მესამემდე კრიტების შესაბამისად ეწო ხელმომწერ მხარეს
ზეუძღის მის მიერ ღასახელებული ერთი საწარმო რომელიც სხვა საწარმოთ
შეცვალოს. აზღად ღასახელებად საწარმოს იზიდუ უფლებები და მიკაცეობაზ
გააჩნია, რაც მის წინამოწერებ საწარმოს ქვემდებარება.

მუხლი 4

რანგოვების ნებართვის შეწყვეტა ან შეზღუდვა

-- სეღმიმწერ მხარეს შეუძლია მე-3 მეხდის მე-2 ქუჩეჭის საფუძველია
-- ასეთი ნებართვის შეწყვეტა ან პირობებით შეძლევა, თუ რომელიმე
-- ასეთი დანართი სანარი ან მცავს მისთვის უძღვის მიზნისას
-- კარგი მხარის კანკრინას და სხვა მითოვებას, ან ამ შეთანხმების
-- დროშებას, ანაა ან ასრულებს მათგან გამომდინარე ვადგენელებას.
-- ასეთი ან შეზღუდვის წინ, მე-15 მუხლის თანახმად კონსულტაციის
-- დროსა, თუკი კანკრისა და სხვა მითოვებების შემდგომი დაწვევის
-- დროზე ასაყიდებად სანარის სასწავლო გარენება ან მისთვის
-- რიანიდ ინიციატის დადგენა ანაა საჭირო.

მუხლი 5

თანაბარი გამოკიდებულება გადასახადების საკითხში

კუსახადი, ნომედიც ეწოდ ხელმომწერი მხარის ჭერიძორიაზე მეორე ჩატანების მხარის ყოველი დასახელებული სანამზის თვითმფრინავების გარე აერიკიძებისა და საქართველოს მიმოსედის სხვა ნაგებობათა გამოყენებისასა დაწესებული, ან ზეიძლება იყოს იმ გადასახადზე მაღალი, მაგრამ მსგავს საერთაშორისო საქართველო მართულებების განვითარების მიზანის მიზანი ნომედიც სანამზის თვითმფრინავებისთვის.

მუხლი 6

განთავაზისუფლება ზაფისა და სხვა გადასახადებისაგან

1) ერთი ხელმომწერი მწარის ყოველი დასახელებული საწარმოს შიერ ქარისყონებული თვითმმართველი, წომილიც მეორე ხელმომწერი მწარის ჭერისტორიაზე ზეღინ და იქებან უკან გამოიდან, ან მასზე გადაიგრძელონ, რაზე არსებული საწვავ-საკონს მასალით, სათამარინებით, საწილებით მოწყობილობის საგნერითა' და სერისათის მარაგით, თავისუფალი არან ზაფისა და საქონის შეგანის, გაგანის ან გადატანისათვის უარ ზაფისა და საქონის შეგანის, გაგანის ან გადატანისათვის უარ ზაფისა და საქონის შეგანის, მიმღები მეორე ხელმომწერი მწარის ჭერისტორიაზე გადასახადებან, ეს ერთეულება აგრძელება თვითმმართვებული მიმღები იმ სპეციალური, მიმღები მეორე ხელმომწერი მწარის ჭერისტორიაზე გადასახადება.

2) საწვავ-საპონი მასალა, სათამარინებო წარილები, აუცილებელი ურჩობილის საგნერი და სუნისთის მანაგი, რომელიც გრიებით მეაქვთ არის ხელმომწერი მწარის ჭერისტორიაზე, რათა იმ გადატანის მეორე უკარისტერი მწარის რიმელით გადასახელებული საწარმოს თვითმმართვებული არ გაიგეას მათზი, ანდა სხვა საშიო იქნას კალა გაგანილი პირების უასახელებული ხელმომწერი მწარის ჭერისტორიაზე, თავისუფალია 1 ქანქში არჩენილი ზაფისა და, სხვა გადასახადებისაგან, მეორე ხელმომწერი არ არის ჭერისტორიაზე შეფარისას 1 ქანქში აღიარული ზაფისა და სხვა უასახადებისაგან თავისუფალია აგრძელება ერთი ხელმომწერი მწარის უავით გადასახელებული საწარმოს საწევადო მასალა და გადატიღვისათვის არჩენი ღოუმერტაცია.

3) საწვავ-საპონი მასალა, ნასაჟ ერთი ხელმომწერი მწარის ჭერისტორიაზე არასწ ხელმომწერი მწარის ყოველი დასახელებული საწარმოს თვითმმართვები არან და საერთაშორისო აერაბაზებული ხარგავენ, თავისუფალია 1 ქანქში არჩენილი ზაფისა და სხვა გადასახადებისაგან, აგრძელება ნაიმე შესძლო არა მარების გადასახადებისაგან.

4) ერთ ხელმომწერ მწარის შეუძია 1 და მე-3 ქანქებით აღიარებულ არჩენაზე სახაფო მეთვალყურეობის განესხა.

მეხი 7

მემორანულის გადაწიცხვა

ქადაგი ხელმომწერი მხარე უფლებას ანიჭებს მდონე ხელმომწერი მხარის კუთხით დასახელდეთ საწარმოს, მეორე՝ ხელმომწერი მხარის ტერიტორიაზე მომდევნო მიმოსვლის მომსახურების გაყიდვის მეთებად მიღებელი შემოსასული ყოველ ინის, ყოველიანი მოწმო, თავისუფლად და ჩაიტე შეზღუდული გარეშე, ყოველი თავისუფლად კონკრეტიზებადი ვალით, ოფიციალური კუთხის მიხედვით გადაწიცხოს თავის მთავარ უწყებას.

მუხლი 8

ურთიერთობასანხმებული სამართლურო მიმოსვლის წარმოების პრინციპები

(1) ყოველი ხელმისაწვდომობრივი მხარის კოველ აღნიშნულ სანამირს იაჟი და რანგზეანი მესამებრძოსა ეძღვა შე-2 მუხლის შე-2 ქანქით დაგენირირების გამოსაყენებად.

(2) შე-2 მუხლის შე-2 ქანქით დაგენირ მარჩუქებრზე საერთაშორისო კავკაციური მიმოსვლის წარმოებისას ერთი ხელმისაწვდომი მხარის კოველი ასახელებად სანამირ ითვალისწინებს მეორე ხელმისაწვდომი მხარის კოველი ასახელებად სანამირ ინტერესებს, რათა უნიბრივი ზოანი ან მიაყენის ას სანამირს მიერ იმავე ხაზებზე ან მათ მინაკეთებზე საესარი წარმოებას.

(3) საერთაშორისო საქართველო მიმოსვლა შე-2 მუხლის შე-2 ქანქით დაგენირ ჭარბებებზე უწინარის კოველისა გადაზიდვის ისეთი წინაღების გამომუშავებას და მესამებრის მიმოსვლის სანამირს მიმოსვლის მატერიალური ხელმისაწვდომი მუხლის ჭარბები წარმოდგენილ, მისი ტერიტორიის მიმოსწოდებით და იქედან მიმოსვლის უკანასუბო მოთხოვნილებას მეცნარამებას. საერთაშორისო საქართველო მიმოსვლის ჭარბაზომიერი განვითარების ინტერესებიდან გამომდინარე, ეს სანამირები ად უწინ საჩვენებლისადგინ შე-2 მუხლის შე-2 ქანქით იაგენირ ხაზებზე, რანგი ხელმისაწვდომი მხარის ტერიტორიისაც განაგებად ქანქებისა და მესამე ასედმიროთა ქანქების მონის გადაზიდვის თავიანთი უფლებით, ნომინადაღება გადაზიდვის შესახებ შეცსაბაზებიდეს

ა) მოთხოვნილებას სანამირს დამსახულებელი ხელმისაწვდომი მხარის ტერიტორიის მიმოსწოდებით და იქედან მიმოსვლის,

ბ) ფრენის გასახე განლაგებულ ქანქებში ანსებუდ მოთხოვნილებას მიმოსვლაზე, აღილიბრივი და რეგიონალური საქართველო სამართლები მიმოსვლის გათვალისწინებით,

გ) საჭრანხიძო მიმოსელის აკიახახების ეკონომიკური გამოყენების მოთხოვნებს.

ა) ქვეები დასახელებული საწარმოს იაფი და თანასწორი მომსახურების ჯარიმებისაყოფად, ზენის სამსახურების სისტორები და თეოთმფრინავების უსაყალისნინებული მოდელები, მათი სიმძლერის მითხვებით, აღნეთებულის განვითარები, ნებაბართებ უნდა იქნან ხელმიშრენ მწარეთა საქართო ჯომისელის უწყებების მიერ.

.ნ) საჭროების მემთხვევაში ხელმიშრენ მწარეთა საქართო მიმოსელის უზებებში დაზაქონილებიდან უნდა მიატეარიზო გადაზიდვისა და ახილვთა საკითხი.

მუხლი 9

სანარიოო მაჩვენებლებისა და საჭაგისტიკური მონაცემების გადაცემა

ა) ყოველი აღნიშნული სანარიოო მე-2 მუხლის მე-2 ქუნქით დადგენილ გახელით საქართველო სამართლებრი მიმოსვლის დაწყებამზე ანა უგვიანეს ქრისტენი თვისა აცნობებს ხელმინტები მწარეთა საქართველო მიმოსვლის უწყებებს პარასებრის სახეობებს, თვითმმართვების გათვალისწინებულ მოძღვებსა და მწერის განიგებს. იგივე ესება აგრეთვე შემძღომ ცვლილებებს.

ბ) ერთი ხელმინტი მწარის საქართველო მიმოსვლის უწყება სათანადო ტ-რმულირებულ მოხსოვნის შემთხვევაში გადასცემს მოწოდე ხელმინტი ჯარის საქართველო მიმოსვლის უწყებას დასახელებულ სანარიოო მიმოსვლის ან სხვა სტაგისტიკურ ღიაურენტაციას გადაზიდვის ზესახებ, მე-2 მუხლის მე-2 ქუნქით დადგენილ ხახებისათვის მომზადებული რანგის მიმოსვლის შესამნიშვნელი და მიმოსვლის გადაცემისას და კანკილების დასადგენადაა საჭირო.

მუხლი 10

ჭარილები

.: განიცემი, წილითაც ერთი დასახელებული საწარმო მე-2 მუხლის მე-2 კანონით დაგდენიდ ხაზებზე იყენებს მგზავრებისათვის, საჭიროების იმ ჯერმენი მხარის საქართველოს უწყების ნებართვას, წილის ტერიტორიაზე განვითარების მგზავრების საწყისი პრექტი (გადასიღვის ღოვანენტებში არარეგის შესაბამისად).

.: ღასახედებული საწარმოები თავით ჭარილებში ითვალისწინებან საწარმო ხაზებს, სათანადი მიგდებას, ანსებურ კონკრეტულიასა და ხაზის პირით, კარგობენ მომსახურებით მოსაწებლეთა ინტერესებს. საქართველოს მიმოსედის შესაბატონი უზყებას მხილიდ მაზინ შევძლია უარი განაცხადოს ნებართვის ტაცემაზე, თუ ჭარილი ამ კიტერიუმებს ან მეტაბამება.

.: ჭარილებს წესართვის მისაღებად, ღასახედებული საწარმოები წარადგენენ ან უგეოანეს ერთი თვისა მათი ძალაში შესვლის გათვალისწინებულ ღებულობა.

.: თუ ერთი ხედომინი მხარის სამართლის უწყებას მისაღებად ან ჰავანის მისურის წებართვის მისაცემად წარგენილი წომელიმე ჭარილი, მაშინ განისაზღვრებან კულტობოს ღის მიმდინარე აცნობებს ამის შესახებ ჟურაბაშის საწარმოს, ამ შემთხვევაში შემგეომ უნდა იქნას გამოყენებულ კანგე მოქმედი ჭარილი, წილით ახლით უნდა შესვლილოთ.

8280 11

სამეცნიერო საქმიანობა

ა) კოველი ხელმომწერი მხარე ორჩხივ საჭაძელში ანიჭებს მეორე ფუნქციერი მხარის ყოველ სანარჩოს უფლებას, საჭიროების მემთხვევაში დარწის მის ტერიტორიაზე გილადები და იყოიოს მმართველი, კომენჯერი და ტექნიკარი ქანსონლი.

2) 1-ი კურენტის მიხედვით გილადების მოწყობისას და ქანსონლის დამატებისას დაუდი უნდა იქნას შესაბამისი ხელმომწერი მხარის ტერიტორი და სხვა განკარგულებანი, აგრეთვე კანონები და სხვა განკულებანი შესაბამისი ხელმომწერი მხარის ტერიტორიაზე უსხოებთა დარღვევა და ყოფნის შესახებ.

3) კოველი ხელმომწერი მხარე ორჩხივ საჭაძელში ანიჭებს მეორე ფუნქციერი მხარის ყოველ დასახელებად სანარჩოს უფლებას, მეორე ფუნქციერი მხარის დასახელებით სანარჩოსა ან საქავრო მიმოსების აუდი სანარჩოსათვის თვითონ ანარჩოს მგზავრების, ბანგის, ტვირთისა და ჰისტის გასაპიროვოს მომზადება. ეს უფლება ან ერციდება აეროპორტების კომპეტენციაზე მერავად მინისტერის აკიასასახელმწიფო (თვითონის უფლების მომზადება უწენის ნინ).

4) კოველი ხელმომწერი მხარე უფლებას ანიჭებს მეორე ხელმომწერი ბარის ყოველ დასახელებად სანარჩოს, საკუთანი ღოუამენტებით, უზუა-და საეკუთან საკავრო სათავსები, საქუთანი აგენტების მემვეობით ტრანზის თავისი მომსახურება მეორე ხელმომწერი მხარის ტერიტორიაზე მყველ მყიდვებს, ყოველდღან ვალიტაზა.

მუხლი 12

უსაფრთხოება ქართი

(1) საერთაშორისო სამართლიდამ გამომინთქ თავითანთი უფლებებისა და უძღვებელებების შესაბამისად, ხელმიტნენი მხარეები ადასტერებენ თა-
კანთ უნივერსუალუბებას, უკანონო ხელყოფისასან დაიცვან სამოქალაქო
კასარი მიმისუცის უმიზირებას, საერთაშორისო სამართლის თავითანთი უფლე-
ბებისა და ესლებულებების საყოველოთ ხასიათის შეუძლებავად ხელმიტნენი
ჰქანები მიერგებან, განსაკუთრებით, თვითმმწონავებ ჩადენიდ ღანა-
ჰავებრივი და განსახლებრივი სხვა ქმედებისათვის 1963 წლის 14 სექტემბრის
რეკომი ხელმიტნებით ხელშეუკეცების, თვითმმწონავების უკანონიდ მითვისების
რინალმდებ ბრძოლის შესახებ 1970 წლის 15 ივნისის პაბაზი ხელმიტ-
ნილ შეთანხმების, სამოქალაქო საქართველოს უსაფრთხოების მინიჭ-
უნიონსანინააღმდეგო ქმედებასთან ბრძოლის შესახებ 1971 წლის 23 სექტემ-
ბრის მოწინააღმი ხელმიტნილ შეთანხმების და სამოქალაქო საქართველო მიმო-
სელის უსაფრთხოების მიმართ კანონსანინააღმდეგო ქმედებასთან ბრძოლის
შესახებ 1971 წლის 23 სექტემბრის მოწინააღმი ხელმიტნილი შეთანხმების
დაზების, საერთაშორისო სამოქალაქო მიმოსელის მისასახლე აერიარეგებში
უნიონსანინააღმდეგო ძალაობის ნინააღმდებ ბრძოლის შესახებ 1988 წლის
24 ოქტომბერის მიწინააღმი ხელმიტნილი იქმის შესაბამისად.

(2) ხელმიტნენი მხარეები თხოვთ საფუძველზე ყოველგვან საჭირო დაწმა-
ჰებას უწევენ ერთმანეთს, რათა თავიდან იქნას აცილებული სამოქალაქო
უკანონინავების უკანონიდ იავდება და სხვა კანონსანინააღმდეგო ქმედება
და თვითმმწონავების, მათი შეზავნებისა და უკავაფის, უკონიარებისა და
აუგვის წავიდაციის იანვებულებების უმიზირების წინააღმდებ, აგრეთვე
უაღიან სხვა სამიზირება სამოქალაქო საქართველო მიმოსელის უსაფრთხოების
დინააღმდებ.

(3) სამოქალაქო თვითმმწონავის უკანონიდ ხელში ჩაგდების, ან თვითმმწონა-
ზე, მისი მდგრადებისა და ეკიურის, აგრძოვე აერიარეგებისა და საქართველო
ჯეოგრაფიის დანესებულებების უმიზირების კანონსანინააღმდეგო ხელყოფის
შემთხვევაში, ანდა ამგვარი მუქანის ანსკობისას, ხელმიტნენი მხარეები
დაბანებას უწევენ ერთმანეთს კავშირგანშეღიბის გაცვიდებითა და სხვა

ჯერაბულისი ღონისძიებებით, რათა ამგვარი ინციდენტები ან ზათი კარხანიციების შექანა ადამიანის სიცოცხლისათვის შეძლებისისგვარად ჯარები რისკით იქნას მოგვარებული.

(+) ყოველი ხელმისწვერი მხარე ანთონიულებს ფარებ იმ ღონისძიებას, რაჩვენთ განხორციელებას მიაჩინა მას საჭირო, რათა დააგინის, რას თუ ანა თვითმმარინავა, რომელიც უკანონო იქნა მითვისებული, რა რომის მიმართაც სხვა კანისანია აღმიგრი ხელით განხორციელდა და მიმდინარე მის გერიტენისა, მინახე იმპოვება, ძალით დაკავებული, რა საჭირო ან გახდა მისი აფენა, როგორც სასწავლი ღონისძიება კუთხავისა და მგზავრების სიცოცხლის გადასაწირავი. ამგვარი ღონისძიებანი, შესაძლებლობის ფარგლებში კონსულტაციების აჯანმეველებ უნდა განხორციელდეს.

(?) თავისათო უწითერობისას ხელმისწვერი მხარეები საქართველო სიმისველის აურისათვის ინგანძალის მიერ დაგენილი და სამოქალაქო სამართლი რანისების ხელმისწვების დანართებად აღიარებული, ქართველი უსაფრთხოების მითოვებების შესაბამისად მოქმედება, თუკი უსაფრთხოების ეს მითოვებები მისაღებია მხარეთათვის; ისინი მოითხოვენ, რომ მათ რეგისტრი ჰერანილი თვითმმარინავების მდგრადებებში და იმ თვითმმარინავების მდგრადინა, როგორც მინიჭად სამუშაო აღგირ ან შეამტკი აგრის განვითარებული და გენიტიკაზე განვითარებული მისაწარდებულმა, ქართველი უსაფრთხოების ამ მითოვებათა ჟასახატად იმოქმედონ.

(?) პოველი ხელმისწვერი მხარე თანახმაა იმისა, რომ თვითმმარინავის რავე ამ მდგრადებს მიღებოვოს მე-5 აუნქტი აღიმზული, ქართველი უსაფრთხოების იმ მითოვებების ღასტა, რომელიც მეორე ხელმისწვერია მხარეს მეორე მეორემა მის გენიტიკაზე შესეღის, მისი გენიტიკიდან მიმღების ან მის გენიტიკის ყოვნის თაობაზე, ყოველი ხელმისწვერი მხარე უზრუნველყოფს თავის გენიტიკიაზე თვითმმარინავების ღასტა და ჰერანების, ვეოქანისა და ხედინგის სხვებით შემოწმების, აგნოზე დაფინანსების მიზნით ბარგის, შეინთისა და თვითმმარინავები ასევე რეაქციების სათანადო კონჭირის უაქტერ განხორციელებას ჩასხომაზე

„ ლაგეონიგაბერი, ყოველი ხეცმიზენი მწარე სათანადო უკანადებით
- უკანადება მორი მშაპის ყოველ თხევნას ჩაიმზადების თავიდან
.. აკიდებდება გონიერები, განსაკუთრებული ლონისძიებების თაობაზე.

8280 13

ნამოსება და სამგზავრო ღიაუმენტების შემოწმება

.: ერთი ხელმომწერი მხარის თხოვნით მეორე ხელმომწერი მხარე უფლე-
ს აძლევს ინიციატივას სახელმწიფო საქართველოს მიმოსკოლის წევანდის მეცნიერების, განახლების დაგენერირების ინიციატივის, რათა მხოლოდ
მუნიციპალიტეტის სახელმწიფო მისამართის უნივერსიტეტის გადასამართებლის საქართველოს საკუთრივი არ გრაფტიგით გავლისათვის საჭირო
უკანასკნების მქონე მეცნიერების მქონე იქნან მეცნიერების მართვის მინისტრი.

.: ყოველი ხელმომწერი მხარე შესამოწმებად აკავებს იმ კინს,
რომელიც არ იქნა მიღებული დანიმუშავების აღგიღის მიღინ, ნიცა იქ
უადგინილ იქნა, რომ მას არა აქვს წესვლის უფლება, თუმცი ეს პირივ-
რება გამოიწვია მის არა მხოლოდ უშუალო ჭრანშეიგით იმყოფებოდა ამ
ჰელიტორენი მხარის ჭრილობისათვის. ხელმომწერი მხარეები არ გრაფტინან
აუთ პიროვნებას უკან იმ ქვეყანაში, რომელიც დაღენიდ იქნა, რომ
ამ კინს არა აქვს წესვლის უფლება.

.: ეს ამგვარი განსაზღვრა ხელს არ უჩდის ხელისუფალთ იმაში, რომ ეს,
უკანასკნები შესაძლის უდებებს არმქონე პიროვნება კვლავ მეამოწმონ,
უათა დასკვრანა, მეუძღია თუ არა სახელმისამართის მისი მიღება, ან
აჯინიკა თუ არა ზომინის მიღება მისი შემოგომი გადაუკავშინ, გამოვების
ამ იმ ქვეყანაში წასევის ძალებისათვის, რიმინის მიქალაქეებსა იგი, ან
რინიერაც მეიძღება მიმიღის იგი დაიმე მისაზრებით. თუ პიროვნებაამ,
ამშენებაც უარი ეთქვა სახელმისამართის შესველაზე, დაუკავშინ სამგზავრო
უკანასკნები, ანდა მას გაუდავდა ისინი, მაგრა უნი ხელმომწერი მხარე
უკანასკნების სცნობის ღიაუმენტები, რიმინიც გაფრინისა და წასველის განი-
ზავების მითითებული და რიმელი იმ ხელმომწერი მხარის მიერას გასტიული,
რინიერაც გაადგინა, რომ ამ პიროვნებას არა აქვს ქვეყანაში შესველის
უფლება.

მეხდი 14

აშჩთა უნივერსიტეტი

ავირობის მემორანული ხელმომწერი მხარეთა საქართველოს
კრებებს მოწის აზრთა უნივერსიტეტი სიცის, რათა მიღწეულ იქნას
ჯიგრი თანამშრომლობა და უნივერსიტეტის ამ შეთანხმების გამო-
ჯებასთან დაკავშირდებულ ყველა საკითხში.

მუხლი 15

კონსულტაციები

ამ შეთანხმებაზე ცედილებების ან სარაგირუქო გეგმის, ანია განვითარებითი საკონსულტაციის განსახილევებიდ შევდა ხელმიწინ მხარეს შევდა ინის შემძლია მიმოხილვის კონსულტაციები. იგივე მხედარ აგრძელებ შეთანხმების გამოვლენ- ბის განხილვას, თუ ერთი ხელმიწინი მხარის აზრით, მე-14 მეხდის მიხედ- ვით გამართებოდ აზრია არიგირობების ღირებულებით მიღები ავნ დამილი. კონსულტაციები იწყები შეიჩინ ხელმიწინ მხარის შიკ გამცა- ცების შიღებიდან იწი თვის ეადაში.

მუხლი 16

დავის მოგვარება

(;) იმ შემთხვევაში, თუ ან ხერიბება ამ შეთანხმების განმარტების არ გამოიყენების თაობაზე წარმომადიდი დაკის მე-15 მუხლით მიღეარება, რარინ იგი ერთი ხელმომწერი მხარის სერიით სააჩიტრაჭო სასამართლოს გადაუსეზა.

(;) სააჩიტრაჭო სასამართლო ცალქა იქმნება ყოველი კონკრეტული შემ- ცხვევისთვის. ყოველი ხელმომწერი მხარე წარნახს თითო წევის. ეს რჩივი წევი ურთეონთრიგამნებების საფუძველზე თავმკეობარებას სთხოვს რესამზე სახელმწიფოს მოქალაქეს, რომელსაც იჩივე ხელმომწერ მხარეთა შეაკრიბები წინავენ. წევის ინიციებაზე თრი თვეს ვადაში, თავმკეო- ბაზე კი სამი თვეს ვადაში იმ დღიდან, როცა ერთმა ხელმომწერმა მხარეშ შეირჩეონ ხელმომწერ მხარეს შეაჭობონა, რომ სერის დაკის თაობაზე სა- პრიტრაჭო სასამართლოს მიზანობა.

(;) თუ დაცული ან იქნა მე-2 ქუნქები მითითებული ვადა, რაიმე სხვა შეთანხმების არასრულობის შემთხვევაზე ყოველი ხელმომწერი მხარე სობის საერთაშორისო სამიერადებრ ავალიმიტსკების ორგანიზაციის საზოგა- ქრებიდენგს, რათა მან განახორციელოს საჭირო განიცემები. თუ მის რაიმე სხვა განვ- რით-ერთო ხელმომწერი მხარის მოქალაქეა, ან თუ მის რაიმე სხვა უმცირეს ხელის მაშინ დანიშვნებს მისი მოაგდიდე, კიცე-ქრებიდენგი ახორციელებს.

(;) სააჩიტრაჭო სასამართლო თავის გადაწყვეტილებებს ხმათა ჯრიგებულით იღებს. მისი გადაწყვეტილებაზი სავალდებულო რჩივი ჯრანისათვის. ყოველი ხელმომწერი მხარე თვითონ იძინის თავისი წევისა და სააჩიტრაჭო სასამართლითი თავისი ინტერესების დამსვების ბანკებს. აკადემიარის გასამრეონსა და სხვა ხანკებს თანაბრძო ინაწილებენ ჯრიგებული მხარები. შევაღინები სააჩიტრაჭო სასამართლო თვითონ აუნაზღვაურებს.

მუხლი 17

მნაქადმზნივი შეთანხმებანი

კრთ-ერთო მხარის მიერ საქართვის მიმოსკელის შესახებ საყოველთაო რანგულმზნივი შეთანხმების მიღებისთანავე ქრიონიჭეჭი მის ღებულებებს უმიჯობა. განხილვები იმის თაობაზე, თუ ნაწილად ასრულება, ნამე არაუკლოს გეთავაზობს, სცენის თუ აეცემს მნაქადმზნივი შეთანხმება რანგულმზანივი შეთანხმებას, ერყობა მე-15 მუხლის მიხედვით.

ԹԵԽԸ 18

ՀԵՂՈՍՔՆՈՐԾԱ
ՍԱՑՈՒՅԱԾԿ ՍԱԺԱՐԻԿ ԹՈԹՈՆՍԵԸՆ ՍԱՐԻՏԱՑՈՒՆՈՆ ՌԵԳԱԲՈՒՅՈԱԾԿ

ՀԱ ՖԵԴԵՐԱՑԻՈՆԱԿԱՆ ՊՈՎՈՅՆ ՍԵՎԵՐՆԱ ՄԱԿԱՐԱԿԱՆ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՅԱՅՆ
ՀԵ-2 ԹԵԽԸՆ ԲԵ-2 ԱՇԽԵՏՈՆ ՍԱՑՈՒՅԱԾԿ ՀԵՂՈՍՔՆՈՐԾԱԾՎՈՆ ՄԵՋԱ
ՀԱՅԱՅՆԵՐԸ ՍԱՑՈՒՅԱԾԿ ՍԱԺԱՐԻԿ ԹՈԹՈՆՍԵԸՆ ՍԱՐԻՏԱՑՈՒՆՈՆ ՌԵԳԱԲՈՒՅՈԱԾԿ.

მეხლი 19

წინა ხელშეკრულებები

ამ ხელშეკრულების ძალაში შეხედიდან ძაღლაქარგულად ჩაითვალის
უკიდურესი უფლებითობის რესპუბლიკასა და საქართველოს რესპუბლიკას-
ცას მიზანთვებით 1971 წლის 11 ნოემბრის სელშეკრულად სასამართლო
მიმმართ შესახებ გერმანიის ფაზერატორი რესპუბლიკის მთავრობას
და საბჭოთა ხილიანისტური რესპუბლიკის კავშირის მთავრობას შორის

მუხლი 20

საქართველოს, მარაში შესენა, მიკუთხების ხანგრძლივობა

- (1) ნიმარტულად შეასწმება რაზიელი მიმღებების ხავის მიმღებები; ხარატიფი-
კური არა არა უმომართულია რაც შეიძლება შეას უნდა მოხდეს.
- (2) მარატულად შეასწმება რადაზი შედის ხარატიფიაციი ხიდები-
ს გადახდას არის აუდი შემთხვება.
- (3) ნიმარტულად შეასწმება იდება განუხარისხვის დროის მიზანთ.

მეხი 21

აუზინაირება

ამ თელმიტერ შეაჩეს ყოველ მრის შევძლია შეატყობინოს მიკრო ხელ-
ტკიტვი შეაჩეს ამ შევანიშების მიქმედების ფასივების შესახებ;
- მაგ დრის ცნიდა დენისის რეინის შესახებ ერთა ერთ სამიგრაცია ხა-
ნაგრი შიმზევის საერთაშორისო ინტენსიურია. ასეთ შემზევეები
ურთისმმება ძალას კარგას შეარ ხელმიტერი შეაძლის მიურ ცინიბის
შეღებით თვის შეწევა, თუ ამ ვაჭის გასაკრამავ მირცვების
ადგენერაცია არ განხილულია აუზინის გაუკვება. თუ შეორე
შეაციტ არ თააფასებულ შეატყობინების შილება, შეაციტ ხატყის დაც-
რვებულ მკონობები ადა ააზიკებული ხასერი შიმზევის საერთაშო-
რისო ინტიმიზაციის მიურ შემზევინების შილება.

თავასტავებები თბილის
1993 წ. 25 ივნის
ადი ხელმიტერი, ყოველ გერმანულ, კართველ და ინგლისურ ენების,
აშენდან ყიდვებ ტექსტის თანაბარი ძალა აკვს. გერმანულ და კართველ
ტექსტების განხევევების გარემონტის გაუკვება. თუ შეორე
შეაციტ არ თააფასებულ შეატყობინების შილება, შეაციტ ხატყის დაც-
რვებულ მკონობები ადა ააზიკებული ხასერი შიმზევის საერთაშო-
რისო ინტიმიზაციის მიურ შემზევინების შილება.

სამიზანის უფლებამოვალი
ასაკუბიკოს ხახვაში

საკარეულო
სკოლუბიკოს ხახვაში

M. WITMUS



[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

Abkommen
zwischen
der Bundesrepublik Deutschland
und
der Republik Georgien
über den Luftverkehr

Inhaltsübersicht

Präambel

- Artikel 1 Begriffsbestimmungen**
- Artikel 2 Gewährung von Verkehrsrechten**
- Artikel 3 Bezeichnung und Betriebsgenehmigung**
- Artikel 4 Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung**
- Artikel 5 Gleichbehandlung bei den Gebühren**
- Artikel 6 Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben**
- Artikel 7 Überweisung von Einkünften**
- Artikel 8 Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs**
- Artikel 9 Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken**
- Artikel 10 Tarife**
- Artikel 11 Gewerbliche Tätigkeiten**
- Artikel 12 Luftsicherheit**
- Artikel 13 Einreise und Kontrolle der Reisedokumente**
- Artikel 14 Meinungsaustausch**
- Artikel 15 Konsultationen**
- Artikel 16 Beilegung von Streitigkeiten**
- Artikel 17 Mehrseitige Übereinkommen**
- Artikel 18 Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation**
- Artikel 19 Frühere Abkommen**
- Artikel 20 Ratifikation, Inkrafttreten, Geltungsdauer**
- Artikel 21 Kündigung**

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Republik Georgien -

Vertragsparteien des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, zur Unterzeichnung aufgelegt in Chicago am 7. Dezember 1944,

in dem Wunsch, ein Abkommen über die Einrichtung und den Betrieb des Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen -

sind wie folgt übereingekommen:

**Artikel 1
Begriffsbestimmungen**

(1) Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

- a) "Zivilluftfahrt-Abkommen" das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge und aller Änderungen der Anhänge oder des Zivilluftfahrt-Abkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten oder von ihnen ratifiziert worden sind;
- b) "Luftfahrtbehörde" in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, in bezug auf die Republik Georgien die Zivile Luftfahrtbehörde der Republik Georgien oder in beiden

Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

- c) "bezeichnetes Luftfahrtunternehmen" jedes Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Luftfahrtunternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Liniен internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

(2) Die Begriffe "Hoheitsgebiet", "Fluglinienverkehr", "internationaler Fluglinienverkehr" und "Landung zu nichtgewerblichen Zwecken" haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens festgelegte Bedeutung.

(3) Der Begriff "Tarif" bedeutet den Preis, der für die internationale Beförderung (d. h. die Beförderung zwischen Punkten in den Hoheitsgebieten von zwei oder mehr Staaten) von Fluggästen, Gepäck oder Fracht (ausgenommen Post) zu berechnen ist, und schließt folgendes ein:

- a) jeden Durchgangstarif oder Betrag, der für eine internationale Beförderung zu berechnen ist, die als solche vermarktet und verkauft wird, einschließlich derjenigen Durchgangstarife, die unter Verwendung von anderen Tarifen oder von Anschlußtarifen für eine Beförderung auf internationalen Streckenabschnitten oder auf inländischen Streckenabschnitten, die Teil des internationalen Streckenabschnitts sind, gebildet werden;
- b) die Provision, die für den Verkauf von Flugscheinen für die Beförderung von Fluggästen und deren

Gepäck oder für die entsprechenden Maßnahmen bei der Beförderung von Fracht zu zahlen ist;

- c) die Bedingungen, nach denen sich die Anwendbarkeit des Tarifs oder des Beförderungspreises oder die Provisionszahlung richtet.

Er umfaßt auch

- d) alle wesentlichen Leistungen, die in Verbindung mit der Beförderung erbracht werden;
- e) jeden Tarif für die als Zusatz zu einer internationalen Beförderung verkaufte Beförderung auf einem inländischen Streckenabschnitt, der für rein inländische Flüge nicht verfügbar ist und der nicht allen Beförderern im internationalen Verkehr und deren Kunden zu gleichen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden kann.

Artikel 2
Gewährung von Verkehrsrechten

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien das Recht,

- a) ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;
- b) in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;
- c) in ihrem Hoheitsgebiet an den genannten Punkten auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien zu lan-

den, um Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post gewerbsmäßig aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf denen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden in einem Fluglinienplan durch Notenwechsel festgelegt.

(3) Nach Absatz 1 wird den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei nicht das Recht gewährt, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post aufzunehmen und gegen Entgelt an einen anderen Ort innerhalb des Hoheitsgebiets dieser anderen Vertragspartei zu befördern (Kabotage).

Artikel 3
Bezeichnung und Betriebsgenehmigung

(1) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

- a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt werden, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat und
- b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich des Absatzes 3 dieses Artikels und des Artikels 9 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs.

(3) Eine Vertragspartei kann von jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei für den Betrieb des internationalen Luftverkehrs zu erfüllen sind.

(4) Eine Vertragspartei kann nach Maßgabe der Absätze 1 bis 3 ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes Unternehmen ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 4

Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung

Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze oder sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht einhält oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Vor dem Widerruf oder der Einschränkung werden Konsultationen nach Artikel 15 durchgeführt, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

Artikel 5

Gleichbehandlung bei den Gebühren

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge jedes bezeichneten Unternehmens der anderen

Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel 6
Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben

- (1) Die von jedem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch für an Bord der Luftfahrzeuge befindliche Waren, die auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden.
- (2) Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben. Werbematerial und Beförderungsdokumente jedes bezeichneten Unternehmens der einen Vertragspartei bleiben bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ebenfalls von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben frei.
- (3) Treibstoffe und Schmieröle, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im inter-

nationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

(4) Eine Vertragspartei kann die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter Zollüberwachung halten.

(5) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchführerverboten und -beschränkungen.

(6) Jede Vertragspartei gewährt für Gegenstände und Dienstleistungen, die jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei geliefert bzw. erbracht und für Zwecke seines Geschäftsbetriebs verwendet werden, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit eine Entlastung von der Umsatzsteuer oder von ähnlichen indirekten Steuern. Die Steuerentlastung kann durch eine Befreiung oder Erstattung erfolgen.

Artikel 7
Überweisung von Einkünften

Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die durch den Verkauf von Beförderungsdiensten im Luftverkehr im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Einkünfte jederzeit, auf jede Weise, frei und ohne Beschränkung in jeder frei konvertierbaren Währung zum amtlichen Wechselkurs an seine Hauptniederlassung zu überweisen.

Artikel 8

Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs

(1) Jedem bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien zu betreiben.

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der von diesen Unternehmen auf den gleichen Linien oder Teilen derselben betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, welche die Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieser Unternehmen, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

a) an die Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmen bezeichnet hat,

b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,

c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebs der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

(4) Um eine billige und gleiche Behandlung jedes bezeichneten Unternehmens zu gewährleisten, bedürfen die Frequenz der Flugdienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster hinsichtlich ihrer Kapazität sowie die Flugpläne der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien.

(5) Erforderlichenfalls sollen sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, eine zufriedenstellende Regelung des Beförderungsangebots und der Frequenzen zu erreichen.

Artikel 9
Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken

(1) Jedes bezeichnete Unternehmen teilt den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens einen Monat vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien die Art der Dienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster und die Flugpläne mit. Dies gilt auch für spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei stellt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen zur Verfügung, die vernünftigerweise angefordert werden können, um das von jedem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen müssen alle Angaben enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

**Artikel 10
Tarife**

- (1) Die Tarife, die von einem bezeichneten Unternehmen auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste angewendet werden, bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der Abgangspunkt der Flugreise (gemäß Angabe in den Beförderungsdokumenten) liegt.
- (2) Die bezeichneten Unternehmen berücksichtigen in ihren Tarifen die Betriebskosten, einen angemessenen Gewinn, die bestehenden Wettbewerbs- und Marktbedingungen sowie die Interessen der Nutzer. Die zuständige Luftfahrtbehörde darf die Erteilung der Genehmigung nur dann ablehnen, wenn ein Tarif diesen Kriterien nicht entspricht.
- (3) Die bezeichneten Unternehmen legen den Luftfahrtbehörden die Tarife spätestens einen Monat vor dem vorgesehenen ersten Anwendungstag zur Genehmigung vor.
- (4) Ist die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei mit einem ihr zur Genehmigung vorgelegten Tarif nicht einverstanden, so unterrichtet sie das betroffene Unternehmen innerhalb von einundzwanzig Tagen nach dem Tag der Vorlage des Tarifs. Der Tarif darf in diesem Fall nicht angewendet werden. Anzuwenden ist weiterhin der bisherige Tarif, der durch den neuen Tarif ersetzt werden sollte.

**Artikel 11
Gewerbliche Tätigkeiten**

- (1) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Niederlassungen sowie Verwal-

tungs-, kaufmännisches und technisches Personal zu unterhalten, soweit sie von dem bezeichneten Unternehmen benötigt werden.

(2) Bei der Einrichtung der Niederlassungen und der Beschäftigung des Personals nach Absatz 1 sind die Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei, wie die Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise von Ausländern und ihren Aufenthalt im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei, einzuhalten. Das in den Niederlassungen nach Absatz 1 beschäftigte Personal benötigt jedoch keine Arbeitserlaubnis.

(3) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht der Selbstabfertigung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post für die bezeichneten Unternehmen oder andere Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei. Dieses Recht schließt den den Flughäfen vorbehaltenen Bereich der luftseitigen Bodenverkehrsdienste (Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge) nicht ein.

(4) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, seine Beförderungsleistungen auf eigenen Beförderungsdokumenten unmittelbar in eigenen Verkaufsräumen sowie durch seine Agenten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an jeden Kunden in jeder Währung zu verkaufen.

Artikel 12
Luftsicherheit

(1) In Übereinstimmung mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken,

handeln die Vertragsparteien insbesondere im Einklang mit dem am 14. September 1963 in Tokyo unterzeichneten Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, dem am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und dem am 24. Februar 1988 in Montréal unterzeichneten Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, in Ergänzung des am 23. September 1971 in Montreal beschlossenen Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt:

(2) Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzung, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede sonstige Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

(3) Wird ein ziviles Luftfahrzeug widerrechtlich in Besitz genommen oder werden sonstige widerrechtliche Eingriffe gegen die Sicherheit eines solchen Luftfahrzeugs, seiner Fluggäste und Besatzung sowie gegen die Sicherheit von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen begangen oder angedroht, so unterstützen die Vertragsparteien einander in gegenseitigen Konsultationen durch Erleichterung des Fernmeldeverkehrs und sonstige geeignete Maßnahmen, um solche Vorfälle oder solche Bedrohungen so rasch zu beenden, wie dies bei möglichst geringer Gefährdung von Leben durchführbar ist.

(4) Jede Vertragspartei trifft alle ihr durchführbar erscheinenden Maßnahmen, um sicherzustellen, daß ein Luftfahrzeug, das widerrechtlich in Besitz genommen wurde oder hinsichtlich dessen

andere widerrechtliche Eingriffe vorgenommen wurden und das sich in ihrem Hoheitsgebiet am Boden befindet, dort festgehalten wird, sofern nicht sein Abflug aufgrund der vordringlichen Verpflichtung zum Schutz des Lebens der Besatzung und der Fluggäste erforderlich wird. Diese Maßnahmen sollten, soweit durchführbar, auf der Grundlage gegenseitiger Konsultationen getroffen werden.

(5) Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen im Einklang mit den Luftsicherheitsvorschriften, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und zu Anhängen des Zivilluftfahrt-Abkommens bestimmt werden, soweit diese Sicherheitsvorschriften auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, daß die Halter von in ihr Register eingetragenen Luftfahrzeugen und die Luftfahrzeughalter, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsvorschriften handeln.

(6) Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, daß von diesen Luftfahrzeughaltern verlangt werden kann, die in Absatz 5 genannten Sicherheitsvorschriften einzuhalten, die von der anderen Vertragspartei für den Einflug in ihr Hoheitsgebiet, den Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet oder den Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet festgelegt wurden. Jede Vertragspartei gewährleistet, daß in ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Durchleuchtung von Fluggästen, Besatzung und Handgepäck sowie zur Durchführung angemessener Sicherheitskontrollen bei Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und bei dem Einsteigen oder Beladen wirksam angewendet werden. Jede Vertragspartei wird jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um vernünftige besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung wohlwollend prüfen.

(7) Weicht eine Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels ab, so kann die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit der Luft-

fahrtbehörde der erstgenannten Vertragspartei ersuchen. Kommt innerhalb eines Monats nach dem Datum dieses Ersuchens eine zufriedenstellende Einigung nicht zustande, so ist dies ein Grund, die Betriebsgenehmigung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen der erstgenannten Vertragspartei vorzuenthalten, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine ernste Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf dieses Monats vorläufige Maßnahmen treffen.

Artikel 13
Einreise und Kontrolle der Reisedokumente

(1) Auf Ersuchen einer Vertragspartei gestattet die andere Vertragspartei den Unternehmen, die in beiden Staaten Luftverkehrsrechte ausüben, die Durchführung von Maßnahmen, die gewährleisten sollen, daß nur Fluggäste mit den für die Einreise in oder die Durchreise durch den ersuchenden Staat erforderlichen Reisedokumenten befördert werden.

(2) Jede Vertragspartei nimmt eine Person, die an ihrem Zielort zurückgewiesen wurde, nachdem dort festgestellt worden war, daß sie nicht einreiseberechtigt war, zum Zweck der Überprüfung auf, wenn sich diese Person vor ihrer Abreise nicht nur im unmittelbaren Transit im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei aufgehalten hat. Die Vertragsparteien weisen eine solche Person nicht in das Land zurück, in dem zuvor festgestellt worden ist, daß sie nicht einreiseberechtigt ist.

(3) Diese Bestimmung hindert die Behörden nicht daran, eine zurückgewiesene, nicht einreiseberechtigte Person einer weiteren Überprüfung zu unterziehen, um festzustellen, ob sie schließlich in dem Staat aufgenommen werden kann, oder um Vorkehrungen für ihre Weiterbeförderung, Entfernung oder Abschiebung in einen Staat, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt oder in dem sie aus anderen Gründen Aufnahme finden kann, zu treffen. Hat eine

person, von der festgestellt worden ist, daß sie nicht einreiseberechtigt ist, ihre Reisedokumente verloren oder zerstört, so erkennt eine Vertragspartei statt dessen ein von den Behörden der Vertragspartei, bei der festgestellt wurde, daß die Person nicht einreiseberechtigt ist, ausgestelltes Dokument an, das die Umstände von Abflug und Ankunft bestätigt.

**Artikel 14
Meinungsaustausch**

zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

**Artikel 15
Konsultationen**

zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit Konsultationen beantragen. Das gilt auch für Erörterungen über die Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 14 kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultationen beginnen innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 16
Beilegung von Streitigkeiten

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 15 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von zwei Monaten, der Vorsitzende innerhalb von drei Monaten bestellt, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennungen vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Vorsitzenden sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im Übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

**Artikel 17
Mehrseitige Übereinkommen**

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen bestimmungen vor. Erörterungen zur Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 15 statt.

**Artikel 18
Registrierung bei der
Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation**

Dieses Abkommen, jede Änderung desselben und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung übermittelt.

**Artikel 19
Frühere Abkommen**

Mit Inkrafttreten dieses Abkommens tritt das Abkommen vom 11. November 1971 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken über den Luftverkehr im Verhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Georgien außer Kraft.

**Artikel 20
Ratifikation, Inkrafttreten, Geltungsdauer**

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Tiflis ausgetauscht.

(2) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

**Artikel 21
Kündigung**

Eine Vertragspartei kann die andere Vertragspartei jederzeit von ihrem Beschuß in Kenntnis setzen, dieses Abkommen zu beenden; die Kündigung wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt. In diesem Fall tritt das Abkommen zwölf Monate nach Eingang der Mitteilung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Zeit durch Vereinbarung zurückgenommen wird. Wird der Eingang der Mitteilung von der anderen Vertragspartei nicht bestätigt, so gilt als Eingangstag der vierzehnte Tag nach dem Eingang der Mitteilung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

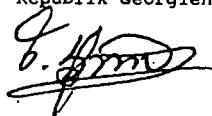
Gesehen zu Bonn am 25. Juni 1993
in zwei Urschriften, jede in deutscher, georgischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen und des georgischen Wortlauts ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für die
Bundesrepublik Deutschland



M. Kohl

Für die
Republik Georgien



[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LA RÉPUBLIQUE DE GÉORGIE

Table des Matières

Préambule

Article 1. Définitions

Article 2. Octroi de droits

Article 3. Désignation des entreprises et permis d'exploitation

Article 4. Annulation ou limitation des permis d'exploitation

Article 5. Non-discrimination en matière de droits

Article 6. Exemption de droits de douane et autres droits

Article 7. Transfert des bénéfices

Article 8. Principes régissant l'exploitation des services convenus

Article 9. Echange d'information et de statistiques

Article 10. Tarifs

Article 11. Activités commerciales

Article 12. Sécurité de l'aviation

Article 13. Immigration et contrôle des documents de voyage

Article 14. Echanges de vues

Article 15. Consultations

Article 16. Règlement des différends

Article 17. Conventions multilatérales

Article 18. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Article 19. Accords antérieurs

Article 20. Ratification, entrée en vigueur et durée

Article 21. Dénonciation

La République fédérale d'Allemagne et la République de Géorgie

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désireuses de conclure un accord en vue de l'établissement et de l'exploitation de services de transports aériens entre leurs territoires et au-delà,

Sont convenues de ce qui suit:

Article premier. Définitions

1. Aux fins 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 toutes modifications apportées 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 la République fédérale d'Allemagne, le Ministère fédéral des transports et dans le cas de la République de Géorgie le Conseil de l'aviation civile de la République de Géorgie ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme dûment habilité à exercer les fonctions attribuées aux dites autorités;

c) L'expression "entreprise désignée" s'entend de l'entreprise de transport aérien que l'une ou l'autre des Parties contractantes a désignée par écrit à l'autre Partie conformément à l'article 3 du présent Accord comme étant l'entreprise chargée d'exploiter les services aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 dudit Accord.

2. Les expressions "territoire", "services aériens", "services aériens internationaux" et "escale non commerciale" ont, aux fins du présent Accord, le sens que leur donnent les articles 2 et 96 de la Convention.

3. L'expression "tarif" s'entend des prix à acquitter pour le transport international (c'est-à-dire le transport entre des points situés sur les territoires de deux ou plusieurs États) de passagers, bagages ou marchandises (à l'exclusion du courrier) et englobe:

a) Tout tarif direct ou montant publié à acquitter pour le transport international, y compris les tarifs directs construits sur la base d'autres tarifs ou d'ajouts correspondant au transport sur des tronçons internationaux ou sur des tronçons nationaux faisant partie du tronçon international;

b) La commission à acquitter sur la vente de billets pour le transport de passagers et de leurs bagages ou sur les transactions correspondantes pour le transport de marchandises; et

c) Les conditions qui régissent l'applicabilité du tarif ou le prix du transport, ou le paiement de la commission.

Ladite expression comprend également:

d) Toute prestation significative fournie en même temps que le transport;

e) Tout tarif de transport sur un tronçon national vendu dans le contexte du transport international, qui n'est pas disponible pour un voyage purement national et qui n'est pas offert aux mêmes conditions à tous les transporteurs internationaux et à tous les usagers de leurs services.

Article 2. Octroi de droits

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante, aux fins de l'exploitation des services aériens internationaux par les entreprises désignées sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 ci-dessous, le droit:

a) De survoler son territoire sans y faire escale;

- b) De faire des escales non commerciales sur son territoire; et
 - c) D'embarquer ou de débarquer sur ledit territoire, aux points désignés sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 ci-dessous, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier sur une base commerciale.
2. Les routes sur lesquelles les entreprises désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes sont autorisées à exploiter des services aériens internationaux sont spécifiées dans un tableau des routes par échange de notes.
3. Aucune disposition du paragraphe 1 ci-dessus n'est censé conférer à une entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des bagages, 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 Partie contractante (cabotage).

Article 3. Désignation des entreprises et permis d'exploitation

1. Les services aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord peuvent être inaugurés à tout moment, sous réserve que:
- a) La Partie contractante à laquelle ont été accordés les droits spécifiés au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord ait désigné par écrit une ou plusieurs entreprises; et que
 - b) La Partie contractante ayant accordé ces droits ait autorisé l'entreprise ou les entreprises désignées à exploiter les services aériens.
2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article ainsi que de l'article 9 du présent Accord, la Partie contractante ayant accordé ces droits délivre sans tarder le permis d'exploitation des services aériens internationaux.
3. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par la législation et la réglementation appliquées par la première Partie contractante concernant l'exploitation des services aériens internationaux.
4. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1 à 3 du présent article, l'une ou l'autre des Parties contractantes a le droit de remplacer l'entreprise qu'elle a désignée par une autre entreprise. L'entreprise nouvellement désignée a les mêmes droits et est soumise aux mêmes obligations que l'entreprise qu'elle remplace.

Article 4. Annulation ou limitation des permis d'exploitation

Si une entreprise désignée ne se conforme pas à la législation et à la réglementation de la Partie contractante ayant accordé les droits ou aux dispositions du présent Accord ou ne s'acquitte pas des obligations qui en découlent, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut annuler le permis accordé conformément au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord ou le limiter en l'assortissant de conditions. Cette annulation ou limitation est précédée des consultations prévues à l'article 15 du présent Accord, sauf nécessité immédiate de sus-

prendre les opérations ou d'imposer des conditions pour éviter la poursuite de l'infraction à la législation ou à la réglementation en question.

Article 5. Non-discrimination en matière de droits

Les droits perçus sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes au titre de l'utilisation des aéroports et aides à la navigation aérienne par les aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie ne sont pas plus élevés que ceux qui sont perçus des aéronefs d'une entreprise nationale assurant des services aériens internationaux semblables.

Article 6. Exemption de droits de douane et autres droits

1. Les aéronefs exploités par une entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes qui entrent sur le territoire de l'autre Partie, le quitte ou le survole ainsi que les carburants, lubrifiants, pièces détachées, matériel normal et provisions de bord sont exonérés des droits de douane et autres droits perçus à l'occasion de l'importation, de l'exportation ou du transit de marchandises. Cette exonération s'applique également aux articles se trouvant à bord qui sont consommés pendant le survol du territoire de cette autre Partie.

2. Les carburants, lubrifiants, pièces détachées, matériel normal et provisions de bord temporaires importés sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour y être installés immédiatement ou après entreposage ou embarqués sur les aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante ou devant être réexportés sur le territoire de cette dernière sont exonérés des droits de douane et autres droits visés au paragraphe 1 du présent article. Le matériel publicitaire et documents de transport d'une entreprise désignée par une Partie contractante sont également exonérés, lors de leur importation sur le territoire de l'autre Partie des droits de douane et autres droits visés au paragraphe 1 du présent article.

3. Les carburants et lubrifiants embarqués sur les aéronefs exploités en service international d'une entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie sont exonérés des droits de douane et autres droits visés au paragraphe 1 du présent article ainsi que de toutes autres taxes spéciales à la consommation.

4. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut conserver les articles visés aux paragraphes 1 à 3 ci-dessus sous surveillance douanière.

5. Lorsqu'il n'est pas perçu de droits de douane ou autres droits sur les articles visés aux paragraphes 1 à 3 ci-dessus, lesdits articles ne sont soumis à aucune interdiction ou restriction de caractère économique qui pourrait autrement être applicable à leur importation, à leur exportation ou à leur transit.

6. Chacune des Parties contractantes accorde, sur la base de la réciprocité, l'exonération de l'impôt sur le chiffre d'affaires ou des autres impôts indirects semblables sur les biens et les services fournis à une entreprise désignée par l'autre Partie dans le cadre de ses activités normales. Cette exonération peut revêtir la forme d'une exemption ou d'un remboursement.

Article 7. Transfert des bénéfices

Chacune des Parties contractantes accorde à l'entreprise désignée par l'autre Partie le droit de transférer à son siège à tout moment et par tout moyen, librement et sans restriction, dans toutes les monnaies librement convertible et au taux de change officiel, les bénéfices tirés de la vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie.

Article 8. Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, des services aériens sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord.

2. L'entreprise désignée par chaque Partie contractante doit, en exploitant les services aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, prendre en considération les intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie de façon à ne pas préjudicier indûment les prestations que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services aériens internationaux assurés sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord ont essentiellement pour objectif d'offrir une capacité correspondant à la demande prévisible de services de transport à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise. Le droit des entreprises désignées d'assurer des services entre des points d'une route spécifiée conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord se trouvant sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés dans des pays tiers est exercé de manière à promouvoir un développement méthodique des transports aériens internationaux, de telle sorte que la capacité offerte corresponde:

a) À la demande de services de transport à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise;

b) À la demande de services de transport dans les régions que traversent les services aériens, compte tenu des services aériens locaux et régionaux;

c) Aux exigences d'une exploitation économique des services sur les routes directes.

4. Afin de garantir un traitement équitable et égal à toutes les entreprises désignées, la fréquence des services, la capacité des aéronefs à utiliser ainsi que les horaires de vol sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

5. En cas de besoin, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de parvenir à un arrangement satisfaisant concernant la capacité de transport et la fréquence des vols.

Article 9. Échange d'informations et de statistiques

1. Chacune des entreprises désignées communique aux autorités aéronautiques des Parties contractantes, au moins un mois avant le début de l'exploitation des services aériens sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, le

type de services devant être assurés, les types d'aéronefs devant être utilisés et les horaires des vols, et elles leur notifient immédiatement toute modification de courte durée.

2. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, sur leur demande, les statistiques périodiques ou autres fournies par les entreprises désignées qui peuvent être raisonnablement nécessaires pour évaluer la capacité offerte par une entreprise désignée de la première Partie contractante sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord. Lesdites données comprennent toutes les informations requises pour déterminer le volume des services assurés et les points d'origine et de destination desdits services.

Article 10. Tarifs

1. Les tarifs pratiqués par l'entreprise désignée pour le transport de passagers sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de la Partie contractante sur le territoire de laquelle se trouve le point de départ du voyage (selon les informations figurant dans les documents de transport).

2. Les tarifs pratiqués par les entreprises désignées prennent en considération les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les tarifs pratiqués par les entreprises concurrentes et ceux pratiqués sur le marché ainsi que les intérêts des usagers des services de transport. Les autorités aéronautiques compétentes ne peuvent refuser d'approuver un tarif que si celui-ci ne répond pas aux critères susmentionnés.

3. Les entreprises désignées soumettent les tarifs à l'approbation des autorités aéronautiques au moins un mois avant la date prévue pour leur entrée en vigueur.

4. Si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes n'approuvent pas le tarif qui leur a été présenté, elles en informeront l'entreprise intéressée dans les 21 jours suivant la date de présentation du tarif. En pareil cas, ce tarif n'est pas appliqué. Le tarif appliqué jusqu'alors devant être remplacé par le nouveau tarif demeure en vigueur.

Article 11. Activités commerciales

1. Chacune des Parties contractantes accorde à toute entreprise désignée par l'autre Partie, sur la base de la réciprocité, le droit d'avoir sur son territoire les bureaux et le personnel administratif, commercial et technique dont elle a besoin.

2. L'établissement des bureaux et l'emploi du personnel visés au paragraphe 1 du présent article sont soumis à la législation et à la réglementation de la Partie contractante intéressée, et notamment aux lois et règlements touchant l'admission des étrangers et leur séjour sur le territoire de ladite Partie, étant entendu toutefois que les membres du personnel employés dans les bureaux susmentionnés n'ont pas à être titulaires d'un permis de travail.

3. Chacune des Parties contractantes accorde à toute entreprise désignée par l'autre Partie, sur la base de la réciprocité, le droit d'assurer l'enregistrement des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier pour le compte de l'entreprise désignée ou des autres entreprises de l'autre Partie. Ce droit n'englobe pas celui d'assurer les services de manuten-

tion à terre des aéronefs, qui demeurent la prérogative des exploitants des services aéropotuaires.

4. Chacune des Parties contractantes accorde à toute entreprise désignée par l'autre Partie le droit de vendre ses services de transport ou ses propres documents de transport directement par ses propres bureaux de vente et par l'entremise de ses agents sur le territoire de l'autre Partie, à n'importe quel client en n'importe quelle monnaie.

Article 12. Sécurité de l'aviation

1. Conformément aux droits et obligations qui sont les leurs en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment l'obligation qu'elles ont l'une à l'égard de l'autre d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre tous actes de piraterie. Sans que l'énumération ci-après limite le caractère général de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes se conforment 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 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et du Protocole additionnel à cette dernière Convention pour la répression d'actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988.

2. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs et tous 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 contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Lorsqu'il se produit un incident ou que plane 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 de ces aéronefs, de ses passagers ou de son équipage, d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se consultent et se prêtent mutuellement assistance pour mettre rapidement et sûrement fin, avec un minimum de risques pour des vies humaines, audit incident ou à ladite menace.

4. Chacune des Parties contractantes adopte les mesures qu'elle juge possibles pour faire en sorte qu'un aéronef ayant fait l'objet d'une capture illicite ou de tout autre acte illicite tandis qu'il se trouve à terre sur son territoire y soit détenu à moins que son départ ne soit exigé par la nécessité primordiale de protéger la vie de son équipage et de ses passagers. Dans toute la mesure possible, ces mesures sont adoptées sur la base de consultations mutuelles.

5. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent 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 contractantes; ces dernières exigent 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'aé-

roports sis sur leur territoire, qu'ils agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité aérienne.

6. Chacune des Parties contractantes s'engage à obliger lesdits exploitants d'aéronefs à respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne visées au paragraphe 5 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 celui-ci. Chacune des Parties contractantes veille à ce que des 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 considère avec bienveillance toute demande de l'autre Partie tendant à ce qu'il soit adopté des mesures de sécurité spéciales et raisonnables pour faire face à une menace particulière.

7. Si une Partie contractante déroge aux dispositions relatives à la sécurité aérienne visées dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie peuvent demander l'ouverture de consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de la première Partie. S'il n'est pas possible de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai d'un mois suivant la date de cette demande, les permis d'exploitation délivrés à l'entreprise ou aux entreprises de ladite Partie contractante peuvent être retirés, annulés, limités ou assortis de conditions. Si l'urgence de la situation l'exige, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut adopter des mesures provisoires avant l'expiration dudit délai d'un mois.

Article 13. Immigration et contrôle des documents de voyage

1. À la demande de l'une des Parties contractantes, l'autre Partie autorise les entreprises qui exercent des droits de trafic aérien dans les deux pays à adopter des mesures pour veiller à ce que seuls les passagers munis des documents de voyage requis pour pénétrer sur le territoire de l'État requérant ou y transiter soient transportés.

2. Chacune des Parties contractantes admet pour examen de sa situation toute personne renvoyée de l'aéroport de débarquement après refoulement si l'intéressé a précédemment séjourné sur son territoire autrement qu'en transit direct avant de s'embarquer. Les Parties contractantes s'abstiennent de renvoyer une telle personne dans le pays dont elle a précédemment été refoulée.

3. Les dispositions du présent article n'empêchent aucunement les autorités publiques d'examiner plus avant la situation d'une personne refoulée pour déterminer si elle peut effectivement être admise sur leur territoire ou d'adopter les dispositions appropriées pour la transférer, la transporter ou l'expulser dans l'État dont elle est ressortissante ou sur le territoire duquel elle peut être admise. Dans le cas où une personne refoulée a perdu ou détruit ses documents de voyage, les Parties contractantes acceptent en leur lieu et place un document indiquant les circonstances de l'embarquement et de l'arrivée délivré par les autorités publiques de la Partie contractante dont l'intéressé a été refoulé.

Article 14. Échange de vues

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes procèdent à des échanges de vues selon que de besoin pour parvenir à une étroite coopération et à un accord concernant toutes les questions liées à l'application du présent Accord.

Article 15. Consultations

L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment demander l'ouverture de consultations afin de discuter d'amendements au présent Accord ou au tableau des routes ou de toute question d'interprétation. Il en va de même concernant l'application du présent Accord si l'une ou l'autre des Parties contractantes considère qu'un échange de vues au sens de l'article 14 n'a pas débouché sur des résultats satisfaisants. Lesdites consultations commencent dans un délai de deux mois suivant la date de réception d'une telle demande par l'autre Partie contractante.

Article 16. Règlement des différends

1. Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord qui ne pourrait être réglé conformément à l'article 15 dudit Accord est soumis à un tribunal arbitral à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

2. Ledit tribunal arbitral est constitué ad hoc comme suit: chaque Partie contractante désigne un arbitre et les deux arbitres s'entendent sur le nom d'un ressortissant d'un État tiers, qui sera désigné par les gouvernements des Parties contractantes, et qui présidera le tribunal. Lesdits arbitres sont désignés dans un délai de deux mois et le Président dans un délai de trois mois suivant la date à laquelle l'une ou l'autre des Parties contractantes a informé l'autre Partie de son intention de soumettre le différend à un tribunal arbitral.

3. Si les délais spécifiés au paragraphe 2 du présent article n'ont pas été respectés, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut, faute d'autre arrangement à ce sujet, inviter le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale à procéder aux désignations nécessaires. Si le Président est ressortissant de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou est autrement empêché de s'acquitter de cette tâche, les désignations requises sont effectuées par le Vice-Président du Conseil, agissant en son nom.

4. Le tribunal arbitral statue à la majorité des voix, et ses décisions lient les Parties contractantes. Chacune des Parties contractantes prend à sa charge les frais afférents à son arbitre ainsi qu'à sa représentation à la procédure arbitrale. Les frais afférents au Président et toutes autres dépenses sont prises à leur charge à parts égales par les Parties contractantes. À tous autres égards, le tribunal arbitral arrête sa propre procédure.

Article 17. Conventions multilatérales

Si une convention générale multilatérale relative aux transports aériens acceptée par les Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions de ladite convention prévaudront. Toutes discussions tendant à déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord sera

abrogé, remplacé, amendé ou complété par les dispositions de ladite convention multilatérale sont menées conformément à l'article 15 du présent Accord.

Article 18. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord, ses amendements et tout échange de notes effectués conformément au paragraphe 2 de l'article 2 sont communiqués pour enregistrement à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19. Accords antérieurs

Dès l'entrée en vigueur du présent Accord, l'Accord du 11 novembre 1971 entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques relatif aux transports aériens cessera de produire effet entre la République fédérale d'Allemagne et la République de Géorgie.

Article 20. Ratification, entrée en vigueur et durée

1. Le présent Accord sera ratifié et les instruments de ratification seront échangés à Tbilisi dès que possible.
2. Le présent Accord entrera en vigueur un mois à compter de la date de l'échange des instruments de ratification.
3. Le présent Accord est conclu pour une durée illimitée.

Article 21. Dénonciation

L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. Ladite notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, le présent Accord prendra fin 12 mois à compter de la date à laquelle l'autre Partie aura reçu ladite notification, 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 14 jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Fait à Bonn le 25 juin 1993 en double exemplaire en langues allemande, géorgienne et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de divergences d'interprétation des textes allemand et géorgien, le texte anglais prévaudra.

Pour la République fédérale d'Allemagne:

KINKEL

CARSTENS

Pour la République de Géorgie:

TSCHIKWAIDSE