

562**UMOWA**

**między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Gruzji o cywilnym transporcie lotniczym,
podpisana w Warszawie dnia 26 listopada 2010 r.**

UMOWA**MIĘDZY****RZĄDEM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ****A RZĄDEM GRUZJI****O CYWILNYM TRANSPORCIE LOTNICZYM**

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Gruzji, zwane dalej „Umawiającymi się Stronami”,

będąc stronami Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.,

dążąc do zawarcia umowy o transporcie lotniczym w celu ustanowienia komunikacji lotniczej między ich odpowiednimi terytoriami,

dążąc do rozwijania wzajemnych relacji w dziedzinie lotnictwa cywilnego,

uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1 **Definicje**

Dla celów niniejszej Umowy i Załączników do niej:

- a) termin „władza lotnicza” oznacza w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej - Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a w przypadku Gruzji - Ministerstwo Gospodarki i Zrównoważonego Rozwoju i/lub Zjednoczoną Administrację Transportu, albo w obydwu przypadkach każdą osobę lub organ upoważniony do wykonywania funkcji znajdujących się w zakresie kompetencji tych władz;
- b) termin „wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze” oznacza przedsiębiorstwo lotnicze, które zostało wyznaczone do eksploatacji uzgodnionych linii na trasach określonych w Załączniku 1 do niniejszej Umowy oraz otrzymało zezwolenie eksploatacyjne zgodnie z postanowieniami Artykułu 3 niniejszej Umowy;
- c) termin „Konwencja” oznacza Konwencję o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. i obejmuje każdy Załącznik przyjęty zgodnie z Artykułem 90 tej Konwencji oraz każdą zmianę Załączników lub Konwencji przyjętą zgodnie z Artykułami 90 i 94, w zakresie, w jakim te Załączniki i zmiany zostały przyjęte przez obie Umawiające się Strony;

- d) termin „taryfa” oznacza cenę pobieraną za przewóz pasażerów, bagażu i ładunku oraz warunki zastosowania takiej taryfy, włączając ceny i warunki innych usług świadczonych przez przedsiębiorstwo lotnicze w związku z przewozem, ale z wyłączeniem wynagrodzenia i warunków przewozu poczty;
- e) termin „terytorium Umawiającej się Strony” ma znaczenie określone w Artykule 2 Konwencji;
- f) termin „państwo członkowskie” oznacza państwo członkowskie Unii Europejskiej;
- g) termin „Traktaty UE” oznacza Traktat o Unii Europejskiej i Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej;
- h) termin „certyfikat przewoźnika lotniczego” oznacza dokument wydany przedsiębiorstwu lotniczemu, który potwierdza, że dane przedsiębiorstwo lotnicze posiada kwalifikacje zawodowe i organizacyjne dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych w zakresie działalności lotniczej określonej w certyfikacie;
- i) termin „linia lotnicza”, „międzynarodowa linia lotnicza”, „przedsiębiorstwo lotnicze” oraz „lądowanie w celach niehandlowych” mają znaczenie odpowiednio określone dla nich w Artykule 96 Konwencji;
- j) termin „niniejsza Umowa” obejmuje obecną Umowę, Załączniki do niej oraz wszelkie zmiany do nich lub do tej Umowy, które stanowią jej integralną część;
- k) termin „opłata od użytkownika” oznacza opłatę nałożoną na przedsiębiorstwa lotnicze przez właściwe władze lub na której nałożenie dane władze zezwoliły z tytułu korzystania z obiektów i urządzeń portu lotniczego albo urządzeń nawigacji

lotniczej, włączając usługi i urządzenia z tym związane dla statków powietrznych, ich załóg, pasażerów i ładunku;

- 1) termin „skuteczna kontrola regulacyjna” opiera się między innymi na: posiadaniu przez przedsiębiorstwo lotnicze ważnej koncesji wydanej przez właściwe władze oraz spełnieniu kryteriów eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych ustalonych przez właściwe władze, takich jak potwierdzenie kondycji finansowej, zdolność do spełnienia wymogu interesu publicznego, tam gdzie ma to zastosowanie, obowiązek zapewnienia usługi itp., a także wprowadzeniu i utrzymywaniu przez koncesjonującą Umawiającą się Stronę programów nadzoru bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa spełniających przynajmniej standardy Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 2

Przyznanie praw przewozowych

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa określone w niniejszej Umowie w celu ustanowienia i eksploatacji międzynarodowych regularnych linii lotniczych na trasach określonych w Załączniku 1.

Takie linie i trasy nazywane są odpowiednio „uzgodnionymi liniami” i „określonymi trasami”. Przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez każdą Umawiającą się Stronę przy eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach będą korzystać z następujących praw:

- a) przelotu nad terytorium drugiej Umawiającej się Strony bez lądowania;
- b) lądowania na tym terytorium w celach niehandlowych;
- c) zabierania i wyładowywania w ruchu międzynarodowym pasażerów, poczty i ładunku w punktach na określonych trasach, zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy i Załącznika 1.

2. Żadne z postanowień ustępu 1 niniejszego Artykułu nie będzie traktowane jako przyznanie wyznaczonemu przedsiębiorstwu

lotniczemu jednej Umawiającej się Strony prawa zabierania na pokład statku powietrznego na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, pasażerów i ładunku, włączając pocztę, przewożonych za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu i przeznaczonych do innego punktu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony, z wyjątkiem przypadków gdy od czasu do czasu zostanie to wspólnie uzgodnione przez władze lotnicze Umawiających się Stron.

3. Jeżeli z powodu konfliktu zbrojnego, działań o charakterze politycznym lub wyjątkowych okoliczności, wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony nie jest w stanie eksploatować linii lotniczej na jej normalnej trasie, druga Umawiająca się Strona dołoży wszelkich starań dla ułatwienia kontynuowania eksploatacji takiej linii, poprzez odpowiednie czasowe zmiany tras.

Artykuł 3

Wyznaczenie i zezwolenie

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć przedsiębiorstwa lotnicze w celu eksploatacji uzgodnionych linii na trasach określonych w Załączniku 1 oraz cofnąć lub zmienić takie wyznaczenia. Wyznaczenia takie będą przekazane pisemnie przez władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony.

2. Po otrzymaniu takiego wyznaczenia, druga Umawiająca się Strona udzieli bezzwłocznie odpowiednich zezwoleń i upoważnień, pod warunkiem, że:

a) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Rzeczpospolitą Polską:

i. jest ono ustanowione, zgodnie z Traktatami UE, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i posiada ważną koncesję wydaną zgodnie z prawem Unii Europejskiej; oraz

ii. państwo członkowskie odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przedsiębiorstwem lotniczym, a właściwa władza lotnicza jest wyraźnie określona w wyznaczeniu; oraz

iii. jest ono własnością bezpośrednio lub poprzez udział większościowy i pozostaje cały czas pod skuteczną kontrolą państw członkowskich i/lub obywateli państw członkowskich, lub innych państw wymienionych w Załączniku 2 i/lub obywateli tych innych państw;

b) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Gruzję:

i. jest ono ustanowione na terytorium Gruzji i posiada ważną koncesję wydaną zgodnie z obowiązującym prawem Gruzji;

ii. Gruzja sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przedsiębiorstwem lotniczym; oraz

c) wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze spełnia warunki określone zgodnie z obowiązującymi ustawami i przepisami normalnie stosowanymi w odniesieniu do eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych przez Umawiającą się Stronę rozpatrującą wnioski lub wnioski.

3. Gdy przedsiębiorstwo lotnicze zostało tak wyznaczone i upoważnione zgodnie z ustępem 1 i 2 niniejszego Artykułu, może ono rozpocząć w każdym czasie operacje na każdej uzgodnionej linii, pod warunkiem że przedsiębiorstwo lotnicze działa zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy jak również z krajowymi wymogami dotyczącymi zezwoleń, jeśli takie mają zastosowanie.

Artykuł 4

Cofnięcie lub zawieszenie zezwolenia eksploatacyjnego

1. Każda Umawiająca się Strona może odmówić, cofnąć, lub ograniczyć zezwolenia lub upoważnienia drugiej Umawiającej się Strony, gdy:

a) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Rzeczpospolitą Polską:

i. nie jest ono ustanowione, zgodnie z Traktatami UE, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub nie posiada ważnej koncesji wydanej zgodnie z prawem Unii Europejskiej; oraz

ii. państwo członkowskie odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje i nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przedsiębiorstwem lotniczym, lub właściwa władza lotnicza nie jest wyraźnie określona w wyznaczeniu; oraz

iii. nie jest ono własnością bezpośrednio lub poprzez udział większościowy lub nie pozostaje pod skuteczną kontrolą państw członkowskich i/lub obywateli państw członkowskich, lub innych państw wymienionych w Załączniku 2 i/lub obywateli tych innych państw; oraz

b) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Gruzję:

i. nie jest ono ustanowione na terytorium Gruzji lub nie posiada ważnej koncesji wydanej zgodnie z obowiązującym prawem Gruzji;

ii. Gruzja nie wykonuje lub nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przedsiębiorstwem lotniczym; lub

c) przedsiębiorstwo lotnicze nie przestrzega postanowień niniejszej Umowy i jej Załączników.

2. Wykonując swoje prawa zgodnie z ustępem 1 niniejszego Artykułu, Gruzja nie dyskryminuje przedsiębiorstw lotniczych państw członkowskich ze względu na ich przynależność państwową.

3. Prawo takie może być wykonane jedynie po konsultacjach z władzami lotniczymi drugiej Umawiającej się Strony zgodnie z Artykułem 13 niniejszej Umowy, chyba że konieczne jest niezwłoczne cofnięcie, zawieszenie lub nałożenie warunków, o których mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu w celu zapobieżenia dalszemu nieprzestrzeganiu ustaw lub przepisów.

Artykuł 5

Zasady dotyczące eksploatacji uzgodnionych linii

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron będą miały jednakowe i sprawiedliwe warunki konkurencji przy eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach.
2. Każda Umawiająca się Strona zezwoli każdemu wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu na ustalanie częstotliwości i zdolności przewozowej w oferowanym międzynarodowym transporcie lotniczym w oparciu o uwarunkowania handlowe i rynkowe. Żadna Umawiająca się Strona nie będzie jednostronnie ograniczać wielkości, częstotliwości lub regularności przewozów lub typu albo typów statków powietrznych eksploatowanych przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, z wyjątkiem przypadków określonych w niniejszej Umowie lub według ujednoczonych warunków zgodnych z Artykułem 15 Konwencji.
3. Żadna Umawiająca się Strona nie zezwoli swojemu wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu lub swoim wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym, działającym wspólnie z jakimkolwiek innym przedsiębiorstwem lotniczym lub przedsiębiorstwami lotniczymi lub oddzielnie, na nadużycie pozycji rynkowej w sposób skutkujący poważnym osłabieniem lub wykluczeniem konkurenta z trasy.

Artykuł 6

Opłaty celne i podatki

1. Statki powietrzne eksploatowane na międzynarodowych liniach lotniczych przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze jakiegokolwiek Umawiającej się Strony, ich normalne wyposażenie, części zamienne, zapasy materiałów pędnych i smarów, zapasy pokładowe (obejmujące żywność, napoje, tytoń) na pokładzie tych statków powietrznych, przy przylocie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony będą zwolnione z opłat celnych, opłat inspekcyjnych oraz innych opłat

i podatków, pod warunkiem, że statki powietrzne opuszczą terytorium tej Umawiającej się Strony, a wymienione wyposażenie, zapasy materiałów pędnych i smarów oraz zapasy pokładowe pozostaną na pokładzie statków powietrznych do czasu ich wywozu lub zostaną zużyte na odcinku lotu wykonywanego nad tym terytorium.

2. Zwolnione będą również z tych samych opłat, należności i podatków, z wyjątkiem opłat związanych z wykonywanymi usługami:

a) zapasy pokładowe wzięte na pokład na terytorium jakiegokolwiek Umawiającej się Strony, zgodnie z ograniczeniami ustalonymi przez kompetentne organy tej Umawiającej się Strony i przeznaczone do zużycia na pokładzie wylatujących statków powietrznych eksploatowanych na międzynarodowych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;

b) części zapasowe i normalne wyposażenie, wwieszone na terytorium jednej Umawiającej się Strony, przeznaczone do naprawy lub eksploatacji statków powietrznych używanych na międzynarodowych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;

c) materiały pędne i smary, przeznaczone do zaopatrzenia statków powietrznych używanych na międzynarodowych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, nawet jeżeli materiały te będą zużyte na odcinku lotu wykonywanego nad terytorium Umawiającej się Strony, na którym zostały one załadowane na pokład;

d) materiały reklamowe, nie mające wartości handlowej, używane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

3. Jeżeli ustawy i przepisy którejkolwiek Umawiającej się Strony tego wymagają, przedmioty wymienione w ustępie 1 i 2 niniejszego Artykułu będą znajdować się pod nadzorem celnym tej Umawiającej się Strony.

4. Normalne wyposażenie pokładowe, jak również materiały i zapasy pozostawione na pokładzie statków powietrznych eksploatowanych

przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, mogą być wylądowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony jedynie za zgodą organów celnych tego terytorium. W takim przypadku mogą być one poddane nadzorowi tych organów do czasu ich wywiezienia lub otrzymania innego przeznaczenia za zgodą tych samych organów.

5. Pasażerowie, bagaż i ładunki znajdujące się w tranzycie bezpośrednim przez terytorium jednej Umawiającej się Strony i nie opuszczające terenu portu lotniczego przeznaczonego dla tego celu, poddani będą jedynie uproszczonej kontroli. Bagaż i ładunki w tranzycie bezpośrednim będą zwolnione od opłat celnych i innych podobnych podatków.

6. Żadne postanowienie niniejszej Umowy nie będzie ograniczać prawa Rzeczypospolitej Polskiej do nałożenia podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na paliwo dostarczane na jej terytorium, przeznaczone do użytku przez statek powietrzny wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego Gruzji wykonującego operacje między punktem na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej a innym punktem na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub na terytorium innego państwa członkowskiego.

Artykuł 7 **Rozkład lotów**

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą, z wyprzedzeniem trzydziestu (30) dni, przedkładać władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony do zatwierdzenia rozkład swoich planowanych linii, wyszczególniając częstotliwość, godziny operacji, typ statku powietrznego, konfigurację oraz ilość miejsc oferowanych do publicznej sprzedaży.

2. Wszelkie kolejne zmiany do zatwierdzonego rozkładu lotów wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego będą przedkładane do zatwierdzenia władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 8

Obsługa naziemna

Z zastrzeżeniem ustaw i przepisów każdej Umawiającej się Strony, włączając w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej prawo Unii Europejskiej, każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało na terytorium drugiej Umawiającej się Strony prawo do wykonywania swojej własnej obsługi naziemnej („własna obsługa naziemna”) lub, według swojego uznania, do wyboru usługodawcy spośród konkurujących usługodawców, który zapewni usługi obsługi naziemnej, w całości lub części. Jeżeli takie ustawy lub przepisy ograniczają lub wykluczają własną obsługę naziemną oraz jeżeli brak jest rzeczywistej konkurencji między usługodawcami świadczącymi usługi w zakresie obsługi naziemnej, każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie traktowane w sposób niedyskryminujący w zakresie dostępu do własnej obsługi naziemnej lub usług obsługi naziemnej, oferowanych przez usługodawcę lub usługodawców.

Artykuł 9

Stosowanie ustaw i przepisów

1. Ustawy, przepisy i procedury każdej Umawiającej się Strony dotyczące przybycia, pobytu na terytorium lub opuszczania jej terytorium przez statki powietrzne używane w międzynarodowej żegludze powietrznej albo dotyczące eksploatacji i żeglugi takich statków powietrznych w czasie ich pobytu w granicach jej terytorium, będą stosowane do statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony.
2. Ustawy, przepisy i procedury każdej Umawiającej się Strony dotyczące przybycia, pobytu na terytorium lub opuszczania jej terytorium przez pasażerów, załogę, pocztę i ładunki znajdujące się na pokładzie statku powietrznego, w szczególności dotyczące paszportów, cła i kwarantanny będą stosowane do pasażerów, załóg,

poczty i ładunków wziętych na pokład statku powietrznego wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 10

Taryfy

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron będą swobodnie ustalać taryfy lotnicze.
2. Taryfy będą przedkładane władzom lotniczym obu Umawiających się Stron na trzydzieści (30) dni przed ich wejściem w życie, z wyjątkiem przypadków, gdy władze lotnicze zwolniły wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze z takiego obowiązku lub skróciły termin dla ich przedłożenia.
3. Zainteresowana Umawiająca się Strona może w każdej chwili zdecydować:
 - a) o wycofaniu taryfy podstawowej, która biorąc pod uwagę całą strukturę taryfy dla danej trasy i inne związane z tym czynniki, łącznie z sytuacją konkurencyjną na rynku, jest nadmiernie zawyżona w sposób krzywdzący dla pasażerów w odniesieniu do długookresowych pełnych kosztów wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego, łącznie z zadowalającym zwrotem kapitału;
 - b) o wstrzymaniu, w sposób niedyskryminujący, dalszego obniżania taryf na rynku, na trasie lub grupie tras, w sytuacji gdy mechanizmy rynkowe doprowadziły do trwałego obniżenia taryf lotniczych, odbiegającego w istotny sposób od normalnych sezonowych zmian cen i powodującego szeroko występujące straty wśród wszystkich wyznaczonych na danej trasie przedsiębiorstw lotniczych, przy uwzględnieniu pełnych długookresowych kosztów przedsiębiorstwa lotniczego.

Artykuł 11

Transfer wpływów

Każda Umawiająca się Strona udzieli wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony prawa do wymiany i transferu nadwyżki wpływów nad wydatkami, uzyskanej na swoim terytorium w związku z przewozem na uzgodnionych liniach pasażerów, bagażu, ładunków, w tym poczty. Wymiana i transfer będą dokonywane przy zastosowaniu rynkowego kursu wymiany stosowanego do bieżących transakcji oraz zgodnie z obowiązującym prawem dewizowym.

Artykuł 12

Przedstawicielstwa przedsiębiorstw lotniczych i sprzedaż

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo do ustanawiania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony swoich biur, oddziałów i/lub przedstawicielstw, zgodnie z ustawami i przepisami tej drugiej Umawiającej się Strony.
2. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą upoważnione do sprowadzania i utrzymywania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, zgodnie z ustawami i przepisami tej drugiej Umawiającej się Strony, swojego własnego personelu niezbędnego do wykonywania i promocji przewozów lotniczych.
3. Na zasadzie wzajemności i zgodnie z ustawami i przepisami drugiej Umawiającej się Strony, wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo prowadzić sprzedaż lotniczych dokumentów przewozowych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony bezpośrednio, lub według własnego uznania, za pośrednictwem swoich agentów. Każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało prawo prowadzić sprzedaż

własnych lotniczych dokumentów przewozowych w walucie drugiej Umawiającej się Strony lub w walutach wymieniających, zgodnie z obowiązującym prawem dewizowym.

Artykuł 13 **Konsultacje**

W duchu ścisłej współpracy, władze lotnicze Umawiających się Stron będą, od czasu do czasu, konsultować się w celu zapewnienia realizacji, interpretacji, stosowania lub zmiany niniejszej Umowy i jej Załączników.

Artykuł 14 **Rozstrzygnięcie sporów**

1. W przypadku powstania jakiegokolwiek sporu między Umawiającymi się Stronami co do interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy, Umawiające się Strony będą przede wszystkim dążyć do rozstrzygnięcia go w drodze negocjacji.

2. Jeżeli Umawiające się Strony nie osiągną rozstrzygnięcia w drodze negocjacji, mogą uzgodnić przekazanie sporu do rozstrzygnięcia wspólnie uzgodnionej osobie lub organowi, albo na prośbę którejkolwiek Umawiającej się Strony, przedstawić spór do rozstrzygnięcia trybunałowi złożonemu z trzech arbitrów, z których po jednym wyznaczy każda Umawiająca się Strona, trzeciego zaś wyznaczą dwaj arbitrzy w ten sposób wyznaczeni. Każda z Umawiających się Stron wyznaczy arbitra w okresie sześćdziesięciu (60) dni od dnia otrzymania przez którąkolwiek Umawiającą się Stronę od drugiej Umawiającej się Strony powiadomienia drogą dyplomatyczną o żądaniu rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu, a trzeci arbiter zostanie wyznaczony w okresie następnych sześćdziesięciu (60) dni. Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron nie wyznaczy arbitra w określonym terminie, lub jeżeli trzeci arbiter nie zostanie wyznaczony w określonym terminie, Przewodniczący Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa

Cywilnego może, na prośbę którejkolwiek Umawiającej się Strony, wyznaczyć arbitra lub arbitrów, w zależności od sytuacji. Jeżeli Przewodniczący posiada obywatelstwo jednej z Umawiających się Stron, najwyższy rangą Wiceprzewodniczący, który nie jest wyłączony na tej podstawie, dokona wyznaczenia. We wszystkich przypadkach trzeci arbiter określi miejsce, w którym arbitraż będzie się odbywać.

3. Umawiające się Strony zobowiązują się stosować do decyzji wydanej zgodnie z ustępem 2 niniejszego Artykułu.

4. Każda Umawiająca się Strona będzie ponosić koszty arbitra, którego wyznaczyła. Pozostałe koszty trybunału arbitrażowego będą podzielone równo przez Umawiające się Strony.

5. Jeżeli i jak długo którakolwiek Umawiająca się Strona nie będzie stosować się do decyzji wydanej zgodnie z ustępem 2 niniejszego Artykułu, druga Umawiająca się Strona może ograniczyć, odmówić lub zawiesić prawa lub przywileje, których udzieliła na podstawie niniejszej Umowy Umawiającej się Stronie nie stosującej się do decyzji lub przedsiębiorstwu lotniczemu nie stosującemu się do decyzji.

Artykuł 15 **Ochrona lotnictwa**

1. Zgodnie ze swoimi prawami i zobowiązaniami wynikającymi z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony potwierdzają, że ich wzajemne zobowiązania dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji stanowią integralną część niniejszej Umowy. Bez ograniczania całokształtu swoich praw i zobowiązań wynikających z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony będą w szczególności postępować zgodnie z postanowieniami Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzonej w Tokio dnia 14 września 1963 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi,

sporządzonej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzonej w Montrealu dnia 23 września 1971 r., Protokołu o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne uzupełniającego Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego sporządzoną w Montrealu dnia 23 września 1971 r., sporządzonego w Montrealu dnia 24 lutego 1988 r., Konwencji w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania, podpisanej w Montrealu dnia 1 marca 1991r. oraz jakiegokolwiek innej wielostronnej umowy dotyczącej ochrony lotnictwa cywilnego, do której przystąpiły obie Umawiające się Strony.

2. Na żądanie, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w zapobieganiu czynom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym czynom skierowanym przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych i urządzeń nawigacji lotniczej oraz każdemu innemu zagrożeniu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

3. We wzajemnych stosunkach, Umawiające się Strony będą postępować zgodnie z postanowieniami dotyczącymi ochrony lotnictwa ustalonymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i oznaczonymi jako Załączniki do Konwencji w zakresie, w jakim takie postanowienia dotyczące ochrony mają zastosowanie do Umawiających się Stron; Umawiające się Strony będą wymagały, aby użytkownicy statków powietrznych ich rejestracji lub użytkownicy statków powietrznych, którzy mają swoje główne miejsce prowadzenia działalności lub miejsce stałego zamieszkania na terytorium Umawiających się Stron lub, w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej, użytkownicy statków powietrznych, którzy są ustanowieni na jej terytorium zgodnie z Traktatami UE i posiadają ważną koncesję zgodnie z prawem Unii Europejskiej, a także użytkownicy portów lotniczych na ich

terytorium działali zgodnie z takimi postanowieniami o ochronie lotnictwa.

4. Każda Umawiająca się Strona zgadza się, aby od jej użytkowników statków powietrznych przy wlocie, wylocie lub pobycie w granicach terytorium drugiej Umawiającej się Strony, można było żądać przestrzegania postanowień dotyczących ochrony lotnictwa wymaganych przez drugą Umawiającą się Stronę zgodnie z ustępem 3 niniejszego Artykułu. Każda Umawiająca się Strona zapewni skuteczne stosowanie odpowiednich środków na jej terytorium dla ochrony statków powietrznych, sprawdzenia pasażerów, ich bagażu podręcznego, oraz przeprowadzenia odpowiednich kontroli załogi, ładunków i zapasów pokładowych przed i w czasie wpuszczania na pokład i załadowywania. Każda Umawiająca się Strona będzie również pozytywnie rozpatrywała każdą prośbę drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie uzasadnionych, specjalnych środków ochrony w razie szczególnego zagrożenia.

5. W przypadku zaistnienia aktu lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi albo innych bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych lub urządzeń nawigacji lotniczej, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem pomocy przez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki, mające na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takiego aktu lub groźby jego zaistnienia.

Artykuł 16 **Bezpieczeństwo**

1. Każda Umawiająca się Strona może w dowolnym czasie zażądać konsultacji dotyczących przyjętych przez drugą Umawiającą się Stronę standardów bezpieczeństwa w każdej dziedzinie dotyczącej załogi lotniczej, statków powietrznych lub ich eksploatacji. Konsultacje takie odbędą się w terminie trzydziestu (30) dni od daty otrzymania takiej prośby.

2. Jeżeli po przeprowadzeniu takich konsultacji, jedna Umawiająca się Strona stwierdzi, że druga Umawiająca się Strona skutecznie nie stosuje i nie utrzymuje standardów bezpieczeństwa w jakiegokolwiek z takich dziedzin, co najmniej równych minimalnym standardom ustanowionym w tym czasie zgodnie z Konwencją, pierwsza Umawiająca się Strona powiadomi drugą Umawiającą się Stronę o tych wnioskach oraz o środkach uznanych za konieczne dla zapewnienia tych minimalnych standardów, a druga Umawiająca się Strona podejmie odpowiednie działania naprawcze. Nie podjęcie przez drugą Umawiającą się Stronę odpowiednich działań w terminie piętnastu (15) dni lub w dłuższym terminie jaki może być uzgodniony, stanowi podstawę dla zastosowania Artykułu 4 niniejszej Umowy.

3. Niezależnie od obowiązków wymienionych w Artykule 33 Konwencji Umawiające się Strony zgadzają się, że każdy statek powietrzny eksploatowany przez lub, na podstawie umowy najmu, w imieniu wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego lub wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych jednej Umawiającej się Strony na liniach do lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony, może być poddany inspekcji podczas pobytu na terytorium drugiej Umawiającej się Strony przez upoważnionych przedstawicieli drugiej Umawiającej się Strony, na pokładzie i w otoczeniu statku powietrznego, w celu sprawdzenia zarówno ważności dokumentów statku powietrznego jak i jego załogi oraz widocznego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia (w niniejszym Artykule zwanej „inspekcją rampową”), pod warunkiem, że nie spowoduje to nieuzasadnionego opóźnienia.

4. Jeżeli w wyniku jakiegokolwiek takiej inspekcji rampowej lub serii inspekcji rampowych powstaną:

a) poważne zastrzeżenia, że statek powietrzny lub eksploatacja statku powietrznego nie spełniają minimalnych standardów ustanowionych w tym czasie zgodnie z Konwencją, lub

b) poważne zastrzeżenia odnośnie braku efektywnego utrzymywania i stosowania standardów bezpieczeństwa, ustanowionych w tym czasie zgodnie z Konwencją,

Umawiająca się Strona dokonująca inspekcji, dla celów Artykułu 33 Konwencji, może stwierdzić, że wymagania, na podstawie których zostały wydane lub uznane za ważne świadectwa lub licencje w odniesieniu do tego statku powietrznego lub w odniesieniu do załogi tego statku powietrznego, albo, że wymagania, zgodnie z którymi eksploatowany jest ten statek powietrzny, nie są równe lub wyższe od minimalnych standardów ustanowionych zgodnie z Konwencją.

5. W przypadku, gdy przedstawiciel przedsiębiorstwa lotniczego lub przedsiębiorstw lotniczych odmawia dostępu w celu przeprowadzenia, zgodnie z ustępem 3 niniejszego Artykułu, inspekcji rampowej statku powietrznego eksploatowanego przez lub w imieniu wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego lub wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych jednej Umawiającej się Strony, druga Umawiająca się Strona może stwierdzić, że istnieją poważne zastrzeżenia, o których mowa w ustępie 4 niniejszego Artykułu i wyciągnąć wnioski, o których mowa w wymienionym ustępie.

6. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie prawo do natychmiastowego zawieszenia lub zmiany zezwolenia eksploatacyjnego przedsiębiorstwu lotniczemu lub przedsiębiorstwom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony w przypadku, gdy w wyniku inspekcji rampowej, serii inspekcji rampowych, odmowy dostępu dla inspekcji rampowej, konsultacji lub innych działań, pierwsza Umawiająca się Strona uzna, że istotne jest podjęcie bezzwłocznych działań dla bezpieczeństwa operacji przedsiębiorstwa lotniczego.

7. Wszelkie działania podjęte przez jedną Umawiającą się Stronę zgodnie z ustępem 2 lub ustępem 6 niniejszego Artykułu, powinny być zakończone z chwilą, gdy przestała istnieć przyczyna dla prowadzenia takich działań.

8. Jeżeli Rzeczpospolita Polska wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze, nad którym kontrolę regulacyjną wykonuje i utrzymuje inne państwo członkowskie, prawa drugiej Umawiającej się Strony zgodnie z postanowieniami dotyczącymi bezpieczeństwa mają w równym stopniu zastosowanie w stosunku do przyjmowania, wykonywania lub utrzymywania standardów bezpieczeństwa przez to drugie państwo członkowskie oraz do zezwolenia eksploatacyjnego tego przedsiębiorstwa lotniczego.

9. Świadectwa zdatności do lotu, świadectwa kwalifikacji i licencje, wydane lub uznane za ważne zgodnie z ustawami i przepisami jednej Umawiającej się Strony, w tym w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej z ustawami i przepisami Unii Europejskiej, będą uznawane za ważne przez drugą Umawiającą się Stronę dla celów eksploatacji uzgodnionych linii, pod warunkiem, że wymagania, zgodnie z którymi takie świadectwa i licencje zostały wydane lub uznane za ważne, są równe lub wyższe od wymagań minimalnych, ustanowionych zgodnie z Konwencją.

10. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie jednakże prawo odmowy uznania za ważne, w związku z lotami nad swoim terytorium, świadectw kwalifikacji i licencji wydanych obywatelom swojego państwa przez drugą Umawiającą się Stronę lub jakiegokolwiek inne państwo.

Artykuł 17 **Zmiany**

1. Każda Umawiająca się Strona może w dowolnym czasie zaproponować drugiej Umawiającej się Stronie dokonanie jakiegokolwiek zmiany niniejszej Umowy, którą uzna za potrzebną. Konsultacje dotyczące zmian Umowy, które mogą odbywać się w formie rozmów lub korespondencyjnie, rozpoczną się w terminie sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania prośby, chyba że Umawiające się Strony uzgodnią inaczej.

2. Jakikolwiek zmiany niniejszej Umowy zostaną uzgodnione przez Umawiające się Strony w drodze odrębnego Protokołu, który wejdzie w życie zgodnie z postanowieniami Artykułu 20 niniejszej Umowy.

Artykuł 18

Wypowiedzenie

1. Niniejsza Umowa zawarta jest na czas nieokreślony.
2. Każda Umawiająca się Strona może w dowolnym czasie notyfikować drugiej Umawiającej się Stronie swoją decyzję wypowiedzenia niniejszej Umowy. Notyfikacja taka będzie równocześnie przekazana do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.
3. W takim przypadku niniejsza Umowa utraci moc po upływie dwunastu (12) miesięcy od dnia otrzymania notyfikacji przez drugą Umawiającą się Stronę, chyba że nota wypowiedząca zostanie wycofana w drodze porozumienia przed upływem tego okresu. W przypadku braku potwierdzenia otrzymania przez drugą Umawiającą się Stronę, uważać się będzie, że nota wypowiedząca została otrzymana po upływie czternastu (14) dni od otrzymania notyfikacji przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 19

Rejestracja w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

Niniejsza Umowa i jakakolwiek zmiana do niej będą zarejestrowane w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 20 Wejście w życie

Umowa niniejsza podlega przyjęciu zgodnie z prawem wewnętrznym Państwa każdej z Umawiających się Stron, co zostanie stwierdzone w drodze wymiany not dyplomatycznych. Umowa wejdzie w życie w dniu ostatniej notyfikacji potwierdzającej, że Umawiające się Strony wypełniły procedury niezbędne dla jej wejścia w życie.

Sporządzono w WARSZAWIE dnia 26 LISTOPADA 2010 roku w dwóch egzemplarzach, każdy w językach polskim, gruzińskim i angielskim, przy czym wszystkie teksty są jednakowo autentyczne. W przypadku rozbieżności przy interpretacji lub stosowaniu, tekst angielski uważany będzie za rozstrzygający.



Z upoważnienia Rządu
Rzeczypospolitej Polskiej



Z upoważnienia Rządu
Gruzji

ZAŁĄCZNIK 1**WYKAZ TRAS****1. TRASY POLSKIE**

Punkty początkowe	Punkty pośrednie	Punkty w Gruzji	Punkty położone dalej
Jakiegokolwiek punkty w Polsce	Jakiegokolwiek punkty	Jakiegokolwiek punkty	Jakiegokolwiek punkty

2. TRASY GRUZIŃSKIE

Punkty początkowe	Punkty pośrednie	Punkty w Rzeczypospolitej Polskiej	Punkty położone dalej
Jakiegokolwiek punkty w Gruzji	Jakiegokolwiek punkty	Jakiegokolwiek punkty	Jakiegokolwiek punkty

3. Specyfikacja punktów pośrednich i/lub położonych dalej będzie określona przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze i przedstawiona władzom lotniczym obu Umawiających się Stron.

4. Punkty pośrednie i punkty położone dalej mogą być omijane w jakimkolwiek locie pod warunkiem, że uzgodnione linie na trasach rozpoczynają się lub kończą na terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze.

5. Prawa piątej wolności będą przedmiotem uzgodnień między władzami lotniczymi obu Umawiających się Stron.

6. Przy wykonywaniu lub oferowaniu przewozów lotniczych na uzgodnionych trasach, każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony może zawierać porozumienia handlowe, w tym w szczególności, porozumienie o dzieleniu

pojemności statku powietrznego lub porozumienie o dzieleniu oznaczeń linii z:

- a) przedsiębiorstwem lotniczym lub przedsiębiorstwami lotniczymi wyznaczonymi przez jakąkolwiek Umawiającą się Stronę;
- b) przedsiębiorstwem lotniczym lub przedsiębiorstwami lotniczymi kraju trzeciego;

pod warunkiem, że:

- a) takie przedsiębiorstwa lotnicze spełniają wymogi cywilnych władz lotniczych obu Umawiających się Stron stosowane do tego typu porozumień; i
- b) przy sprzedaży biletów przedsiębiorstwo lotnicze będzie informować kupującego w punkcie sprzedaży, które przedsiębiorstwo lotnicze faktycznie eksploatuje każdy odcinek linii i z którym przedsiębiorstwem lotniczym lub przedsiębiorstwami lotniczymi kupujący zawiera porozumienie.

ZAŁĄCZNIK 2**WYKAZ INNYCH PAŃSTW, O KTÓRYCH MOWA
W ARTYKULE 3 I 4 NINIEJSZEJ UMOWY**

1. Republika Islandii (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym);
2. Księstwo Liechtensteinu (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym);
3. Królestwo Norwegii (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym);
4. Konfederacja Szwajcarska (na mocy Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską o transporcie lotniczym).

შ ე თ ა ნ ხ მ ე ბ ა
პოლონეთის რესპუბლიკის მთავრობასა
და
საქართველოს მთავრობას
შორის
სამოქალაქო საპაერო მიმოსვლის შესახებ

პოლონეთის რესპუბლიკის მთავრობა და საქართველოს მთავრობა, შემდგომში მოხსენიებული როგორც „ხელშემკერველი მხარეები“,

არიან რა „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ 1944 წლის 7 დეკემბერს ჩიკაგოში ხელმოწერილი კონვენციის მონაწილეები;

აქეთ რა სურვილი დადონ შეთანხმება საჰაერო ტრანსპორტის შესახებ თავიანთ სახელმწიფო ტერიტორიებს შორის საჰაერო მიმოსვლის განხორციელების მიზნით;

სურთ რა ხელი შეუწყონ ურთიერთთანამშრომლობას სამოქალაქო ავიაციის სფეროში;

შეთანხმდნენ შემდეგზე:

მუხლი 1 განმარტებები

წინამდებარე შეთანხმების და შესაბამისი დანართების მიზნებისათვის:

- a) ტერმინი „საავიაციო ხელისუფლება“ საქართველოსთან მიმართებაში ნიშნავს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს და/ან ერთიან სატრანსპორტო ადმინისტრაციას და პოლონეთის რესპუბლიკასთან მიმართებაში ნიშნავს სამოქალაქო ავიაციის სამსახურის პრეზიდენტს, ან ორივე შემთხვევაში ნებისმიერ პირს ან ორგანიზაციას, აღჭურვილს უფლებამოსილებით შეასრულოს ზემოაღნიშნული ხელისუფლების კომპეტენციაში შემავალი ნებისმიერი ფუნქცია;
- b) ტერმინი „დანიშნული ავიასაწარმო“ ნიშნავს ავიასაწარმოს, რომელიც დანიშნულია წინამდებარე შეთანხმების დანართ 1-ში მითითებული მარშრუტების შესასრულებლად და რომელიც წინამდებარე შეთანხმების მე-3 მუხლის თანახმად, აღჭურვილია საექსპლუატაციო უფლებამოსილებით;
- c) ტერმინი „კონვენცია“ ნიშნავს 1944 წლის 7 დეკემბერს ქ. ჩიკაგოში ხელმოწერილ კონვენციას „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ და მოიცავს მის ნებისმიერ დანართს, რომელიც ძალაშია შესული 90-ე მუხლის თანახმად და მის ან მისი დანართების ნებისმიერ შესწორებას, მიღებულს ამ კონვენციის 90-ე და 94-ე

- მუხლების თანახმად, იმდენად, რამდენადაც ეს დანართები ან შესწორებები მოქმედია ორივე ხელშემკრელი მხარისათვის;
- d) ტერმინი „ტარიფი“ ნიშნავს მგზავრთა გადაყვანის, ბარგისა და ტვირთის გადაზიდვის ღირებულებას და იმ პირობებს, რომელთა შესაბამისადაც ეს ღირებულება მოქმედებს, ავიასაწარმოს მიერ შესრულებული, გადაზიდვებთან დაკავშირებული სხვა მომსახურების ღირებულებისა და პირობების ჩათვლით და არ ითვალისწინებს ფოსტის გადატანის ღირებულებასა და პირობებს;
- e) ტერმინს „ხელშემკრელი მხარის ტერიტორია“ სახელმწიფოსთან მიმართებაში აქვს კონვენციის მე-2 მუხლით განსაზღვრული მნიშვნელობა;
- f) ტერმინი „წვერი სახელმწიფო“ ნიშნავს ევროგაერთიანების წევრ სახელმწიფოს;
- g) ტერმინი „ევროგაერთიანების შეთანხმებები“ ნიშნავს ევროგაერთიანების შესახებ შეთანხმებას და ევროგაერთიანების ფუნქციონირების შესახებ შეთანხმებას;
- h) ტერმინი „საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატი“ ნიშნავს ავიასაწარმოსთვის გაცემულ დოკუმენტს, რომელიც ასაბუთებს, რომ აღნიშნულ ავიასაწარმოს გააჩნია პროფესიონალური შესაძლებლობა და უნარი უზრუნველყოს საჰაერო ხომალდის უსაფრთხო ექსპლუატაცია სერტიფიკატში მითითებული სააევიაციო საქმიანობებისთვის;
- i) ტერმინებს „საჰაერო მიმოსვლა“, „საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლა“, „ავიასაწარმო“ და „არაკომერციული მიზნებით შეჩერება“ აქვთ კონვენციის 96-ე მუხლით მინიჭებული შესაბამისი მნიშვნელობები;
- j) ტერმინი „წინამდებარე შეთანხმება“ მოიცავს ამ შეთანხმებას და მის დანართებს, ასევე ამ დანართებისა და შეთანხმების ნებისმიერ შესწორებას, რომელიც წარმოადგენს მის განუყოფელ ნაწილს;
- k) ტერმინი „მომხმარებლის გადასახდელი“ ნიშნავს გადასახდელს, რომელიც კომპეტენტური ხელისუფლების მიერ ან მისი ნებართვით არის ავიასაწარმოსათვის დაწესებული მათი აეროპორტის ქონებით, საშუალებებით, აეროსანაევიაციო საშუალებებით უზრუნველყოფისათვის და მოიცავს საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის, მგზავრების, ტვირთისათვის საჭირო მოწყობილობების და მათთან დაკავშირებული მომსახურების გადასახდელს;
- l) ტერმინი „ფაქტიური ნორმატიული კონტროლი“ ეფუძნება, მაგრამ არ იზღუდება შემდეგით: ავიასაწარმოს აქვს საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატი,

რომელიც გაცემულია შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოების მიერ და პასუხობს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოების მიერ ჩამოყალიბებულ კრიტერიუმებს საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის განხორციელებისათვის. ამასთან, ნებართვის გამცემ ხელშემკერელ მხარეს გააჩნია და ასრულებს ფრენების უსაფრთხოებასა და საავიაციო უშიშროებაზე ზედამხედველობის პროგრამებს სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის სტანდარტების შესაბამისად.

მუხლი 2

მიმოსვლის უფლებების მინიჭება

1. ერთი ხელშემკერელი მხარე ანიჭებს მეორე ხელშემკერელ მხარეს წინამდებარე შეთანხმებით გათვალისწინებულ უფლებებს, დანართი 1-ით განსაზღვრულ მარშრუტებზე რეგულარული საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის განხორციელების მიზნით.

ამგვარი მიმოსვლა და მარშრუტები შემდგომში მოხსენებული იქნება, როგორც „შეთანხმებული ხაზები“ და „დაწესებული მარშრუტები“. თითოეული ხელშემკერელი მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოები განსაზღვრულ მარშრუტზე შეთანხმებული მომსახურების შესრულებისას ისარგებლებენ შემდეგი უფლებებით:

- a) განახორციელონ გადაფრენა მათ ტერიტორიაზე დაფრენის გარეშე;
- b) განახორციელონ მათ ტერიტორიაზე შეჩერება არაკომერციული მიზნებით.
- c) წინამდებარე შეთანხმებისა და დანართი 1-ის დებულებათა შესაბამისად დაწესებული მარშრუტების განსაზღვრულ პუნქტებში ჩასხან ან გადმოსხან საერთაშორისო მგზავრები, ჩატვირთონ ან გადმოტვირთონ ტვირთი და ფოსტა.

2. ამ მუხლის პირველი პუნქტი არცერთი ხელშემკერელი მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოს არ ანიჭებს უფლებას მეორე ხელშემკერელი მხარის ტერიტორიაზე, გასამრჯელოს საფასურად ან ქირით, ბორტზე აიყვანოს მგზავრები, აიტანოს ტვირთი ფოსტის ჩათვლით, მეორე ხელშემკერელი მხარის ტერიტორიაზე მდებარე სხვა პუნქტში გადაყვანა-გადაზიდვის მიზნით. გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ზემოაღნიშნული, დრო

და დრო, ერთობლივად შეიძლება იქნას განსაზღვრული ხელშემკერველ მხარეთა საავიაციო ხელისუფლებების მიერ.

3. თუ შეიარაღებული კონფლიქტების, პოლიტიკური არეულობის ან პროცესების ან განსაკუთრებული და უჩვეულო გარემოებების გამო, ერთ-ერთი ხელშემკერველი მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოს არ ძალუძს ჩვეულებრივი მარშრუტით განახორციელოს ხაზის ექსპლუატაცია, მეორე ხელშემკერველი მხარე მაქსიმალურად ეცდება ხელი შეუწყოს ხაზის განუწყვეტლივ ექსპლუატაციას და ამ მიზნით მოახდენს მარშრუტების შესაბამის დროებით რეორგანიზაციას.

მუხლი 3

ავიასაწარმოს დანიშვნა და ექსპლუატაციის უფლებამოსილების მინიჭება

1. თითოეულ ხელშემკერველ მხარეს ექნება უფლება დანიშნოს ერთი ან რამოდენიმე ავიასაწარმო დანართი I-ით დაწესებულ მარშრუტებზე შეთანხმებული ხაზების ექსპლუატაციის მიზნით და გააუქმოს ან შეცვალოს ეს დანიშვნები. ერთი ხელშემკერველი მხარის საავიაციო ხელისუფლება წერილობით აცნობებს მეორე ხელშემკერველი მხარის საავიაციო ხელისუფლებას ამგვარი დანიშვნების შესახებ.
2. აღნიშნული დანიშვნის მიღებისას, მეორე ხელშემკერველი მხარე შეუფერხებლად გასცემს შესაბამის უფლებამოსილებებსა და ნებართვებს იმის გათვალისწინებით, რომ:
 - a) საქართველოს მიერ დანიშნული ავიასაწარმოს შემთხვევაში:
 - i. ავიასაწარმო დაფუძნებულია და ლიცენზირებულია საქართველოში მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად;
 - ii. ავიასაწარმოს დამნიშვნელი ხელშემკერველი მხარე ახორციელებს და ინარჩუნებს ავიასაწარმოს ფაქტიური ნორმატიული კონტროლის უფლებას;
 - b) პოლონეთის რესპუბლიკის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოს შემთხვევაში:
 - i. ავიასაწარმოს დაფუძნება ხდება პოლონეთის რესპუბლიკის ტერიტორიაზე ევროგაერთიანების შეთანხმებების მიხედვით

და გააჩნია ევროგაერთიანების კანონმდებლობის შესაბამისად გაცემული ექსპლუატაციის მოქმედი ლიცენზია;

ii. ავიასაწარმოს ფაქტიურ ნორმატიულ კონტროლს ახორციელებს და მხარს უჭერს ექსპლუატანტის სერთიფიკატის გაცემაზე პასუხისმგებელი ევროგაერთიანების წევრი სახელმწიფო, ხოლო შესაბამისი საავიაციო ხელისუფლება მკაფიოდ არის აღნიშნული დანიშნის დოკუმენტში;

iii. ავიასაწარმოს მფლობელია და მის მფლობელობას უშუალოდ ან აქციების საკონტროლო პაკეტის მეშვეობით ახორციელებს წევრი სახელმწიფო და/ან მისი მოქალაქეები, ან მე-2 დანართში ჩამოთვლილი სხვა სახელმწიფოები და/ან აღნიშნული სხვა სახელმწიფოების მოქალაქენი, და მას ყოველთვის აქტიურად გააკონტროლებენ აღნიშნული სახელმწიფოები ან/და აღნიშნული სახელმწიფოების მოქალაქეები.

c) დანიშნული ავიასაწარმო აკმაყოფილებს იმ ხელშემკერედი მხარის საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებთან დაკავშირებული მოქმედი კანონმდებლობის მოთხოვნებს, რომელიც განიხილავს განაცხადს ან განაცხადებს.

3. თუ ავიასაწარმო ამ მუხლის პირველი და მე-2 პუნქტების შესაბამისად არის დანიშნული და ნებართვით აღჭურვილი, მას ნებისმიერ დროს შეუძლია თითოეული შეთანხმებული ხაზის ექსპლუატაციის დაწყება იმ პირობით, რომ ავიასაწარმო შეესაბამება წინამდებარე შეთანხმების ყველა სათანადო პირობას, ისევე, როგორც საექსპლუატაციო ნებართვებთან დაკავშირებულ სახელმწიფო მოთხოვნებს, მათი არსებობის შემთხვევაში.

მუხლი 4

საექსპლუატაციო უფლებამოსილების გაუქმება ან შეჩერება

1. თითოეულ ხელშემკერედ მხარეს უფლება აქვს გააუქმოს, შეაჩეროს ან შეზღუდოს მეორე ხელშემკერედი მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოს უფლებამოსილებები ან ნებართვები, როდესაც:

a) საქართველოს მიერ დანიშნული ავიასაწარმოს შემთხვევაში:

- i. ავიასაწარმო არ არის დაფუძნებული საქართველოს ტერიტორიაზე ან არ არის ლიცენზირებული საქართველოში მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად;

- ii. საქართველო არ ახორციელებს და არ ინარჩუნებს ავიასაწარმოს ფაქტიურ ნორმატიულ კონტროლს;
 - b) პოლონეთის რესპუბლიკის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოს შემთხვევაში:
 - i. საპაერო გადამზიდველის დაფუძნება არ ხდება პოლონეთის რესპუბლიკის ტერიტორიაზე ევროგაერთიანების შეთანხმებების მიხედვით ან მას არ გააჩნია ევროგაერთიანების კანონმდებლობის შესაბამისად გაცემული ექსპლუატაციის მოქმედი ლიცენზია;
 - ii. ავიასაწარმოს ფაქტიურ ნორმატიულ კონტროლს არ ახორციელებს და მხარს არ უჭერს ექსპლუატანტის სერთიფიკატის გაცემაზე პასუხისმგებელი ევროგაერთიანების წევრი სახელმწიფო, ხოლო შესაბამისი საავიაციო ხელისუფლება მკაფიოდ არ არის აღნიშნული დანიშნის დოკუმენტში;
 - iii. საპაერო გადამზიდველის მფლობელი არ არის და მის მფლობელობას უშუალოდ ან აქციების საკონტროლო პაკეტის მეშვეობით არ ახორციელებს ევროგაერთიანების წევრი სახელმწიფო და/ან მისი მოქალაქეები, ან დანართ 2-ში ჩამოთვლილი სხვა სახელმწიფოები და/ან აღნიშნული სხვა სახელმწიფოების მოქალაქენი,
 - c) ავიასაწარმო არ შეესაბამება წინამდებარე შეთანხმების და მისი დანართების პირობებს.
2. ამ მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად უფლებების განხორციელებისას, საქართველო არ მოახდენს წევრი სახელმწიფოების ავიაგადამზიდავების დისკრიმინაციას ეროვნული ნიშნით.
 3. თუ ამ მუხლის პირველ პუნქტში აღნიშნული საექსპლუატაციო ნებართვის გაუქმება, შეჩერება ან პირობების დაწესება დაუყოვნებლივ არ არის საჭირო, მაშინ ამ უფლებით სარგებლობა ხდება მხოლოდ მეორე ხელშემკერედი მხარის საავიაციო ხელისუფლებასთან კონსულტაციების ჩატარების შემდეგ, წინამდებარე შეთანხმების მე-13 მუხლის შესაბამისად.

მუხლი 5

შეთანხმებული ხაზების ექსპლუატაციის პრინციპები

1. დაწესებულ მარშრუტებზე შეთანხმებული ხაზების ექსპლუატირებისას, ორივე ხელშემკერელი მხარის დანიშნულ ავიასაწარმოებს ექნებათ სამართლიანი და თანაბარი კონკურენციის შესაძლებლობები.
2. თითოეული ხელშემკერელი მხარე თითოეულ დანიშნულ ავიასაწარმოს აძლევს უფლებას დამოუკიდებლად განსაზღვროს საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის ტევადობა და სიხშირე კომერციული და საბაზრო მოსაზრებებიდან გამომდინარე. არცერთი ხელშემკერელი მხარის საავიაციო ხელისუფლება ცალმხრივად არ ზღუდავს მეორე ხელშემკერელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს მიერ ექსპლუატირებული საჰაერო ხომალდის ტიპს ან ტიპებს, მიმოსვლის ტევადობას, მომსახურების სიხშირეს ან რეგულარობას, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა სხვაგვარად ითვალისწინებს წინამდებარე შეთანხმების ან კონვენციის მე-15 მუხლით განსაზღვრული ერთგვაროვანი პირობები.
3. არცერთი ხელშემკერელი მხარე არ დაუშვებს, რომ მის მიერ დანიშნულმა ავიასაწარმომ ან ავიასაწარმოებმა სხვა ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოებთან ერთად, ან ცალკე, უხეშად გამოიყენონ საბაზრო ძალაუფლება, რაც გამოიწვევს კონკურენტის საგრძნობლად დასუსტებას ან მის განდევნას მარშრუტიდან.

მუხლი 6

საბაჟო გადასახდელები

1. საჰაერო ხომალდი, რომელიც ექსპლუატირებულია საერთაშორისო საჰაერო ხაზებზე ერთი ხელშემკერელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს მიერ, ასევე საწვავი, საპოხი მასალები, სათადარიგო ნაწილები, მოწყობილობები, საჰაერო ხომალდზე არსებული მარაგი (სურსათის, სასმელების და თამბაქოს ჩათვლით) მეორე ხელშემკერელი მხარის მიერ თავისუფლდება ყველა სახის საბაჟო გადასახდელების, შემოწმებისათვის დაწესებული მოსაკრებლების და სხვა გადასახადებისაგან ამ უკანასკნელის ტერიტორიაზე შესვლისას იმ პირობით, რომ საჰაერო ხომალდი რეექსპორტირებულია ხელშემკერელი მხარის ტერიტორიიდან და ამგვარი

მოწყობილობები, საწვავი, საპოხი ზეთები და მარაგი დარჩება საჰაერო ხომალდის ბორტზე მანამ, სანამ ისინი რეექსპორტირებულია ან გამოყენებულია აღნიშნულ ტერიტორიაზე შესრულებული მგზავრობის მონაკვეთზე.

2. ასევე თავისუფლდება ამგვარი საბაჟო გადასახდელების მოსაკრებლების და სხვა გადასახადებისაგან, გაწეულ მომსახურებაზე გადასახდელი საფასურის გამოკლებით:

a) საჰაერო ხომალდზე არსებული მარაგი, რომელიც ატანილია რომელიმე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე აღნიშნული ხელშემკვრელი მხარის კომპეტენტური ხელისუფლების მიერ დადგენილ ფარგლებში და განკუთვნილია მეორე ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს მიერ საერთაშორისო მომსახურებისთვის ექსპლუატირებული საჰაერო ხომალდის ბორტზე მოსახმარად;

b) სათადარიგო ნაწილები და მოწყობილობა, რომელიც შეტანილია ერთი ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე მეორე ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს მიერ საერთაშორისო საჰაერო ხაზზე ექსპლუატირებული საჰაერო ხომალდის ტექნიკური მომსახურებისა და რემონტისათვის;

c) საწვავი და საცხებ-საპოხი მასალები, განკუთვნილი რომელიმე ხელშემკვრელი მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოს საერთაშორისო გადაზიდვებით დაკავებული საჰაერო ხომალდის მომარაგებისათვის, მაშინაც კი, როდესაც ეს მარაგი გამოიყენება იმ ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიის ნაწილზე გადაფრენისას, რომელზეც აიღეს ეს მარაგი;

d) რომელიმე ხელშემკვრელი მხარის დანიშნული ავიასაწარმოს მიერ მეორე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე გამოყენებული სარეკლამო მასალა, რომელსაც კომერციული ღირებულება არ გააჩნია.

3. რომელიმე ხელშემკვრელი მხარის სახელმწიფოში მოქმედი კანონმდებლობის მოთხოვნის საფუძველზე, ნიეთები, რომლებიც ამ მუხლის 1-2 პუნქტებშია ჩამოთვლილი შეიძლება განთავსებულ იქნას საბაჟო ზედამხედველობის ან კონტროლის ქვეშ.

4. სატაბელო საბორტო აპარატურა, აგრეთვე მასალები და მარაგი, რომელიც, ერთი ხელშემკვრელი მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოს საჰაერო ხომალდის ბორტზეა, შეიძლება გადმოიტვირთოს მეორე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე მხოლოდ ამ უკანასკნელი ხელშემკვრელი მხარის საბაჟო ხელისუფლების თანხმობით. ასეთ შემთხვევაში, ისინი შეიძლება

მოთავსებულ იქნას აღნიშნული საბაჟო ხელისუფლების მეთვალყურეობის ქვეშ იმ დრომდე, სანამ ისევე უკან არ იქნებიან გატანილი, ან სხვაგვარად არ იქნებიან გამოყენებული აღნიშნული ხელისუფლების თანხმობით.

5. მგზავრები, ხელბარგი, ტვირთი და ფოსტა, რომელთა გადატანა-გადაყვანა ხდება ერთი ხელშემკერელი მხარის ტერიტორიაზე პირდაპირი ტრანზიტით და რომლებიც არ ტოვებენ აეროპორტის სპეციალურად გამოყოფილ ტერიტორიას, გაივლიან გამარტივებულ კონტროლს. პირდაპირი ტრანზიტით გადატანილი ბარგი და ტვირთი თავისუფლდება საბაჟო გადასახდელებისა და სხვა მსგავსი გადასახადებისაგან.
6. შეთანხმებაში აღნიშნული ვერცერთი დებულება ვერ შეუშლის ხელს პოლონეთის რესპუბლიკას დააკისროს გადასახადები, გადასახდელები, მოსაკრებლები ან სხვა საფასური, საკუთარ ტერიტორიაზე საქართველოს მიერ დანიშნული ავიაგადამზიდველისათვის საჰაერო ხომალდზე მიწოდებულ იმ საწვავზე, რომელიც გამოიყენება პოლონეთის რესპუბლიკის ტერიტორიაზე არსებულ ერთ პუნქტსა და პოლონეთის რესპუბლიკის ან სხვა წევრი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე არსებულ სხვა პუნქტს შორის რეისების შესრულებისათვის.

მუხლი 7 განრიგი

1. თითოეული ხელშემკერელი მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმო მეორე ხელშემკერელი მხარის საავიაციო ხელისუფლებას (30) დღით ადრე დასამტკიცებლად წარუდგენს გამიზნული მომსახურების განრიგს, რომელშიც განსაზღვრული იქნება ექსპლუატაციის სიხშირე, დრო, თვითმფრინავის ტიპი, კონფიგურაცია და საზოგადოებისათვის ხელმისაწვდომი ადგილების რაოდენობა.
2. ნებისმიერი ცვლილება დანიშნული ავიასაწარმოს მიერ დამტკიცებულ განრიგში უნდა წარედგინოს მეორე ხელშემკერელი მხარის საავიაციო ხელისუფლებას დასამტკიცებლად.

მუხლი 8 სახმელეთო მოსახურება

ხელშემკვერელი მხარეების კანონმდებლობის შესაბამისად, პოლონეთის რესპუბლიკის შემთხვევაში, ევროგაერთიანების კანონმდებლობის ჩათვლით, თითოეულ დანიშნულ ავიასაწარმოს უფლება აქვს განახორციელოს სახმელეთო მომსახურება მეორე ხელშემკვერელი მხარის ტერიტორიაზე („თვითმომსახურება“) ან სურვილისამებრ შეარჩიოს კონკურენტ მომწოდებელთა შორის სრული ან ნაწილობრივი სახმელეთო მომსახურება. იმ შემთხვევაში, როდესაც კანონმდებლობა ან წესები აფერხებს ან ზღუდავს სახმელეთო მომსახურებას და არ არსებობს ეფექტური კონკურენცია შესაბამისი მომსახურების განმხორციელებელ მომწოდებელთა შორის, თითოეული დანიშნული ავიასაწარმო არ უნდა განიცდიდეს დისკრიმინაციას მომწოდებელთა მიერ უზრუნველყოფილ მომსახურებასა ან სახმელეთო მომსახურებასთან დაკავშირებით.

მუხლი 9 კანონებისა და წესების გამოყენება

- ერთი ხელშემკვერელი მხარის სახელმწიფოში მოქმედი კანონმდებლობა და პროცედურები, რომლებიც არეგულირებენ თავის ტერიტორიაზე საერთაშორისო ფრენების განმხორციელებელი საჰაერო ხომალდების დაშვებას ან აფრენას, ექსპლუატაციას და ამ ხომალდების ნაეიგაციას, აგრეთვე ვრცელდება მეორე ხელშემკვერელი მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოს საჰაერო ხომალდზე.
- ერთი ხელშემკვერელი მხარის სახელმწიფოში მოქმედი კანონმდებლობა და პროცედურები, რომლებიც არეგულირებენ საჰაერო ხომალდის ბორტზე მყოფი მგზავრების, ეკიპაჟის, ბარგის, ტვირთის ან ფოსტის საკუთარ ტერიტორიაზე მიღებას, გაჩერებასა და გაგზავნას, კერძოდ, შესვლის, საეიზო, საემიგრაციო, საპასპორტო, საბაჟო და სანიტარული კანონმდებლობა გამოიყენება მეორე ხელშემკვერელი მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოს საჰაერო ხომალდის ბორტზე მყოფი მგზავრების, ეკიპაჟების ტვირთისა და ფოსტის მიმართ, მათი ამ ხელშემკვერელი მხარის ტერიტორიაზე შესვლის, ყოფნის და გამგზავრების დროს.

მუხლი 10 ტარიფები

1. ორივე ხელშემკვერელი მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოებს თავისუფლად შეუძლიათ დააწესონ ტარიფები.
2. ტარიფები წარედგინება ორივე ხელშემკვერელი მხარის საავიაციო ხელისუფლებას ტარიფების ძალაში შესვლამდე ოცდაათი დღით (30) ადრე, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა საავიაციო ხელისუფლება ათავისუფლებს დანიშნულ ავიასაწარმოებს აღნიშნული სახის ვალდებულებისაგან ან ამცირებს ტარიფების წარდგენის ბოლო ვადას.
3. ნებისმიერ დროს, შესაბამის ხელშემკვერელ მხარეს შეუძლია გადაწყვიტოს:
 - a) განსახილველი მარშრუტის სატარიფო სტრუქტურისა და სხვა შესაბამისი ფაქტორის გათვალისწინებით (კონკურენტუნარიანი საბაზრო მდგომარეობის ჩათვლით), იმ საწყისი ტარიფის გაუქმება, რომელიც, დანიშნული ავიასაწარმოს გრძელვადიან სრულად განაწილებულ შესაბამის ხარჯებთან მიმართებით კაპიტალზე დამაკმაყოფილებელ მოგებასთან ერთად, ძალიან მაღალია მომხმარებელთა საზიანოდ;
 - b) არადისკრიმინაციული გზით, შეაჩეროს საჰაერო მარშრუტის ან მარშრუტების ტარიფის დაწვეა ბაზარზე, როდესაც საბაზრო ძალების მიერ ხანგრძლივი დაწვევის შედეგად, ტარიფები საგრძნობლად განსხვავდება საწყისი სეზონური ტარიფისგან და რაც, თუ გავითვალისწინებთ ავიასაწარმოს გრძელვადიან სრულად განაწილებულ შესაბამის თანხებს, იწვევს ყველა დანიშნულ ავიასაწარმოებს შორის საყოველთაო დანაკარგს შესაბამისი საჰაერო მომსახურების შესრულებისას.

მუხლი 11 შემოსავლების გადარიცხვა

თითოეული ხელშემკვერელი მხარე ანიჭებს მეორე ხელშემკვერელ მხარეს უფლებას კონვერტირება მოახდინოს და გადარიცხოს მის ტერიტორიაზე შესრულებული შეთანხმებული საჰაერო მომსახურებისას, მგზავრების, ბარგის, ტვირთისა და ფოსტის გადაყვანა-გადაზიდვით მიღებული შემოსავალი ადგილობრივად გახარჯული თანხების გამოკლებით. კონვერტირება და გადარიცხვა წარმოებს გადაცვლის საბაზრო კურსით, რომელიც გამოიყენება მიმდინარე საბანკო ოპერაციების დროს, მოქმედი საავალუტო წესების შესაბამისად.

მუხლი 12

ავიასაწარმოს წარმომადგენლობა და რეალიზაციები

1. თითოეული ხელშემკვერელი მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოებს ენიჭებათ უფლება მეორე ხელშემკვერელი მხარის სახელმწიფოს მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად, მეორე ხელშემკვერელი მხარის ტერიტორიაზე შექმნან საკუთარი ოფისები, ფილიალები და/ან წარმომადგენლობები.
2. თითოეული ხელშემკვერელი მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს ენიჭება უფლება მეორე ხელშემკვერელი მხარის სახელმწიფოს მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად შემოიყვანოს მეორე ხელშემკვერელი მხარის ტერიტორიაზე საჰაერო მომსახურების უზრუნველსაყოფად საჭირო საკუთარი პერსონალი.
3. უკუგების საფუძველზე და მეორე ხელშემკვერელი მხარის სახელმწიფოში მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად, თითოეული ხელშემკვერელი მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს ენიჭება უფლება მოახდინოს საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტების რეალიზაცია მეორე ხელშემკვერელი მხარის ტერიტორიაზე უშუალოდ და, შეხედულებისამებრ, მისი აგენტების მეშვეობით. თითოეული ხელშემკვერელი მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს ენიჭება უფლება გაყიდოს ამგვარი გადაყვანა-გადაზიდვები მეორე ხელშემკვერელი მხარის ან თავისუფლად კონვერტირებად ვალუტაში, უცხოური ვალუტის გაცვლასთან დაკავშირებით მხარის სახელმწიფოში მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად.

მუხლი 13

კონსულტაციები

მჭიდრო ურთიერთთანამშრომლობის სულისკვეთებით, ხელშემკვერელ მხარეთა საავიაციო ხელისუფლებები დრო და დრო ათანხმებენ ერთმანეთთან წინამდებარე შეთანხმების და მისი დანართების გამოყენების, ინტერპრეტაციის ან შესწორების უზრუნველყოფის საკითხებს.

მუხლი 14
სადაო საკითხების მოგვარება

1. ხელშემკერველ მხარეთა შორის წინამდებარე შეთანხმების განმარტებასა და გამოყენებასთან დაკავშირებული ნებისმიერი დავის წამოჭრის შემთხვევაში, ხელშემკერველი მხარეები, პირველ რიგში, შეეცდებიან მოლაპარაკების გზით გადაჭრან აღნიშნული საკითხები.
2. თუ ხელშემკერველი მხარეები ვერ გადაჭრიან დავას მოლაპარაკებების გზით, ისინი შესაძლოა შეთანხმდნენ მიმართონ ერთობლივად შეთანხმებულ პიროვნებას ან ორგანიზაციას, ან დავა რომელიმე ხელშემკერველი მხარის მოთხოვნის შემთხვევაში შეიძლება გადაეცეს არბიტრაჟს, რომელიც შედგება სამი არბიტრისაგან. თითოეული ხელშემკერველი მხარე ნიშნავს თითო არბიტრს, ხოლო მესამეს – ამგვარად დანიშნული ორი არბიტრი. თითოეული ხელშემკერველი მხარე დანიშნავს არბიტრს სამოცი (60) დღის განმავლობაში იმ დღიდან, როდესაც დიპლომატიური არხების მეშვეობით მიიღებს მეორე ხელშემკერველი მხარიდან მოთხოვნას დავის საარბიტრაჟო სასამართლოში განხილვის შესახებ, მესამე არბიტრი დაინიშნება შემდგომი სამოცი (60) დღის განმავლობაში. იმ შემთხვევაში, თუ რომელიმე ხელშემკერველი მხარე აღნიშნულ პერიოდში ვერ დანიშნავს არბიტრს, ან არბიტრი არ იქნება დანიშნული დადგენილ ვადაში, ნებისმიერ ხელშემკერველ მხარეს შეუძლია მიმართოს სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის საბჭოს პრეზიდენტს თხოვნით, დანიშნოს არბიტრი ან არბიტრები საჭიროებისდა მიხედვით. იმ შემთხვევაში, თუ პრეზიდენტი ერთ-ერთი ხელშემკერველი მხარის ეროვნებისაა, ყველაზე უფროსი ვიცე-პრეზიდენტი, რომელიც ხსენებული მიზეზით არ იქნება დისკვალიფიცირებული, განახორციელებს დანიშვნას. ყველა შემთხვევაში, მესამე არბიტრი განსაზღვრავს არბიტრაჟის ჩატარების ადგილს.
3. ხელშემკერველი მხარეები კისრულობენ ვალდებულებას შეასრულონ ნებისმიერი გადაწყვეტილება, რომელიც ამ მუხლის მე-2 პუნქტის მიხედვით იქნება მიღებული.
4. თითოეული ხელშემკერველი მხარე გასწევს თავისი საკუთარი არბიტრის ხარჯებს; საარბიტრაჟო სასამართლოს ნებისმიერი სხვა ხარჯები თანაბრად განაწილდება ხელშემკერველ მხარეებს შორის.

5. თუ ერთ-ერთი ხელშემკვერელი მხარე არ შეასრულებს არბიტრაჟის მიერ ამ მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად მიღებულ ნებისმიერ გადაწყვეტილებას, მეორე ხელშემკვერელ მხარეს შეუძლია შეუზღუდოს, შეუჩეროს ან გაუუქმოს ამ ხელშემკვერელ მხარეს ან მის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოს, რომლებმაც ვერ შეასრულეს ეს ვალდებულებები, წინამდებარე შეთანხმების თანახმად მინიჭებული ნებისმიერი უფლება და პრივილეგია.

მუხლი 15

სამოქალაქო ავიაციის უშიშროება

1. საერთაშორისო სამართლებრივი ნორმების საფუძველზე მინიჭებული უფლებებისა და ნაკისრი ვალდებულებების თანახმად, ხელშემკვერელი მხარეები ადასტურებენ, რომ მათი ურთიერთვალდებულებები უზრუნველყონ სამოქალაქო ავიაციის უშიშროება უკანონო ხელყოფის ქმედებების შემთხვევაში, წარმოადგენს წინამდებარე შეთანხმების განუყოფელ ნაწილს. საერთაშორისო სამართლიდან გამომდინარე თავიანთი უფლებებისა და ვალდებულებების ზოგადი გამოყენების შეუზღუდავად ხელშემკვერელი მხარეები იხელმძღვანელებენ შემდეგი კონვენციების დებულებებით, კერძოდ: ქ. ტოკიოში 1963 წლის 14 სექტემბრის ხელმოწერილი კონვენცია „საჰაერო ხომალდში ჩადენილ დანაშაულებათა და ზოგიერთ სხვა მოქმედებათა შესახებ“; 1970 წლის 16 დეკემბერს ქ. ჰააგაში ხელმოწერილი კონვენცია „საჰაერო ხომალდის გატაცების წინააღმდეგ ბრძოლის შესახებ“; 1971 წლის 23 სექტემბერს ქ. მონრეალში ხელმოწერილი კონვენცია „სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართულ უკანონო აქტებთან ბრძოლის შესახებ“; „სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართულ უკანონო აქტებთან ბრძოლის შესახებ“ 1971 წლის 23 სექტემბერს ქ. მონრეალში ხელმოწერილ კონვენციაზე დამატებით, 1988 წლის 24 თებერვალს მონრეალში ხელმოწერილი ოქმი „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის მომსახურე აეროპორტებში ძალადობის უკანონო აქტებთან ბრძოლის შესახებ“; 1991 წლის 1 მარტს ქ. მონრეალში ხელმოწერილი „პლასტიკური ფეთქებადი ნივთიერებების ნიშანდების შესახებ, მათი გამოვლენის მიზნით“ კონვენცია; ისევე როგორც სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული სხვა ნებისმიერი კონვენცია და ოქმი რომელსაც მიერთებულია ორივე ხელშემკვერელი მხარის სახელმწიფოები.

2. მოთხოვნის საფუძველზე, ხელშემკვრელი მხარეები ყოველგვარ საჭირო დახმარებას აღმოუჩენენ ერთმანეთს, რათა თავიდან აიცილონ სამოქალაქო საპაერო ხომალდის უკანონოდ ხელში ჩაგდება და ამ საპაერო ხომალდის, მისი მგზავრების, ეკიპაჟის, აეროპორტებისა და საპაერო ნავიგაციის საშუალებების უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართული სხვა უკანონო ქმედებები და მათი განხორციელების ნებისმიერი სხვა მუქარა, რომელიც საფრთხეს უქმნის სამოქალაქო ავიაციის უშიშროებას.
3. ხელშემკვრელი მხარეები ორმხრივი ურთიერთობებისას იმოქმედებენ საავიაციო უშიშროების სტანდარტების შესაბამისად და სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის მიერ დაწესებული და კონვენციის დამატებებად წოდებული რეკომენდირებული პრაქტიკის შესაბამისად, იმდენად, რამდენადაც ისინი მათ მიერ გამოიყენება; მოსთხოვენ მათ რეგისტრაციის საპაერო ხომალდის ექსპლუატანტებს, ექსპლუატანტებს, რომელთა საქმიანობის ძირითადი ადგილი ან მუდმივი ადგილსამყოფელი არის მათ სახელმწიფო ტერიტორიაზე, ან პოლონეთის რესპუბლიკასთან მიმართებით, საპაერო ხომალდის ექსპლუატანტებს, რომლებიც დაარსებულია საკუთარ ტერიტორიაზე ევროგაერთიანების შეთანხმებების თანახმად და გააჩნიათ საპაერო ექსპლუატანტის მოქმედი სერთიფიკატი ევროგაერთიანების კანონმდებლობის შესაბამისად, და მათ ტერიტორიაზე არსებული აეროპორტების ექსპლუატანტებს, რათა იმოქმედონ სამოქალაქო ავიაციის უშიშროების ამ დებულებათა შესაბამისად.
4. ორივე ხელშემკვრელი მხარე თანხმდება, რომ მეორე ხელშემკვრელ მხარეს შეუძლია მოსთხოვოს მის საპაერო ხომალდის ექსპლუატანტებს ამ მუხლის მე-3 პუნქტში აღნიშნული საავიაციო უშიშროების იმ დებულებებისა და მოთხოვნების შესრულება, რომლებსაც ეს მეორე ხელშემკვრელი მხარე ითვალისწინებს მეორე ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე შესვლის, გამოსვლის, ან მისი ტერიტორიის ფარგლებში ყოფნისათვის. თითოეული ხელშემკვრელი მხარე უზრუნველყოფს თავის სახელმწიფო ტერიტორიაზე ეფექტური ღონისძიების გატარებას, რათა დაიცვას საპაერო ხომალდი, შემოწმოს მგზავრები და ხელბარგი, ჩაატაროს ეკიპაჟის, ტვირთის (მათ შორის, საბარგულში მოთავსებული ბარგის) და საპაერო ხომალდის მარაგის შესაბამისი შემოწმება ჩასხდომა-ჩატვირთვამდე. თითოეული ხელშემკვრელი მხარე დადებითად შეხვდება მეორე ხელშემკვრელი მხარის თხოვნას უშიშროების გონივრულ, სპეციალურ ღონისძიებათა გატარების თაობაზე კონკრეტულ მუქარასთან დაკავშირებით.

- სამოქალაქო საპაერო ხომალდის უკანონოდ ხელში ჩაგდების ან მისი უკანონოდ ხელში ჩაგდების მუქარის არსებობისას, ან ასეთი საპაერო ხომალდის, მისი მგზავრებისა და ეკიპაჟის, აეროპორტებისა და აეროსანაფიგაციო საშუალებათა უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართული სხვა უკანონო ქმედებების დროს, ხელშემკერელი მხარეები დაეხმარებიან ერთმანეთს კომუნიკაციებისა და სხვა შესაბამისი ღონისძიებების გამარტივებით, რომლებიც მიმართულია ამ ინციდენტის ან მუქარის რაც შეიძლება სწრაფად აღკვეთისაკენ.

მუხლი 16 უსაფრთხოება

- თითოეული ხელშემკერელი მხარე უფლებამოსილია ნებისმიერ დროს მოითხოვოს კონსულტაცია მეორე ხელშემკერელი მხარის მიერ დამტკიცებულ ფრენის უსაფრთხოების სტანდარტებზე საპაერო ხომალდის ეკიპაჟთან, საპაერო ხომალდთან ან მის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებულ ნებისმიერ სფეროში. ასეთი კონსულტაციები ტარდება ამგვარი თხოვნის მიღებიდან ოცდაათი (30) დღის განმავლობაში.
- თუ ამგვარი კონსულტაციების შედეგად, ერთი ხელშემკერელი მხარე გამოაქვს, რომ მეორე ხელშემკერელი მხარე ეფექტურად არ ინარჩუნებს და არ წარმართავს უსაფრთხოების სტანდარტებს იმ ნებისმიერ სფეროში, რომელიც უთანაბრდება ამ დროისათვის კონვენციის მიერ დადგენილ მინიმალურ სტანდარტებს, პირველი ხელშემკერელი მხარე მეორე ხელშემკერელ მხარეს ატყობინებს ამ ვითარების შესახებ და იმ ზომებზე, რაც ამ მინიმალური სტანდარტების შესასრულებლად არის საჭირო, ხოლო მეორე ხელშემკერელმა მხარემ უნდა უზრუნველყოს შესაბამისი გამოსასწორებელი ღონისძიების გატარება. თუ მეორე ხელშემკერელი მხარე ვერ გაატარებს შესაბამის ღონისძიებებს თხუთმეტი (15) დღის ან შესაძლო შეთანხმებული პერიოდის განმავლობაში, ეს მდგომარეობა იქნება წინამდებარეშეთანხმების მე-4 მუხლის გამოყენების საფუძველი.
- მიუხედავად კონვენციის 33-ე მუხლში ჩამოყალიბებული ვალდებულებებისა, ორივე ხელშემკერელი მხარე თანახმაა, რომ ერთი ხელშემკერელი მხარის ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოების ან მათი სახელით იჯარით აღებული ნებისმიერი საპაერო ხომალდი, რომელიც ახორციელებს მიმოსვლას მეორე

ხელშემკერელი მხარის ტერიტორიაზე ან ამ ტერიტორიიდან, ამ ხელშემკერელი მხარის ტერიტორიაზე ყოფნისას, ექვემდებარება მეორე ხელშემკერელი მხარის უფლებამოსილი წარმომადგენლების მიერ შემოწმებას ბორტზე და საჰაერო ხომალდის ირგვლივ, საჰაერო ხომალდის რეალური მდგომარეობისა და მისი მოწყობილობების შემოწმების მიზნით (ამ მუხლში მოხსენებულია, როგორც “ბაქანზე შემოწმება”), იმ პირობით, რომ ეს არ გამოიწვევს საჰაერო ხომალდის გაუმართლებელ დაყოვნებას.

4. თუ ნებისმიერი ამგვარი ბაქანზე შემოწმება ან მთელი რიგი ამგვარი შემოწმებები გამოიწვევს:
- სერიოზულ ეჭვს, რომ საჰაერო ხომალდი და მისი ექსპლუატაცია არ შეესაბამება კონვენციის მიერ იმ დროისათვის დადგენილ მინიმალურ სტანდარტებს; ან
 - სერიოზულ ეჭვს, რომ არსებობს ხარვეზები კონვენციის შესაბამისად იმ დროისათვის დადგენილი უსაფრთხოების სტანდარტების ეფექტურ წარმართვასა და შენარჩუნებაში,

ხელშემკერელ მხარეს, რომელიც ახორციელებს შემოწმებას კონვენციის 33-ე მუხლის განხორციელების მიზნით, შეუძლია დაასკვნას, რომ მოთხოვნები, რომელთა საფუძველზეც გაიცა ან მოქმედებს საჰაერო ხომალდების და საჰაერო ხომალდების ეკიპაჟთა მოწმობები და ლიცენზიები და ასევე მოთხოვნები, რომელთა საფუძველზეც საჰაერო ხომალდი არის ექსპლუატირებული, არ შეესაბამება ან არ აღემატება კონვენციის მიერ დადგენილ მინიმალურ სტანდარტებს.

5. იმ შემთხვევაში, თუ ხელშემკერელი მხარის ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოების წარმომადგენლების მიერ უარყოფილი იქნება წინამდებარე მუხლის მე-3 პუნქტის თანახმად ბაქანზე შემოწმების უფლება, მეორე ხელშემკერელმა მხარემ შესაძლოა გამოიტანოს წინამდებარე მუხლის მე-4 პუნქტთან დაკავშირებით შესაბამისი დასკვნები.
6. თითოეული ხელშემკერელი მხარე იტოვებს უფლებას დაუყოვნებლივ შეაჩეროს ან შეცვალოს მეორე ხელშემკერელი მხარის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოს ან ავიასაწარმოების საექსპლუატაციო უფლებამოსილება იმ შემთხვევაში, თუ ეს ხელშემკერელი მხარე ბაქანზე შემოწმების, ან ბაქანზე მთელი რიგი შემოწმებების შედეგად, ასევე ბაქანზე შემოწმების, კონსულტაციების ან სხვაგვარ საქმიანობაზე უარის თქმის შემთხვევაში დაასკვნის, რომ ავიასაწარმოს ექსპლუატაციის უსაფრთხოებისთვის აუცილებელია გადაუდებელი მოქმედება.

7. ერთი ხელშემკვრელი მხარის ნებისმიერი ქმედება წყდება მეორე ხელშემკვრელი მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოსთან მიმართებაში ამ მუხლის მე-2 და მე-6 პუნქტების შესაბამისად, როგორც კი აღარ იარსებებს ამ ქმედების საფუძველი.
8. როცა პოლონეთის რესპუბლიკის მიერ დანიშნული ავიასაწარმოს რეგულირების კონტროლი ხორციელდება ევროგაერთიანების სხვა წევრი სახელმწიფოების მიერ, მეორე ხელშემკვრელ მხარეს, წინამდებარე მუხლის თანახმად, ეძლევა თანაბარი უფლება გამოიყენოს უსაფრთხოების სტანდარტები და გამოიყენოს აღნიშნული ავიასაწარმოს საექსპლუატაციო უფლებამოსილება.
9. წინამდებარე შეთანხმებით განსაზღვრული შეთანხმებული მომსახურების განხორციელების მიზნით ერთი ხელშემკვრელი მხარის მიერ გაცემული ან ვარგისად აღიარებული და ჯერ კიდევ ძალაში მყოფი ვარგისობის სერტიფიკატები, კვალიფიკაციის მოწმობები და ლიცენზიები, პოლონეთის რესპუბლიკის შემთხვევაში ევროგაერთიანების წესები და კანონები, მეორე ხელშემკვრელი მხარის მიერ იქნება ვარგისად აღიარებული იმის გათვალისწინებით, რომ ამგვარი სერტიფიკატების, მოწმობების და ლიცენზიების მიმართ წაყენებული მოთხოვნები უტოლდება როგორც მინიმუმ კონვენციის შესაბამისად ჩამოყალიბებულ მინიმალურ სტანდარტებს.
10. მიუხედავად ამისა, თითოეული ხელშემკვრელი მხარე იტოვებს უფლებას არ სცნოს ვარგისად მის ტერიტორიაზე რეისის შესრულებისათვის მეორე ხელშემკვრელი მხარის ან მესამე ქვეყნის მიერ თავის მოქალაქეებზე გაცემული ან აღიარებული კვალიფიკაციის მოწმობები და ლიცენზიები.

მუხლი 17 ცვლილებები

1. თითოეულ ხელშემკვრელ მხარეს ნებისმიერ დროს შეუძლია შესთავაზოს მეორე ხელშემკვრელ მხარეს მისთვის სასურველი შესწორების შეტანა წინამდებარე შეთანხმებაში. კონსულტაციები, შეთანხმებაში შესწორებების შეტანის თაობაზე, რომელიც შესაძლებელია გაიმართოს როგორც მოლაპარაკებების, ასევე მიმოწერის გზით, დაიწყება მათი

ჩატარების თაობაზე მოთხოვნის მიღებიდან სამოცი (60) დღის განმავლობაში, თუ ხელშემკერელი მხარეები სხვაგვარად არ შეთანხმდნენ.

2. წინამდებარე შეთანხმების ნებისმიერი ცვლილება ხელშემკერელ მხარეთა მიერ ფორმდება ცალკეული ოქმის სახით, რომელიც ძალაში შევა შეთანხმების მე-20 მუხლში მოცემული წესის შესაბამისად.

მუხლი 18 მოქმედების შეწყვეტა

1. წინამდებარე შეთანხმება იდება განუსაზღვრელი დროით.
2. თითოეულ ხელშემკერელ მხარეს, ნებისმიერ დროს, შეუძლია გაუგზავნოს შეტყობინება მეორე ხელშემკერელ მხარეს წინამდებარე შეთანხმების მოქმედების შეწყვეტის შესახებ. აღნიშნული შეტყობინება იმავდროულად გაეგზავნება სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციას.
3. ამ შემთხვევაში, შეთანხმება მოქმედებას წყვეტს მეორე ხელშემკერელი მხარის მიერ ამ შეტყობინების მიღებიდან (12) თვის შემდეგ, თუ ამ ვადის გასვლამდე არ განხორციელდა შეტყობინების უკან გამოთხოვა. იმ შემთხვევაში თუ მეორე ხელშემკერელმა მხარემ არ დაადასტურა შეტყობინების მიღება, მაშინ იგი მიღებულად ჩაითვლება სამოქალაქო ავიაციის ორგანიზაციის მიერ შეტყობინების მიღებიდან თოთხმეტი (14) დღის შემდეგ.

მუხლი 19 სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციაში რეგისტრაცია

წინამდებარე შეთანხმება და მისი ნებისმიერი ცვლილება უნდა დარეგისტრირდეს სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციაში.

მუხლი 20
ძალაში შესვლა

წინამდებარე შეთანხმება დამტკიცდება თითოეული ხელშემკერელი მხარის სახელმწიფოში მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად, რასაც ორივე ხელშემკერელი მხარე დაადასტურებს დიპლომატიური ნოტების გაცვლით. წინამდებარე შეთანხმება ძალაში შედის ხელშემკერელი მხარეების მიერ ბოლო წერილობითი შეტყობინების მიღების დღიდან, რომლითაც ისინი ადასტურებენ თითოეული ხელშემკერელი მხარის მიერ წინამდებარე შეთანხმების ძალაში შესვლისათვის აუცილებელი ყველა შესაბამისი პროცედურის დასრულებას.

შესრულებულია 2010 წლის 26 ნოემბერს, ქ. ვარშავაში, ორ დღეანად, პოლონურ, ქართულ და ინგლისურ ენებზე. ყველა ტექსტი თანაბრად აუთენტურია. ტექსტების განსხვავებული განმარტების ან გამოყენებისას უპირატესობა ენიჭება ტექსტს ინგლისურ ენაზე.



პოლონეთის რესპუბლიკის
მთავრობის სახელით



საქართველოს
მთავრობის სახელით

დანართი 1

სამარშრუტო განრიგი

1. პოლონეთის მარშრუტები

საწყისი პუნქტები	შუალედური პუნქტები	პუნქტები საქართველოში	პუნქტები საზღვრებს მიღმა
ნებისმიერი პუნქტი პოლონეთში	ნებისმიერი პუნქტი	ნებისმიერი პუნქტი	ნებისმიერი პუნქტი

2. საქართველოს მარშრუტები

საწყისი პუნქტები	შუალედური პუნქტები	პუნქტები პოლონეთის რესპუბლიკაში	პუნქტები საზღვრებს მიღმა
ნებისმიერი პუნქტი საქართველოში	ნებისმიერი პუნქტი	ნებისმიერი პუნქტი	ნებისმიერი პუნქტი

- შუალედური და საზღვრებს მიღმა მდებარე პუნქტები განისაზღვრება დანიშნული ავიასაწარმოების მიერ და წარედგინება ორივე ხელშემკერელი მხარის საავიაციო ხელისუფლებას.
- შუალედური და საზღვრებს გარეთ მდებარე პუნქტები შეიძლება გამოტოვებულ იქნეს ნებისმიერი რეისის შესრულებისას, იმ პირობით, რომ შეთანხმებული მომსახურება იწყება ან წყდება იმ ხელშემკერელი მხარის ტერიტორიაზე, რომელმაც დანიშნა აღნიშნული ავიასაწარმო.
- პაერის მეხუთე თავისუფლების განხორციელების უფლება შეიძლება შეთანხმდეს ორივე ხელშემკერელი მხარეების საავიაციო ხელისუფლებებს შორის.
- შეთანხმებულ მარშრუტებზე მომსახურების განხორციელებისას ან მათზე უფლებების ფლობისას, ერთი ხელშემკერელი მხარის მიერ დანიშნულ ნებისმიერ ავიასაწარმოს შეუძლია გააფორმოს ერთობლივი კომერციული ხელშეკრულებები, როგორცაა ბლოკ-ადგილების ან კოდის ერთობლივი გამოყენების შესახებ შეთანხმებები:

- a) რომელიმე ხელშემკერელი მხარის მიერ დანიშნულ ავიასაწარმოსთან ან ავიასაწარმოებთან;
- b) მესამე მხარის ავიასაწარმოსა ან ავიასაწარმოებთან;

იმ პირობით, თუ:

- a) აკმაყოფილებს ორივე ხელშემკერელი მხარის სააეიაციო ხელისუფლებების მოთხოვნებს, რომელიც განისაზღვრება აღნიშნული სახის ხელშეკრულებაში;
- b) უზრუნველყოფს მომხმარებელს ზუსტი ინფორმაციით თუ რომელი ავიასაწარმო რომელ მონაკვეთზე შეასრულებს საჰაერო მომსახურებას და რომელ ავიასაწარმოსთან ან ავიასაწარმოებთან დებს მომხმარებელი ხელშეკრულებას.

დანართი 2

წინამდებარე შეთანხმების მე-3 და მე-4 მუხლებში მოხსენებული სხვა სახელმწიფოთა ჩამონათვალი:

1. ისლანდიის რესპუბლიკა (ევროპის ეკონომიკური ზონის შესახებ შეთანხმების შესაბამისად);
2. ლიხტენშტაინის სამთავრო (ევროპის ეკონომიკური ზონის შესახებ შეთანხმების შესაბამისად);
3. ნორვეგიის სამეფო (ევროპის ეკონომიკური ზონის შესახებ შეთანხმების შესაბამისად);
4. შვეიცარიის კონფედერაცია (ევროგაერთიანებასა და შვეიცარიის კონფედერაციას შორის საჰაერო ტრანსპორტის შესახებ შეთანხმების შესაბამისად).

AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND
AND GEORGIA
CONCERNING CIVIL AIR TRANSPORT

The Government of the Republic of Poland and the Government of Georgia, hereinafter referred as “the Contracting Parties”,

being parties to Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944,

desiring to conclude an agreement on air transport for the purpose of establishing air services between their respective territories,

desiring to promote the mutual relations in the area of civil aviation,

have agreed as follows:

Article 1 Definitions

For the purposes of this Agreement and of the Annexes thereto:

- a) the term “aeronautical authority” shall mean, in the case of the Republic of Poland, the President of the Civil Aviation Office, and, in the case of Georgia, The Ministry of Economy and Sustainable Development and/or the United Transport Administration or in both cases any person or body authorized to perform any functions being the responsibility of the said authorities;
- b) the term “designated airline” shall mean an airline which has been designated for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex 1 to this Agreement and which has obtained the operating authorization, in accordance with the provisions of Article 3 of this Agreement;

- c) the term “Convention” shall mean the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- d) the term “tariff” shall mean the price to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for other services performed by the airline in connection with air transportation, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- e) the term “territory of a Contracting Party” has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- f) the term “Member State” shall mean Member State of the European Union;
- g) the term “EU Treaties” shall mean the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union;
- h) the term “Air Operator’s Certificate” shall mean a document issued to an airline which affirms that the airline in question has the professional ability and organization to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;
- i) the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- j) the term “this Agreement” includes present Agreement, the Annexes hereto, and any amendments to it or to this Agreement, that shall form an integral part thereof;
- k) the term “user charges” means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- l) the term “effective regulatory control” is predicated upon but is not limited to: the airline holds a valid Operating License issued by the competent authorities, and meets the criteria for the operation of

international air services established by the competent authorities, such as proof of financial fitness, ability to meet, where relevant, public interest requirement, obligations for assurance of service etc., and the licensing Contracting Party has and maintains aviation safety and security oversight programs in compliance with standards of the International Civil Aviation Organization at least.

Article 2

Grant of Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Annex 1 thereto.

Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
- c) to take on and to put down in international traffic passengers, mail and cargo at the specified points on the specified routes, subject to the provisions of this Agreement and the Annex 1 thereto.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

3. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or force majeure circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate air service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate the airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes in the Annex 1 and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be notified in writing by the aeronautical authorities of one Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

2. On receipt of such designation the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

a) in the case of an airline designated by the Republic of Poland:

i. the airline is established, under the EU Treaties, in the territory of the Republic of Poland and has a valid Operating License in accordance with European Union law; and

ii. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

iii. the airline is owned and shall continue to be owned directly or through majority ownership by Member States and/or nationals of Member States, or by other States listed in Annex 2 and/or nationals of

such other States, and shall at all times be effectively controlled by such States and/or such nationals;

b) in the case of the airline designated by Georgia:

- i. the airline is established in the territory of Georgia and is licensed in accordance with the applicable law of Georgia;
- ii. Georgia exercises and maintains effective regulatory control of the airline; and

c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.

3. When an airline has been so designated and authorized under paragraph 1 and 2 of this Article, it may begin at any time to operate each agreed service provided that the airline complies with the provisions of this Agreement, as well as with the national requirements concerning operating permits if applicable.

Article 4

Revocation or Suspension of Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to refuse, revoke, or limit the authorizations or permissions of the other Contracting Party where:

a) in the case of an airline designated by the Republic of Poland:

- i. the airline is not established, under the EU Treaties, in the territory of the Republic of Poland or does not have a valid Operating License in accordance with European Union law; and
- ii. effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Member State responsible for issuing its Air

- Operators Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; and
- iii. the airline is not owned and effectively controlled directly or through majority ownership by Member States and/or nationals of Member States, or by other States listed in Annex 2 and/or nationals of such other States; and
- b) in the case of an airline designated by Georgia:
- i. the airline is not established in the territory of Georgia or is not licensed in accordance with the applicable law of Georgia;
- ii. Georgia is not exercising and maintaining effective regulatory control of the airline; or
- c) the airline has failed to comply with the provisions of this Agreement and Annexes thereto.
2. In exercising its right under paragraph 1 of this Article, Georgia shall not discriminate between the airlines of Member State on the grounds of nationality.
3. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with the Article 13 of this Agreement.

Article 5

Principles Governing Operation of Agreed Services

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.

2. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers, according to commercial and market-based considerations. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines designated by the other Contracting Party, except according to the terms of this Agreement or by such uniform conditions consistent with the Article 15 of the Convention.

3. Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way that weakens severely a competitor or excludes it from a route.

Article 6 **Customs Duties and Taxes**

1. Aircraft engaged in international air services by the designated airlines of either Contracting Party as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores (including food, beverage, tobacco) on board such aircraft shall be exempt from customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided that aircraft is re-exported and such equipments, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores remain on board this aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of journey performed over that territory.

2. There shall be also exempt from the same duties, fees and taxes, with the exception of charges corresponding to the performed service:

a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the competent authorities of the said Contracting Party and destined for use on board outbound aircraft

operated on an international service by the designated airlines of the other Contracting Party;

b) spare parts and regular equipment entered into the territory of one of the Contracting Parties and destined for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international service by the designated airlines of the other Contracting Party;

c) fuel and lubricants destined to supply aircraft engaged in an international service by the designated airlines of the other Contracting Party even when these supplies are to be used on the part of the flight performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;

d) advertising materials, having no commercial value used by the designated airlines of each Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

3. If national laws or regulations of either Contracting Party so require, materials referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be kept under customs control of the said Contracting Party.

4. The regular airborne equipment, as well as materials and supplies retained on board of the aircraft operated by the designated airlines of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time they are re-exported or otherwise disposed of with the consent of the same authorities.

5. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

6. Nothing in this Agreement shall prevent the Republic of Poland from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its

territory for use in an aircraft of a designated airline of Georgia that operates between a point in the territory of the Republic of Poland and another point in the territory of the Republic of Poland or in the territory of another Member State.

Article 7 Timetable

1. Airlines designated by each Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval, thirty (30) days in advance, the timetable of its intended services, specifying the frequency, times of operations, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.
2. Any subsequent changes to the approved timetable of a designated airline shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 8 Ground Handling

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of the Republic of Poland, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling (“self-handling”) or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

Article 9

Application of Laws and Regulations

1. The laws, regulations and procedures of each Contracting Party governing to the admission to, remaining in and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation and to the operation and navigation of such aircraft while within the limits of its territory, shall also be applied to the aircraft of the designated airline by the other Contracting Party.

2. The laws, regulations and procedures of each Contracting Party governing the admission to, remaining in and departure from its territory of passengers, crew, mail and cargo transported on board of aircraft and in particular these regarding passports, customs and quarantine shall be applied to passengers, crews, mail and cargo taken on board of the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

Article 10

Tariffs

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall freely set air tariffs.

2. The tariffs shall be submitted to the aeronautical authorities of both Contracting Parties thirty (30) days prior to their entry into force, with the exception of cases when the aeronautical authorities have exempted the designated airlines from this obligation or shortened the deadline for filing thereof.

3. The Contracting Party concerned may decide, at any moment:

- a) to withdraw a basic fare which, taking into account the whole fare structure for the route in question and other relevant factors including the competitive market situations, is excessively high to the disadvantage of

users in relation to the long term fully-allocated relevant costs of the designated airline including a satisfactory return on capital;

b) to stop, in a non discriminatory way, further fare decreases in a market, whether on a route or a group of routes, when market forces have led to sustained downward development of air fares deviating significantly from ordinary seasonal pricing movements and resulting in widespread losses among all designated airlines for the air services concerned, taking into account the long term fully-allocated relevant costs of the airline.

Article 11

Transfer of Earnings

Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right of conversion and transfer of excess of receipts over expenditure, earned in its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo, including mail, on the agreed services. The conversion and transfer shall be made at the market rate of exchange applicable to current transactions and in accordance with the foreign exchange regulations in force.

Article 12

Airline Representation and Sales

1. The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled to establish their offices, branches and/or representations in the territory of the other Contracting Party, in accordance with the laws and regulations of that other Contracting Party.

2. The designated airlines of each Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party, in accordance with the laws and regulations of that Contracting Party, their own staff who are required for provision and promotion of air services.

3. On the basis of reciprocity and in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party, the designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation documents in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell its air transportation documents in the currency of the other Contracting Party or in freely convertible currencies in accordance with foreign exchange regulations in force.

Article 13 Consultations

In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement and the Annexes thereto.

Article 14 Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to a mutually agreed person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for the decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators so nominated. Each of the Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute

and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior vice-president who is not disqualified on that ground shall make the appointment. In all cases, the third arbitrator shall determine the place where arbitration will be held.

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

4. Each Contracting Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

5. If and as long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

Article 15 **Aviation Security**

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the

Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, done at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, and any other multilateral agreement relating to the security of civil aviation to which both Contracting Parties have acceded.

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in case of the Republic of Poland, operators of aircraft established on their territory under the EU Treaties and have valid Operating Licences in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such civil aviation security standards.

4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security standards referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other

Contracting Party. Each Contracting Party shall require that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo and aircraft stores prior to and during boarding and loading. Each Contracting Party shall also give due consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

Article 16

Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent conditions of the aircraft and its equipment (in this Article called “ramp inspection”), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of a designated airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspection, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 2 or 6 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. Where the Republic of Poland has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another Member State, the right of the other Contracting Party under the safety provisions shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

9. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including, in the case of the Republic of Poland, the laws and regulations of the European Union, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or validated are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.

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

Article 17 Amendments

1. Either Contracting Party may in any time propose to the other Contracting Party any amendment which it considers desirable to bring to this Agreement. Consultations on the modification of the Agreement, which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.
2. The Contracting Parties shall agree any amendments to this Agreement in a separate Protocol, which shall enter into force in accordance with the provisions of Article 20 of the present Agreement.

Article 18 Termination

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

Article 19
Registration with the International Civil Aviation Organization

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with International Civil Aviation Organization.

Article 20
Entry into Force

This Agreement shall be approved pursuant to the national legislation of the State of each Contracting Party which shall be confirmed by exchange of diplomatic notes. The Agreement shall come into force on the day of the last notification confirming that the Contracting Parties have completed procedures required for the entry into force of this Agreement.

Done in duplicate at WARSAW, this 26 day of NOVEMBER 2010 in Polish, Georgian, and English languages, all the texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation or application, the English text shall prevail.



**For the Government
of the Republic of Poland**



**For the Government
of Georgia**

ANNEX 1**ROUTE SCHEDULE****1. POLISH ROUTES**

Points of origin	Intermediate points	Points in Georgia	Points beyond
Any Points in Poland	Any points	Any points	Any points

2. GEORGIAN ROUTES

Points of origin	Intermediate points	Points in the Republic of Poland	Points beyond
Any Points in Georgia	Any points	Any points	Any points

3. The specification of intermediate and/or beyond points shall be defined by the designated airlines and shall be submitted to the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

4. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the agreed services on the routes begin or end in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

5. The fifth freedom traffic rights shall be the subject to arrangements between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

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

a) an airline or airlines designated by any Contracting Party;

b) an airline or airlines of a third country;

provided that

a) such airlines meet the requirements of Civil Aviation Authorities of both Contracting Parties applied to such arrangements; and

b) in respect of any tickets sold, the airline informs the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

ANNEX 2**LIST OF OTHER STATES REFERRED TO IN ARTICLE 3 AND 4 OF THIS AGREEMENT**

1. The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
2. The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
3. The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);
4. The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport).