

С О Г Л А Ш Е Н И Е

между Правительством Республики Узбекистан

и Правительством Грузии .

о воздушном сообщении и сотрудничестве

в области воздушного транспорта

Правительство Республики Узбекистан и Правительство Грузии,
именуемые в дальнейшем "Договаривающимися Сторонами",

будучи сторонами или руководствуясь принципами и нормами
Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для
подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года,

желая укреплять и развивать взаимное сотрудничество в области
воздушного транспорта,

согласились о нижеследующем:

Статья 1

1. Для целей настоящего Соглашения нижеследующие термины означают:

а) "авиационные власти" в отношении Республики Узбекистан – Национальную авиакомпанию "Узбекистон хаво йуллари" или любое лицо либо организацию, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этой организацией, и в отношении Грузии – Департамент воздушного транспорта, или любое лицо либо организацию, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этой организацией;

б) "назначенное авиапредприятие" – авиапредприятие, которое было назначено и уполномочено в соответствии со Статьей 4 настоящего Соглашения;

в) "территория" в отношении государства – земные поверхности, территориальные и внутренние воды и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом этого государства;

г) "тариф" – ставки, оплачиваемые за перевозку пассажиров, багажа, груза и почты, и условия, на которых эти ставки применяются, включая ставки и условия агентских и других вспомогательных услуг;

д) "Конвенция" – Конвенция о международной гражданской авиации, открытая для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, а также любое Приложение и любую поправку к ним в той мере, в какой они приняты Договаривающимися Сторонами и применимы к ним;

е) "воздушное сообщение" – любое регулярное и нерегулярное воздушное сообщение, осуществляемое воздушными судами с целью общественных перевозок пассажиров, грузов и почты;

ж) "международное воздушное сообщение" – воздушное сообщение, осуществляемое через воздушное пространство над территорией более чем одного государства;

з) "авиапредприятие" – любое транспортное авиапредприятие, предлагающее или эксплуатирующее международное воздушное сообщение;

и) "остановка с некоммерческими целями" – посадка с любой целью, иной, чем принятие на борт или выгрузка пассажиров, груза или почты.

2. Приложения к настоящему Соглашению составляют его неотъемлемую часть.

Статья 2

Каждая Договаривающаяся Сторона устанавливает на своей территории маршруты полетов и ворота пролета своих государственных границ на принципе создания взаимных благоприятных условий для совместного осуществления международных воздушных перевозок.

Статья 3

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления международных воздушных линий по маршрутам, указанным в Приложении к настоящему Соглашению (именуются в дальнейшем соответственно "договорные линии" и "установленные маршруты").

2. Авиапредприятие(я), назначенное каждой Договаривающейся Стороной, будет пользоваться при эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам следующими правами:

а) совершать пролет территории другой Договаривающейся Стороны без посадки;

б) совершать посадки с некоммерческими целями в пунктах на территории другой Договаривающейся Стороны;

с) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, с целью погрузки и (или) выгрузки пассажиров, почты и груза, следующих между территориями Договаривающихся Сторон;

д) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, с целью погрузки и (или) выгрузки пассажиров, почты и груза, следующих в/из пунктов третьих стран. Такое право будет предоставляться по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

3. Ничто в настоящей Статье не будет рассматриваться как предоставление права назначенному авиапредприятию(ям) одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров, почту и груз для их перевозки между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение или по найму.

4. Технические и коммерческие вопросы, касающиеся полетов воздушных судов и перевозок пассажиров, груза и почты на договорных линиях, а также вопросы, относящиеся к коммерческому сотрудничеству, в частности, частоты рейсов, типов воздушных судов, заправки авиа-

топливом, технического обслуживания воздушных судов на земле и порядка финансовых расчетов, будут решаться по договоренности между назначенными авиапредприятиями и представляться на одобрение авиационных властей Договаривающихся Сторон. При отсутствии договоренности эти вопросы будут решаться авиационными властями Договаривающихся Сторон.

5. Дополнительные и чартерные рейсы будут осуществляться в соответствии с законами и правилами каждой Договаривающейся Стороны по предварительным заявкам назначенного авиапредприятия; эти заявки должны подаваться авиационным властям другой Договаривающейся Стороны не позднее, чем за 48 часов до вылета воздушного судна, не считая выходных и праздничных дней.

Статья 4

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право назначать авиапредприятие(я) с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно другую Договаривающуюся Сторону.

2. По получении такого уведомления другая Договаривающаяся Сторона в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 настоящей Статьи незамедлительно предоставит каждому назначенному авиапредприятию(ям) соответствующее разрешение на полеты.

3. Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны до выдачи разрешения на полеты могут потребовать от авиапредприятия(ий), назначенного другой Договаривающейся Стороной, доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно применяемыми этими властями при эксплуатации международных воздушных линий.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право отказать в предоставлении разрешения на полеты, указанного в пункте 2 настоящей Статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием(ями) прав, указанных в Статье 3 настоящего Соглашения, в любом случае, когда упомянутая Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием(ями) принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие(я), ее органам или гражданам.

5. Назначенное авиапредприятие, получившее указанное в настоящей Статье разрешение, может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что на таких линиях введены в действие тарифы в соответствии со Статьей 13 настоящего Соглашения, а также решены технические и

коммерческие вопросы в соответствии с пунктом 5 Статьи 3 настоящего Соглашения.

Статья 5

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право аннулировать разрешение на полеты или приостановить пользование указанными в Статье 3 настоящего Соглашения правами, предоставленными назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами;

а) в любом случае, если она не убеждена в том, что преимущественное владение или действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или ее гражданам, или

б) в случае, если это авиапредприятие не соблюдает законы и правила Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права, или

с) в случае, если это авиапредприятие каким-либо иным образом не соблюдает условия, предписанные настоящим Соглашением.

2. Если немедленное аннулирование разрешения, приостановление прав или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей Статьи, не является необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, то право, о котором говорится в этом пункте, будет использоваться только после консультации между авиационными властями Договаривающихся Сторон. Такие консультации между авиационными властями должны состояться в возможно короткие сроки с даты запроса.

Статья 6

1. Договаривающиеся Стороны примут все необходимые меры для обеспечения безопасной и эффективной эксплуатации договорных линий. Для этой цели каждая Договаривающаяся Сторона будет предоставлять воздушным судам авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, все средства радиосветотехнического, метеорологического и другого обслуживания, необходимого для эксплуатации договорных линий.

2. Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны должны предоставлять авиационным властям другой Договаривающейся Стороны сведения об основных и запасных аэродромах, воздушных трассах, системах связи и аэронавигационных средствах, об управлении воздушным движением и по другим вопросам в объемах, необходимых для обес-

печения безопасной и эффективной эксплуатации воздушных судов на договорных линиях.

Статья 7

1. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прилет и вылет с ее территории воздушных судов, совершающих международные полеты, или эксплуатацию или навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах ее территории, будут применяться к воздушным судам авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной.

2. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, относящиеся к международным перевозкам, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с ее территории пассажиров, экипажей, груза и почты и, в частности, формальности, относящиеся к паспортным, таможенным, валютным и санитарным правилам, будут применяться к пассажирам, экипажам, грузу и почте воздушных судов авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, во время их пребывания в пределах указанной территории.

Статья 8

Сборы и другие платежи за пользование каждым аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги, а также любые платежи за пользование аэронавигационными средствами, средствами связи и услугами будут взиматься в соответствии со ставками и тарифами, установленными каждой Договаривающейся Стороной на своей территории.

Статья 9

1. Воздушные суда назначенных авиапредприятий при полетах над территорией другой Договаривающейся Стороны должны иметь опознавательные знаки своих государств (до вступления в Международную Организацию Гражданской Авиации используются имеющиеся), свидетельства о регистрации, удостоверения о годности к полетам и другие, установленные авиационными властями Договаривающихся Сторон судовые документы. Пилоты и другие члены экипажа должны иметь установленные свидетельства. Требования, в соответствии с которыми такие свидетельства и удостоверения выдаются, должны соответствовать или превышать минимальные стандарты, устанавливаемые в соответствии с требованиями Конвенции.

2. Все указанные в пункте 1 настоящей Статьи документы, а также свидетельства эксплуатанта и лицензии на осуществление соответствующих перевозок и другой транспортно-экспедиционной деятельности, выданные

или утвержденные одной из Договаривающихся Сторон и не просроченные, будут признаваться действительными на территории другой Договаривающейся Стороны.

3. Договаривающиеся Стороны согласились применять действующие на момент подписания настоящего Соглашения правила, наставления, положения, инструкции, технические условия и другие нормативные документы, регламентирующие деятельность гражданской авиации, в том числе в области летного, штурманского, инженерно-технического, аэронавигационного, медицинского, метеорологического и аэродромного обеспечения полетов.

4. Изменения, а также утверждения новых нормативных документов, затрагивающих интересы другой Договаривающейся Стороны, будут производиться по взаимному согласованию между Договаривающимися Сторонами.

Статья 10

В случае вынужденной посадки, катастрофы или другого происшествия с воздушным судном авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны, Договаривающаяся Сторона, на территории которой имело место происшествие, немедленно известит об этом другую Договаривающуюся Сторону, примет необходимые меры для расследования причин происшествия и по просьбе другой Договаривающейся Стороны обеспечит беспрепятственный въезд на свою территорию представителей этой Договаривающейся Стороны для участия в расследовании такого происшествия, а также примет неотложные меры по оказанию помощи экипажу и пассажирам, если они пострадали при происшествии, и обеспечит сохранность находящихся на этом воздушном судне почты, багажа и груза. Договаривающаяся Сторона, ведущая расследование происшествия, обязана проинформировать другую Договаривающуюся Сторону о его результатах.

Статья 11

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию одной Договаривающейся Стороны и не покидающие района аэропорта, выделенного для этой цели, будут подвергаться лишь упрощенному контролю, если иное не вызывается мерами по обеспечению авиационной безопасности. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, не будут облагаться таможенными сборами и другими подобными налогами.

Статья 12

1. Назначенным авиапредприятиям Договаривающихся Сторон будут

предоставлены справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам между их соответствующими территориями.

2. При эксплуатации договорных линий назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны должно принимать во внимание интересы назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, с тем чтобы не нанести ущерба перевозкам последнего авиапредприятия, которое эксплуатирует авиалинию по этому же маршруту или его части.

3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам, и каждое авиапредприятие должно иметь первоочередной задачей предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим и разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между их соответствующими территориями.

Статья 13

1. Тарифы на любой договорной линии должны устанавливаться на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль, характеристику авиалинии (например, скорость и удобства) и тарифы других авиапредприятий для любой части установленного маршрута. Эти тарифы должны быть установлены в соответствии с указанными ниже условиями настоящей Статьи.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей Статьи, а также размер агентских комиссионных с этих тарифов должны, по возможности, согласовываться по каждому из установленных маршрутов между заинтересованными назначенными авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или его часть. Согласованные таким образом тарифы подлежат утверждению авиационными властями Договаривающихся Сторон.

3. Если назначенные авиапредприятия не смогут согласиться с любым из этих тарифов в течение 15 дней или по каким-либо другим причинам тариф не может быть согласован в соответствии с условиями пункта 2 настоящей статьи, авиационные власти Договаривающихся Сторон должны попытаться установить тариф по договоренности между собой.

4. Если авиационные власти не смогут достигнуть согласия по вопросу утверждения какого-либо тарифа, представленного им в соответствии с пунктом 2 настоящей Статьи, или по установлению какого-либо тарифа в соответствии с пунктом 3 настоящей Статьи, это разногласие должно быть урегулировано согласно условиям Статьи 21 настоящего Соглашения.

5. Ни один тариф не войдет в силу, если его не утвердят авиационные власти одной из Договаривающихся Сторон.

6. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей Статьи, должны оставаться в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы в соответствии с условиями настоящей Статьи.

Статья 14

1. Назначенное авиапредприятие каждой Договаривающейся Стороны должно не позднее, чем за (30) дней до начала полетов представить предполагаемое расписание авиационным властям другой Договаривающейся Стороны для утверждения, указав частоту полетов, тип воздушного судна, компоновку и предлагаемое для продажи число мест. В некоторых случаях этот срок может быть сокращен по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

2. Любые последующие изменения в утвержденное расписание назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны должны представляться на утверждение авиационным властям другой Договаривающейся Стороны.

Статья 15

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, а также их табельное имущество, запасы топлива и смазочные материалы, бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту таких воздушных судов, будут освобождаться от всех таможенных пошлин и других налогов и сборов по прибытии на территорию другой Договаривающейся Стороны при условии, что эти имущество, материалы и запасы остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза.

2. Также будут освобождаться от таких пошлин, налогов и сборов, за исключением сборов за предоставленное обслуживание :

а) бортовые запасы, взятые на территории одной Договаривающейся Стороны в пределах лимитов, установленных властями упомянутой Договаривающейся Стороны, и предназначенные для использования на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны ;

б) запасные части, ввезенные на территорию одной Договаривающейся Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны ;

с) топливо и смазочные материалы, предназначенные для использования воздушным судном, эксплуатируемым на договорных

линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, даже если эти запасы будут использоваться на участке маршрута в пределах территории другой Договаривающейся Стороны, где они взяты на борт.

3. Топливо, смазочные материалы, запасные части, табельное имущество, бортовые запасы, включая продукты питания, напитки и табачные изделия, рекламные материалы, автотранспорт, электронное оборудование для бронирования и связи и запасные части к ним, мебель и предметы для оборудования и деятельности представительств, перевозочные документы, доставленные или доставляемые назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны для своих эксплуатационных нужд, освобождаются от всех таможенных пошлин и других налогов и сборов при их ввозе, вывозе и во время нахождения на территории этой другой Договаривающейся Стороны.

Статья 16

1. Расчеты между назначенными авиапредприятиями будут производиться в соответствии с действующими между Договаривающимися Сторонами соглашениями о расчетах и платежах.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этим предприятием от эксплуатации договорных линий. Эти суммы не будут подвергаться какому-либо налогообложению.

3. Такой перевод должен производиться в соответствии с положениями соглашения, регулирующего финансовые отношения между Договаривающимися Сторонами. В случае отсутствия такого Соглашения компетентные власти Договаривающихся Сторон должны определить порядок такого перевода. Если это не будет определено, перевод должен осуществляться в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу в соответствии с правилами валютного обмена, применяемыми Договаривающимися Сторонами.

Статья 17

1. Для обеспечения эксплуатации договорных линий назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны предоставляется право открыть на территории другой Договаривающейся Стороны свои представительства с необходимым административным, коммерческим и техническим персоналом.

2. Назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся Стороны будет иметь право самостоятельной продажи авиаперевозок на собственных перевозочных

документах и назначения агентов по их продаже в соответствии с законами и правилами этой другой Договаривающейся Стороны. В случае, если коммерческая деятельность предприятий одной Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся Стороны, включая продажу авиаперевозок, будет регулироваться специальным Соглашением между Договаривающимися Сторонами, то будет применяться это Соглашение.

Статья 18

1. В соответствии со своими правилами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в международных аэропортах, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 года, положениями действующих двухсторонних соглашений между Договаривающимися Сторонами, а также тех соглашений, которые будут заключены между ними в последующем.

2. Договаривающиеся Стороны оказывают по просьбе всю необходимую помощь друг другу по предотвращению незаконного захвата воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

3. Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности и техническими требованиями, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к Договаривающимся Сторонам; они будут требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное место-пребывание которых находится на их территории, и эксплуатанты международных аэропортов на их территории действовали в соответствии с такими положениями и требованиями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая Договаривающаяся Сторона может потребовать от таких эксплуатантов воздушных судов соблюдения упомянутых в пункте 3 настоящей Статьи

положений и требований по авиационной безопасности, которые предусматриваются этой другой Договаривающейся Стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах ее территории. Каждая Договаривающаяся Сторона будет обеспечивать применение надлежащих мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона также благожелательно рассмотрит любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

5. Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом гражданских воздушных судов или с другими незаконными актами, направленными против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся Стороны будут оказывать друг другу помощь посредством облегчения связи и принятия соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

6. Если какая-либо из Договаривающихся Сторон имеет достаточные основания полагать, что другая Договаривающаяся Сторона отступает от положений по авиационной безопасности настоящей Статьи, авиационные власти этой Договаривающейся Стороны могут просить о проведении немедленных консультаций. В случае недостижения приемлимой договоренности в течении (15) дней со дня обращения с просьбой о проведении консультаций или появления непосредственной угрозы безопасности гражданской авиации возникнет основание для применения Статьи 5 настоящего Соглашения.

Статья 19

Договаривающиеся Стороны будут осуществлять тесное сотрудничество и взаимодействие в следующих областях :

- научно-технической политики в сфере воздушного транспорта ;
- материально-технического обеспечения авиапредприятий ;
- обучения авиационных специалистов и разработки единых требований к уровню их подготовки ;
- технической эксплуатации, ремонта авиационной техники и взаимных поставок.

Вопросы, касающиеся этих областей сотрудничества, будут предметом специальных соглашений между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Статья 20

Для обеспечения тесного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению настоящего Соглашения, между авиацион-

ными властями Договаривающихся Сторон периодически будут проводиться консультации.

Статья 21

Любой спор, возникающий в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения и Приложений к нему, будет разрешаться посредством прямых переговоров между авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон. Если упомянутые власти не придут к соглашению, спор будет разрешаться непосредственно между Договаривающимися Сторонами.

Статья 22

Если одна из Договаривающихся Сторон предложит изменить условия настоящего Соглашения или Приложений к нему, между авиационными властями Договаривающихся Сторон будут проводиться консультации относительно предполагаемого изменения. Консультации должны начаться в течение (60) дней с даты запроса об их проведении, если только авиационные власти Договаривающихся Сторон не договорятся о продлении этого периода. Любое изменение настоящего Соглашения вступит в силу после подтверждения путем обмена нотами по дипломатическим каналам. Изменения в Приложения могут быть внесены по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Статья 23

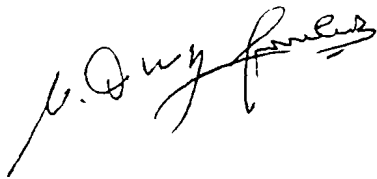
1. Настоящее Соглашение вступит в силу со дня его подписания.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. В этом случае действие Соглашения прекращается через (12) месяцев со дня получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной, если указанное уведомление о прекращении действия Соглашения не будет отозвано по обоюдному согласию Сторон до истечения этого срока.

В подтверждение вышеизложенного нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные на это своими Правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Тбилиси "28" дека 1996 года в двух подлинных экземплярах, каждый на узбекском, грузинском и русском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу. В случае расхождения в толковании или применении настоящего Соглашения за основу будет приниматься текст на русском языке.

За Правительство
Республики Узбекистан



За Правительство
Грузии



ПРИЛОЖЕНИЕ

к Соглашению между Правительством Республики Узбекистан и
Правительством Грузии о воздушном сообщении и
сотрудничестве в области воздушного транспорта

1. Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенным(и) авиапредприятием(ями) Республики Узбекистан :

пункты в Узбекистане – промежуточные пункты – пункты в Грузии –
пункты за пределами

2. Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенным(и) авиапредприятием(ями) Грузии:

пункты в Грузии – промежуточные пункты – пункты в Узбекистане –
пункты за пределами

Примечание :

– Назначенное авиапредприятие каждой Договаривающейся Стороны может эксплуатировать любой промежуточный пункт и пункт за пределами без использования коммерческих прав.