

შეთანხმება
საქართველოსა და ევროკავშირსა და მის წევრ სახელმწიფოებს შორის ერთიანი საჰაერო სივრცის
შესახებ

საქართველო, შემდგომში „საქართველო“,

ერთი მხრივ,

ბელგიის სახელმწიფო,

ბულგარეთის რესპუბლიკა,

ჩეხეთის რესპუბლიკა,

დანიის სამეფო,

გერმანიის ფედერაციული რესპუბლიკა,

ესტონეთის რესპუბლიკა,

ირლანდია,

საბერძნეთის რესპუბლიკა,

ესპანეთის სამეფო,

საფრანგეთის რესპუბლიკა,

იტალიის რესპუბლიკა,

კვიპროსის რესპუბლიკა,

ლატვიის რესპუბლიკა,



ლიტვის რესპუბლიკა,

ლუქსემბურგის დიდი საჰერცოგო,

უნგრეთის რესპუბლიკა,

მალტა,

ნიდერლანდების სამეფო,

ავსტრიის რესპუბლიკა,

პოლონეთის რესპუბლიკა,

პორტუგალიის რესპუბლიკა,

რუმინეთი,

სლოვენიის რესპუბლიკა,

სლოვაკეთის რესპუბლიკა,

ფინეთის რესპუბლიკა,

შვედეთის სამეფო,

დიდი ბრიტანეთისა და ჩრდილოეთ ირლანდიის გაერთიანებული სამეფო,



ევროკავშირის ხელშეკრულებისა და ევროკავშირის ფუნქციონირების შესახებ ხელშეკრულების მხარეები, შემდგომში „წევრი სახელმწიფოები“ და

ევროკავშირი,

მეორე მხრივ,

ითვალისწინებენ რა პარტნიორობისა და თანამშრომლობის შეთანხმებას ერთი მხრივ, საქართველოსა და ევროგაერთიანებებისა და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის, მეორე მხრივ, რომელიც შესრულებულია ლუქსემბურგში, 1996 წლის 22 აპრილს;

გამოთქვამენ რა ერთიანი საჰაერო სივრცის (CAA) შექმნის სურვილს მხარეთა საავიაციო ბაზრების ურთერთხელმისაწვდომობაზე დაყრდნობით, კონკურენციის თანასწორი პირობების და ერთგვაროვანი წესების დაცვით – მათ შორის უსაფრთხოების, ავიაგადაზიდვების რეგულირების, სოციალური ასპექტებისა და გარემოს დაცვის სფეროში;

გამოთქვამენ რა საჰაერო ტრანსპორტის შესაძლებლობათა გაფართოების სურვილს, მათ შორის საავიაციო სატრანსპორტო ქსელების შექმნის გზით, მგზავრებისა და გადამზიდი კომპანიებისთვის სათანადო საჰაერო სატრანსპორტო მომსახურების გაწევის მიზნით;

აღიარებენ რა საჰაერო ტრანსპორტის მნიშვნელობას ვაჭრობის, ტურიზმისა და ინვესტიციების ხელშეწყობის სფეროში;

ითვალისწინებენ რა საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ კონვენციას, რომელიც ხელმოსაწერად გაიხსნა ჩიკაგოში, 1944 წლის 7 დეკემბერს;

თანხმდებიან რა, რომ მიზანშეწონილია ერთიანი საჰაერო სივრცის მარეგულირებელი ნორმები დაეფუძნოს ევროკავშირის ფარგლებში მოქმედ შესაბამის კანონმდებლობას, რომელიც მითითებულია წინამდებარე შეთანხმების III დანართში;

აღიარებენ რა, რომ ერთიანი საჰაერო სივრცის შეთანხმების ნორმების სრულად შესრულება მხარეებს შესაძლებლობას მისცემს ისარგებლონ ამ შეთანხმებიდან გამომდინარე ყველა უპირატესობით, მათ შორის ბაზრებზე შეღწევადობით და ორივე მხარის მომხმარებლისთვის, მრეწველობის დარგებისა და მუშახელისთვის მაქსიმალური სარგებლის მინიჭებით;

აღიარებენ რა, რომ ერთიანი საჰაერო სივრცის შექნა და მისი წესების განხორციელება არ შეიძლება მიღწეულ იქნეს გარდამავალი ხასიათის ზომების გატარების გარეშე;

აღიარებენ რა ამასთან დაკავშირებით ადეკვატური დახმარების გაწევის მნიშვნელობას;

გამოთქვამენ რა სურვილს, შესაძლებელი გახადონ ავიაგადაზიდველი კომპანიების მიერ მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთის გადაზიდვის კონკურენტუნარიანი მომსახურებისა და ფასების შეთავაზება ღია ბაზრებზე;

გამოთქვამენ რა სურვილს, რომ საჰაერო ტრანსპორტის ყველა სექტორმა, მათ შორის ავიაგადაზიდველი კომპანიების თანამშრომლებმა ისარგებლონ ლიბერალიზებული შეთანხმებით;

გამოთქვამენ რა სურვილს, უზრუნველყონ უმაღლესი ხარისხის უსაფრთხოება და დაცულობა



საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სფეროში და ადასტურებენ რა თავიანთ შემფოთებას საჰაერო ხომალდების წინააღმდეგ მიმართულ აქტებთან ან საფრთხეებთან დაკავშირებით, რომლებიც რისკს უქმნის მოქალაქეთა ან ქონების უსაფრთხოებას, უარყოფითად მოქმედებს საჰაერო ტრანსპორტის ფუნქციონირებაზე და ძირს უთხრის საზოგადოების ნდობას სამოქალაქო ავიაციის საიმედოობისადმი;

გამოთქვამენ რა სურვილს, უზრუნველყონ თანასწორი პირობები ავიაგადამზიდველი კომპანიებისთვის, რაც თავიანთ ავიაგადამზიდველ კომპანიებს თანასწორ და სამართლიან შესაძლებლობას მისცემს შეთანხმებული მომსახურებების გასაწევად;

აღიარებენ რა, რომ სუბსიდიებმა შესაძლოა უარყოფითად იმოქმედოს ავიაგადამზიდველ კომპანიებს შორის არსებულ კონკურენციაზე და საფრთხე შეუქმნას წინამდებარე შეთანხმების ძირითად მიზნებს;

ადასტურებენ რა გარემოს დაცვის მნიშვნელობას საერთაშორისო საავიაციო პოლიტიკის შემუშავებისა და განხორციელების პროცესში და აღიარებენ რა სუვერენულ სახელმწიფოთა უფლებას მიიღონ სათანადო ზომები ამ მიმართულებით;

ითვალისწინებენ რა მომხმარებელთა დაცვის მნიშვნელობას, მათ შორის იმ დაცვის მნიშვნელობას, რომელსაც ითვალისწინებს კონვენცია საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვების გარკვეული წესების უნიფიკაციის შესახებ, დადებული მონრეალში, 1999 წლის 28 მაისს;

მიზნად ისახავენ რა დაეყრდნონ საჰაერო ტრანსპორტის სფეროში არსებულ შეთანხმებებს, რათა უზრუნველყონ ბაზრების ხელმისაწვდომობა და ორივე მხარის მომხმარებლების, ავიაგადამზიდველი კომპანიების, მუშახელის და საზოგადოებისთვის მაქსიმალური სარგებლობის მოტანა,

შეთანხმდნენ შემდეგზე:

მუხლი 1

განსაზღვრებები

წინამდებარე შეთანხმების მიზნებისთვის, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც შეთანხმება სხვაგვარად ითვალისწინებს, ტერმინი:

- 1) „შეთანხმებული მიმოსვლა“ და „დადგენილი მარშრუტები“ ნიშნავს საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვას წინამდებარე შეთანხმების მე-2 მუხლისა („უფლებების მინიჭება“) და I დანართის შესაბამისად;
- 2) „შეთანხმება“ ნიშნავს წინამდებარე შეთანხმებას, მის დანართებს და მათში შეტანილ ნებისმიერ ცვლილებას;
- 3) „საჰაერო გადაზიდვა“ ნიშნავს საჰაერო ხომალდების საშუალებით მგზავრების, ბარგის, ტვირთის და ფოსტის ცალ-ცალკე ან ერთობლივად ტრანსპორტირებას, ფულადი ან სხვა სახის ანაზღაურებით, რაც, ბუნდოვანების თავიდან ასაცილებლად, მოიცავს რეგულარულ და არარეგულარულ (ჩარტერულ) ავიარეისებს, და სატვირთო გადაზიდვების სრულ პაკეტს;
- 4) „კომპეტენტური ორგანოები“ ნიშნავს ხელისუფლების ორგანოებს ან ორგანიზაციებს, რომლებიც ახორციელებენ ადმინისტრაციულ ფუნქციებს წინამდებარე შეთანხმების შესაბამისად;



5) „შესაფერისობა“ ნიშნავს, შესწევს თუ არა ავიაგადამზიდველ კომპანიას უნარი განახორციელოს საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლა, ანუ გააჩნია თუ არა მას სათანადო ფინანსური რესურსები, ადეკვატური მენეჯერული გამოცდილება და ნება შეასრულოს ის კანონები, წესები და მოთხოვნები, რომლებიც არეგულირებს ამგვარი მომსახურებების განხორციელებას;

6) „მოქალაქეობა“ ნიშნავს, აკმაყოფილებს თუ არა ავიაგადამზიდველი კომპანია მოთხოვნებს ისეთ საკითხებთან დაკავშირებით, როგორცაა საკუთრება, ეფექტური კონტროლი და კომერციული საქმიანობის ძირითადი ადგილი;

7) „კონვენცია“ ნიშნავს კონვენციას საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ, რომელიც ხელმოსაწერად გაიხსნა ჩიკაგოში, 1944 წლის 7 დეკემბერს, და მოიცავს შემდეგს:

a. მის ნებისმიერ ცვლილებას, რომელიც ძალაში შევიდა კონვენციის 94(a) მუხლის შესაბამისად და მისი რატიფიცირება განხორციელდა ევროკავშირის წევრი სახელმწიფოს ან წევრი სახელმწიფოებისა და საქართველოს მიერ, და

b. მის ნებისმიერ დანართს ან მასში შეტანილ ნებისმიერ ცვლილებას, მიღებულს კონვენციის 90-ე მუხლის შესაბამისად, თუ ეს დანართი ან ცვლილება მოცემულ მომენტში ძალაშია ევროკავშირის წევრი სახელმწიფოს ან წევრი სახელმწიფოებისა და საქართველოსათვის და იგი შეეხება განსახილველ საკითხს;

8) „მეხუთე თავისუფლების უფლება“ ნიშნავს უფლებას, ან პრივილეგიას, რომელსაც ერთი სახელმწიფო („მიმნიჭებელი სახელმწიფო“) ანიჭებს სხვა სახელმწიფოს („მიმღები სახელმწიფო“) ავიაგადამზიდველ კომპანიებს საერთაშორისო საჰაერო სატრანსპორტო მომსახურების განხორციელების მიზნით მიმნიჭებელი სახელმწიფოს ტერიტორიასა და მესამე სახელმწიფოს ტერიტორიას შორის იმ პირობით, რომ ამგვარი მიმოსვლა იწყება, ან მთავრდება მიმღები სახელმწიფოს ტერიტორიაზე;

9) „მთლიანი ხარჯები“ ნიშნავს მომსახურების გაწევის ხარჯს დამატებული ადმინისტრაციული ზედნადები ხარჯები და საჭიროების შემთხვევაში ნებისმიერი შესაბამისი ანაკრეფი ეკოლოგიური ხარჯების ანაზღაურების მიზნით, რომლებიც წესდება მოქალაქეობის მიუხედავად;

10) „საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვა“ ნიშნავს საჰაერო ტრანსპორტირებას, რომელიც გულისხმობს ერთზე მეტი სახელმწიფოს ტერიტორიის ზემოთ არსებული საჰაერო სივრცის გადაკვეთას;

11) „ECAA შეთანხმება“ ნიშნავს ევროპის ერთიანი საჰაერო სივრცის დამფუძნებელ მრავალმხრივ შეთანხმებას ევროკავშირსა და მის წევრ სახელმწიფოებს, ალბანეთის რესპუბლიკას, ბოსნია და ჰერცეგოვინას, ხორვატიის რესპუბლიკას, ყოფილი იუგოსლავიის რესპუბლიკა მაკედონიას, ისლანდიის რესპუბლიკას, მონტენეგროს რესპუბლიკას, ნორვეგიის სამეფოს, სერბიის რესპუბლიკას და კოსოვოში გაეროს დროებით ადმინისტრაციის მისიას¹ შორის;



12) „Euromed ქვეყანა“ ნიშნავს ნებისმიერ ხმელთაშუაზღვის აუზის ქვეყანას, რომელიც მონაწილეობს ევროპულ სამეზობლო პოლიტიკაში (რომლებიც შეთანხმების ხელმოწერის დროისათვის არიან: მაროკო, ალჟირი, ტუნისი, ლიბია, ეგვიპტე, ლიბანი, იორდანია, ისრაელი, პალესტინის ტერიტორია, სირია და თურქეთი);

13) „მოქალაქე“ ნიშნავს ნებისმიერ ფიზიკურ პირს, რომელსაც აქვს საქართველოს მოქალაქეობა საქართველოს მხარისთვის, ან წევრი სახელმწიფოს მოქალაქეობა ევროპის მხარისთვის, ან იურიდიულ პირს, რამდენადაც, იურიდიული პირის შემთხვევაში, მის მიმართ ეფექტურ კონტროლს ნებისმიერ დროს უშუალოდ ან უმრავლესობით მონაწილეობით ახორციელებენ ის ფიზიკური პირები, რომლებსაც აქვთ საქართველოს მოქალაქეობა საქართველოს მხარისთვის, ან ის ფიზიკური ან იურიდიული პირები, რომლებსაც აქვთ წევრი სახელმწიფოს, ან IV დანართში მითითებული რომელიმე მესამე ქვეყნის მოქალაქეობა – ევროპის მხარისთვის;

14) „ექსპლუატაციის ლიცენზიები“ ნიშნავს ევროკავშირისა და მისი წევრი სახელმწიფოების შემთხვევაში – ექსპლუატაციის ლიცენზიებს და ნებისმიერ სხვა შესაბამის დოკუმენტს ან სერტიფიკატს გაცემულს ევროკავშირში მოქმედი კანონმდებლობის საფუძველზე, ხოლო საქართველოს შემთხვევაში – ლიცენზიებს, სერტიფიკატებს, ან ნებართვებს გაცემულს საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად;

15) „მხარეები“ ნიშნავს, ერთი მხრივ, ევროკავშირს, ან მის წევრ სახელმწიფოებს, ან ევროკავშირსა და მის წევრ სახელმწიფოებს, თავიანთი შესაბამისი უფლებამოსილების ფარგლებში (ევროპის მხარე) და, მეორე მხრივ, საქართველოს (საქართველოს მხარე);

16) „ფასი“ ნიშნავს შემდეგს:

i. „მგზავრთა გადაყვანის ტარიფი“, რომელიც უნდა გადაეხადოს ავიაგადამზიდველ კომპანიებს ან მათ წარმომადგენლებს ან ბილეთების გამყიდველ სხვა ბიუროებს მგზავრების გადაყვანისა და ბარგის გადატანისთვის, და ის პირობები, რომელთა ფარგლებშიც გამოიყენება ეს ფასები, მათ შორის სააგენტოსთვის გადახდილი ანაზღაურება და შეთავაზებული პირობები, და სხვა დამატებითი მომსახურებები; და

ii. „სატვირთო გადაზიდვების ტარიფი“, რომელიც გადახდილი უნდა იქნეს ტვირთების გადაზიდვისთვის, მათ შორის სააგენტოსთვის გადახდილი ანაზღაურება და შეთავაზებული პირობები, და სხვა დამატებითი მომსახურებები.

ეს განსაზღვრება მოიცავს, საჭიროების შემთხვევაში, სახმელეთო ტრანსპორტირებას, რომელიც ხორციელდება საჰაერო ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებით და იმ პირობებს, რომელთა დაცვითაც ხორციელდება ეს ტრანსპორტირება.

17) „კომერციული საქმიანობის ძირითადი ადგილი“ ნიშნავს ავიაგადამზიდველი კომპანიის სათავო ოფისს, ან რეგისტრირებულ ოფისს მხარის ტერიტორიაზე, რომლის ფარგლებშიც ხორციელდება ავიაგადამზიდველი კომპანიის ძირითადი ფინანსური ფუნქციები და ოპერაციული კონტროლი, მათ შორის ფრენის ვარგისობის უწყვეტი მენეჯმენტი;

18) „საზოგადოების მომსახურების ვალდებულება“ ნიშნავს ნებისმიერ ვალდებულებას, რომელიც ეკისრება ავიაგადამზიდველ კომპანიას, რათა მან კონკრეტულ მარშრუტზე უზრუნველყოს მინიმალური რაოდენობის რეგულარული რეისების განხორციელება უწყვეტობის, რეგულარობის, ფასდადების და მინიმალური ტვირთტვირთობის დადგინილი სტანდარტების დაცვით, რომელსაც



ავიაგადამზიდველი კომპანიები არ იკისრებდნენ, მხოლოდ თავიანთი კომერციული ინტერესებიდან გამომდინარე რომ ემოქმედათ. საზოგადოების მომსახურების ვალდებულების შესრულებისთვის მხარემ შესაძლოა კომპენსაცია გადაუხადოს ავიაგადამზიდველ კომპანიებს;

19) „სუბსიდია“ ნიშნავს ხელისუფლების ორგანოების ან რეგიონული ორგანიზაციის ან სხვა საჯარო ორგანიზაციის მიერ გაღებულ ფინანსურ შენატანს, ე. ი. როდესაც:

a. სახელისუფლებო, რეგიონული ორგანოს, ან სხვა საჯარო ორგანიზაციის ამგვარი ქმედება გულისხმობს ისეთი თანხების უშუალო გადარიცხვას, როგორცაა გრანტები, სესხები, ან კაპიტალდაბანდება, კომპანიისთვის თანხების უშუალოდ გადაცემას, კომპანიის ისეთი ვალდებულებების აღებას, როგორცაა საკრედიტო თავდებობა, კაპიტალის ჩადებას, მესაკუთრეობას, გაკოტრებისგან დაცვას ან დაზღვევას;

b. სახელისუფლებო, ან რეგიონული ორგანოს, ან სხვა საჯარო ორგანიზაციისთვის გადასახდელი გადასახადები, რომელიც სხვა შემთხვევაში უნდა გადახდილიყო, გადავადდა, არ იქნა ამოღებული ან უსაფუძვლოდ შემცირდა;

c. სახელისუფლებო, ან რეგიონული ორგანო, ან სხვა საჯარო ორგანიზაცია უზრუნველყოფს საქონლის ან მომსახურების, გარდა საერთო ინფრასტრუქტურისა, მიწოდებას, ან საქონლის ან მომსახურების შესყიდვას; ან

d. სახელისუფლებო, ან რეგიონული ორგანოს, ან სხვა საჯარო ორგანიზაციას შეაქვს თანხები დაფინანსების მექანიზმში, ან ავალებს, ან აკისრებს კერძო ორგანოს, (ა), (ბ) და (გ) პუნქტებში მითითებული ერთი, ან მეტი ისეთი ფუნქციის შესრულებას, რომელიც წესით მთავრობას უნდა დაკისრებოდა, და ფაქტობრივად არაფრით არ განხვავდება იმ ფუნქციებისგან, რომლებსაც ჩვეულებრივ ასრულებს მთავრობა;

და რის შედეგადაც მიიღება სარგებელი.

20) „SESAR“ ნიშნავს „ერთიანი ევროპული საჰაერო სივრცის“ ინიციატივის ტექნიკურ განხორციელებას, რომელიც ითვალისწინებს საჰაერო მიმოსვლის მართვის ახალი თაობის სისტემების კოორდინირებულ და სინქრონულ კვლევას, განვითარებას და დანერგვას;

21) „ტერიტორია“ საქართველოს შემთხვევაში, ნიშნავს სახელმწიფოს სახმელეთო ტერიტორიას და მის მიმდებარე ტერიტორიულ წყლებს, რომლებიც ამ სახელმწიფოს სუვერენიტეტს, სიუზერენიტეტს, პროტექტორატს, ან მანდატს ექვემდებარება, ხოლო ევროკავშირის შემთხვევაში, სახმელეთო სივრცეს (კონტინენტური ნაწილი და კუნძულები), შიდა წყლებს და ტერიტორიულ ზღვას, რომლის ფარგლებშიც მოქმედებს ევროკავშირის შესახებ ხელშეკრულება და ევროკავშირის ფუნქციონირების შესახებ ხელშეკრულება, ამ ხელშეკრულებებში და მათ შემცველ ნებისმიერ მომდევნო დოკუმენტში მითითებული პირობების დაცვით. მიიჩნევა, რომ ამ შეთანხმების გამოყენება გიბრალტარის აეროპორტის მიმართ გავლენას არ იქონიებს ესპანეთის სამეფოს და გაერთიანებული სამეფოს სამართლებრივ პოზიციაზე, რომელიც მათ გააჩნიათ იმ ტერიტორიის სუვერენიტეტთან დაკავშირებით წარმოშობილ დავასთან მიმართებაში, სადაც განლაგებულია აეროპორტი, და გიბრალტარის აეროპორტის მიმართ ევროკავშირის წევრ სახელმწიფოებს შორის კორდობაში, 2006 წლის 18 სექტემბერს გიბრალტარის აეროპორტთან დაკავშირებით მიღებული მინისტერიალის განცხადების შესაბამისად 2006 წლის 18 სექტემბერს შემოღებული საავიაციო ზომების მოქმედების შეწყვეტაზე;

22) „მომხმარებლის გადასახდელი“ ნიშნავს ავიაგადამზიდველი კომპანიებისთვის აეროპორტით, აეროპორტის ეკოლოგიური, საჰაერო-სანავიგაციო, ან საავიაციო უსაფრთხოების სისტემებით, ან მომსახურებით, ასევე შესაბამისი სისტემებითა და მომსახურებებით სარგებლობისთვის დაწესებულ გადასახდელს.



ეკონომიკური დებულებები

მუხლი 2

უფლებების მინიჭება

1. თითოეული მხარე, I და II დანართების შესაბამისად, მეორე მხარეს მიანიჭებს შემდეგ უფლებებს მეორე მხარის ავიაგადამზიდველი კომპანიების მიერ საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვის განხორციელების მიზნით:

(a) მის ტერიტორიაზე გადაფრენის უფლება დაფრენის გარეშე;

(b) მის ტერიტორიაზე გაჩერებების უფლება ნებისმიერი მიზნით, გარდა ბორტზე მგზავრების, ბარგის, ტვირთის და/ან ფოსტის აყვანის/ატანის ან გადმოსხმის/გადმოტვირთვის მიზნით (არასატრანსპორტო მიზნები);

(c) დადგენილ მარშრუტზე შეთანხმებული მიმოსვლის განხორციელებისას, თავის ტერიტორიაზე გაჩერებების უფლება საერთაშორისო გადაზიდვის ფარგლებში მგზავრების, ბარგის, ტვირთის და/ან ფოსტის აყვანის/ატანის ან გადმოსხმის/გადმოტვირთვის მიზნით, ცალ-ცალკე ან ერთობლივად; და

(d) წინამდებარე შეთანხმებით გათვალისწინებული სხვა უფლებები.

2. წინამდებარე შეთანხმებით გათვალისწინებული არც ერთი პუნქტი არ უნდა იქნეს გაგებული ისე, რომ თითქოს იგი ანიჭებს:

(a) საქართველოს ავიაგადამზიდველ კომპანიებს უფლებას ნებისმიერი წევრი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე ბორტზე აიყვანოს მგზავრები, ჩატვირთოს ბარგი, ტვირთი და/ან ფოსტა, რომელთა ტრანსპორტირებაც ექვემდებარება კომპენსაციის გადახდას და გამიზნულია ამ წევრი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე რომელიმე სხვა დანიშნულების პუნქტში მისაყვანად/მისატანად;

(b) ევროკავშირის ავიაგადამზიდველ კომპანიებს უფლებას საქართველოს ტერიტორიაზე ბორტზე აიყვანოს მგზავრები, ჩატვირთოს ბარგი, ტვირთი და/ან ფოსტა, რომელთა ტრანსპორტირებაც ექვემდებარება კომპენსაციის გადახდას და გამიზნულია საქართველოს ტერიტორიაზე რომელიმე სხვა დანიშნულების პუნქტში მისაყვანად/მისატანად.

მუხლი 3

ნებართვა

1. გადაზიდვების განხორციელების ნებართვის მისაღებად ერთი მხარის ავიაგადამზიდველი კომპანიისგან განაცხადის მიღებისთანავე, მეორე მხარის კომპეტენტური ორგანოები გასცემენ შესაბამის ნებართვებს და ამისათვის მინიმალურ დროს დაუთმობენ პროცედურულ ფორმალობებს, იმ პირობით, თუ:

(a) საქართველოს ავიაგადამზიდველი კომპანიის შემთხვევაში:

- ავიაგადამზიდველ კომპანიას თავისი კომერციული საქმიანობის ძირითადი ადგილი აქვს საქართველოში და აქვს ექსპლუატანტის სერტიფიკატი



საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად;

- ავიაგადამზიდველ კომპანიაზე ეფექტურ მარეგულირებელ კონტროლს ახორციელებს საქართველო;
- გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც წინამდებარე შეთანხმების მე-6 მუხლი („ინვესტიცია“) სხვა რამეს ითვალისწინებს, ავიაგადამზიდველ კომპანიას უშუალოდ, ან მის საკონტროლო პაკეტს ფლობს და ეფექტურად აკონტროლებს საქართველო და/ან მისი მოქალაქეები.

(b) ევროკავშირის შემთხვევაში:

- ავიაგადამზიდველ კომპანიას თავისი კომერციული საქმიანობის ძირითადი ადგილი აქვს წევრი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე ევროკავშირის ფუნქციონირების შესახებ ხელშეკრულების შესაბამისად და აქვს ექსპლუატაციის მოქმედი ლიცენზია;
- ავიაგადამზიდველ კომპანიაზე ეფექტურ მარეგულირებელ კონტროლს ახორციელებს წევრი სახელმწიფო, რომელიც პასუხისმგებელია მისთვის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მინიჭებაზე და მკაფიოდ არის განსაზღვრული შესაბამისი კომპეტენტური ორგანო; და
- გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც წინამდებარე შეთანხმების მე-6 მუხლი („ინვესტიცია“) სხვაგვარად ითვალისწინებს, ავიაგადამზიდველ კომპანიას უშუალოდ ან მის საკონტროლო პაკეტს ფლობენ წევრი სახელმწიფოები და/ან წევრ სახელმწიფოთა მოქალაქეები ან IV დანართში მითითებული სხვა სახელმწიფოები და/ან ამ სხვა სახელმწიფოთა მოქალაქეები;

(c) ავიაგადამზიდველი კომპანია პასუხობს იმ კანონებითა და კანონქვემდებარე აქტებით გათვალისწინებულ პირობებს, რომლებიც ჩვეულებრივ გამოიყენება საჰაერო ტრანსპორტის ოპერირების სფეროში მოქმედი კომპეტენტური ორგანოს მიერ; და

(d) უზრუნველყოფილია წინამდებარე შეთანხმების მე-14 მუხლით (საავიაციო უსაფრთხოება) და მე-15 მუხლით („საავიაციო უშიშროება“) გათვალისწინებული დებულებების დაცვა და განხორციელება.

მუხლი 4

ავიაგადამზიდველი კომპანიების შესაფერისობის, საკუთრების და კონტროლის მარეგულირებელი გადაწყვეტილებების ურთიერთალიარება

ერთი მხარის ავიაგადამზიდველი კომპანიისგან ნებართვის მოთხოვნის მიღებისთანავე, მეორე მხარის კომპეტენტური ორგანოები აღიარებენ ავიაგადამზიდველი კომპანიის შესაფერისობას და/ან მოქალაქეობას, დადგენილს პირველი მხარის კომპეტენტური ორგანოების მიერ, ისე თითქოს აღნიშნული დადგენილ იქნა მათივე კომპეტენტური ორგანოების მიერ და არ ჩაატარებენ შემდგომ შემოწმებებს გარდა (a) და (b) პუნქტებით გათვალისწინებული შემთხვევებისა.

(a) თუ, ავიაგადამზიდველი კომპანიისგან ნებართვის მოთხოვნის მიღების, ან ამგვარი ნებართვის გაცემის შემდეგ, მიმდები მხარის კომპეტენტურ ორგანოებს გაუჩნდებათ კონკრეტული ეჭვი, რომ მიუხედავად მეორე მხარის კომპეტენტური ორგანოების გადაწყვეტილებისა, არ არის შესრულებული შესაბამისი უფლებამოსილებების ან ნებართვების მინიჭებისთვის წინამდებარე შეთანხმების მე-3 მუხლით („ნებართვა“) გათვალისწინებული პირობები, მათ დაუყოვნებლივ უნდა აცნობონ ამ ორგანოებს ამის შესახებ და დაუსაბუთონ თავიანთი ეჭვი. ასეთ შემთხვევაში თითოეულ მხარეს შეუძლია მოითხოვოს კონსულტაციების გამართვა, რომელშიც მონაწილეობა შეუძლიათ შესაბამისი კომპეტენტური ორგანოების წარმომადგენლებს, და/ან დამატებითი ინფორმაციის მიწოდება, ამასთან, ამგვარი მოთხოვნები შეძლებისდაგვარად სწრაფად უნდა გადაწყდეს. თუ საკითხი ვერ გადაწყდა, თითოეულ მხარეს შეუძლია ამგვარი საკითხი გადასცეს წინამდებარე შეთანხმების 22-ე მუხლის („ერთობლივი კომიტეტი“) შესაბამისად შექმნილ ერთობლივ კომიტეტს.

(b) ეს მუხლი არ ითვალისწინებს მარეგულირებელი გადაწყვეტილებების აღიარებას შემდეგთან დაკავშირებით:



- უსაფრთხოების სერტიფიკატები, ან ლიცენზიები;
- უსაფრთხოების სისტემები; ან
- დაზღვევა.

მუხლი 5

ნებართვაზე უარის თქმა, გაუქმება, შეწყვეტა, უფლებამოსილების შეზღუდვა

1. თითოეული მხარის კომპეტენტურ ორგანოებს შეუძლიათ უარი თქვან ოპერირების ნებართვის გაცემაზე, გააუქმონ, შეწყვიტონ, ან შეზღუდონ ნებართვების მოქმედება, ან სხვა მხრივ შეწყვიტონ, ან შეზღუდონ სხვა მხარის ავიაგადამზიდველი კომპანიის ოპერაციები, თუ:

(a) საქართველოს ავიაგადამზიდველი კომპანიის შემთხვევაში:

- ავიაგადამზიდველ კომპანიას თავისი კომერციული საქმიანობის ძირითადი ადგილი არ აქვს საქართველოში ან არ აქვს საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად გაცემული მოქმედი ექსპლუატანტის სერტიფიკატი;
- ავიაგადამზიდველ კომპანიაზე ეფექტურ მარეგულირებელ კონტროლს არ ახორციელებს საქართველო;
- გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც წინამდებარე შეთანხმების მე-6 მუხლი („ინვესტიცია“) სხვაგვარად ითვალისწინებს, ავიაგადამზიდველ კომპანიას უშუალოდ ან მის საკონტროლო პაკეტს არ ფლობს, ან ეფექტურად არ აკონტროლებს საქართველო და/ან საქართველოს მოქალაქეები.

b) ევროკავშირის შემთხვევაში:

- ავიაგადამზიდველ კომპანიას თავისი კომერციული საქმიანობის ძირითადი ადგილი არა აქვს წევრი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე ევროკავშირის ფუნქციონირების შესახებ ხელშეკრულების შესაბამისად ან არ აქვს ექსპლუატაციის მოქმედი ლიცენზია; ან
- ავიაგადამზიდველ კომპანიაზე ეფექტურ მარეგულირებელ კონტროლს არ ახორციელებს წევრი სახელმწიფო, რომელიც პასუხისმგებელია მისთვის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მინიჭებაზე, ან მკაფიოდ არ არის განსაზღვრული შესაბამისი კომპეტენტური ორგანო; და
- გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც წინამდებარე შეთანხმების მე-6 მუხლი („ინვესტიცია“) სხვაგვარად ითვალისწინებს, ავიაგადამზიდველ კომპანიას უშუალოდ, ან მის საკონტროლო პაკეტს არ ფლობენ წევრი სახელმწიფოები

და/ან წევრ სახელმწიფოთა მოქალაქეები, ან IV დანართში მითითებული სხვა სახელმწიფოები და/ან ამ სხვა სახელმწიფოთა მოქალაქეები;

(c) ავიაგადამზიდველმა კომპანიამ ვერ შეასრულა წინამდებარე შეთანხმების მე-7 მუხლში („კანონებთან და წესებთან შესაბამისობა“) მითითებული კანონები და კანონქვემდებარე აქტები („კანონებისა და კანონქვემდებარე აქტების შესრულება“);

(d) უზრუნველყოფილი არ არის წინამდებარე შეთანხმების მე-14 მუხლით („საავიაციო უსაფრთხოება“) და მე-15 მუხლით („საავიაციო უშიშროება“) გათვალისწინებული დებულებების დაცვა, ან განხორციელება.

(i) მხარემ წინამდებარე შეთანხმების მე-8 მუხლზე („კონკურენტული გარემო“) დაყრდნობით დაასკვნა, რომ არ სრულდება კონკურენტული გარემოს შექმნისთვის აუცილებელი პირობები.

2. გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც აუცილებელია დაუყოვნებელი ზომების მიღება, რათა თავიდან



იქნეს აცილებული წინამდებარე მუხლის 1-ლი პუნქტის (c) ან (d) პუნქტების შეუსრულებლობა, ამ მუხლით გათვალისწინებული უფლებები განხორციელდება მხოლოდ მას შემდეგ, რაც მეორე მხარის კომპეტენტურ ორგანოებთან გაიმართება კონსულტაციები.

3. არც ერთი მხარე არ გამოიყენებს წინამდებარე მუხლის საფუძველზე მისთვის მინიჭებულ უფლებას, უარი თქვას მხარის ავიაგადამზიდველი კომპანიისთვის უფლებამოსილების ან ნებართვის მინიჭებაზე, გააუქმოს, შეწყვიტოს ან შეზღუდოს ეს უფლებამოსილება ან ნებართვა იმ საფუძველით, რომ ამ ავიაგადამზიდველი კომპანიის საკონტროლო პაკეტი და/ან ეფექტური კონტროლის უფლება მინიჭებული აქვს ECAA-ს ერთ ან რამდენიმე მხარეს ან მათ მოქალაქეებს, იმ პირობით, თუ ეს ECAA მხარე ან მხარეები სთავაზობენ საპასუხო ეკვივალენტურ ქმედებას.

მუხლი 6

ინვესტიცია

მიუხედავად წინამდებარე შეთანხმების მე-3 მუხლისა („ნებართვა“) და მე-5 მუხლისა („ნებართვაზე უარის თქმა, გაუქმება, შეწყვეტა, უფლებამოსილების შეზღუდვა“), საქართველოს ავიაგადამზიდველი კომპანიის საკონტროლო პაკეტის ფლობის ან ეფექტური კონტროლის განხორციელების უფლება წევრი სახელმწიფოების, ან მათი მოქალაქეების მიერ, ან ევროკავშირის ავიაგადამზიდველი კომპანიის საკონტროლო პაკეტის ფლობის, ან ეფექტური კონტროლის განხორციელების უფლება საქართველოს, ან მისი მოქალაქეების მიერ, ნებადართულ იქნება წინამდებარე შეთანხმების 22(2) მუხლის („ერთობლივი კომიტეტი“) საფუძველზე შექმნილი ერთობლივი კომიტეტის მიერ წინასწარ მიღებული გადაწყვეტილების საფუძველზე.

ეს გადაწყვეტილება განსაზღვრავს წინამდებარე შეთანხმებით გათვალისწინებული შეთანხმებული მომსახურებების და მესამე ქვეყნებსა და მხარეებს შორის მომსახურებების განხორციელების პირობებს. ასეთი ტიპის გადაწყვეტილებებზე არ გავრცელდება წინამდებარე შეთანხმების 22(8) მუხლის („ერთობლივი კომიტეტი“) დებულებები.

მუხლი 7

კანონებთან და წესებთან შესაბამისობა

1. ერთი მხარის ტერიტორიაზე შესვლის, ან ტერიტორიიდან გასვლისას, მეორე მხარის ავიაგადამზიდველი კომპანიები დაიცავენ ამ ტერიტორიაზე მოქმედ იმ კანონებსა და წესებს, რომლებიც არეგულირებს საჰაერო გადაზიდვებში მონაწილე საჰაერო ხომალდის შესვლას ან გასვლას მის ტერიტორიაზე, ან საჰაერო ხომალდის ოპერირებასა და ნავიგაციას.

2. ერთი მხარის ტერიტორიაზე შესვლის ან ტერიტორიიდან გასვლისას, დაცული იქნება ამ ტერიტორიაზე მოქმედი ის კანონები და წესები (მათ შორის რეგულაციები შესვლის, განბაჟების, იმიგრაციის, პასპორტების, საბაჟო და საკარანტინო კონტროლის ან, ფოსტის შემთხვევაში – საფოსტო ნორმები), რომლებიც არეგულირებს მის ტერიტორიაზე თვითმფრინავზე მყოფი მგზავრების, ეკიპაჟისა და ტვირთის შესვლას, ან გასვლას, მეორე მხარის ავიაგადამზიდველი კომპანიის მგზავრების, ეკიპაჟისა და ტვირთის მიერ ან მათი სახელით.

მუხლი 8

კონკურენტული გარემო

1. მხარეები აღიარებენ, რომ მათი საერთო მიზანია საჰაერო მიმოსვლის განსახორციელებლად სამართლიანი და კონკურენტული გარემოს შექმნა. მხარეები აღიარებენ, რომ ავიაგადამზიდველ



კომპანიებს შორის სამართლიან კონკურენციას ყველაზე ხშირად ადგილი აქვს მაშინ, როდესაც ავიაგადამზიდველი კომპანიები მოქმედებენ მთლიანად კომერციულ საფუძველზე და არ სარგებლობენ სუბსიდიებით.

2. წინამდებარე შეთანხმების ფარგლებში და მისი სპეციალური დებულებების შეუზღუდავად, იკრძალება ნებისმიერი ფორმის დისკრიმინაცია მოქალაქეობის ნიშნით.

3. სახელმწიფო დახმარება, რომელიც ამახინჯებს, ან არსებობს საფრთხე, რომ დაამახინჯებს კონკურენციას გარკვეული საწარმოო საქმიანობის, ან გარკვეული საავიაციო პროდუქციის, ან მომსახურებისთვის უპირატესობის მინიჭების გზით, ეწინააღმდეგება წინამდებარე შეთანხმების სათანადოდ გამოყენებას, რამდენადაც მას შეუძლია ზეგავლენა იქონიოს ავიაციის სექტორში მხარეთა შორის ვაჭრობაზე.

4. ნებისმიერი ქმედება, რომელიც ეწინააღმდეგება ამ მუხლს, შეფასდება ევროკავშირის ფარგლებში მოქმედი კონკურენციის წესებით გათვალისწინებული კრიტერიუმების საფუძველზე, კერძოდ, ევროკავშირის ფუნქციონირების შესახებ ხელშეკრულების 107-ე მუხლისა და ევროკავშირის ინსტიტუტების მიერ მიღებული განმარტებითი აქტების მიხედვით.

5. თუ ერთი მხარე დაასკვნის, რომ მეორე მხარის ტერიტორიაზე არსებობს პირობები, კერძოდ სუბსიდიასთან დაკავშირებული, რომლებიც უარყოფითად იმოქმედებს თავისი ავიაგადამზიდველი კომპანიების მიერ სამართლიან და თანასწორ კონკურენციაში მიღების შესაძლებლობაზე, ამ მხარეს შეუძლია თავისი მოსაზრებები წარუდგინოს მეორე მხარეს. ამასთან, მას შეუძლია მოითხოვოს ერთობლივი კომიტეტის სხდომის ჩატარება წინამდებარე შეთანხმების 22-ე მუხლის („ერთობლივი კომიტეტი“) შესაბამისად. კონსულტაციები დაიწყება ასეთი მოთხოვნის მიღებიდან 30 დღის განმავლობაში. კონსულტაციების დაწყებიდან 30 დღის განმავლობაში დამაკმაყოფილებელი შეთანხმების მიუღწევლობა წარმოადგენს საფუძველს იმ მხარისთვის, რომელმაც მოითხოვა კონსულტაციების გამართვა, რათა მან გაატაროს შესაბამისი ზომები შესაბამისი ავიაგადამზიდველი კომპანი(ებ) ისთვის ნებართვების გაცემაზე უარის თქმის, ნებართვების ჩამორთმევის, ნებართვის გაცემის შეჩერების, გაუქმების, შეწყვეტის ან შესაბამისი პირობების დაწესების მიზნით, წინამდებარე შეთანხმების მე-5 მუხლის („ნებართვაზე უარი, გაუქმება, შეწყვეტა, შეზღუდვა“) შესაბამისად.

6. ამ მუხლის მე-5 პუნქტში მითითებული ზომები უნდა იყოს სათანადო, პროპორციული და მათი მასშტაბი და ხანგრძლივობა მკაცრად უნდა იყოს შეზღუდული აუცილებლობით. ისინი ექსკლუზიურად მიმართული უნდა იყოს იმ ავიაგადამზიდველი კომპანიის, ან კომპანიების მიმართ, რომლებიც სარგებლობენ სუბსიდიებით, ან ამ მუხლში მითითებული პირობებით და არ უნდა ზღუდავდეს რომელიმე მხარის უფლებას, გაატაროს წინამდებარე შეთანხმების 24-ე მუხლით („უსაფრთხოების ზომები“) გათვალისწინებული ზომები.

7. თითოეულ მხარეს, მეორე მხარისთვის შეტყობინების გაგზავნისთანავე, შეუძლია მიმართოს მეორე მხარის ტერიტორიაზე მოქმედ პასუხისმგებელ სახელისუფლებო ორგანოებს, მათ შორის სახელმწიფო, რეგიონულ, ან ადგილობრივ დონეზე ამ მუხლთან დაკავშირებული საკითხების განხილვის მიზნით.

8. წინამდებარე მუხლის დებულებები გავლენას არ ახდენს მხარეთა იმ კანონებსა და წესებზე, რომლებიც არეგულირებს საზოგადოების მომსახურების ვალდებულებებს მხარეთა ტერიტორიებზე.

მუხლი 9

კომერციული შესაძლებლობები

ავიაგადამზიდველი კომპანიების წარმომადგენლები

1. თითოეული მხარის ავიაგადამზიდველ კომპანიებს უფლება აქვთ გახსნან წარმომადგენლობითი ოფისები მეორე მხარის ტერიტორიაზე საჭირო გადაყვანა-გადაზიდვების და მასთან დაკავშირებული მომსახურებების რეკლამირებისა და გაყიდვის მიზნით.

2. თითოეული მხარის ავიაგადამზიდველი კომპანიები უფლებამოსილნი არიან მეორე ხელშემკვრელი მხარის იმ კანონებისა და წესების შესაბამისად, რომლებიც არეგულირებს ქვეყანაში შესვლას,



ცხოვრებასა და დასაქმებას, შეიყვანონ და დაასაქმონ მეორე მხარის ტერიტორიაზე მენეჯერები, გამყიდველები, ტექნიკური, ოპერატიული და სხვა სახის პერსონალი, რომელიც აუცილებელია საჰაერო ტრანსპორტირების განხორციელებისთვის.

სახმელეთო მომსახურება

3. (a) ქვემოთ მოცემული (b) პუნქტის შეუზღუდავად, თითოეულ ავიაგადამზიდველ კომპანიას მეორე მხარის ტერიტორიაზე სახმელეთო მომსახურებასთან დაკავშირებით

(i) უფლება აქვს თავად განახორციელოს თავისი სახმელეთო მომსახურება („თვითმომსახურება“) ან, სურვილისამებრ,

(ii) უფლება აქვს თავად შეარჩიოს მთლიანი ან ნაწილობრივი სახმელეთო მომსახურების მიმწოდებელი კომპანია იმ შემთხვევაში, თუ ასეთ მიმწოდებელ კომპანიებს აქვთ ბაზარზე წვდომა თითოეული მხარის კანონებისა და კანონქვემდებარე აქტების საფუძველზე, და თუ ასეთი მიმწოდებლები წარმოდგენილი არიან ბაზარზე.

(b) სახმელეთო მომსახურების შემდეგი კატეგორიებისთვის, როგორცაა ბარგის დამუშავება, პერონზე მომსახურება, საწვავით და ზეთით მომარაგება, ტვირთის და ფოსტის გადატანა, როდესაც საქმე შეეხება საჰაერო ტერმინალსა და თვითმფრინავს შორის ტვირთის და ფოსტის ფიზიკურ გადატანას, (a) (i) და (ii) პუნქტებით გათვალისწინებული უფლებები დაექვემდებარება მხოლოდ ფიზიკურ ან ოპერაციულ შეზღუდვებს მეორე მხარის ტერიტორიაზე მოქმედი კანონებისა და წესების შესაბამისად. იმ შემთხვევაში, თუ ასეთი შეზღუდვები გამორიცხავს თვითმომსახურების შესაძლებლობას და თუ არ არსებობს ეფექტური კონკურენცია სახმელეთო მომსახურების მიმწოდებლებს შორის, ყველა ეს მომსახურება ხელმისაწვდომი უნდა იყოს ყველა ავიაგადამზიდველი კომპანიისთვის თანასწორ და არადისკრიმინაციულ საფუძველზე; ამგვარ მომსახურებათა ღირებულება არ უნდა აღემატებოდეს მათ მთლიან ხარჯს, ცვეთის შემდეგ აქტივებზე მიღებული შემოსავლების ჩათვლით.

გაყიდვები, ადგილობრივი ხარჯები და თანხების გადაცემა

4. თითოეული მხარის ნებისმიერ ავიაგადამზიდველ კომპანიას შეუძლია განახორციელოს საჰაერო სატრანსპორტო მომსახურების გაყიდვა მეორე მხარის ტერიტორიაზე, უშუალოდ, ან ავიაგადამზიდველი კომპანიის სურვილისამებრ, თავისი კომერციული აგენტების, ავიაგადამზიდველი კომპანიის მიერ დანიშნული სხვა შუამავლების ან ინტერნეტის მეშვეობით. თითოეულ ავიაგადამზიდველს უფლება აქვს გაყიდოს ამგვარი სატრანსპორტო მომსახურება და ნებისმიერ პირს შეუძლია შეისყიდოს ამგვარი სატრანსპორტო მომსახურება მეორე მხარის ტერიტორიაზე მოქმედ ვალუტაში ან თავისუფლად კონვერტირებადი ვალუტით, ადგილობრივი კანონმდებლობის შესაბამისად.

5. თითოეულ ავიაგადამზიდველ კომპანიას უფლება აქვს მოთხოვნისამებრ განახორციელოს ადგილობრივი შემოსავლების კონვერტაცია და მეორე მხარის ტერიტორიიდან თავისი ქვეყნის ტერიტორიაზე, და თუ ეს არ ეწინააღმდეგება მოქმედ კანონმდებლობას, ან კანონქვემდებარე აქტებს, მის მიერ არჩეულ ქვეყანაში ან ქვეყნებში გადარიცხვა. კონვერტაცია და გადარიცხვა დაიშვება დაუყოვნებლივ, შეზღუდვების ან დაბეგვრის გარეშე, იმ სავალუტო კურსით, რომელიც გამოიყენება მიმდინარე ფინანსური ოპერაციების და ფულადი გზავნილებების მიმართ იმ დღეს, როდესაც ავიაგადამზიდველი კომპანია წარადგენს პირველ განაცხადს რემიტირების შესახებ.

6. თითოეული მხარის ავიაგადამზიდველ კომპანიებს უნდა შეეძლოს, ადგილობრივი ვალუტით ანაზღაურონ ადგილობრივი ხარჯები, მათ შორის, მეორე მხარის ტერიტორიაზე საწვავის შესყიდვის ხარჯები. თავიანთი სურვილისამებრ, თითოეული მხარის ავიასაწარმოებს შეუძლიათ მეორე მხარის ტერიტორიაზე ასეთი ხარჯები ანაზღაურონ მეორე მხარის ტერიტორიაზე თავისუფლად კონვერტირებად ვალუტაში, ადგილობრივი სავალუტო კანონმდებლობის შესაბამისად.

თანამშრომლობის შეთანხმებები

7. წინამდებარე შეთანხმებით გათვალისწინებული მომსახურების გაწევის ან შეთავაზებისას, მხარის



ნებისმიერ ავიაგადამზიდველ კომპანიას შეუძლია გააფორმოს თანამშრომლობის ისეთი შეთანხმებები, როგორცაა ადგილების რეზერვირების, ან ავიარეისების ერთობლივი გამოყენების შეთანხმებები:

(a) მხარეთა ნებისმიერ ავიაგადამზიდველ კომპანიასთან ან კომპანიებთან; და

(b) მესამე ქვეყნის ნებისმიერ ავიაგადამზიდველ კომპანიასთან ან კომპანიებთან; და

(c) ნებისმიერ მიწისზედა, სახმელეთო ან საზღვაო კომპანიასთან

იმ პირობით, თუ (i) ასეთ შეთანხმებათა ყველა მონაწილეს გააჩნია განსაზღვრულ მარშრუტზე სამუშაოების განხორციელების უფლება და (ii) ეს შეთანხმებები პასუხობს უსაფრთხოებისა და კონკურენციის იმ მოთხოვნებს, რომლებიც ჩვეულებრივ ასეთი შეთანხმებებითაა გათვალისწინებული. იმ შემთხვევაში, თუ გაიყიდება მგზავრების გადაყვანის მომსახურება, რომელიც ითვალისწინებს ავიარეისის ერთობლივ გამოყენებას, მყიდველს ეცნობება გაყიდვის პუნქტში, ან თვიმფრინავში ჩაჯდომამდე, თუ რომელი სატრანსპორტო კომპანია უზრუნველყოფს მომსახურების თითოეულ სექტორს.

8. (a) მგზავრების გადაყვანასთან დაკავშირებით, სახმელეთო სატრანსპორტო მომსახურების მიმწოდებელთა მიმართ არ გამოიყენება საჰაერო ტრანსპორტის მარეგულირებელი კანონები და წესები მხოლოდ იმ მიზეზის გამო, რომ ამგვარ სახმელეთო ტრანსპორტირებას ახორციელებს ავიაგადამზიდველი კომპანია თავისი სახელით. სახმელეთო სატრანსპორტო მომსახურების მიმწოდებლებს შეუძლიათ შეხედულებისამებრ მიიღონ გადაწყვეტილება, გააფორმონ თუ არა თანამშრომლობითი შეთანხმებები. რომელიმე კონკრეტული შეთანხმების გაფორმების შემთხვევაში, სახმელეთო სატრანსპორტო მომსახურების მიმწოდებლებმა შეიძლება სხვა საკითხებთან ერთად გაითვალისწინონ მოხმარებლების ინტერესი და ტექნიკური, ეკონომიკური, ტევადობის და სიმძლავრის შეზღუდვები.

(b) ამასთან, მიუხედავად წინამდებარე შეთანხმებით გათვალისწინებული ნებისმიერი სხვა დებულებისა, მხარეთა ავიაგადამზიდველ კომპანიებს და ტვირთების გადაზიდვის მომსახურების არაპირდაპირ მიმწოდებლებს უნდა ჰქონდეთ უფლება, შეზღუდვების გარეშე, საჰაერო ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებით გამოიყენონ ტვირთის ნებისმიერი სახმელეთო ტრანსპორტირება საქართველოს და ევროკავშირის, ან მესამე ქვეყნების ტერიტორიების ნებისმიერი პუნქტიდან და პუნქტამდე, მათ შორის ტრანსპორტირება საბაჟო გამშვები პუნქტის მქონე ყველა აეროპორტიდან და აეროპორტამდე, რაც ასევე მოიცავს, საჭიროების შემთხვევაში საბაჟო საწყობში შენახული ტვირთის ტრანსპორტირების უფლებას (უფლებებს), მოქმედი კანონებისა და კანონქვემდებარე აქტების შესაბამისად. ასეთი ტვირთი, მიუხედავად იმისა მისი ტრანსპორტირება ხმელეთით ხორციელდება თუ ჰაერით, უზრუნველყოფილი იქნება აეროპორტებში საბაჟო დამუშავებით და მომსახურებით. ავიაგადამზიდველ კომპანიებს შეუძლიათ თავად განახორციელონ სახმელეთო ტრანსპორტირება, ან გააფორმონ შეთანხმებები სახმელეთო გადაზიდვების კომპანიებთან, რაც ასევე მოიცავს შესაძლებლობას, სახმელეთო ტრანსპორტირება განხორციელდეს სხვა ავიაგადამზიდველი კომპანიების და საჰაერო გადაზიდვების მომსახურების არაპირდაპირი მიმწოდებლების მიერ. ასეთი შერეული სატვირთო გადაზიდვების შეთავაზება შესაძლებელია ერთიან ფასად, საჰაერო და სახმელეთო გადაზიდვების ფასების გაერთიანებით, იმ პირობით რომ ეს ექსპედიტორებს შეეძლოდათ არ შეიყვანს და მათ ტრანსპორტირების დეტალები დაზუსტებით ეცნობებათ.

ლიზინგი

9. (a) თითოეული მხარის ავიაგადამზიდველი კომპანიები უფლებამოსილნი არიან, განახორციელონ შეთანხმებული მიმოსვლები ნებისმიერი ავიაგადამზიდველი კომპანიისგან, მათ შორის მესამე ქვეყნებისგან იჯარით აღებული საჰაერო ხომალდების და ეკიპაჟის გამოყენებით, იმ პირობით, თუ ამგვარი შეთანხმებების მონაწილეები შეასრულებენ იმ კანონებით და წესებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს, რომლებსაც მხარეები ჩვეულებრივ იყენებენ ამგვარ შეთანხმებებთან მიმართებაში.

(b) არც ერთი მხარე არ მოითხოვს, რომ იმ ავიაგადამზიდველ კომპანიას, რომელიც იჯარით გასცემს თავის აღჭურვილობას, ჰქონდეს ტვირთის ან მგზავრთა გადაყვანა-გადაზიდვის უფლებები წინამდებარე შეთანხმების შესაბამისად.



(c) საქართველოს ავიაგადამზიდველი კომპანიის მიერ მესამე ქვეყნის ავიაგადამზიდველი კომპანიის საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის დაქირავება (სველი ლიზინგი) ან ევროკავშირის გადამზიდველი კომპანიის მიერ მესამე ქვეყნის ავიაგადამზიდველი კომპანიის საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის დაქირავება, გარდა წინამდებარე შეთანხმების IV დანართში მითითებული ქვეყნებისა, ამ ხელშეკრულებით გათვალისწინებული უფლებების გამოსაყენებლად, განხორციელდება გამონაკლის შემთხვევებში, ან დროებითი საჭიროებების შესრულების მიზნით. ის წინასწარი თანხმობისთვის წარედგინება დამქირავებელი ავიაგადამზიდველი კომპანიის ლიცენზიის გამცემ ორგანოს და მეორე მხარის კომპეტენტურ ორგანოს.

ფრენშაიზინგი/ბრენდირება

10. თითოეული მხარის ავიაგადამზიდველ კომპანიებს შეუძლიათ, დადონ ფრენშაიზინგის, ან ბრენდირების შეთანხმებები რომელიმე მხარის ან მესამე ქვეყნების კომპანიებთან, მათ შორის ავიაგადამზიდველ კომპანიებთან, იმ პირობით, თუ ავიაგადამზიდველ კომპანიებს გააჩნიათ შესაბამისი უფლებამოსილება და ასრულებენ იმ კანონებითა და წესებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს, რომლებსაც მხარეები ჩვეულებრივ იყენებენ ამგვარ შეთანხმებებთან მიმართებაში, კერძოდ მოთხოვნას, რომელიც გულისხმობს იმ ავიაგადამზიდველი კომპანიის შესახებ ინფორმაციის გამჟღავნებას, რომელიც ახორციელებს მომსახურებას.

მუხლი 10

საბაჟო გადასახადები და დაბეგვრა

1. ერთი მხარის ტერიტორიაზე შესვლისას საჰაერო ხომალდით, რომელიც გამოიყენება საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვისათვის მეორე მხარის ავიაკომპანიის მიერ, მისი ჩვეულებრივი აღჭურვილობა, საწვავი, საპოხი მასალები, სახარჯი ტექნიკური მოწყობილობები, სახმელეთო მოწყობილობები, სათადარიგო ნაწილები (მათ შორის, ძრავები), საჰაერო ხომალდების მარაგები (მათ შორის, მაგრამ არა მხოლოდ, საკვები პროდუქტები, სასმელები და სითხეები, თამბაქო და სხვა პროდუქტები, რომლებიც განკუთვნილია შეზღუდული რაოდენობით მგზავრებზე გაყიდვისთვის ან მათ მიერ მოხმარებისთვის საჰაერო რეისის დროს) და სხვა ნივთები, რომლებიც განკუთვნილია ან გამოიყენება მხოლოდ საერთაშორისო გადაზიდვისათვის გამოყენებული საჰაერო ხომალდის ოპერირებისთვის ან მომსახურებისთვის, ორმხრივ საფუძველზე, მისი მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად, გათავისუფლებული იქნება ყველა საიმპორტო შეზღუდვისგან, ქონებისა და კაპიტალის გადასახადებისაგან, საბაჟო გადასახდელებისაგან, აქციზისგან, მოსაკრებლისაგან და სხვა მსგავსი გადასახდელებისაგან, რომლებიც (a) დაწესებულია სახელმწიფო ან ადგილობრივი ხელისუფლების, ან ევროკავშირის მიერ (b) არ ეფუძნება გაწეული მომსახურების ღირებულებას, იმ პირობით, რომ ასეთი აღჭურვილობა და მოწყობილობები რჩება საჰაერო ხომალდის ბორტზე.

2. ორმხრივ საფუძველზე და შესაბამისი მოქმედი კანონმდებლობის მიხედვით, ამ მუხლის პირველ პარაგრაფში განსაზღვრული გადასახადებისაგან, საბაჟო გადასახდელებისაგან, მოსაკრებლებისაგან და გადასახდელებისაგან (იმ გადასახდელების გარდა, რომლებიც გაწეული მომსახურების ღირებულებას ეფუძნება) ასევე თავისუფლდება:

(a) საჰაერო ხომალდის მარაგები, რომლებიც მიზანშეწონილი რაოდენობით შეტანილია ან მიწოდებულია ერთი მხარის ტერიტორიაზე და ატანილია ბორტზე მეორე მხარის ავიაკომპანიის საჰაერო ხომალდზე გამოყენებისთვის, რომელიც ჩართულია საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტირებაში, იმ შემთხვევაშიც, როცა ეს მარაგები გამოიყენება აღნიშნულ ტერიტორიაზე განხორციელებული ფრენისას;

(b) სახმელეთო მოწყობილობები და სათადარიგო ნაწილები (მათ შორის, ძრავები), რომლებიც შეტანილია ერთი მხარის ტერიტორიაზე მეორე მხარის ავიაკომპანიის იმ საჰაერო ხომალდის მომსახურების, ტექნიკური მომსახურებისა და რემონტისთვის, რომელიც გამოიყენება საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტირებისთვის;



- (c) საწვავი, საპოხი მასალები და სახარჯი ტექნიკური მოწყობილობები, რომლებიც შეტანილი ან მიწოდებულია ერთი მხარის ტერიტორიაზე მეორე მხარის ავიაკომპანიის საჰაერო ხომალდის მიერ გამოყენებისთვის, რომელიც ჩართულია საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტირებაში, იმ შემთხვევაშიც, როცა ეს მოწყობილობები გამოიყენება აღნიშნულ ტერიტორიაზე განხორციელებული ფრენისას;
- (d) ნაბეჭდი მასალა, როგორც განსაზღვრულია თითოეული მხარის საბაჟო კანონმდებლობის შესაბამისად, რომელიც შეტანილია ან მიწოდებულია ერთი მხარის ტერიტორიაზე და ატანილია ბორტზე მეორე მხარის ავიაკომპანიის იმ საჰაერო ხომალდზე გამოყენებისთვის, რომელიც ჩართულია საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვაში, იმ შემთხვევაშიც, როცა ეს მარაგები გამოყენებული უნდა იქნეს აღნიშნულ ტერიტორიაზე განხორციელებული ფრენისას;
- (e) უსაფრთხოების და უშიშროების აღჭურვილობა, რომლებიც გამოიყენება აეროპორტებში და სატვირთო ტერმინალებში.
3. წინამდებარე შეთანხმებაში განსხვავებული პირობის არსებობის მიუხედავად, ვერაფერი ვერ შეზღუდავს მხარეს არადისკრიმინაციულ საფუძველზე დააწესოს გადასახადები, მოსაკრებლები, გადასახდელები, საფასური ან საჰაერო ხომალდებისთვის მის ტერიტორიაზე ორ პუნქტს შორის განსახორციელებელი გადაყვანა-გადაზიდვების შემთხვევაში მის ტერიტორიაზე მიწოდებული საწვავის გადასახდელები.
4. შეიძლება მოთხოვნილ იქნეს, რომ ამ მუხლის 1-ლ და მე-2 პუნქტებში განსაზღვრულ აღჭურვილობასა და მოწყობილობებზე განხორციელდეს ზედამხედველობა ან კონტროლი შესაბამისი ორგანოების მიერ და ისინი არ იქნეს გადაცემული შესაბამისი საბაჟო მოსაკრებლისა და გადასახადების გადახდის გარეშე.
5. ამ მუხლით დადგენილი გადასახადებისგან გათავისუფლება ასევე შესაძლებელი იქნება იმ შემთხვევაში, როდესაც ერთი მხარის ავიაკომპანიები კონტრაქტს დებენ სხვა ავიაკომპანიებთან, რომლებიც აგრეთვე სარგებლობენ მეორე მხარის მიერ მინიჭებული მსგავსი საგადასახადო შეღავათებით, ამ მუხლის 1-ლი და მე-2 პუნქტებით განსაზღვრული მარაგებით და მოწყობილობებით მეორე მხარის ტერიტორიაზე დროებითი სარგებლობისთვის, ან შეტანისთვის.
6. არაფერი ამ შეთანხმებაში ხელს არ შეუშლის რომელიმე მხარეს, დააწესოს გადასახადები, მოსაკრებლები, გადასახდელები, საფასური და სახდელები იმ საქონელზე, რომლებიც იყიდება სხვა მიზნით, ბორტზე მგზავრების მიერ საჰაერო მომსახურების განმავლობაში მოხმარების გარდა, მისი ტერიტორიის ფარგლებში იმ ორ პუნქტს შორის, სადაც ნებადართულია ჩატვირთვა და გადმოტვირთვა.
7. ერთ-ერთი ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე პირდაპირი ტრანზიტით მოძრავი ბარგი და ტვირთი თავისუფლდება გადასახადებისგან, საბაჟო მოსაკრებლებისგან, საფასურისგან და იმ სხვა მსგავსი გადასახდელებისგან, რომლებიც არ ეფუძნება გაწეული მომსახურების საფასურს.
8. რეგულარული საბორტო აპარატურა, ისევე როგორც ის მასალები და მარაგი, რომელიც ნებისმიერი ხელშემკვრელი მხარის ავიასაწარმოს საჰაერო ხომალდის ბორტზეა, შეიძლება გადმოიტვირთოს მეორე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე მხოლოდ ამ უკანასკნელი ხელშემკვრელი მხარის საბაჟო ხელისუფლების თანხმობით. ასეთ შემთხვევაში, ისინი შეიძლება მოთავსებულ იქნეს აღნიშნული საბაჟო ხელისუფლების მეთვალყურეობის ქვეშ იმ დრომდე, სანამ არ მოხდება მათი რეექსპორტი, ან სხვაგვარად არ იქნებიან გამოყენებული საბაჟო წესების შესაბამისად.
9. წინამდებარე შეთანხმების პირობები გავლენას არ მოახდენს დამატებული ღირებულების გადასახადზე, იმპორტზე ბრუნვის გადასახადის გარდა. ამ შეთანხმების მიხედვით ხელშეუხებელი რჩება შემოსავლისა და კაპიტალის ორმაგი დაბეგვრის თავიდან აცილების შესახებ შესაბამისი კონვენციების დებულებები, რომლებიც ძალაშია საქართველოსა და წევრ სახელმწიფოს შორის.



მომხმარებლის მოსაკრებელი აეროპორტებისთვის, საავიაციო მოწყობილობებისა და მომსახურებისთვის

1. თითოეული მხარე უზრუნველყოფს, რომ მომხმარებლის გადასახდელი, რომლებიც შეიძლება დაწესდეს კომპეტენტური ხელისუფლების, ან ორგანოების მიერ მეორე მხარის ავიაკომპანიებისთვის საჰაერო ნავიგაციის და საჰაერო მოძრაობის კონტროლის, აეროპორტების, საავიაციო უსაფრთხოების და სხვა მსგავსი საშუალებების და მოწყობილობების გამოყენების და მომსახურების სანაცვლოდ, იქნება სამართლიანი და მიზანშეწონილი, არ იქნება გაუმართლებლად დისკრიმინაციული და თანაბრად განაწილებს მომხმარებელთა კატეგორიებს შორის. ეს გადასახდელები უნდა ასახავდეს, მაგრამ არ უნდა აჭარბებდეს აეროპორტში, ან ამ აეროპორტის სისტემაში აეროპორტების და საავიაციო უსაფრთხოების მოწყობილობების და მომსახურების უზრუნველყოფის იმ სრულ ხარჯებს, რომლებსაც გასწევს გადასახდელების დამწესებელი კომპეტენტური ხელისუფლება, ან ორგანოები. ეს გადასახდელები შეიძლება შეიცავდეს გონივრულ მოგებას აქტივებზე, ცვეთის შემდეგ. სხვადასხვა საშუალებები, მოწყობილობები და მომსახურება, რომლებზედაც დაწესებულია მომხმარებლის გადასახდელი, მიწოდებული უნდა იქნეს რაციონალურად და ეკონომიურად. ნებისმიერ შემთხვევაში, ეს გადასახდელები მეორე მხარის ავიაკომპანიებისთვის განისაზღვრება ამ გადასახდელების დაწესების დროს ნებისმიერი სხვა ავიაკომპანიისთვის გარანტირებულ ყველაზე ხელსაყრელ პირობებზე არანაკლებ ხელსაყრელი პირობების შესაბამისად.

2. თითოეული მხარე მოითხოვს გადასახდელების დამწესებელ კომპეტენტურ ხელისუფლებას, ან ორგანოებს და იმ ავიაკომპანიებს ან/და მათ წარმომადგენელ ორგანოებს შორის კონსულტაციების გამართვას, რომლებიც იყენებენ მომსახურებას და საავიაციო საშუალებებს და უზრუნველყოფს, კომპეტენტური ხელისუფლების, ან ორგანოების და ავიაკომპანიების, ან მათი წარმომადგენელი ორგანოების მიერ ისეთი ინფორმაციის გაცვლას, რომელიც შეიძლება საჭირო იყოს გადასახდელების მიზანშეწონილობის დეტალურად განსახილველად ამ მუხლის პირველი და მე-2 პუნქტების პრინციპების შესაბამისად. თითოეული მხარე უზრუნველყოფს, რომ გადასახდელების დამწესებელმა კომპეტენტურმა ხელისუფლებამ, ან ორგანომამ მომხმარებლებს შეატყობინონ მომხმარებლის გადასახდელის ნებისმიერი შესაძლო ცვლილების შესახებ, რათა ამ ხელისუფლებას ცვლილებების განხორციელებამდე მიეცეს მომხმარებლების მიერ გამოთქმული მოსაზრებების განხილვის შესაძლებლობა.

3. წინამდებარე შეთანხმების 23-ე მუხლის („დავების გადაწყვეტა და არბიტრაჟი“) შესაბამისად დავების გადაწყვეტის პროცედურების განხორციელებისას არც ერთი მხარე არ ჩაითვლება ამ მუხლის დებულებების დამრღვევად, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც

(a) ის მიზანშეწონილი ვადის განმავლობაში ვერ შეძლებს დაიწყოს გადასახდელის ან/და ისეთი ქმედების განხილვა, რომელიც მეორე მხარის საჩივრის საგანია;

(b) ასეთი განხილვის შემდეგ მხარე ვერ შეძლებს მიიღოს ყველა საჭირო ზომა, შესაძლებლობის ფარგლებში, რათა გამოასწოროს ნებისმიერი გადასახდელი ან ქმედება, რომელიც ამ მუხლის პრინციპებს არ შეესაბამება.

მუხლი 12

ფასწარმოქმნა

1. მხარეები ავიაკომპანიებს დართავენ ფასების თავისუფლად დაწესების ნებას, თავისუფალი და სამართლიანი კონკურენციის საფუძველზე.

2. მხარეები არ მოითხოვენ ერთმანეთისგან ფასების აღრიცხვას ან შეტყობინებას.

3. კომპეტენტურ ორგანოებს შორის შეიძლება გაიმართოს დისკუსია ისეთ თემებზე, რომლებიც ეხება, მაგრამ არ შემოიფარგლება ისეთი საკითხებს, როგორცაა უსამართლო, მიზანშეუწონელი, დისკრიმინაციული ან სუბსიდირებული ფასები.



მუხლი 13

სტატისტიკა

1. თითოეული მხარე მეორე მხარეს მიაწვდის სტატისტიკას, რომელიც მოითხოვება შიდა კანონმდებლობისა და წესების შესაბამისად და, მოთხოვნის შემთხვევაში, სხვა ხელმისაწვდომ სტატისტიკურ ინფორმაციას, რომელიც შეიძლება მიზანშეწონილად იქნეს მოთხოვნილი საავიაციო სამსახურების ფუნქციონირების განხილვის მიზნით.
2. მხარეები ითანამშრომლებენ ერთობლივი კომიტეტის ფარგლებში წინამდებარე შეთანხმების 22-ე მუხლის („ერთობლივი კომიტეტი“) შესაბამისად, რათა ხელი შეუწყონ მათ შორის სტატისტიკური ინფორმაციის გაცვლას ამ შეთანხმების მიხედვით საჭირო მომსახურების მონიტორინგის მიზნით.

თავი II

მარეგულირებელი თანამშრომლობა

მუხლი 14

საავიაციო უსაფრთხოება

1. წინამდებარე შეთანხმების დანართ II-ში დადგენილი გარდამავალი დებულებების შესაბამისად, მხარეები იმოქმედებენ წინამდებარე შეთანხმების დანართი III-ის c ნაწილით განსაზღვრული საავიაციო უსაფრთხოების კანონმდებლობის დებულებების შესაბამისად, აქ დადგენილი პირობების მიხედვით.
2. მხარეები ითანამშრომლებენ, რათა საქართველომ განახორციელოს ამ მუხლის 1-ლ პარაგრაფში მითითებული კანონმდებლობა. ამ მიზნით საქართველო ჩაერთვება ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს მუშაობაში დამკვირვებლის სტატუსით (წინამდებარე შეთანხმების ძალაში შესვლის თარიღიდან).
3. მხარეები უზრუნველყოფენ, რომ ის საჭირო ხომალდები, რომლებიც რეგისტრირებულია ერთ მონაწილე სახელმწიფოში, და ექვემდებარებიან კონვენციით დადგენილი საერთაშორისო საავიაციო უსაფრთხოების სტანდარტების შეუსრულებლობაში და რომლებიც ეშვებიან მეორე მხარის ტერიტორიაზე იმ აეროპორტებში, რომლებიც ღიაა საერთაშორისო საჭირო მოძრაობისთვის, დაექვემდებარება მეორე მხარის კომპეტენტური ორგანოების მიერ სამოქალაქო ავიაციის რეგულაციების მიხედვით ინსპექციას ბორტზე და საჭირო ხომალდის ირგვლივ იმისათვის, რომ შემოწმდეს ხომალდის და მისი ეკიპაჟის დოკუმენტაციის არსებულ მოთხოვნებთან შესაბამისობა და ხომალდის და მისი აღჭურვილობის მდგომარეობა.
4. მხარის კომპეტენტურმა ორგანოებმა შეიძლება ნებისმიერ დროს მოითხოვონ კონსულტაციები უსაფრთხოების იმ სტანდარტების შესახებ, რომლებსაც იყენებს მეორე მხარე.
5. მხარის კომპეტენტური ორგანოები მიიღებენ ყველა საჭირო და დაუყოვნებელ ზომას, თუ ისინი დაადგენენ, რომ საჭირო ხომალდი, პროდუქტი, ან ოპერაცია:
 - (a) ვერ აკმაყოფილებს კონვენციით, ან წინამდებარე შეთანხმების III დანართის c ნაწილით განსაზღვრული კანონმდებლობით დადგენილ მინიმალურ სტანდარტებს, საჭიროების მიხედვით;
 - (b) იწვევს სერიოზულ შემფოთებას – რაც დადგენილია ამ მუხლის მე-3 პარაგრაფით განსაზღვრული ინსპექციის საფუძველზე – რომ საჭირო ხომალდი, ან მისი ფუნქციონირება ვერ აკმაყოფილებს კონვენციით, ან წინამდებარე შეთანხმების III დანართის c ნაწილით განსაზღვრული კანონმდებლობით დადგენილ მინიმალურ სტანდარტებს, საჭიროების მიხედვით; ან



(d) იწვევს სერიოზულ შეშფოთებას, რომ არ ხდება კონვენციით ან წინამდებარე შეთანხმების III დანართის c ნაწილით დადგენილი მინიმალური სტანდარტების, საჭიროების მიხედვით, სათანადო ეფექტიანი ოპერირება და ადმინისტრირება.

6. როდესაც ერთი მხარის კომპეტენტური ორგანოები იღებენ ამ მუხლის მე-5 პუნქტით განსაზღვრულ ზომებს, მათ დაუყოვნებლივ უნდა აცნობონ მეორე მხარის კომპეტენტურ ორგანოებს ასეთი ზომების და ამ ზომების მიღების მიზეზების შესახებ.

7. როდესაც გრძელდება ამ მუხლის მე-5 პუნქტით განსაზღვრული ზომების მიღება მიუხედავად იმისა, რომ მათი განხორციელების მიზეზები აღარ არსებობს, ერთ-ერთ მხარეს შეუძლია გადასცეს საკითხი ერთობლივ კომიტეტს.

მუხლი 15

საავიაციო უშიშროება

1. წინამდებარე შეთანხმების დანართ II-ში დადგენილი გარდამავალი დებულებების შესაბამისად, მხარეები იმოქმედებენ წინამდებარე შეთანხმების III დანართის D ნაწილით განსაზღვრული ევროკავშირის საავიაციო უშიშროების კანონმდებლობის დებულებების შესაბამისად, აქ დადგენილი პირობების მიხედვით.

2. საქართველო შეიძლება დაექვემდებაროს ევროკომისიის ინსპექციას ევროკავშირის უშიშროების სათანადო კანონმდებლობის შესაბამისად, წინამდებარე შეთანხმების III დანართის თანახმად. მხარეები შექმნიან საჭირო მექანიზმს უშიშროების ასეთი ინსპექციის შედეგების შესახებ ინფორმაციის გაცვლისთვის.

3. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის, მისი მგზავრების და ეკიპაჟის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, რაც საერთაშორისო საჰაერო მომსახურების ფუნდამენტური წინაპირობაა, მხარეები ადასტურებენ ერთმანეთის მიმართ მათ მოვალეობებს, რომ უზრუნველყონ სამოქალაქო ავიაციის დაცულობა უკანონო შეჭრისგან, განსაკუთრებით – კონვენციით განსაზღვრულ მათ მოვალეობებს; დანაშაულებების და საჰაერო ხომალდის ბორტზე ჩადენილი სხვა უკანონო აქტების შესახებ კონვენციით (ხელმოწერილია ტოკიოში, 1963 წლის 14 სექტემბერს); საჰაერო ხომალდის უკანონოდ ხელში ჩაგდების აღკვეთის შესახებ კონვენციით (ხელმოწერილია ჰააგაში 1970 წლის 16 დეკემბერს); სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართული უკანონო აქტების აღკვეთის შესახებ კონვენციით (ხელმოწერილია მონრეალში 1971 წლის 23 სექტემბერს); სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო აეროპორტებში ძალადობის აქტების აღკვეთის შესახებ ოქმით (ხელმოწერილია მონრეალში 1988 წლის 24 თებერვალს); გამოვლენის მიზნით პლასტიკური ფეთქებადი ნივთიერებების მონიშვნის შესახებ კონვენციით (ხელმოწერილია მონრეალში 1991 წლის 1 მარტს), რამდენადაც ორივე მხარე არის ამ კონვენციების მონაწილე მხარე; ასევე სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული სხვა კონვენციებით და ოქმებით, რომელთა მონაწილეებიც არიან მხარეები.

4. მოთხოვნის შემთხვევაში მხარეები ერთმანეთს გაუწევენ ყველა საჭირო დახმარებას, რათა თავიდან აიცილონ სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის უკანონოდ ხელში ჩაგდება და სხვა უკანონო აქტები, რომლებიც მიმართულია ასეთი ხომალდის, მისი მგზავრების და ეკიპაჟის, აეროპორტების და საჰაერო ნავიგაციის მოწყობილობების უსაფრთხოების წინააღმდეგ, ასევე – ნებისმიერი სხვა საფრთხე, რომელიც სამოქალაქო ავიაციას ემუქრება.

5. მხარეები ორმხრივი ურთიერთობებისას იმოქმედებენ საავიაციო უშიშროების სტანდარტების შესაბამისად, რამდენადაც ისინი გამოიყენება მათ მიერ, ასევე – სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის მიერ (ICAO) რეკომენდებული პრაქტიკის შესაბამისად, რომელიც მოცემულია კონვენციის დანართების სახით, იმდენად, რამდენადაც უსაფრთხოების ეს დებულებები ვრცელდება მხარეებზე. ორივე მხარე მოითხოვს, რომ მათ რეესტრში დაფიქსირებულმა საჰაერო ხომალდების ოპერატორებმა, ოპერატორებმა, რომელთა საქმიანობის ძირითადი ადგილი, ან მუდმივი საცხოვრებელი ადგილი მათ ტერიტორიაზეა, ასევე მათ ტერიტორიაზე არსებული აეროპორტების ოპერატორებმა იმოქმედონ საავიაციო უშიშროების ამ დებულებების შესაბამისად.



6. თითოეული მხარე უზრუნველყოფს მის ტერიტორიაზე ეფექტიანი ზომების მიღებას საჰაერო ხომალდის დასაცავად, მგზავრების და მათი ნივთების შესამოწმებლად და ეკიპაჟის, ტვირთის (მათ შორის, ხელბარგის) და ხომალდს მარაგების სათანადო შემოწმებას ბორტზე ასვლამდე და ბორტზე ასვლის, ან დატვირთვის დროს; ასევე – ამ ზომების გამკაცრებას საფრთხის გაზრდის შემთხვევაში. თითოეული მხარე თანახმაა, რომ მათ ავიაკომპანიებს შეიძლება მოეთხოვოთ საავიაციო უშიშროების ზომების დაცვა, რომლებიც განსაზღვრულია ამ მუხლის მე-5 პუნქტით და რომლებიც მოითხოვება მეორე მხარის მიერ მეორე მხარის ტერიტორიაზე შესვლისას, ამ ტერიტორიაზე ყოფნისას ან მისი დატოვებისას.

7. თითოეული მხარე ასევე დადებითად უნდა მოეკიდოს მეორე მხარის ნებისმიერ მოთხოვნას უსაფრთხოების საგანგებო ზომების შესახებ, გონივრულობის ფარგლებში, კონკრეტულ საფრთხეზე რეაგირების მიზნით. გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ეს ფიზიკურად შეუძლებელია, საგანგებო სიტუაციაში თითოეული მხარე მეორე მხარეს წინასწარ მიაწვდის ინფორმაციას უსაფრთხოების ნებისმიერი საგანგებო ზომის შესახებ, რომლის განხორციელებასაც ის აპირებს და რომელმაც შესაძლოა მნიშვნელოვანი ფინანსური ან ოპერაციული ზემოქმედება მოახდინოს ამ შეთანხმების მიხედვით განსაზღვრულ საჰაერო სატრანსპორტო მომსახურებაზე. თითოეულმა მხარემ შეიძლება მოითხოვოს ერთობლივი კომიტეტის შეხვედრა უსაფრთხოების ასეთი ზომების განსახილველად, წინამდებარე შეთანხმების 22-ე მუხლის („ერთობლივი კომიტეტი“) თანახმად.

8. როდესაც ხდება სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის უკანონოდ ხელში ჩაგდება, ან სხვა უკანონო ქმედება ასეთი ხომალდის, მისი მგზავრების და ეკიპაჟის, აეროპორტების, ან საჰაერო ნავიგაციის მოწყობილობების და საშუალებების წინააღმდეგ, ან არსებობს ასეთი ინციდენტის საფრთხე, მხარეები დაეხმარებიან ერთმანეთს კომუნიკაციის ხელშეწყობით და სხვა შესაბამისი ზომებით, რათა სწრაფად და უსაფრთხოდ აღკვეთონ ასეთი ინციდენტი, ან ინციდენტის საფრთხე.

9. თითოეული მხარე მიიღებს ყველა ზომას, რომელსაც ის ჩათვლის მიზანშეწონილად, რათა უზრუნველყოს იმ ხომალდის მიწაზე დაკავება, რომელიც უკანონოდ იქნა ხელში ჩაგდებული, ან რომლის მიმართაც განხორციელდა სხვა უკანონო ქმედება და რომელიც იმყოფება მის ტერიტორიაზე, გარდა ისეთი შემთხვევებისა, როცა ხომალდის აფრენა აუცილებელია ადამიანების სიცოცხლის დასაცავად. შესაძლებლობის შემთხვევაში ასეთი ზომები მიღებული იქნება ორმხრივი კონსულტაციების საფუძველზე.

10. როდესაც მხარეს აქვს საფუძველი ივარაუდოს, რომ მეორე მხარემ არ შეასრულა ამ მუხლის საავიაციო უშიშროების შესახებ დებულებები, ეს მხარე მოითხოვს მეორე მხარესთან დაუყოვნებელ კონსულტაციებს.

11. ამ შეთანხმების მე-5 მუხლის შეუზღუდავად („უფლებამოსილების უარყოფა, გაუქმება, შეჩერება, შეზღუდვა“), ასეთი მოთხოვნის თარიღიდან თხუთმეტი (15) დღის განმავლობაში დამაკმაყოფილებელი შეთანხმება თუ ვერ მიიღწევა, ეს იქნება მეორე მხარის ერთი ან რამდენიმე ავიაკომპანიისთვის მინიჭებული უფლებამოსილების შეჩერების, უარყოფის, შეზღუდვის ან მათთვის პირობების დაწესების საფუძველი.

12. მოულოდნელი და განსაკუთრებული საფრთხის შემთხვევაში, მხარეს შეუძლია მიიღოს დროებითი ზომები 15-დღიანი ვადის ამოწურვამდე.

13. ამ მუხლის მე-11 პუნქტის შესაბამისად განხორციელებული ნებისმიერი მოქმედება შეწყდება მეორე მხარის მიერ ამ მუხლის დებულებების შესრულების შემდეგ.

მუხლი 16

საჰაერო მოძრაობის მართვა

1. წინამდებარე შეთანხმების II დანართში დადგენილი გარდამავალი დებულებების შესაბამისად, მხარეები იმოქმედებენ წინამდებარე შეთანხმების III დანართის B ნაწილში განსაზღვრული კანონმდებლობის დებულებების შესაბამისად, ქვემოთ განსაზღვრული პირობების მიხედვით.



2. მხარეები ითანამშრომლებენ საჰაერო მოძრაობის მართვის სფეროში, რათა საქართველოზე გავრცელდეს ევროპის ერთიანი საჰაერო სივრცე, რათა გაძლიერდეს არსებული უსაფრთხოების სტანდარტები და ევროპაში საჰაერო მოძრაობის ზოგადი სტანდარტების საერთო ეფექტიანობა, მოხდეს შესაძლებლობების ოპტიმიზება, მინიმუმამდე შემცირდეს შეფერხებები და გაიზარდოს გარემოს დაცვის ეფექტიანობა. ამ მიზნით საქართველო დამკვირვებლის სტატუსით ჩაერთვება ერთიანი საჰაერო სივრცის კომიტეტში ამ შეთანხმების ძალაში შესვლის თარიღიდან. ერთობლივი კომიტეტი პასუხისმგებელი იქნება საჰაერო მოძრაობის მართვის სფეროში მონიტორინგის განხორციელებასა და თანამშრომლობის ხელშეწყობაზე.

3. თავიანთ ტერიტორიებზე ევროპის ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ კანონმდებლობის გამოყენების ხელშეწყობის მიზნით:

(a) საქართველო მიიღებს საჭირო ზომებს თავისი საჰაერო მოძრაობის მართვის ინსტიტუციური სტრუქტურების ევროპის ერთიანი საჰაერო სივრცესთან შესაბამისობისთვის. კერძოდ, უზრუნველყოფს შესაბამისი ეროვნული საზედადამხედველო ორგანოების, სულ მცირე, ფუნქციონალურ დამოუკიდებლობას საჰაერო ნავიგაციის მომსახურების მიმწოდებლებისგან; და

(b) ევროკავშირი საქართველოს ჩართავს საჰაერო ნავიგაციის მომსახურების, საჰაერო სივრცის და ინტეროპერატიულობის შესაბამის საოპერაციო ინიციატივებში, რომლებიც დაკავშირებულია ევროპის ერთიანი საჰაერო სივრცესთან, კერძოდ, უზრუნველყოფს ფუნქციონირებადი საჰაერო სივრცის ბლოკების შექმნაში საქართველოს თავიდანვე მონაწილეობას, ან ევროპის საჰაერო მოძრაობის კონტროლის მოდერნიზაციის პროგრამასთან (SESAR) შესაბამის კოორდინაციას.

მუხლი 17

გარემო

1. მხარეები აღიარებენ გარემოს დაცვის მნიშვნელობას საავიაციო პოლიტიკის განვითარებისა და განხორციელებისას. მხარეები აღიარებენ, რომ საჭიროა ეფექტიანი გლობალური, ეროვნული და/ან ადგილობრივი ღონისძიებები სამოქალაქო ავიაციის გარემოზე ზემოქმედების მინიმუმამდე შესამცირებლად.

2. წინამდებარე შეთანხმების II დანართში დადგენილი გარდამავალი დებულებების შესაბამისად, მხარეები იმოქმედებენ იმ კანონმდებლობის შესაბამისად, რომელიც დაკავშირებულია საჰაერო ტრანსპორტთან და განსაზღვრულია წინამდებარე შეთანხმების III დანართის E ნაწილით.

3. მხარეები აღიარებენ ერთობლივად მუშაობის მნიშვნელობას, მრავალმხრივი დისკუსიების ფარგლებში განიხილავენ ავიაციის გარემოზე ზემოქმედებას და უზრუნველყოფენ გარემოზე ზემოქმედების შემცირებისათვის განხორციელებული ნებისმიერი ღონისძიების ამ შეთანხმების მიზნებთან სრულ შესაბამისობას.

4. ამ შეთანხმებაში არაფერი არ უნდა იყოს გაგებული ისე, რომ შეზღუდოს მხარის კომპეტენტური ორგანოების შესაბამისი ზომების მიღების უფლებამოსილება საჰაერო ტრანსპორტის გარემოზე ზემოქმედების თავიდან აცილების, ან ამ მიზნით სხვაგვარად რეაგირებისთვის, იმ პირობით, რომ ასეთი ზომები სრულად შეესაბამება საერთაშორისო სამართლის შესაბამისად განსაზღვრულ მათ უფლებება-მოვალეობებს და გამოიყენება ეროვნული კუთვნილების მიუხედავად.

მუხლი 18

მომხმარებლების დაცვა

წინამდებარე შეთანხმების დანართ II-ში დადგენილი გარდამავალი დებულებების შესაბამისად, მხარეები იმოქმედებენ კანონმდებლობის შესაბამისად, რომელიც დაკავშირებულია საჰაერო



მუხლი 19

დაჯავშნის კომპიუტერული სისტემები

წინამდებარე შეთანხმების დანართ II-ში დადგენილი გარდამავალი დებულებების შესაბამისად, მხარეები იმოქმედებენ კანონმდებლობის შესაბამისად, რომელიც დაკავშირებულია საჰაერო ტრანსპორტთან და განსაზღვრულია წინამდებარე შეთანხმების III დანართის H ნაწილით.

მუხლი 20

სოციალური ასპექტები

წინამდებარე შეთანხმების დანართ II-ში დადგენილი გარდამავალი დებულებების შესაბამისად, მხარეები იმოქმედებენ კანონმდებლობის შესაბამისად, რომელიც დაკავშირებულია საჰაერო ტრანსპორტთან და განსაზღვრულია წინამდებარე შეთანხმების III დანართის F ნაწილით.

თავი III

ინსტიტუციური დებულებები

მუხლი 21

ინტერპრეტაცია და ამოქმედება

1. მხარეები მიიღებენ ყველა საჭირო ზოგად, ან კონკრეტულ ზომას, რათა შეასრულონ ამ შეთანხმებით განსაზღვრული მოვალეობები და თავს შეიკავებენ ნებისმიერი ქმედებისგან, რომელსაც შეუძლია საფრთხე შეუქმნას ამ შეთანხმების მიზნების განხორციელებას.
2. თითოეული მხარე პასუხისმგებელი იქნება მის საკუთარ ტერიტორიაზე ამ შეთანხმების სათანადოდ ამოქმედებაზე და, კერძოდ, იმ რეგულაციების და დირექტივების ამოქმედებაზე, რომლებიც დაკავშირებულია საჰაერო ტრანსპორტთან და ჩამოთვლილია წინამდებარე შეთანხმების III დანართში.
3. ერთი მხარე მეორე მხარეს მიაწვდის ყველა საჭირო ინფორმაციას და გაუწევს საჭირო დახმარებას ამ შეთანხმების დებულებების შესაძლო დარღვევის გამოძიებაში, რომელსაც ახორციელებს მეორე მხარე ამ შეთანხმებით განსაზღვრული კომპეტენციის ფარგლებში.
4. როდესაც მხარეები მოქმედებენ ამ შეთანხმებით გარანტირებული უფლებამოსილების ფარგლებში ისეთ საკითხებთან დაკავშირებით, რომლებიც მეორე მხარის არსებითი ინტერესის საგანია და რომელიც ეხება მეორე მხარის ორგანოებს, ან საქმიანობას, მეორე მხარის კომპეტენტური ხელისუფლება სრულად იქნება ინფორმირებული და მიეცემა შესაძლებლობა, გააკეთოს კომენტარი საბოლოო გადაწყვეტილების მიღებამდე.
5. რამდენადაც ამ შეთანხმების დებულებები და ამ შეთანხმების III დანართით განსაზღვრული აქტების დებულებები არსებითად ევროკავშირის ხელშეკრულებისა და ევროკავშირის ფუნქციონირების შესახებ ხელშეკრულების შესაბამისი წესების და ევროკავშირის ხელშეკრულებისა და ევროკავშირის ფუნქციონირების შესახებ ხელშეკრულების მიხედვით მიღებული აქტების დებულებების იდენტურია, ეს დებულებები მათი განხორციელებისა და გამოყენებისას ინტერპრეტირებული იქნება მართლმსაჯულების სასამართლოს და ევროკომისიის შესაბამისი განკარგულებების და გადაწყვეტილებების მიხედვით.



მუხლი 22

ერთობლივი კომიტეტი

1. მხარეების წარმომადგენლებისგან შემდგარი ერთობლივი კომიტეტი (შემდგომში მოხსენიებული როგორც „ერთობლივი კომიტეტი“) იქმნება ამ შეთანხმებით. ერთობლივი კომიტეტი პასუხისმგებელი იქნება ამ შეთანხმების ადმინისტრირებაზე და უზრუნველყოფს მის სათანადოდ განხორციელებას. ამ მიზნით ის შეიმუშავებს რეკომენდაციებს და მიიღებს გადაწყვეტილებებს ამ შეთანხმებით მკაფიოდ განსაზღვრულ შემთხვევებში.
2. ერთობლივი კომიტეტის გადაწყვეტილებები მიიღება კონსენსუსის საფუძველზე და სავალდებულო იქნება მხარეებისთვის. ის ამოქმედდება მხარეების მიერ მათი საკუთარი წესების შესაბამისად.
3. ერთობლივი კომიტეტი, საკუთარი გადაწყვეტილებით, მიიღებს თავის პროცედურულ წესებს.
4. ერთობლივი კომიტეტი შეხვედრებს გამართავს საჭიროების შესაბამისად. თითოეულმა მხარემ შეიძლება მოითხოვოს ერთობლივი კომიტეტის შეხვედრა.
5. მხარემ ასევე შეიძლება მოითხოვოს ერთობლივი კომიტეტის შეხვედრა, რათა გადაწყვეტილი იქნეს ამ შეთანხმების ინტერპრეტირებასა და გამოყენებასთან დაკავშირებული ნებისმიერი საკითხი. ასეთი შეხვედრა დაიწყება რამდენადაც შესაძლებელია სწრაფად, მაგრამ ასეთი მოთხოვნის მიღების თარიღიდან არაუგვიანეს ორი თვისა, თუ მხარეები სხვა რამეზე არ შეთანხმდებიან.
6. ამ შეთანხმების სათანადოდ განხორციელების მიზნით მხარეები გაცვლიან ინფორმაციას და ნებისმიერი მხარის მოთხოვნისას გამართავენ კონსულტაციებს ერთობლივი კომიტეტის ფარგლებში.
7. თუ რომელიმე მხარე თვლის, რომ მეორე მხარე ერთობლივი კომიტეტის გადაწყვეტილებას სათანადოდ არ ახორციელებს, პირველ მხარეს შეუძლია მოითხოვოს, რომ ერთობლივმა კომიტეტმა განიხილოს ეს საკითხი. თუ ერთობლივი კომიტეტი ვერ გადაწყვეტს საკითხს მიმართვიდან ორი თვის განმავლობაში, მომთხოვნ მხარეს შეუძლია მიიღოს უსაფრთხოების შესაბამისი ზომები წინამდებარე შეთანხმების 24-ე მუხლის („უსაფრთხოების ზომები“) მიხედვით.
8. მე-2 მუხლის დებულებების დაცვით, თუ ერთობლივი კომიტეტი საკითხის გადაცემიდან ექვსი თვის განმავლობაში არ მიიღებს გადაწყვეტილებას, მხარეებს შეუძლიათ მიიღონ შესაბამისი დროებითი უსაფრთხოების ზომები წინამდებარე შეთანხმების 24-ე მუხლის („უსაფრთხოების ზომები“) შესაბამისად.
9. წინამდებარე შეთანხმების მე-6 მუხლის („ინვესტიცია“) შესაბამისად, ერთობლივი კომიტეტი იხილავს საკითხებს, რომლებიც დაკავშირებულია საკონტროლო წილში ორმხრივ ინვესტიციებთან, ან მხარეების საჭაერო ხომალდების ეფექტურ კონტროლთან დაკავშირებულ ცვლილებებთან.
10. ერთობლივი კომიტეტი ასევე განავითარებს თანამშრომლობას შემდეგი საშუალებებით:
 - a) ექსპერტების დონეზე გაცვლების წახალისებით ახალ საკანონმდებლო ან მარეგულირებელ ინიციატივებთან და მოვლენებთან დაკავშირებით, მათ შორის, უსაფრთხოების, უშიშროების, გარემოს დაცვის, საავიაციო ინფრასტრუქტურის (მათ შორის, დაშვების ადგილების), კონკურენტული გარემოს და მომხმარებლების დაცვის სფეროებში;
 - b) იმ საბაზრო პირობების განხილვით, რომლებიც გავლენას ახდენს ამ შეთანხმების შესაბამისად საჭაერო მომსახურებაზე;
 - c) ამ შეთანხმების განხორციელების სოციალური შედეგების რეგულარულად განხილვით, განსაკუთრებით დასაქმების სფეროში და საფუძველიან პრობლემებზე შესაბამისი რეაგირებით;



- d) ამ შეთანხმების შემდგომი გაფართოების შესაძლებლობების განხილვით, მათ შორის, ამ შეთანხმებაში ცვლილებების შეტანის შესახებ რეკომენდაციების შემუშავებით; და
- e) კონსენსუსის საფუძველზე შეთანხმებით იმ შეთავაზებებზე, მიდგომებზე და პროცედურული ხასიათის დოკუმენტებზე, რომლებიც პირდაპირაა დაკავშირებული ამ შეთანხმების მოქმედებასთან;
- f) ტექნიკური დახმარების განხილვითა და განვითარებით იმ სფეროებში, რომლებზედაც ვრცელდება წინამდებარე შეთანხმება; და
- g) შესაბამის საერთაშორისო ფორუმებზე თანამშრომლობის ხელშეწყობით.

მუხლი 23

დავების გადაწყვეტა და არბიტრაჟი

1. თუ მხარეებს შორის ამ შეთანხმების ინტერპრეტირებასა და გამოყენებასთან დაკავშირებით წარმოიშვება ნებისმიერი დავა, პირველ რიგში ისინი ეცდებიან გადაწყვიტონ ეს დავა ერთობლივ კომიტეტზე გამართული ოფიციალური კონსულტაციების გზით, წინამდებარე შეთანხმების 22-ე მუხლის („ერთობლივი კომიტეტი“) მე-5 პუნქტის შესაბამისად.
2. თითოეულ მხარეს შეუძლია ამ შეთანხმების ინტერპრეტაციასა და გამოყენებასთან დაკავშირებით წარმოშობილი ნებისმიერი დავა, რომელიც ვერ გადაწყდება ამ მუხლის 1-ლი პარაგრაფის შესაბამისად, გადასცეს სამი არბიტრისგან შემდგარ საარბიტრაჟო ტრიბუნალს ქვემოთ დადგენილი პროცედურების შესაბამისად:
 - (a) თითოეული მხარე დანიშნავს არბიტრს 60 (სამოცი) დღის ვადაში დიპლომატიური არხებით შეტყობინების მიღებიდან, რომლითაც მეორე მხარე ითხოვს საარბიტრაჟო განხილვას არბიტრაჟის ტრიბუნალის მიერ; მესამე არბიტრი დაინიშნება დანარჩენი ორი არბიტრის მიერ დამატებით 60 (სამოცი) დღის განმავლობაში; თუ რომელიმე მხარე არ დანიშნავს არბიტრს დადგენილი ვადის განმავლობაში, ან თუ მესამე არბიტრი არ დაინიშნება დადგენილ ვადაში, თითოეულ მხარეს შეუძლია მიმართოს სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის საბჭოს პრეზიდენტს, რომ საჭიროების მიხედვით დანიშნოს არბიტრი ან არბიტრები;
 - (b) მუხლის შესაბამისად დანიშნული მესამე არბიტრი იქნება მესამე სახელმწიფოს მოქალაქე და იმოქმედებს, როგორც არბიტრაჟის ტრიბუნალის პრეზიდენტი;
 - (c) არბიტრაჟის ტრიბუნალი მიიღებს საკუთარ პროცედურულ წესებს; და
 - (d) არბიტრაჟის წინასწარი ხარჯები თანაბრად დაეკისრებათ მხარეებს, რაც შემდგომში ექვემდებარება არბიტრაჟის ტრიბუნალის საბოლოო გადაწყვეტილებას.
3. ერთი მხარის მოთხოვნისას არბიტრაჟის ტრიბუნალმა შეიძლება მეორე მხარეს დააკისროს შუალედური ზომების განხორციელება, რაც დაექვემდებარება ტრიბუნალის საბოლოო გადაწყვეტილებას.
4. არბიტრაჟის ტრიბუნალის ნებისმიერი შუალედური ან საბოლოო გადაწყვეტილება სავალდებულო იქნება მხარეებისთვის.
5. თუ რომელიმე მხარე არ იმოქმედებს ამ მუხლით განსაზღვრული პირობების მიხედვით მიღებული არბიტრაჟის ტრიბუნალის გადაწყვეტილების შესაბამისად ამ გადაწყვეტილების შეტყობინებიდან 30 (ოცდაათი) დღის განმავლობაში, მეორე მხარეს შეუძლია, იმ პერიოდში, როდესაც ეს გადაწყვეტილება არ სრულდება, შეზღუდოს, შეაჩეროს, ან გააუქმოს ის უფლებები, ან პრივილეგიები, რომელიც გარანტირებულია მის მიერ დამრღვევი მხარისთვის ამ შეთანხმების პირობების შესაბამისად.



მუხლი 24

უსაფრთხოების ზომები

1. მხარეები მიიღებენ ნებისმიერ ზოგად ან კონკრეტულ ზომას, რომელიც საჭიროა ამ შეთანხმებით განსაზღვრული მათი მოვალეობების შესასრულებლად. ისინი უზრუნველყოფენ ამ შეთანხმებით განსაზღვრული მიზნების მიღწევას.
2. თუ ერთი მხარე ჩათვლის, რომ მეორე მხარე არ ასრულებს ამ შეთანხმებით განსაზღვრულ მოვალეობებს, მას შეუძლია სათანადო უსაფრთხოების ზომების მიღება. უსაფრთხოების ღონისძიებები შეიზღუდება მათი მასშტაბის და ხანგრძლივობის თვალსაზრისით იმდენად, რამდენადაც ისინი საჭიროა არსებული მდგომარეობის გამოსასწორებლად ან ამ შეთანხმების ბალანსის შესანარჩუნებლად. უპირატესობა მიენიჭება ისეთ ზომებს, რომლებიც ყველაზე ნაკლებად შეზღუდავს ამ შეთანხმების მოქმედებას.
3. მხარე რომელიც აპირებს უსაფრთხოების ზომების მიღებას, ერთობლივი კომიტეტის მეშვეობით დაუყოვნებლივ შეატყობინებს ამის შესახებ მეორე მხარეს და მიაწვდის მას სათანადო ინფორმაციას.
4. მხარეები დაუყოვნებლივ გამართავენ კონსულტაციებს ერთობლივ კომიტეტში იმისათვის, რომ მიაღწიონ ორივე მხარისთვის მისაღებ გადაწყვეტილებას.
5. წინამდებარე შეთანხმების მე-3 (d) მუხლის („უფლებამოსილება“), მე-5 (d) მუხლის („ნებართვაზე უარის თქმა, გაუქმება, შეწყვეტა, უფლებამოსილების შეზღუდვა“), მე-14 „საავიაციო უსაფრთხოება“ და მე-15 („საავიაციო უშიშროება“) მუხლების დაცვით, დაინტერესებულ მხარეს შეუძლია, არ მიიღოს უსაფრთხოების ზომები მანამ, სანამ არ გავა ერთი თვე ამ მუხლის მე-3 პუნქტის მიხედვით გაკეთებული შეტყობინებიდან, თუ არ დასრულდება საკონსულტაციო პროცედურა ამ მუხლის მე-4 პუნქტის შესაბამისად აღნიშნული ვადის ამოწურვამდე.
6. დაინტერესებული მხარე დაუყოვნებლივ შეატყობინებს ერთობლივ კომიტეტს მიღებული ზომების შესახებ და მიაწვდის მას სათანადო ინფორმაციას.
7. ამ მუხლის პირობების მიხედვით მიღებული ნებისმიერი ზომის განხორციელება შეჩერდება მაშინვე, როდესაც მეორე მხარე დააკმაყოფილებს ამ შეთანხმების დებულებებს.

მუხლი 25

სხვა შეთანხმებებთან დამოკიდებულება

1. ამ შეთანხმების დებულებებს ექნებათ უპირატესი ძალა საქართველოს და წევრ სახელმწიფოებს შორის დადებული ორმხრივი შეთანხმებების შესაბამის დებულებებზე. თუმცა საჰაერო ტრანსპორტის მოძრაობის არსებული უფლებები, რომლებიც გამომდინარეობს ასეთი ორმხრივი შეთანხმებებიდან და რომლებიც არ განისაზღვრება ამ შეთანხმებით, შეიძლება დარჩეს ძალაში, იმ პირობით, თუ ისინი წევრ სახელმწიფოებსა და მათ მოქალაქეებზე თანაბრად ვრცელდება.
2. მხარეები ნებისმიერი მხარის მოთხოვნით გამართავენ კონსულტაციებს ერთობლივ კომიტეტზე, რათა მიიღონ რეკომენდაციები ევროკავშირსა და მის წევრ სახელმწიფოებს შორის ევროპის საერთო საჰაერო სივრცის შექმნის შესახებ შეთანხმებაში (ECAA) საქართველოს მონაწილეობის შესახებ.
3. თუ მხარეები აპირებენ გახდნენ მრავალმხრივი შეთანხმების წევრები, ან ადასტურებენ სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის, ან სხვა საერთაშორისო ორგანიზაციის მიერ მიღებულ გადაწყვეტილებას, რომელიც ეხება ამ შეთანხმებით განსაზღვრულ საკითხებს, ისინი გამართავენ კონსულტაციებს ერთობლივ კომიტეტზე, რათა განსაზღვრონ ამ შეთანხმების გადახედვის საკითხი ასეთი მოვლენების გასათვალისწინებლად.

მუხლი 26



შესწორებები

1. თუ რომელიმე მხარეს სურს ამ შეთანხმების დებულებების შეცვლა, მან შესაბამისად უნდა შეატყობინოს თავისი გადაწყვეტილება ერთობლივ კომიტეტს.
2. ერთობლივ კომიტეტს შეუძლია, ერთი მხარის შეთავაზების საფუძველზე და ამ მუხლის მიხედვით, მიიღოს გადაწყვეტილება ამ შეთანხმების დანართებში ცვლილებების შეტანის შესახებ.
3. ამ შეთანხმებაში ნებისმიერი ცვლილება ძალაში შევა თითოეული მხარის მიერ სათანადო შიდა პროცედურების დასრულების შემდეგ.
4. ეს შეთანხმება არ დაარღვევს თითოეული მხარის უფლებას, განურჩევლობის პრინციპის საფუძველზე და ამ ხელშეკრულების პირობების თანახმად, ცალმხრივად მიიღოს ახალი კანონმდებლობა, ან შეცვალოს არსებული კანონმდებლობა საჰაერო ტრანსპორტის ან მასთან დაკავშირებულ სფეროში, რაც განსაზღვრულია წინამდებარე შეთანხმების III დანართით.
5. როდესაც ნებისმიერი მხარის მიერ განიხილება ახალი კანონმდებლობა, ან არსებული კანონმდებლობის შეცვლა საჰაერო ტრანსპორტის, ან მასთან დაკავშირებულ სფეროში, რაც განსაზღვრულია წინამდებარე შეთანხმების III დანართით, მან მეორე მხარეს ინფორმაცია უნდა მიაწოდოს შესაძლებლობის ფარგლებში და საჭიროების მიხედვით. ნებისმიერი მხარის მოთხოვნით შესაძლოა ერთობლივ კომიტეტში გაიმართოს დისკუსია მოსაზრებების გაზიარებისთვის.
6. თითოეული მხარე რეგულარულად და საჭიროების მიხედვით მიაწვდის ინფორმაციას მეორე მხარეს საჰაერო ტრანსპორტის, ან მასთან დაკავშირებულ სფეროებში, რაც განსაზღვრულია წინამდებარე შეთანხმების III დანართით, ახლად მიღებული კანონმდებლობის, ან მოქმედი კანონმდებლობის შეცვლის შესახებ. ამის შემდეგ, ნებისმიერი მხარის მოთხოვნით, ერთობლივი კომიტეტი 60 (სამოცი) დღის განმავლობაში გამართავს დისკუსიას ამ ახალი კანონმდებლობის, ან კანონმდებლობაში შეტანილი ცვლილებების ამ შეთანხმების სათანადოდ განხორციელებაზე გავლენის შესახებ მოსაზრებების გაზიარების მიზნით.
7. წინამდებარე მუხლის მე-6 პუნქტით განსაზღვრული აზრთა ურთიერთგაცვლის შედეგად ერთობლივი კომიტეტი:
 - (a) მიიღებს გადაწყვეტილებას წინამდებარე შეთანხმების III დანართის გადახედვის შესახებ, საჭიროების შემთხვევაში და ორმხრივობის საფუძველზე, ახალი კანონმდებლობის, ან საკანონმდებლო ცვლილების მასში ინტეგრირებისთვის;
 - (b) მიიღებს გადაწყვეტილებას ახალი კანონმდებლობის, ან საკანონმდებლო ცვლილების ამ შეთანხმებასთან შესაბამისობის შესახებ; ან
 - (c) წარმოადგენს რეკომენდაციებს ნებისმიერი სხვა ზომების შესახებ, რომლებიც მიღებული უნდა იქნეს მიზანშეწონილი დროის განმავლობაში ამ შეთანხმების სათანადოდ განხორციელების უზრუნველყოფის მიზნით.

მუხლი 27

შეწყვეტა

თითოეულ მხარეს შეუძლია დიპლომატიური არხებით გაუგზავნოს წერილობითი შეტყობინება მეორე მხარეს ამ შეთანხმების შეწყვეტის გადაწყვეტილების შესახებ. ასეთი შეტყობინება ამავე დროს უნდა გაეგზავნოს სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციას და გაეროს სამდივნოს. ეს შეთანხმება შეწყდება გრინვიჩის დროით 24:00 საათზე საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის ასოციაციის (IATA) სატრანსპორტო მოძრაობის სეზონის დამთავრებისას და ძალაში იქნება ერთი წლის განმავლობაში შეწყვეტის შესახებ წერილობითი შეტყობინების თარიღიდან, თუ ეს შეტყობინება არ გაუქმდება



მხარეების ერთობლივი შეთანხმებით ამ პერიოდის ამოწურვამდე.

მუხლი 28

სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციაში და გაეროს სამდივნოში რეგისტრაცია

ეს შეთანხმება და მისი ყველა ცვლილება დარეგისტრირდება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციაში და გაეროს სამდივნოში.

მუხლი 29

დროებითი გამოყენება და ძალაში შესვლა

1. ეს შეთანხმება ძალაში შევა ერთი თვის შემდეგ მხარეებს შორის დიპლომატიური შეტყობინებების გაცვლის შემდეგ ბოლო შეტყობინების მიღების თარიღიდან, რომელიც ადასტურებს, რომ ამ შეთანხმების ძალაში შესვლისთვის საჭირო ყველა პროცედურა დასრულებულია. ასეთი გაცვლის მიზნით საქართველო ევროკავშირის საბჭოს გენერალურ სამდივნოს გადასცემს თავის დიპლომატიურ ნოტას ევროკავშირისა და მისი სახელმწიფოებისთვის, ხოლო ევროკავშირის საბჭოს გენერალური სამდივნო გადასცემს ევროკავშირისა და მისი წევრი სახელმწიფოების დიპლომატიურ ნოტას საქართველოს. ევროკავშირისა და მისი წევრი სახელმწიფოების დიპლომატიური ნოტა უნდა შეიცავდეს თითოეული წევრი სახელმწიფოს დადასტურებას, რომ შესრულებულია ამ სახელმწიფოს ამ შეთანხმების ძალაში შესვლისთვის ყველა საჭირო პროცედურა.

2. ამ მუხლის პირველი პუნქტის მიუხედავად, ხელშემკვრელი მხარეები თანხმდებიან, განხორციელებისათვის საჭირო პროცედურების დასრულების შესახებ ერთი მხარის მიერ მეორე მხარისათვის საბოლოო ნოტის გაგზავნის თარიღის მომდევნო თვის პირველი რიცხვიდან დროებით გამოიყენონ წინამდებარე შეთანხმება თავიანთი შიდა პროცედურების და/ან შიდა კანონმდებლობის შესაბამისად.

რის დასტურადაც, სათანადოდ უფლებამოსილი პირები ხელს აწერენ ამ შეთანხმებას.

შესრულებულია ბრიუსელში, 2010 წლის 2 დეკემბერს, ორ დედნად, ქართულ, ბულგარულ, ჩეხურ, დანიურ, ჰოლანდიურ, ინგლისურ, ესტონურ, ფინურ, ფრანგულ, გერმანულ, ბერძნულ, უნგრულ, იტალიურ, ლატვიურ, ლიტვურ, მალტურ, პოლონურ, პორტუგალიურ, რუმინულ, სლოვაკურ, სლოვენურ, ესპანურ და შვედურ ენებზე. ყველა ტექსტს თანაბარი იურიდიული ძალა აქვს.

დანართი I

შეთანხმებული მიმოსვლა და დადგენილი მარშრუტები

1. ეს დანართი ექვემდებარება ამ შეთანხმების II დანართში მოცემულ გარდამავალ დებულებებს.
2. თითოეული მხარე მეორე მხარის ავიაგადამზიდველებს ანიჭებს ქვემოთ დადგენილ მარშრუტებზე საჰაერო სატრანსპორტო მიმოსვლის განხორციელების უფლებას:

(a) ევროკავშირის ავიაგადამზიდველებისათვის:

ნებისმიერი პუნქტი ევროკავშირში – შუალედური პუნქტები ევრომედის ქვეყნებში, ევროპის საერთო საჰაერო სივრცის (ECAA) ქვეყნებში ან IV დანართში ჩამოთვლილ ქვეყნებში – ნებისმიერი პუნქტი საქართველოში – პუნქტები მის მიღმა.

(b) საქართველოს ავიაგადამზიდველებისათვის:

ნებისმიერი პუნქტი საქართველოში – შუალედური პუნქტები ევრომედის ქვეყნებში, ევროპის საერთო



საჰაერო სივრცის (ECAA) ან IV დანართში ჩამოთვლილ ქვეყნებში – ნებისმიერი პუნქტი ევროკავშირში.

3. ამ დანართის მე-2 პუნქტის შესაბამისად განხორციელებული მიმოსვლა უნდა იწყებოდეს, ან წყდებოდეს საქართველოს ტერიტორიაზე, ქართული ავიაგადამზიდველებისათვის და ევროკავშირის ტერიტორიაზე – ევროკავშირის ავიაგადამზიდველებისათვის.

4. ორივე მხარის ავიაგადამზიდველებს მათი არჩევანის შესაბამისად შეუძლიათ რომელიმე, ან ყველა ფრენაზე:

a) განახორციელონ ფრენები ერთ-ერთი ან ორივე მიმართულებით;

b) გააერთიანონ სხვადასხვა რეისის ნომრები ერთი ავიაგადამზიდველის გაფრენაში;

c) განახორციელონ მიმოსვლა დანართის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებულ შუალედურ და იმის მიღმა პუნქტებს შორის, და მხარეების ტერიტორიაზე პუნქტებში ნებისმიერი კომბინაციითა და რიგითობით;

d) გამოტოვონ გაჩერებები რომელიმე პუნქტში, ან პუნქტებში;

e) ნებისმიერ პუნქტში გადაიტანონ/გადაიყვანონ თავიანთი ერთი საჰაერო ხომალდიდან ტვირთი/მგზავრები თავიანთ სხვა საჰაერო ხომალდზე;

f) განახორციელონ გაჩერებები ნებისმიერ პუნქტებში რომელიმე მხარის ტერიტორიის ფარგლებში ან ფარგლებს მიღმა;

g) გადაიყვანონ ტრანზიტული მგზავრები სხვა მხარის ტერიტორიაზე; და

h) გააერთიანონ გადაზიდვა ერთსა და იმავე საჰაერო ხომალდში მიუხედავად ამ გადაზიდვის საწყისი პუნქტისა.

5. თითოეული მხარე თითოეულ ავიაგადამზიდველს უფლებას დართავს, თავად განსაზღვროს საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვის სიხშირე და მოცულობა, რომელსაც იგი ბაზარზე სთავაზობს კომერციულ გათვლებზე დაყრდნობით. ამ უფლების მიხედვით, არცერთმა მხარემ ცალმხრივად არ უნდა შეზღუდოს გადაზიდვების მოცულობა, სიხშირე ან მიმოსვლის სისტემატური ხასიათი, ან საჰაერო ხომალდის ტიპი, ან ტიპები, რომელსაც იყენებს მეორე მხარის ავიაგადამზიდველი, გარდა საბაჟო, ტექნიკური, საექსპლუატაციო, ეკოლოგიური, ჯანდაცვის მიზეზებისა ან წინამდებარე შეთანხმების მე-8 მუხლის („კონკურენტული გარემო“) გამოყენებისას.

6. თითოეული მხარის ავიაგადამზიდველებს შეუძლიათ განახორციელონ მიმოსვლა, კოდების ერთობლივად გამოყენების შეთანხმებების ფარგლებში, მესამე ქვეყანაში მდებარე ნებისმიერ პუნქტში, რომელიც არ არის შეტანილი დადგენილ მარშრუტებში, იმ პირობით, რომ ისინი არ გამოიყენებენ მე-5 თავისუფლების უფლებას.

დანართი II

გარდამავალი დებულებები

1. საქართველოს მიერ წინამდებარე შეთანხმების III დანართში მითითებული საჰაერო ტრანსპორტთან დაკავშირებული ევროკავშირის კანონმდებლობის დებულებების განხორციელება და გამოყენება, უშიშროების კანონმდებლობის გამოკლებით, წინამდებარე შეთანხმების III დანართის D ნაწილის შესაბამისად, ევროკავშირის პასუხისმგებლობის ქვეშ ექვემდებარება შეფასებას, რაც დამტკიცდება ერთობლივი კომიტეტის მიერ. ამგვარი შეფასება განხორციელდება ყველაზე გვიან შეთანხმების ძალაში შესვლიდან ორი წლის შემდგომ.

2. წინამდებარე შეთანხმების I დანართის პირობების მიუხედავად, წინამდებარე შეთანხმებით განსაზღვრული მომსახურება და დადგენილი მარშრუტები, არ მოიცავს, წინამდებარე შეთანხმების II დანართის პირველ პუნქტში მითითებული გადაწყვეტილების მიღებამდე, მე-5 თავისუფლების უფლების გამოყენების უფლებას, მათ შორის, არც საქართველოს ავიაგადამზიდველების მიერ



ევროკავშირის ტერიტორიაზე არსებულ პუნქტებს შორის.

თუმცა, საქართველოსა და ევროკავშირის წევრ სახელმწიფოებს შორის ორმხრივი შეთანხმებებით მინიჭებული გადაზიდვის უფლებები ძალაში რჩება იმდენად, რამდენადაც ევროკავშირის ავიაგადამზიდველებს შორის ნაციონალობის საფუძველზე დისკრიმინაციას არ აქვს ადგილი.

3. საავიაციო უშიშროების კანონმდებლობის განხორციელება საქართველოს მიერ უნდა შეფასდეს ევროკავშირის მიერ, რაც შემდეგ მტკიცდება ერთობლივი კომიტეტის გადაწყვეტილებით. ამგვარი შეფასება განხორციელდება ყველაზე გვიან შეთანხმების ძალაში შესვლიდან სამი წლის შემდგომ. მანამდე, საქართველო შეასრულებს ECAC Doc 30-ს.

4. გარდამავალი პერიოდის დასრულების შემდეგ, წინამდებარე შეთანხმების III დანართის D ნაწილის თანახმად, საავიაციო უშიშროების კანონმდებლობის კონფიდენციალური ნაწილი ხელმისაწვდომი უნდა გახდეს საქართველოს შესაბამისი ორგანოსათვის, რაც წარმოადგენს უშიშროების კუთხით მნიშვნელოვანი ინფორმაციის, ევროკავშირის საიდუმლო ინფორმაციის ჩათვლით, გაცვლის შესახებ შეთანხმების საგანს.

5. საქართველოს თანმიმდევრული გადასვლა, საჰაერო ტრანსპორტთან დაკავშირებით ევროკავშირის კანონმდებლობის სრულად გამოყენებაზე, რაც წინამდებარე შეთანხმების III დანართში არის წარმოდგენილი, შეიძლება გახდეს რეგულარული ცვლილების საგანი. ცვლილებები უნდა შემუშავდეს ევროპის კომისიის მიერ საქართველოსთან თანამშრომლობის გზით.

6. ამ დანართის 1-ლ პუნქტში აღნიშნული გადაწყვეტილების მიღების დღიდან, საქართველო უზრუნველყოფს საექსპლუატაციო ლიცენზირების იმ წესების გამოყენებას, რომლებიც შეესაბამება ევროგაერთიანებაში საჰაერო მიმოსვლის განხორციელების ერთიანი წესების შესახებ ევროპარლამენტისა და ევროპის საბჭოს 2008 წლის 24 სექტემბრის ტექნიკური რეგლამენტის (EC) No 1008/2008 II თავში გაწერილ წესებს. წინამდებარე შეთანხმების მე-4 მუხლი („ავიაგადამზიდველი კომპანიების შესაფერისობის, საკუთრების და კონტროლის მარეგულირებელი გადაწყვეტილებების ურთიერთადიარება“) დებულებები, რომლებიც უკავშირდება საქართველოს კომპეტენტური ორგანოების მიერ შესაძლებლობისა და/ან მოქალაქეობის განსაზღვრის ნაცვალგების პრინციპით აღიარებას, გათვალისწინებული იქნება ევროკავშირის კომპეტენტური ორგანოების მიერ, მას შემდეგ რაც ერთობლივი კომიტეტი დაადასტურებს, რომ ასეთი საექსპლუატაციო ლიცენზირების წესები სრულად გამოიყენება საქართველოს მიერ.

7. ერთობლივი კომიტეტის გადაწყვეტილებისათვის ზიანის მიყენების გარეშე, ან წინამდებარე შეთანხმების მუხლი 24-ის („უსაფრთხოების ზომები“) ფარგლებში, ხელმოწერის დროს საქართველოს რეესტრში აღრიცხული იმ საჰაერო ხომალდის საფრენოსნო ვარგისიანობა, რომელსაც იყენებს საქართველოს მიერ რეგულირებული ოპერატორი და არ გააჩნია EASA-ს მიერ გაცემული სერტიფიკატი, წინამდებარე შეთანხმების დანართი III-ის c ნაწილით განსაზღვრული ევროკავშირის სათანადო კანონმდებლობის თანახმად, შესაძლებელია დაშვებულ იქნეს საქართველოს კომპეტენტური ორგანოს პასუხისმგებლობით, საქართველოში მოქმედი ეროვნული მოთხოვნებისამებრ შემდეგ ვადამდე:

a) სატვირთო გადაზიდვებისათვის განკუთვნილი საჰაერო ხომალდებისათვის 2015 წლის 1 იანვარი;

b) შვეულმფრენების, აგრეთვე ავიაგადამზიდველების ექსპლუატანტის სერტიფიკატების შესაბამისად საძიებო და სამაშველო, საავიაციო სამუშაოების, საწვრთნელი, საავარიო, სოფლის მეურნეობის და ჰუმანიტარული ფრენებისათვის განკუთვნილი მსუბუქი და ულტრამსუბუქი საჰაერო ხომალდებისათვის 2019 წლის 31 დეკემბერი; იმის გათვალისწინებით, რომ საჰაერო ხომალდი აკმაყოფილებს კონვენციით დადგენილ საერთაშორისო საავიაციო უსაფრთხოების სტანდარტებს. ამ დანართის 1-ლ პუნქტში აღნიშნული გადაწყვეტილების მიღების შემდეგ, ამგვარი საჰაერო ხომალდი ვერ ისარგებლებს წინამდებარე შეთანხმებით მინიჭებული რაიმე დამატებითი უფლებით.

დანართი III

(ექვემდებარება რეგულარულ განახლებას)



სამოქალაქო ავიაციის მოქმედი წესები

შემდეგი აქტების `შესაბამისი დებულებები` გამოიყენება წინამდებარე შეთანხმების შესაბამისად, თუ წინამდებარე შეთანხმების წინამდებარე, ან II დანართში („გარდამავალი დებულებები“) სხვაგვარად არ არის გათვალისწინებული. საჭიროების შემთხვევაში, თითოეული ინდივიდუალური აქტის კონკრეტული ვარიაციები მოცემულია ქვემოთ.

A. ბაზარზე დაშვება და დამატებითი საკითხები

N95/93

(EEC) საბჭოს 1993 წლის 18 იანვრის N95/93 რეგულაცია გაერთიანების აეროპორტებში დროის განრიგების (სლოტები) გამოყოფის საერთო ნორმების შესახებ, შესწორებულია:

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2002 წლის 27 მაისის N894/2002 რეგულაციით (EC) (EEC) საბჭოს N95/93 რეგულაციის შეცვლის შესახებ

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2003 წლის 22 ივლისის N1554/2003 რეგულაციით (EC) (EEC) საბჭოს N95/93 რეგულაციის შეცვლის შესახებ

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2004 წლის 21 აპრილის N793/2004 რეგულაციით (EC) (EEC) საბჭოს N95/93 რეგულაციის შეცვლის შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-12 და მუხლები 14ა(2)

რაც შეეხება 12(2) მუხლის გამოყენებას, ტერმინი „კომისია“ უნდა იკითხებოდეს როგორც „ერთობლივი კომისია“.

N96/67

1996 წლის 15 ოქტომბრის საბჭოს დირექტივა 96/67/EC თანამეგობრობის აეროპორტებში ხმელეთზე მომსახურების (გრაუნდჰენდლინგი) ბაზარზე დაშვების შესახებ

შესაბამისი დებულებები: 1-25 მუხლები და დანართი

რაც შეეხება მე-10 მუხლის გამოყენებას, ტერმინი „წვერი სახელმწიფოები“ უნდა იკითხებოდეს, როგორც „ევროკავშირის წვერი სახელმწიფოები“.

რაც შეეხება 20(2) მუხლის გამოყენებას, ტერმინი „კომისია“ უნდა იკითხებოდეს, როგორც „ერთობლივი კომისია“.

N785/2004

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2004 წლის 21 აპრილის N785/2004 რეგულაცია (EC), ავიაგადამზიდველებისათვის და საჰაერო ხომალდის ოპერატორებისათვის სადაზღვევო მოთხოვნების შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-8 და 10(2) მუხლი



N2009/12

2009 წლის 11 მარტის ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს დირექტივა (EC) N2009/12 აეროპორტის მოსაკრებლების შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-12

B. საჰაერო მოძრაობის მართვა

N549/2004

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2004 წლის 10 მარტის N549/2004 რეგულაცია (EC) ერთიანი ევროპული საჰაერო სივრცის შექმნის ჩარჩოს დადგენის შესახებ (ჩარჩო რეგულაცია)

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-4,6 და 9-14

N550/2004

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2004 წლის 10 მარტის N550/2004 რეგულაცია (EC) ერთიან ევროპულ საჰაერო სივრცეში სანავიგაციო მომსახურებით უზრუნველყოფის შესახებ (მომსახურების უზრუნველყოფის რეგულაცია)

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-19, დანართები I და II

N551/2004

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2004 წლის 10 მარტის N551/2004 რეგულაცია (EC) ერთიან ევროპულ საჰაერო სივრცეში საჰაერო სივრცის ორგანიზებისა და გამოყენების შესახებ (საჰაერო სივრცის რეგულაცია)

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-11

N552/2004

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2004 წლის 10 მარტის N552/2004 რეგულაცია (EC) ევროპის საჰაერო მოძრაობის მართვის ქსელის ურთიერთქმედების შესახებ (ურთიერთქმედების რეგულაცია)

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-12, დანართები I-V

N2096/2005

კომისიის 2005 წლის 20 დეკემბრის რეგულაცია (EC) N2096/2005 საჰაერო სანავიგაციო მომსახურების უზრუნველყოფის მოთხოვნების დადგენის შესახებ,

შეიცვალა:

კომისიის 2007 წლის 8 ნოემბრის რეგულაციით (EC) N1315/2007 საჰაერო მოძრაობის მართვის უსაფრთხოების კონტროლის და (EC) N2096/2005 რეგულაციაში ცვლილების შეტანის შესახებ

კომისიის 2008 წლის 30 მაისის რეგულაციით (EC) N482/2008, საჰაერო სანავიგაციო მომსახურების



მომწოდებლების მიერ განსახორციელებული პროგრამული უზრუნველყოფის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის სისტემის დადგენის და (EC) N2096/2005 რეგულაციის II დანართში შესწორების შესახებ

კომისიის 2008 წლის 15 ივლისის რეგულაციით (EC) N 668/2008, (EC) N2096/2005 რეგულაციის II-V დანართებში ცვლილების შესახებ, რომელიც ადგენს საჰაერო სანავიგაციო მომსახურებისადმი საერთო მოთხოვნებს, რაც შეეხება სამუშაო მეთოდებს და საექსპლუატაციო პროცედურებს

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-9, დანართები I-V

N2150/2005

კომისიის 2005 წლის 23 დეკემბრის რეგულაცია (EC) N 2150/2005 საჰაერო სივრცის მოქნილად გამოყენების საერთო წესების დადგენის შესახებ

N2006/23

ევროპის პარლამენტის და საბჭოს 2006 წლის 5 აპრილის დირექტივა 2006/23/EC გაერთიანებაში საჰაერო მოძრაობის მაკონტროლებლის ლიცენზიის შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-16, 18, 19, 20 და დანართები I-IV

N 730/2006

2006 წლის 11 მაისის კომისიის რეგულაცია (EC) N730/2006 საჰაერო კლასიფიკაციისა და 195 ფრენის დონეზე ზევით ვიზუალური ფრენის წესების მიხედვით განხორციელებულ ფრენებზე დაშვების შესახებ

N1794/2006

2006 წლის 6 დეკემბრის კომისიის რეგულაცია (EC) N1794/2006 საჰაერო სანავიგაციო მომსახურებისათვის ღირებულების საერთო სქემის დადგენის შესახებ

N1033/2006

2006 წლის 4 ივლისის კომისიის რეგულაცია (EC) N1033/2006 ერთიანი ევროპული საჰაერო სივრცისათვის გაფრენის წინა ფაზის ფრენის გეგმის პროცედურების მოთხოვნების დადგენის შესახებ

N1032/2006

2006 წლის 6 ივლისის კომისიის რეგულაცია (EC) N1032/2006 სადისპეტჩერო პუნქტებს შორის შეტყობინების, კოორდინაციის და ფრენების გადაცემის მიზნით ფრენის მონაცემების გაცვლის ავტომატური სისტემებისათვის მოთხოვნების დადგენის შესახებ

N219/2007

2007 წლის 27 თებერვლის საბჭოს რეგულაცია (EC) N219/2007 ევროპული საჰაერო ტრანსპორტის მართვის ახალი თაობის სისტემის (SESAR) შემუშავების მიზნით ერთობლივი საწარმოს შექმნის შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლი 1(1) -(2) და (5) -(7), მუხლები 2-3, მუხლი 4(1), დანართი

N633/2007

2007 წლის 7 ივნისის კომისიის რეგულაცია (EC) N633/2007 სადისპეტჩერო პუნქტებს შორის შეტყობინების, კოორდინაციის და ფრენების გადაცემის მიზნით გამოყენებული ფრენის შეტყობინების



გადაცემის პროტოკოლის გამოყენების მოთხოვნებს

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-7, მე-8 მუხლის მეორე და მესამე წინადადებები, I-IV დანართები

N1265/2007

2007 წლის 26 ოქტომბრის კომისიის რეგულაცია (EC) N1265/2007, რომელიც ადგენს ერთიანი ევროპული საჰაერო სივრცისათვის ჰაერი-მიწა ხმოვანი არხების განაწილების მოთხოვნებს

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-9, დანართები I-IV

N1315/2007

კომისიის 2007 წლის 8 ნოემბრის რეგულაცია (EC) N1315/2007 საჰაერო მოძრაობის მართვის კონტროლის უსაფრთხოების და N2096/2005 რეგულაციის (EC) შეცვლის შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-15

N482/2008

კომისიის 2008 წლის 30 მაისის რეგულაცია (EC) N482/2008 საჰაერო სანავიგაციო მომსახურების პროვაიდერების მიერ დასანერგი პროგრამული უზრუნველყოფის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის სისტემის დადგენის და (EC) N2096/2005 რეგულაციის II დანართში შესწორების შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-5, დანართები I-II

N668/2008

(EC) N2096/2005 რეგულაციის II-დან V-მდე დანართების ცვლილების შესახებ კომისიის 2008 წლის 15 ივლისის რეგულაცია (EC) N668/2008, რომელიც ადგენს ჰაერსანაოსნო მომსახურების დებულების ერთიან მოთხოვნებს, ასევე მუშაობის მეთოდებსა და ექსპლუატაციის პროცედურებს.

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-2

N1361/2008

ევროპის საჰაერო ნაკადების მართვის სისტემის (SESAR) ახალი თაობის განვითარების ერთობლივი ვალდებულების ჩამოყალიბების შესახებ კომისიის 2008 წლის 16 დეკემბრის რეგულაცია (EC) N1361/2008, რომელიც ცვლის (EC) N219/2007 რეგულაციას.

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-5 (1.6 მუხლის გამოკლებით), დანართი (მე-11 და მე-12 პუნქტების გამოკლებით).

N29/2009

ევროპის ერთიანი საჰაერო სივრცის მონაცემთა კავშირის სამსახურების მოთხოვნების შესახებ კომისიის 2009 წლის 16 იანვრის რეგულაცია (EC) N29/2009.

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-15, დანართები I-VII.

N30/2009

კომისიის 2009 წლის 16 იანვრის (EC) N30/2009 რეგულაცია, კომისიის (EC) N1032/2006 რეგულაციაში ცვლილების შესახებ, რომელიც ეხება ფრენის მონაცემთა გაცვლის ავტომატური სისტემების იმ



მოთხოვნებს, რომლებიც მხარს უჭერს მონაცემთა დამაკავშირებელ მომსახურებას.

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-2, დანართი.

N262/2009

კომისიის 2009 წლის 30 მარტის (EC) N262/2009 რეგულაცია, რომელიც ადგენს ევროპის ერთიანი საჰაერო სივრცის ტიპის თანმდევი კოდების კოორდინირებული განთავსებისა და გამოყენების მოთხოვნებს.

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-13, დანართები I-III.

N1070/2009

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2009 წლის 21 ოქტომბრის (EC) N1070/2009 რეგულაცია, რომელიც ცვლის (EC) N549/2004, (EC) N550/2004, (EC) N551/2004 და (EC) N552/2004 რეგულაციებს ევროპის საავიაციო სისტემის მდგრადობისა და ფუნქციონირების გაუმჯობესების მიზნით.

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-5, 1.4 მუხლის გამოკლებით.

C. საავიაციო უსაფრთხოება

N3922/91

საბჭოს 1991 წლის 16 დეკემბრის რეგულაცია (EEC) N 3922/91 სამოქალაქო ავიაციის სფეროში ტექნიკური მოთხოვნებისა და ადმინისტრაციული პროცედურების ჰარმონიზაციის შესახებ,

შესწორებულია:

კომისიის 1996 წლის 13 ნოემბრის რეგულაციით (EC) N2176/96 სამეცნიერო და ტექნიკური პროგრესის შესახებ საბჭოს (EEC) N3922/91 რეგულაციაში ცვლილების შეტანის შესახებ

კომისიის 1999 წლის 25 მაისის რეგულაციით (EC) N1069/1999 სამეცნიერო და ტექნიკური პროგრესის შესახებ საბჭოს (EEC) N3922/91 რეგულაციის ადაპტირების შესახებ

კომისიის 2000 წლის 28 დეკემბრის რეგულაციით (EC) N 2871/2000 სამეცნიერო და ტექნიკური პროგრესის შესახებ საბჭოს (EEC) N3922/91 რეგულაციის სამოქალაქო ავიაციის სფეროში ტექნიკური მოთხოვნებისა და ადმინისტრაციული პროცედურების ჰარმონიზაციის შესახებ რეგულაციასთან ადაპტირების შესახებ

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2002 წლის 15 ივლისის რეგულაციით (EC) N1592/2002 სამოქალაქო ავიაციის სფეროში საერთო წესებისა და ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს შექმნის შესახებ

2006 წლის 12 დეკემბრის რეგულაციით (EC) N1899/2006 სამოქალაქო ავიაციის სფეროში ტექნიკური მოთხოვნებისა და ადმინისტრაციული პროცედურების ჰარმონიზაციის შესახებ

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2006 წლის 20 დეკემბრის რეგულაციით (EC) N1900/2006 სამოქალაქო ავიაციის სფეროში ტექნიკური მოთხოვნებისა და ადმინისტრაციული პროცედურების ჰარმონიზაციის შესახებ საბჭოს N3922/91 რეგულაციის (EC) შესწორების შესახებ

კომისიის 2007 წლის 11 დეკემბრის რეგულაციით (EC) N 8/2008 საჰაერო ხომალდით კომერციული გადაზიდვებზე გავრცელებული საერთო ტექნიკური მოთხოვნებისა და ადმინისტრაციული პროცედურების ჰარმონიზაციის შესახებ საბჭოს N3922/91 რეგულაციის (EC) შესწორების შესახებ

კომისიის 2008 წლის 20 აგვისტოს რეგულაციით (EC) N 859/2008 საჰაერო ხომალდით კომერციული



გადაზიდვებზე გავრცელებული საერთო ტექნიკური მოთხოვნებისა და ადმინისტრაციული პროცედურების ჰარმონიზაციის შესახებ საბჭოს N3922/91 რეგულაციის (EC) შესწორების შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-10, 12-13, 4(1) მუხლის და 8(2) მუხლის (მეორე წინადადება) გარდა, დანართები I-III

რაც შეეხება მე-12 მუხლის გამოყენებას, „წვერი სახელმწიფოები“ უნდა იკითხებოდეს, როგორც „ევროკავშირის წვერი სახელმწიფოები“

N216/2008

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2008 წლის 20 თებერვლის რეგულაცია (EC) N216/2008 სამოქალაქო ავიაციის სფეროში საერთო წესებისა და ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს შექმნის და საბჭოს 91/670/EEC დირექტივის, (EC) N1592/2002 რეგულაციისა და 2004/36/EC დირექტივის გაუქმების შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-68 65-ე მუხლის გარდა, 69(1) მეორე წინადადება, 69(4) მუხლი, დანართები I-VI

რომელიც შეცვლილია:

სამოქალაქო ავიაციის სფეროში ერთიანი წესებისა და ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს შექმნის შესახებ ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2009 წლის 30 ივლისის (EC) N690/2009 რეგულაცია, რომელიც ცვლის კომისიის (EC) N216/2008 რეგულაციას და აუქმებს საბჭოს 91/670/EEC დირექტივას, (EC) N1592/2002 რეგულაციასა და 2004/36/EC დირექტივას.

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2009 წლის 21 ოქტომბრის (EC) N1108/2009 რეგულაცია, რომელიც ცვლის (EC) N216/2008 რეგულაციას აეროდრომების, საჰაერო ნაკადების მართვისა და ჰაერსანაოსნო მომსახურების სფეროს შესახებ და აუქმებს 2006/23/EC დირექტივას.

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-3 (მუხლი 1.7-ს გამოკლებით, რომელიც აყალიბებს ახალ მუხლებს 8a.5, 8b.6 და 8c.10), დანართი

N94/56

საბჭოს 1994 წლის 21 ნოემბრის 94/56/EC დირექტივა სამოქალაქო ავიაციაში მომხდარი უბედური შემთხვევებისა და ინციდენტების გამოძიების მარეგულირებელი ძირითადი პრინციპების დადგენის შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-12

N2003/42

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2003 წლის 13 ივნისის 2003/42/EC დირექტივა სამოქალაქო ავიაციაში მომხდარი ინციდენტების შეტყობინების შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-11, დანართები I-II

N1321/2007

კომისიის 2007 წლის 12 ნოემბრის რეგულაცია (EC) N1321/2007 ევროპის პარლამენტის და საბჭოს 2003/42/EC დირექტივის შესაბამისად სამოქალაქო ავიაციაში მომხდარი ინციდენტების შესახებ გაცვლილი ინფორმაციის ერთიან ბაზაში ინტეგრაციის წესების დადგენის შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-4

N1330/2007



კომისიის 2007 წლის 24 სექტემბრის რეგულაცია (EC) N1330/2007 დაინტერესებული მხარეებისათვის ევროპის პარლამენტის და საბჭოს 2003/42/EC დირექტივის 7(2) მუხლში მითითებული სამოქალაქო ავიაციაში მომხდარი ინციდენტების შესახებ ინფორმაციის გავრცელების წესების დადგენის შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-10, დანართები 1-10

N1702/2003

კომისიის 2003 წლის 24 სექტემბრის რეგულაცია (EC) N1702/2003 საჰაერო ხომალდის და დაკავშირებული პროდუქციის, ნაწილებისა და მოწყობილობების ფრენის ვარგისობაზე და ეკოლოგიური სერტიფიცირების, ასევე კონსტრუქციის და გამომშვები ორგანიზაციების სერტიფიცირების წესების დადგენის შესახებ,

რომელიც შეცვლილია

კომისიის 2005 წლის 7 მარტის რეგულაციით (EC) N381/2005 რეგულაციის (EC) N1702/2003 ცვლილების შესახებ

კომისიის 2008 წლის 8 მაისის რეგულაციით (EC) N706/2006 რეგულაციის (EC) N1702/2003 ცვლილების შესახებ, რომელიც ეხება წვერი სახელმწიფოების მიერ შეზღუდული ვადის დამტკიცებისთვის განკუთვნილ დროს

კომისიის 2007 წლის 28 მარტის რეგულაციით (EC) N335/2007 რეგულაციის (EC) N1702/2003 ცვლილების შესახებ, რომელიც შეეხება საჰაერო ხომალდის და დაკავშირებული პროდუქტების, ნაწილების და მოწყობილობების ეკოლოგიური სერტიფიკატის გაცემის წესების შესრულებას

კომისიის 2007 წლის 30 მარტის რეგულაციით (EC) N375/2007 რეგულაციის (EC) N1702/2003 ცვლილების შესახებ ხომალდის და დაკავშირებული პროდუქციის, ნაწილების და მოწყობილობების ფრენის ვარგისობაზე და ეკოლოგიური სერტიფიცირების, ასევე კონსტრუქციის და გამომშვები ორგანიზაციების სერტიფიცირების წესების დადგენის შესახებ

კომისიის 2008 წლის 28 მარტის რეგულაციით (EC) N287/2008 რეგულაციის (EC) N1702/2003 2c(2) მუხლში მითითებული მოქმედების ვადის გახანგრძლივების შესახებ

კომისიის 2008 წლის 27 ოქტომბრის რეგულაციით (EC) N1057/2008 (EC) N1702/2003 რეგულაციის ფრენის ვარგისობის შემოწმების სერტიფიკატის (EASA ფორმა 15 a) II დანართის შესწორების შესახებ

კომისიის 2009 წლის 30 ნოემბრის (EC) N1194/2009 რეგულაცია, რომელიც ცვლის (EC) N1702/2003 რეგულაციას, რომელიც ადგენს საჰაერო ხომალდისა და შესაბამისი პროდუქციის, ნაწილების და მოწყობილობების ვარგისიანობისა და გარემოზე ზემოქმედების სერტიფიცირების განხორციელების წესებს, ისევე როგორც პროექტირებისა და მწარმოებელი ორგანიზაციების სერტიფიცირების წესებს

შენიშვნა: შესწორებულია კომისიის 2009 წლის 30 ნოემბრის (EC) N1194/2009 რეგულაციაში შეტანილი შესწორებით, რომელიც ცვლის (EC) N1702/2003 რეგულაციას საჰაერო ხომალდისა და შესაბამისი პროდუქციის, ნაწილების და მოწყობილობების ვარგისიანობისა და გარემოზე ზემოქმედების სერტიფიცირების განხორციელების წესების, ასევე პროექტირებისა და წარმოების ორგანიზაციის სერტიფიცირების წესების დადგენის შესახებ (OJ L 321, 8.12.2009)

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-4, დანართი. ამ რეგულაციაში მითითებული გარდამავალი პერიოდები განისაზღვრება ერთობლივი კომიტეტის მიერ.

N2042/2003

კომისიის 2003 წლის 20 ნოემბრის რეგულაცია (EC) N2042/2003 საჰაერო ხომალდის და ჰაერსანაოსნო პროდუქტების, ნაწილების და მოწყობილობების უწყვეტი ფრენისთვის ვარგისიანობის და ამ პროცესში



ჩართული ორგანიზაციების და პერსონალის დამტკიცების შესახებ,

რომელიც შესწორებულია

კომისიის 2006 წლის 8 მაისის რეგულაციით (EC) N707/2006, რომლითაც შეიცვალა რეგულაცია (EC) N2042/2003 შეზღუდული ვადის დამტკიცების შესახებ, და I და III დანართები

კომისიის 2007 წლის 30 მარტის რეგულაციით (EC) N376/2007 საჰაერო ხომალდის და ჰაერსანაოსნო პროდუქტების, ნაწილების და მოწყობილობების უწყვეტი ფრენის ვარგისიანობის და ამ პროცესში ჩართული ორგანიზაციების და პერსონალის დამტკიცების შესახებ (EC) N2042/2003 რეგულაციის შესწორების შესახებ

კომისიის 2008 წლის 27 ოქტომბრის რეგულაციით (EC) N1056/2008 საჰაერო

ხომალდის და ჰაერსანაოსნო პროდუქტების, ნაწილების და მოწყობილობების უწყვეტი ფრენის ვარგისიანობის და ამ პროცესში ჩართული ორგანიზაციების და პერსონალის დამტკიცების შესახებ N2042/2003 რეგულაციის (EC) შეცვლის შესახებ

კომისიის 2010 წლის 5 თებერვლის (EC) N127/2010 რეგულაცია, რომელიც ცვლის (EC) N2042/2003 რეგულაციას საჰაერო ხომალდისა და შესაბამისი პროდუქციის, ნაწილების და მოწყობილობების ვარგისიანობისა და გარემოზე ზემოქმედების გაგრძელების შესახებ, ასევე დავალებაში ჩართული ორგანიზაციებისა და პერსონალის დამტკიცების შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-6, დანართები I-IV

N104/2004

კომისიის 2004 წლის 22 იანვრის რეგულაცია (EC) N104/2004 ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს სააპელაციო საბჭოს ორგანიზაციის და შემადგენლობის წესების დადგენის შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-7 და დანართი

N593/2007

კომისიის 2007 წლის 31 მაისის რეგულაცია (EC) N593/2007 ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს მიერ დადგენილი საფასურისა და მოსაკრებლების შესახებ

შეცვლილია:

კომისიის 2008 წლის 23 დეკემბრის (EC) N1356/2008 რეგულაციით, რომელიც ცვლის ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს მიერ დადგენილი საფასურისა და მოსაკრებლების შესახებ (EC) N593/2007 რეგულაციას.

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-12, 14(2), დანართი

N736/2006

კომისიის 2006 წლის 16 მაისის რეგულაცია (EC) N736/2006 ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს სტანდარტიზაციის შემოწმების განხორციელების სამუშაო მეთოდების შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-12, 14(2), დანართი

N768/2006

კომისიის 2006 წლის 19 მაისის რეგულაცია (EC) N768/2006 საჰაერო ხომალდის, რომლებიც სარგებლობენ გაერთიანების აეროპორტებით, უსაფრთხოების შესახებ ინფორმაციის შეგროვების და გაცვლის და საინფორმაციო სისტემების მართვის შესახებ ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს



2004/36/EC დირექტივის განხორციელების შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-5

N2111/2005

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2005 წლის 14 დეკემბრის რეგულაცია (EC) N2111/2005 გაერთიანების იმ ავიაგადამზიდველების სიის ჩამოყალიბების თაობაზე რომელთაც აკრძალული აქვთ საჰაერო მიმოსვლის განხორციელება გაერთიანების ფარგლებში და გადაყვანა-გადაზიდვის განმახორციელებელი ავიაგადამზიდველის იდენტობის შესახებ მგზავრების ინფორმირების თაობაზე, რომელიც აუქმებს დირექტივას 2004/36/CE მე-9 მუხლს

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-13, დანართი

კომისიის 2006 წლის 22 მარტის რეგულაცია (EC) N473/2006, რომელიც ადგენს განსახორციელებელ წესებს, ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს რეგულაცია (EC) N2111/2005 II თავში მითითებული გაერთიანების სიის იმ ავიაგადამზიდველებისათვის, რომელთაც აკრძალული აქვთ საჰაერო მიმოსვლის განხორციელება გაერთიანების ფარგლებში.

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-6 და დანართები A-C

კომისიის 2006 წლის 22 მარტის რეგულაცია (EC) N474/2006 რომელიც ადგენს ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს რეგულაცია (EC) N2111/2005 II თავში მითითებული იმ ავიაგადამზიდველების გაერთიანების სიას, რომელთაც აკრძალული აქვთ საჰაერო მიმოსვლის განხორციელება გაერთიანების ფარგლებში, რომელიც შემდგომში ჩასწორებულ იქნა.

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-3 და დანართები A და B

D. საავიაციო უშიშროება

N300/2008

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2008 წლის 11 მარტის რეგულაცია (EC) N300/2008 სამოქალაქო ავიაციის სფეროში საერთო ნორმების და N2320/2002 რეგულაციის (EC) გაუქმების შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-18, მუხლი 21, დანართი

N18/2010

კომისიის 2010 წლის 8 იანვრის (EU) N18/2010 რეგულაცია, რომელიც ცვლის ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს (EC) N300/2008 რეგულაციას, რომელიც ეხება ეროვნული ხარისხის კონტროლის პროგრამების ტექნიკურ მახასიათებლებს სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების სფეროში.

N272/2009

კომისიის 2009 წლის 2 აპრილის (EC) N272/2009 რეგულაცია, რომელიც სრულყოფს ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს (EC) N300/2008 რეგულაციის დანართით გათვალისწინებულ სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების ერთიან ძირითად სტანდარტებს.

N1254/2009

კომისიის 2009 წლის 18 დეკემბრის (EU) N1254/2009 რეგულაცია, რომელიც აწესებს კრიტერიუმს წევრი სახელმწიფოებისათვის სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების ერთიანი ძირითადი სტანდარტების უფლებელყოფისა და უსაფრთხოების ალტერნატიული ღონისძიებების მიღების უფლების მისაცემად.

კომისიის.... წლის (EU) N..... რეგულაცია, რომელშიც დეტალურადაა გაწერილი საავიაციო



უსაფრთხოების ერთიანი ძირითადი სტანდარტების დანერგვის ღონისძიებები [დასამტკიცებელია ევროპის კავშირის მიერ]

კომისიის.... წლის (EU) N..... გადაწყვეტილება, რომელშიც დეტალურადაა გაწერილი საავიაციო უსაფრთხოების ერთიანი ძირითადი სტანდარტების დანერგვის ღონისძიებები, რაც მოიცავს (EC) N300/2008 რეგულაციის მე-18 მუხლის (ა) პუნქტში გაწერილ ინფორმაციას [დასამტკიცებელია ევროპის კავშირის მიერ]

E. გარემოს დაცვა

N2006/93

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2006 წლის 12 დეკემბრის დირექტივა 2006/93/EC საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ კონვენციის მე-16 დანართის II ნაწილის მე-3 თავის I ტომით გათვალისწინებული საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციის რეგულირების შესახებ, მეორე გამოცემა

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-6, დანართები I და II

N2002/30

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2002 წლის 26 მარტის დირექტივა 2002/30/EC გაერთიანების აეროპორტებში ხმაურთან დაკავშირებული საექსპლუატაციო შეზღუდვების შემოღების წესების და პროცედურების დადგენის შესახებ

როგორც ეს დამატებული და შესწორებულია 2003 წლის მიერთების აქტითა და 2005 წლის მიერთების აქტით

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-15, დანართები I და II

N2002/49

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2002 წლის 25 ივნისის დირექტივა 2002/49/EC გარემო ხმაურის შეფასებისა და მართვის შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-16, დანართები I-IV

F. სოციალური ასპექტები

N2000/79

საბჭოს 2000 წლის 27 ნოემბრის დირექტივა 2000/79/EC ევროპის ავიაკომპანიების ასოციაციის (AEA), ევროპის ტრანსპორტის მუშაკთა ფედერაციის (ETF), ევროპის ეკიპაჟის ასოციაციის (ECA), ევროპის რეგიონული ავიაკომპანიების ასოციაციის (ERA) და საერთაშორისო საჰაერო გადამზიდვების ასოციაციის (IACA) მიერ დადებული შეთანხმების თაობაზე ევროპის სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მობილური მუშაკების სამუშაო დროის ორგანიზების შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 2-3, დანართი

N2003/88

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2003 წლის 4 ნოემბრის დირექტივა 2003/88/EC სამუშაო დროის ორგანიზების ზოგიერთი ასპექტის შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-19, 21-24 და 26-29



G. მომხმარებლის დაცვა

N90/314

საბჭოს 1990 წლის 13 ივნისის დირექტივა 90/314/EC სამოგზაურო, დასვენების და ტურისტული პაკეტებს შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-10

N95/46

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 1995 წლის 24 ოქტომბრის დირექტივა N95/46/EC პირადი მონაცემების დამუშავებასთან და ამგვარი მონაცემების თავისუფლად მოძრობასთან დაკავშირებით პირების დაცვის შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-34

N2027/97

საბჭოს 1997 წლის 9 ოქტომბრის დირექტივა N2027/97/EC ავიაგადამზიდველის პასუხისმგებლობის შესახებ უბედური შემთხვევებისას, შესწორებულია

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2002 წლის 13 მაისის რეგულაციით (EC) N889/2002 საბჭოს N2027/97 რეგულაციის შესწორების შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-8

N261/2004

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2004 წლის 11 თებერვლის რეგულაცია N261/2004 ჩასხდომაზე უარის თქმის, ან ფრენების გაუქმების, ან დიდი ხნით დაყოვნების შემთხვევაში მგზავრებისათვის კომპენსაციის და დახმარების ერთიანი წესების დადგენის და N295/91 რეგულაციის გაუქმების შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-17

N1107/2006

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2006 წლის 5 ივლისის რეგულაცია N1107/2006 საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრობისას შეზღუდული შესაძლებლობებისა და გადაადგილების შეზღუდული უნარის მქონე პირების უფლებების შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-17, დანართები I და II

H. სხვა სამართლებრივი აქტები

N80/2009

ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2009 წლის 14 იანვრის რეგულაცია N80/2009 კომპიუტერიზებული დაჯავშნის სისტემების ქცევის კოდექსისა და საბჭოს N2299/89 რეგულაციის გაუქმების შესახებ

შესაბამისი დებულებები: მუხლები 1-18 და დანართი I და II

დანართი IV

მე-3 და მე-4 მუხლებში და I დანართში

მითითებული სხვა სახელმწიფოების სია



1. ისლანდიის რესპუბლიკა (ევროპის ეკონომიკური სივრცის შეთანხმების მიხედვით);
2. ლიხტენშტეინის საგრაფო (ევროპის ეკონომიკური სივრცის შეთანხმების მიხედვით);
3. ნორვეგიის სამეფო (ევროპის ეკონომიკური სივრცის შეთანხმების მიხედვით);
4. შვეიცარიის კონფედერაცია (ევროპის გაერთიანებასა და შვეიცარიის კონფედერაციას შორის შეთანხმების მიხედვით).

¹ გაეროს უშიშროების საბჭოს 1999 წლის 10 ივნისის 1244 რეზოლუციის შესაბამისად.

