

T.C.
BAŞBAKANLIK
Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü

Sayı : B.02.0.KKG.0.10/101-357/3277

18/10/2011

Konu : Kanun Tasarısı

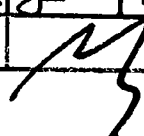
TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Dışişleri Bakanlığı'na hazırlanan ve Başkanlığınıza arzı Bakanlar Kurulu'na 7/9/2011 tarihinde kararlaştırılan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Afganistan İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı" ile gerekçesi birlikte gönderilmiştir.

Gereğini arz ederim.


Recep Tayyip ERDOĞAN
Başbakan

EKİ :
1- Kanun Tasarısı
2- Gerekçe

T.B.M.M. BAŞKANLIĞI				
Tali Komisyon		Başbakanlık İmar, Ulaştırma ve Turizm		
Esas Komisyon		Dışişleri		
Tarih:		25 Ekim 2011		F. No: 1/478
Md.Y.	Müdür	D.Bşk.	G.Sek. Y.	Gen.Sek.
16	CAI	81	Konu	4
BAŞKAN				

T B M M Kararlar ve Kararlar Müdürlüğü
1 8 Ekim 2011
N�m�r :

Ku. Kr. m d
18.10.11
2

T. B. M. M. GENEL EVRAK VE AR�IV MÜDÜRLÜĞÜ
1 8 Ekim 2011
No : 39433

GEREKÇE

5 Haziran 1945 tarihli ve 4749 sayılı Kanunla tasdik olunan Şikago Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması'nda ticari hakların düzenlenmesi konusunda bir mutabakata ulaşılamamış, bu nedenle ticari hakların ikili sözleşmeler yolu ile düzenlenmesi gereği doğmuştur. Gerek Türkiye gerek diğer devletler 11 Şubat 1946'da ABD ve İngiltere arasında imzalanan Bermuda Anlaşması'ndan esinlenerek ikili anlaşmalar tesis etmek yoluna gitmişlerdir. Hükümetimiz, ülkemizin coğrafi durumunu ve uluslararası hava servislerinin ülkemizden geçmesinin sağlayacağı çıkarları göz önünde tutarak, aynı zamanda milli sivil havacılığımızı teşvik etmek ve kalkındırmak amacı ile bugüne kadar birçok ülke ile hava ulaştırma anlaşması imzalamıştır. Türkiye'nin yaptığı bu anlaşmalar Bermuda Anlaşması tipine uygun olup, esas olarak çerçeve anlaşması niteliğindedir ve karşılıklılık esasına dayanmaktadır. Bu meyanda Hükümetimiz ile Afganistan İslam Cumhuriyeti Hükümeti arasında 24 Mart 2011 tarihinde Ankara'da bir Hava Ulaştırma Anlaşması imzalanmıştır.

Türkiye ile Afganistan arasında gelişmekte olan ilişkilere katkıda bulunmak gayesi ile imzalanan bu Anlaşma, hava trafiği ile ilgili ulusal mevzuata uyulmak şartı ile iki ülke arasında hava seferlerinin yapılmasını öngörmektedir.

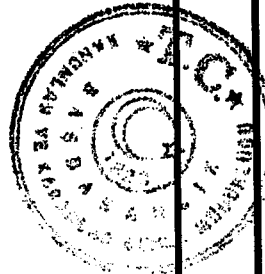
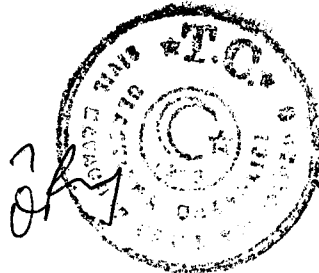
Bu Anlaşma, iki ülke arasındaki ekonomik, kültürel ve turizm alanlarındaki işbirliğinin daha ileri bir düzeye getirilmesini sağlaması bakımından faydalı bulunmaktadır.



TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
VE
AFGANİSTAN İSLAM CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA
HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI

ASLI GİBİDİR
GİBİDİR

[Signature]



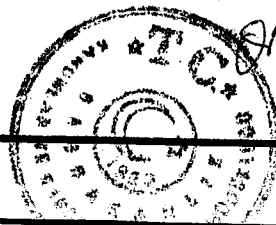
İÇERİK

<u>MADDE</u>	<u>BAŞLIK</u>
1	TANIMLAR
2	HAKLARIN TANINMASI
3	TAYİN VE YETKİLENDİRME
4	YETKİLENDİRMENİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI
5	KAPASİTE
6	ÜCRET TARİFELERİ
7	VERGİLER, GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER ÜCRETLER
8	DOĞRUDAN GEÇİŞ
9	KULLANICI ÜCRETLERİ
10	YABANCI PERSONELİN ÇALIŞTIRILMASI VE YEREL HİZMETLERE ERIŞİM
11	DÖVİZ DÖNÜŞÜMÜ VE KAZANÇLARIN TRANSFERİ
12	SERTİFİKA VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI
13	HAVACILIK EMNİYETİ
14	HAVACILIK GÜVENLİĞİ
15	UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI
16	İSTATİSTİKLER
17	YASALARIN VE DÜZENLEMELERİN UYGULANMASI
18	İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER
19	İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ
20	TESCİL
21	ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR
22	BAŞLIKLAR
23	GEÇERLİLİK VE SONA ERME
24	YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

EK I	HAT ÇİZELGESİ
EK II	KOD PAYLAŞIMI

ASLI GİBİDİR
ASLI GİBİDİR

A. İbrahim



Bundan sonra "Akit Taraflar" olarak nitelendirilecek Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Afganistan İslam Cumhuriyeti Hükümeti,

7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine ve Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Anlaşmasına taraf olarak,

Uluslararası havacılık hizmetlerinin genişletilmesini kolaylaştırmak isteyerek,

Etkin ve rekabetçi uluslararası hava hizmetlerinin ekonomik büyümeyi, ticareti, yatırımı ve tüketicilerin refahını arttırdığının bilicinde olarak,

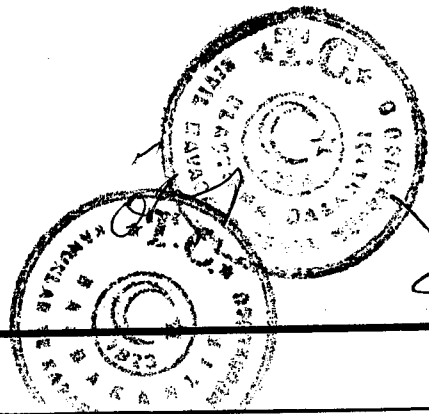
Uluslararası hava hizmetlerinde en üst seviyede emniyet ve güvenliği sağlamak ve kişi ve mülkiyetleri tehlikeye atan, hava hizmetlerini olumsuz etkileyen ve sivil havacılığın emniyeti konusunda halkın güvenini zedeleyen hava araçlarının güvenliğine karşı yapılan hareket ve tehlikeler konusundaki ciddi endişelerini teyit etmek arzusuyla, ve

Ülkelerinin arasında ve ötesinde havacılık hizmetleri kurmak ve yürütmek amacıyla bir anlaşmaya varmayı isteyerek,

AŞAĞIDAKİ MADDELERDE MUTABIK KALMIŞLARDIR:

ASLI GIBİDİR

A. İnalt



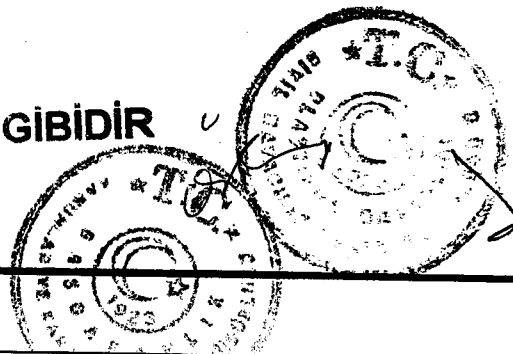
MADDE 1
TANIMLAR

1. Bu Anlaşma amacı doğrultusunda, metin içeriği aksini gerektirmediği takdirde:

- a. "Havacılık otoriteleri" terimi, Türkiye Cumhuriyeti için, Ulaştırma Bakanlığı ve Afganistan İslam Cumhuriyeti için Ulaştırma ve Sivil Havacılık Bakanlığı veya sözü geçen her iki otorite için herhangi bir görevi yerine getirmeye yetkili her bir teşekkül ya da kişiyi ifade etmektedir;
- b. "Anlaşma" terimi, bu Anlaşmayı, Eklerini ve bunlarda yapılacak herhangi bir değişikliği ifade etmektedir;
- c. "Mutabık kalınan hizmetler" terimi, bu Anlaşma hükümlerine göre belirlenen hatlarda sunulacak uluslararası hava hizmetlerini ifade etmektedir;
- d. "Ek" terimi, bu Anlaşmanın Eklerini veya bu Anlaşmanın 18. Maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda yapılan değişikliği ifade eder. Tüm Ekler bu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını oluşturmaktadır bu Anlaşmaya dair tüm referanslar aksine karar verilmedikçe Ekleri de içerecektir;
- e. "Hava hizmeti" "uluslararası hava hizmeti"; "havayolu" ve "trafik amacı dışındaki duraklama" terimleri, Sözleşmenin 96. Maddesinde tanımlanan anlamlarında kullanılır.
- f. "Kapasite" terimi,
- Hava aracı için, bu hava aracı tarafından hatta veya hattın belirli bir kısmında taşınabilen yükü,
 - Belirlenmiş bir hava hizmeti için, bu hizmette kullanılan hava aracının kapasitesinin, bu hava aracı için bir hatta veya hattın bir kısmında belli bir dönemde işletilen frekans sayısının çarpımını ifade etmektedir.

ASLI GİBİDİR

A. İbrahim



g. "Sözleşme" terimi, 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesini ifade etmekte ve her iki Akit Tarafça yürürlüğe girmesi ya da kabul edilmesi koşuluyla, Sözleşmenin 90. Maddesi altında kabul edilen herhangi bir Eki ve 90. ve 94. Maddeler uyarınca Sözleşmenin Eklerinde yapılan herhangi bir değişikliği içermektedir.

h. "Tayin edilen havayolu (havayolları)" terimi, bu Anlaşmanın 3. Maddesi (Tayin ve Yetkilendirme) uyarınca tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş havayolunu (havayollarını) ifade etmektedir.

i. "Yer hizmetleri", bununla sınırlı olmamak kaydıyla yolcu, kargo ve bagaj hizmetleri ve ikram kolaylıkları ve/veya hizmetlerini ifade etmekte ve içermektedir.

j. "ICAO" terimi Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünü ifade etmektedir.

k. "Uluslararası hava taşımacılığı", birden fazla Devletin toprağı üzerindeki hava sahasının kullanıldığı hava taşımacılığını ifade etmektedir.

l. "Pazarlamacı havayolu" kod paylaşımı vasıtasıyla başka bir havayolu tarafınca işletilen hava aracı ile hava taşımacılığı sunan havayolunu ifade etmektedir.

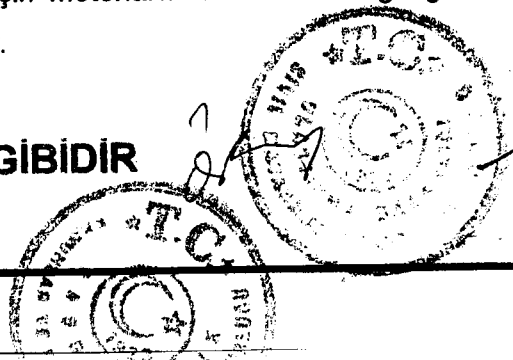
m. "Hat Çizelgesi" mevcut Anlaşmanın 18. Maddesindeki hükümlere uygun olarak mevcut Anlaşmanın ekinde belirtilen herhangi bir değişikliğin de ilave edildiğı hava taşımacılığının yapılacağı yollardaki programı ifade etmektedir.

n. "Belirlenen hatlar" bu Anlaşmanın Ek l'inde onaylanmış ya da onaylanacak hatları ifade etmektedir.

o. "Yedek parçalar", hava aracının bütünlüğü için motorların da dahil olduğu gerekli yenileme ya da tamir nesnelerini ifade etmektedir.

ASLI GİBİDİR

A. İbrahim



p. "Ücret Tarifesi" terimi hava taşımacılığında, bununla bağlantılı olan diğer ulaşım modları dahil olmak üzere, yolcu, bagaj ve/veya posta hariç tutulmak üzere kargonun taşınması için havayolları ve acenteleri tarafından alınacak her türlü ücret, fiyat veya oranı ve bu ücret, fiyat ve oranın geçerli olduğu şartları ifade eder.

q. "Ülke" terimi Sözleşmenin 2. Maddesinde belirtilmiş olan anlamı haizdir;

r. "Trafik" terimi yolcular, bagaj, kargo ve postayı ifade etmektedir.

s. "Olağan teçhizat", çıkartılabilir yedek parçalar ve malzemeler dışında, ilk yardım ve yaşamsal teçhizatlar da dahil uçuş sırasında kullanılan maddeleri ifade etmektedir.

t. "Kullanıcı ücretleri" terimi havalimanlarının, seyrüsefer olanaklarının ve diğer ilgili hizmetlerin kullanımı için bir Akit Tarafın diğerinden tahsil ettiği ücret ve oranları ifade etmektedir.

MADDE 2 HAKLARIN TANINMASI

1. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolunun bu Anlaşmanın Ek l'inde belirlenen hatlar üzerinde tarifeli uluslararası hava hizmetleri yürütebilmesi için diğer Akit Tarafa aşağıdaki hakları tanımaktadır:

- a) Diğer Akit Tarafın ülkesi üzerinden iniş yapmaksızın uçuş hakkı,
- b) Sözü geçen ülkede trafik hizmeti dışındaki amaçlar için durabilme hakkı,
- c) Birlikte ya da ayrı uluslararası trafiği indirmek veya almak amacıyla bu Anlaşmanın Ek l'inde belirlenen hat için belirtilen ülkedeki noktalarda durabilme hakkı,
- d) Bu Anlaşmada başka bir şekilde belirtilmiş haklar

ASLI GİBİDİR

A. S. S. S.



2. Bu Maddenin (1.) paragrafındaki hiçbir husus, bir Akit Tarafın havayoluna, diğer Akit Taraf ülkesinde bu diğer tarafın ülkesindeki başka bir noktaya ücret veya kira karşılığı taşınmak üzere trafik almak hakkını verdiği şeklinde anlaşılamaz.

MADDE 3 TAYİN VE YETKİLENDİRME

1. Her bir Akit Taraf, belirlenen hatlarda mutabık kalınan hizmetleri işletmesi amacıyla bir veya daha fazla havayolunu tayin etme hakkına sahip olacaktır. Söz geçen tayin diplomatik kanallar yoluyla yazılı tebliğde bulunulması ile geçerli olacaktır.

2. Söz konusu tayin tebliğinin alınması üzerine, diğer Akit Tarafın havacılık otoriteleri bu Maddenin (3.) ve (4.) paragraflarına tabi olarak, gereken işletme iznini gecikmeksizin tayin edilen havayoluna (havayollarına) tanıyacaktır.

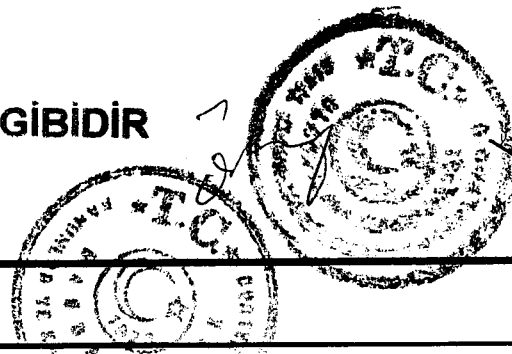
3. Bir Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun (havayollarının) sözü geçen havacılık otoritelerince Sözleşmenin hükümlerine uygun şekilde uluslararası havacılık hizmetlerinin işletilmesine uygulanan kanun ve düzenlemelerin şartlarını normal ve makul bir şekilde sağladığını temin etmesini isteyebilir.

4. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın aşağıdaki koşulları sağlamaması halinde bu Maddenin (2.) paragrafında sözü geçen işletme yetkilerinin tanınmasını reddedebilir veya tayin edilen havayolunun bu Anlaşmanın 2. Maddesinde (Hakların Tanınması) belirlenen hakları kullanabilmesi için şartlar getirebilir.

- a. havayolunun hakiki sahipliği veya etkin kontrolünün tayin eden Akit Tarafın veya Akit Tarafın uyruğundakilerin yetkisinde olması, ve/veya

ASLI GİBİDİR

A. İmza



b. havayolunu tayin eden Hükümetin, bu Anlaşmanın 13. Maddesi (Havacılık Emniyeti) ve 14. Maddesindeki (Havacılık Güvenliği) standartlarına sahip ve uyguluyor olması.

5. Bir havayolu bu şekilde tayin edilip ve yetkilendirildiğinde, bu havayolu bu Anlaşmanın 5. Maddesindeki (Kapasite) ve 6. Maddesindeki (Ücret Tarifeleri) geçerli hükümler uyarınca, uzlaşılan kapasite ve tarifeye uygun olarak mutabık kalınan hizmetleri vermeye istediği herhangi bir zamanda başlayabilir.

MADDE 4

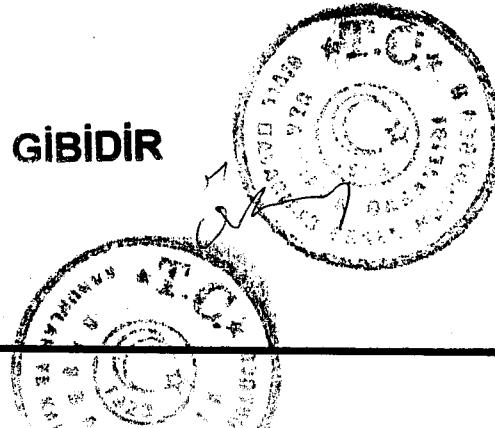
YETKİLENDİRMENİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI

1. Her bir Akit Taraf, aşağıdaki hallerde, öteki Akit Tarafça tayin edilen bir havayoluna/havayollarına verilmiş bulunan işletme yetkisini geri almak veya 2. Maddede (Hakların Tanınması) belirtilen hakların kullanılmasını durdurmak veya bu hakların kullanılmasına gerekli gördüğü kayıtları koymak hakkına sahip olacaktır:

- a. O havayolunun hakiki sahipliği veya etkin kontrolünün tayin eden Akit Tarafın veya Akit Tarafın uyruğundakilerin yetkisinde olduğu konusunda tatmin olmaması halinde; veya,
- b. O havayolunun kendisine bu hakları tanıyan Akit Tarafın kanun ve yönetmeliklerine uymaması; veya,
- c. O havayolunun bu Anlaşmada belirtilen hükümlere göre işletilmesinde başarısız olunması halinde,

ASLI GİBİDİR

[Handwritten signature]



[Handwritten signature]

2. Eğer iptal, askıya alma veya bu Maddenin (1.) paragrafında belirtilen hükümlerin derhal uygulanması yasa ve düzenlemelerin ihlali önlemek açısından gerekli değilse, sözü geçen hak sadece diğer Akit Taraf Devletinin Havacılık Otoriteleri ile istişarelerden sonra kullanılabilir. Böyle bir durumda istişareler, herhangi bir Akit Tarafın talep tarihinden itibaren altmış (60) günlük bir dönem içinde başlamak durumundadır.

MADDE 5 KAPASİTE

1. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayoluna (havayollarına), kendi ülkeleri arasında mutabık kalınan hava hizmetlerini işletmeleri için adil ve eşit imkan sağlanacaktır.
2. Mutabık kalınan hava hizmetlerinin işletilmesinde, her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları), diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun çıkarlarını dikkate alacak, öyle ki aynı hatların tamamı veya bir kısmında diğer işletme tarafından sunulan hizmetleri aşırı derecede haksız olarak etkilemiş olmayacaktır.
3. Akit Tarafların tayin edilmiş havayollarının sağladıkları mutabık kalınan hizmetler belirtilen hatlar üzerinde kamu taşımacılığının ihtiyaçları ile yakından ilgili olacak ve havayolu tayin etmiş Akit Devletlerin ülkeleri arasında trafiğin mevcut ve makul olarak beklenen taşıma ihtiyaçlarını makul bir yük faktörü ile karşılayacak bir kapasiteyi sağlamak asıl amaçları olacaktır.
4. Mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesinde her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından sağlanacak toplam kapasite ve hizmet frekansları, seferler başlamadan önce Akit Tarafların havacılık otoriteleri tarafından karşılıklı olarak belirlenecektir. Belirlenen bu hizmetlerin kapasite ve frekansı zaman içinde sözü geçen otoriteler tarafından gözden geçirilebilir ve yeniden düzenlenebilir.

ASLI GIBİDİR

A. S. S. S.



MADDE 6
ÜCRET TARİFELERİ

1. Her bir Akit Taraf, ülkesine, ülkesinden veya üzerinden olacak uluslararası hava hizmetleri için uygulanacak ücret tarifelerinin makul seviyelerde işletme maliyeti, makul kar ve diğer havayollarının ücret tarifeleri olmak üzere tüm ilgili etkenlere dikkat edilerek tayin edilen havayolları tarafından belirlenmesine izin verecektir. Akit Taraflarca müdahale aşağıdaki hallerle sınırlıdır:

- a. Gerekçesiz ayrımcı ücret ve uygulamaları önlemek;
- b. Pazardaki baskın durumdan dolayı doğabilecek suiistimallerde tüketicileri çok yüksek veya kısıtlayıcı ücretlerden korumak; ve
- c. Havayollarını doğrudan ya da dolaylı devlet sübvansiyonundan veya desteğinden kaynaklanan düşük ücretlerden korumak.

2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından paragraf (1) uyarınca belirlenen ücret tarifeleri diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinin onayını gerektirmeyecektir.

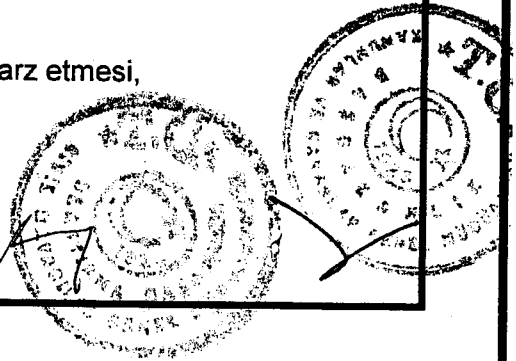
3. Hiçbir Akit Taraf, kendi tayin ettiği havayolu veya havayollarına, ücret tarifelerinin oluşturulmasında, tek başına veya diğer bir havayolu veya havayolları ile birlikte, diğer Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu olan rakibini ciddi bir biçimde zayıflatmak veya onu hat dışı bırakabilecek bir biçimde piyasa gücünü suiistimal etmesine izin vermeyecektir.

4. Akit Taraflar, ücret tarifelerinin belirlenmesine ilişkin olarak aşağıdaki havayolu uygulamalarının adil olmayan rekabet uygulamaları olduğu ve yakın takip gerektirdiği hususunda mutabıktır:

- a. Belirlenen hatlardaki hizmetlerin sağlanabilmesindeki maliyetleri tümüyle karşılamayacak ücretlerin ve oranların oluşturulması;
- b. Söz konusu uygulamaların geçici olmak yerine süreklilik arz etmesi,

[Signature]

ASLI GİBİDİR



- c. Söz konusu uygulamaların diğer Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu (havayolları) üzerinde önemli ekonomik etkileri olması ya da önemli zarara uğratması; ve
- d. Hattaki hakim durumun suiistimaline işaret eden davranışlar.

5. Havacılık otoritelerinden herhangi birinin, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu tarafından önerilen veya uygulamada olan tarifesinden memnun olmaması halinde, otoritelerden birinin talebi üzerine, havacılık otoriteleri sorunu istişareler yoluyla çözmeye çalışacaklardır. Hiçbir durumda, bir Akit Tarafın havacılık otoritesi, diğer Akit Tarafın havayolunun tarifesinin yürürlüğe girmesini veya devamını önlemek amacıyla tek taraflı müdahalede bulunmayacaktır.

6. Yukarıdaki hükümlere bakılmaksızın, bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları, talep üzerine diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine bu otoritelerin belirlediği şekil ve düzen çerçevesinde ücret tarifelerinin oluşturulmasına dair bilgi verecektir.

7. Hiçbir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın tayin edilmiş havayoluna frekans, kapasite veya trafik haklarına ilişkin olarak, bu Anlaşmanın amaçlarına uygun olmayan ilk ret zorunluluğu, iyileştirme oranı, itiraz etmeme ücreti veya herhangi bir şart uygulayamaz.

MADDE 7

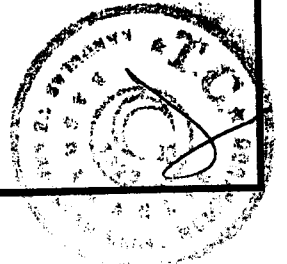
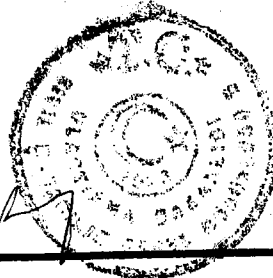
VERGİLER, GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER ÜCRETLER

1. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun uluslararası hava hizmetlerinde işletilen hava aracı ve bununla birlikte olağan teçhizatları, yedek parçaları (motor dahil), yakıt ve yağ tedarikleri (hidrolik yağlar dahil), hava aracı malzemeleri (yiyecek, içecek, alkol, sigara ve uçuş sırasında yolcuların kullanımı veya satış için bulunan diğer ürünler) diğer Akit Tarafın ülkesine varışta, bu teçhizatlar, yedek parçalar, tedarikler ve gereçler tekrar çıkış yapana veya yolculuk sırasında kullanılabilecek kadar hava aracında kalmak kaydıyla her türlü gümrük harcı, denetleme ücreti ve benzer ulusal yada yerel harç ve ücretlerden muaf olacaktır.

OLUŞTURULMUŞ GİBİDİR

[Signature]

[Signature]



2. Gerçekleştirilen seferle ilgisi dışında aşağıda sayılan maddeler de aynı harç ve vergilerden muaf tutulacaktır:

- a. Bir Akit Tarafın otoritelerinin belirlediği sınırlar içinde Akit Tarafın ülkesinde uçağa alınan hava aracı gereçleri ve Akit Tarafın uluslararası seferlerde bulunan hava aracına kullanım için alınan gereçler,
- b. Diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından uluslararası seferlerde bulunan hava aracının bakım ve onarımı için Akit Tarafların herhangi birinin ülkesine giren yedek parçalar (motor dahil) ve olağan havacılık teçhizatları,
- c. Diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu tarafından uluslararası seferlerde işletilen hava aracına tedarik için Akit Tarafın ülkesinin üzerindeki uçuşların bir kısmında dahi kullanılacak olsa alınan yakıt ve yağlar (hidrolik sıvılar dahil),
- d. Basılı bilet koçanları, havayolu faturaları ve bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun amblemini taşıyan basılı malzemeler ve tayin edilen havayolu tarafından uluslararası hizmetlerde kullanmak için ücretsiz dağıtılan basılı malzemeler tekrar çıkış yapana kadar,

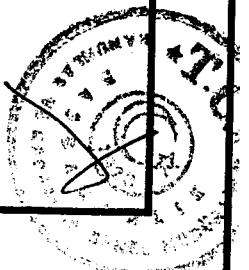
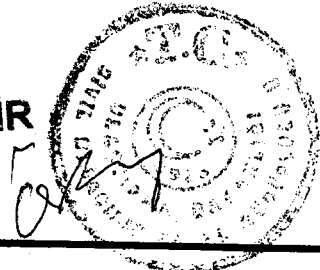
3. Paragraf (2)' de belirtilen malzemeler gümrük otoritelerinin denetimi veya kontrolüne tabi olacaktır.

4. Olağan havacılık teçhizatları, yedek parçalar (motor dahil), hava aracı gereçleri, yakıt ve yağ tedarikleri (hidrolik sıvılar dahil) ve her hangi bir Akit Tarafın hava aracındaki malzeme ve tedarikler diğer Akit Tarafın ülkesinde sadece o ülkenin gümrük otoritelerinin onayı ile indirilebilir. Bu durumda, tekrar çıkış yapana kadar söz konusu otoritelerin gözetiminde tutulabilir veya aksi takdirde gümrük düzenlemelerine göre çıkartılabilir.

5. Depolama ve gümrüklemeyle ilişkin hizmetlere karşılık gelen harçlar Akit Taraf Devletlerinin ulusal kanunlarına ve düzenlemelerine uygun olarak tahsil edilecektir.

A. Qulub

ASLI GIBIDIR



MADDE 8
DOĞRUDAN GEÇİŞ

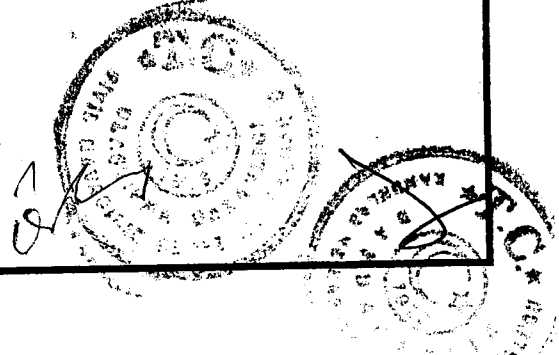
Her Akit Tarafın ulusal yasa ve düzenlemelerine uygun olarak, bir Akit Tarafın ülkesinden doğrudan geçişlerde ve havalimanının bu amaçla ayrılan kısmını terk etmemek kaydıyla yolcu, bagaj, kargo ve posta; hava korsanlığı, saldırı ve narkotik ve psikotrop madde kaçakçılığına karşı güvenlik önlemleri gibi nedenler olmadıkça sadece basit bir kontrole tabi olacaklardır. Bu bagaj, kargo ve posta gümrük harçları ve sağlanan hizmetin maliyetine bağlı olmayan benzer ücret ve harçlardan muaf tutulacaktır.

MADDE 9
KULLANICI ÜCRETLERİ

1. Her bir Akit Tarafın kendi ülkesinde diğer Akit Tarafın havayollarına havalimanları, havacılık güvenliği ve diğer ilgili olanaklar ve hizmetlerde sağlayacağı koşullar, benzer uluslararası hava hizmetlerinde bulunan herhangi bir havayoluna sağlanan en elverişli anlaşma koşullarından daha az elverişli olmayacaktır.
2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu veya havayollarına her iki Akit Tarafın yerel kanun ve düzenlemelerine uygun şekilde, karşılıklı olarak, diğer Akit Tarafın ülkesinde kendi belirli yer hizmetlerini yürütmesine izin verilecek ve kendi tercihi doğrultusunda yerel kanun ve düzenlemelerce gerekirse yer hizmetlerinin tamamını veya bir kısmını bu hizmetleri sağlayan karşı Akit Tarafın yetkili bir makamından sağlayabilecektir.
3. Havalimanları, havacılık güvenliği ve diğer ilgili olanaklar ve hizmetlerin diğer Akit Tarafın havayolunun kullanımı için bir Akit Tarafın ülkesinde uygulanan ücret ve harçların belirlenmesi ve toplanması adil ve eşit olacaktır. Diğer Akit Tarafın havayoluna uygulanan bu harçlar ve ücretler, benzer uluslararası hava hizmetlerinde bulunan herhangi bir havayoluna sağlanan en iyi koşullardan daha az olmamak kaydıyla oluşturulacaktır.

İSİ GIBİDİR

A. A. A.



4. Her bir Akit Taraf, yetkili ücretlendirme mercileri ile hizmet ve olanakları kullanan havayolu arasında veya uygun hallerde havayollarını temsil eden kuruluşlar arasında görüşmeleri destekleyecektir. Kullanıcılar ücretlerde yapılacak değişiklikler konusunda değişiklikler yapılmadan önce görüşlerini belirtebilmeleri için mümkün olduğu ölçüde bilgilendirilecektir.

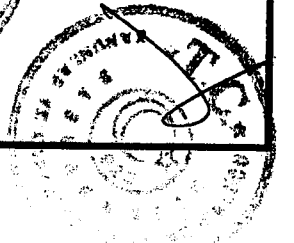
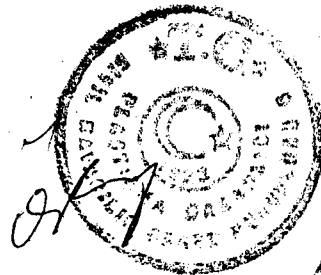
MADDE 10

YABANCI PERSONELİN ÇALIŞTIRILMASI VE YEREL HİZMETLERE ERİŞİM

1. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu veya havayolları Akit Tarafın ülkesine giriş, ikamet ve çalışmayla ilgili kanun ve düzenlemelerine uygun şekilde mutabık seferlerin işletilmesi için gerekli olan kendi idari, ticari, satış, operasyonel, teknik ve diğer uzman çalışanlarını diğer Akit Tarafın ülkesine getirebilecek ve bulundurabilecektir.
2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu veya havayolları personel ihtiyaçlarını tercihleri doğrultusunda kendi personeliyle veya diğer Akit Tarafın ülkesinde havayolları için bu hizmetleri vermekle yetkilendirilmiş başka bir kurum, şirket veya havayolunun hizmetlerini kullanarak sağlayabilir.
3. Bu temsilciler ve personel diğer Akit Tarafta geçerli olan kanun ve düzenlemelere tabi olacaklardır. Bu kanun ve düzenlemelere uygun şekilde her bir Akit Taraf karşılıklı olarak en az gecikmeyle gerekli çalışma izinlerini, ziyaretçi vizelerini veya benzer dokümanları bu Maddede paragraf (1)'de belirtilen temsilcilere ve personele sağlayacaktır.

ASLI GIBİDİR

A. S. S. S.



MADDE 11

DÖVİZ DÖNÜŞÜMÜ VE KAZANÇLARIN TRANSFERİ

1. Her bir tayin edilen havayolu(havayolları) diğer Akit Tarafın ülkesinde satış ofisleri ve acenteleri aracılığıyla taşımacılık dokümanlarını satma ve kesme hakkına sahip olacaktır. Bu tür havayollarının bu tür taşıma hizmetini o ülkenin yerel para cinsinden ve/veya başka ülkelerin çevrilebilir döviz cinsinden satma ve her hangi bir kişide bu taşıma hizmetini satın alma hakkına sahip olacaktır.

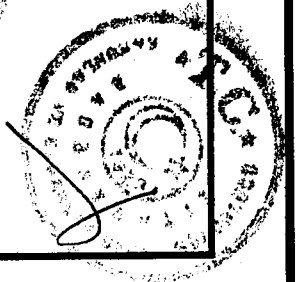
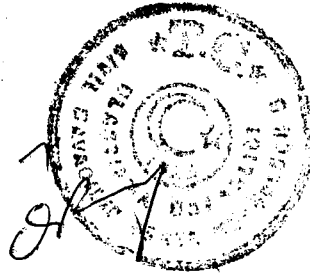
2. Her bir tayin edilen havayolu trafiğin taşınması bağlamında harcamaları geçen kazançları talep edilirse resmi kur oranından çevirme ve ülkesine götürme hakkına sahip olacaktır. Taraflar arasında ödemelerle ilgili uygun hükümler olmaması halinde yukarıda belirtilen transfer çevrilebilir döviz cinsinden ve ulusal kanun ve yabancı döviz değişimi düzenlemelerine uygun şekilde gerçekleşecektir.

3. Bu gelirlerin çevrilmesi ve dışarı çıkarılmasına bunların çevrime ve dışarı çıkarılmaya sunulduğu anda geçerli olan döviz değişim kurunda sınırlama getirilmeden izin verilecektir ve bankalar tarafından bu tür çevirim ve dışarı çıkarmaya uygulanan ücretler dışında başka bir ücrete tabi olmayacaktır.

4. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun (havayollarının) isteğine bağlı olarak yakıt alımı dahil olmak üzere diğer Akit Tarafın ülkesindeki yerel giderlerini yerel para cinsinden veya yerel döviz düzenlemelerine uygun olmak kaydıyla çevrilebilir bir para cinsinden ödeme hakkına sahip olacaktır.

ASLI GIBİDİR

A. Sult



MADDE 12

SERTİFİKA VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI

1. Bir Akit Tarafça verilen veya geçerli kılınan ve hala yürürlükte olan uçabilirlik sertifikaları, yeterlilik sertifikaları, verilen lisanslar ya da karşılıklı teslim edilenler, Sözleşmede belirlenen gerekliliklere eşit veya daha üstünde olduğu gösterildiği takdirde, mutabık kalınan hizmetlerin belirlenen hatlarda işletilmesi amacıyla diğer Akit Tarafça da tanınacaktır. Fakat her bir Akit Taraf, ülkesinin üzerinden olan uçuşlarda diğer Akit Tarafça veya herhangi bir diğer Devletçe kendi uyruklarına verilen veya geçerli kılınan yeterlilik sertifikalarını ve lisanslarını tanımayı reddetme hakkını saklı tutmaktadır.
2. Bir Akit Tarafın havacılık otoriteleri tarafından bir kişiye veya tayin edilen havayollarına mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesinde verilen, paragraf (1)'de belirtilen lisans ve sertifikalarla ilgili ayrıcalık ve şartlar Sözleşmede belirlenen asgari standartlarla bir fark yaratıyorsa ve bu fark Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından da onaylanıyorsa, diğer Akit Taraf karşı tarafın havacılık otoriteleriyle bu uygulamanın açıklığa kavuşturulması amacıyla istişare talep edebilir. Uygun bir anlaşmaya varılamaması durumu 4. Maddenin (Yetkilendirmenin İptali veya Askıya Alınması) uygulanmasına temel oluşturacaktır.

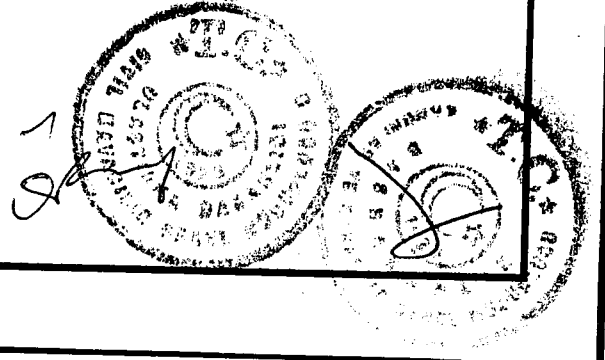
MADDE 13

HAVACILIK EMNİYETİ

1. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafça havacılık kolaylıkları ve hizmetlerine, hava mürettebatına, hava aracına veya bunların işletilmesine ilişkin herhangi bir alanda benimsenmiş bulunan emniyet standartları ile ilgili olarak istişarelerde bulunmayı talep edebilir. Bu istişareler talepten itibaren 30 gün içinde gerçekleştirilecektir.

ASLI GİBİDİR

A. Sult



2. Eğer bu istişareleri takiben, Akit Taraflardan biri diğer Akit Tarafın bu Maddenin (1.) paragrafında belirtilen hususlardaki emniyet standartlarını ve gerekliliklerini en az Sözleşmede belirtilen asgari standartlara eşit şekilde sağlamadığını ve uygulamadığını düşünürse, sözü geçen Akit Taraf diğer Akit Tarafı bu bulgular ve asgari ICAO standartlarını sağlamak için atılması gereken adımlar hakkında uyaracak ve diğer Akit Taraf mutabık kalınan bir sürede gereken düzeltici önlemleri alacaktır. Diğer Akit Tarafın mutabık kalınandan daha uzun bir süre içerisinde gerekli düzeltici önlemleri almaması, bu Anlaşmanın 4. Maddesinin (Yetkilendirmenin iptali veya Askıya Alınması) uygulanmasına temel teşkil edecektir.
3. Sözleşmenin 16. Maddesindeki hükümlere bakılmaksızın bir Akit Taraf adına veya onun tarafından işletilen bir hava aracı diğer Akit Tarafın ülkesine veya ülkesinden sefer düzenlerken ülkesinde bulunduğu Akit Tarafın yetkilileri tarafından olağandışı bir gecikmeye yol açmamak şartıyla denetime tabi tutulabilir (bu Maddede "rampa denetimi" olarak adlandırılır). Bu denetim hava aracının içinde veya çevresinde, bu Akit Tarafın yetkili temsilcileri eliyle yapılacaktır. Ancak, Sözleşmenin 33. Maddesinde sözü edilen yükümlülüklerle uygun olarak, söz konusu denetimin amacı, Sözleşme temelinde oluşturulan yürürlükteki kurallara uygun olarak hava aracının ve mürettebat belgelerinin geçerliliği ile hava araç ve teçhizatının görünürdeki durumunu kontrol etmektir.
4. Eğer böyle herhangi bir rampa denetimi veya bir dizi rampa denetimleri:
- a) bir hava aracının veya bir hava aracının işletilmesinin o sırada Sözleşmeye göre belirlenen asgari standartlara uymadığı, veya
 - b) o sırada Sözleşmeye göre belirlenen emniyet standartlarının etkin bir şekilde sağlanamadığı ve uygulanamadığı hususunda ciddi kaygılar doğurursa,

denetimi yapan Akit Taraf Sözleşmenin 33. Maddesi amaçları için, o hava aracı veya mürettebatının geçerli kılınan sertifika ve lisanslarının veya hava aracının işletilmesine esas Sözleşmeye göre belirlenen asgari standartlara eşit veya onların üzerinde olmadığı sonucunu çıkarmakta serbest olacaktır.

ASLI GIBİDİR

A. İmza



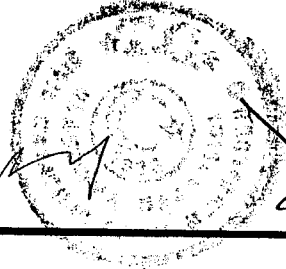
5. Paragraf (3) uyarınca bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunca işletilen hava aracının rampa denetlemesinin söz konusu havayolunun temsilcisi tarafından reddedilmesi durumunda, diğer Akit Taraf paragraf (4)'de belirtilen ciddi endişelerin oluştuğu sonucuna varabilecek ve paragrafta belirtilen sonuçları çıkarabilecektir.
6. Her bir Taraf, bir rampa denetlemesinin sonucunda, ilk Akit tarafın bir veya bir dizi rampa denetlemesinin engellenmesi sonrasında, istişare sonrasında veya başka bir şekilde hava aracının işletilmesinin emniyeti açısından ani bir eylemin gerekliliği sonucuna varırsa, diğer Akit Tarafın havayolunun işletme yetkilerini derhal askıya alma veya değiştirme hakkını saklı tutmaktadır.
7. Paragraf (2) veya paragraf (6) uyarınca bir Akit Tarafça gerçekleştirilen bir eylem, bu eylemin gerçekleştirilmesine temel olan durumun ortadan kalkmasıyla sona erdirilecektir.

MADDE 14
HAVACILIK GÜVENLİĞİ

1. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut hak ve yükümlülüklerine uygun olarak, sivil havacılık güvenliğinin yasadışı müdahalelere karşı korunması amacıyla birbirlerine karşı üstlendikleri yükümlülüğün, bu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini teyit ederler. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut haklarının ve yükümlülüklerinin genel niteliklerini kısıtlamaksızın, özellikle 14 Eylül 1963 tarihli, Uçaklarda İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere ilişkin Tokyo Sözleşmesi, 16 Aralık 1970 tarihli Uçakların Yasadışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine İlişkin Lahey Sözleşmesi, 23 Eylül 1971 tarihli Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı İşlenen Suçların Önlenmesine ilişkin Montreal Sözleşmesi ve 24 Şubat 1988 tarihli Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Limanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine ilişkin Montreal Protokolü veya Montreal de 1 Mart 1991 de yapılan Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla Sözleşmesi veya Akit Tarafların taraf oldukları sivil havacılık güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir sözleşme hükümlerine uygun hareket edeceklerdir.

ASLI GİBİDİR

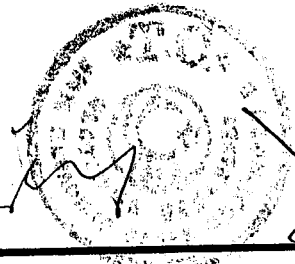
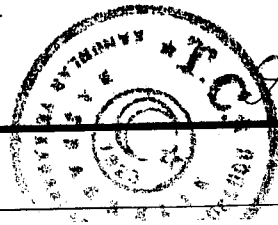
[Signature]



2. Akit Taraflar, sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesini önlemek, bu hava aracının, yolcularının ve mürettebatının, havaalanlarının ve hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı diğer yasadışı eylemleri ve sivil havacılığın güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir tehdidi bertaraf etmek üzere, talep halinde birbirlerine gerekli her türlü yardımda bulunacaklardır.
3. Akit Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, Akit Taraflara uygulanabilir olduğu ölçüde, ICAO tarafından konulan ve Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine Ek olarak kabul edilen havacılık güvenliği hükümlerine ve tavsiye edilen uygulamalara uygun olarak hareket edeceklerdir. Akit Taraflar, kendi tescilindeki hava aracı işletmecilerinin veya işyeri merkezi ülkelerinde bulunan veya ülkelerinde sürekli mukim olan hava aracı işletmecilerinin ve ülkelerindeki havaalanı işletmecilerinin Akit Tarafları bağlayan bu tür havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini sağlayacaklardır. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa kendi ulusal düzenlemeleri ve uygulamaları ve yukarıda belirtilen Eklerdeki havacılık güvenlik standartlarını haber vermelidir. Her bir Akit Taraf diğer Akit Taraftan herhangi bir zamanda bu Anlaşmanın 18. Maddesinin (2.) paragrafına göre ele alınmak üzere, bu tip farklılıkları diğer Akit Tarafla görüşmek için acil istişare talebinde bulunabilir.
4. Akit Taraflardan her biri, söz konusu hava aracı işletmecilerinin, diğer Akit Tarafın ülkesine giriş için, bu ülkeden çıkış için veya bu ülkede kalınan süre zarfında diğer Akit Tarafa, yukarıdaki (3.) paragrafta atıf yapılan havacılık güvenliği hükümlerine uymalarının istenebileceği hususunda mutabıktır. Akit Taraflardan her biri, kendi ülkesinde hava aracının güvenliğinin sağlanması, yolcuların, mürettebatın el bagajlarının, genel bagajın, kargo ve hava aracı levazımının yükleme ve boşaltma öncesinde ve sırasında kontrolü amacıyla yeterli tedbirlerin alınmasını ve etkin şekilde uygulanmasını sağlayacaktır. Akit Taraflardan her biri, özel bir tehdidin bertaraf edilmesi amacıyla diğer Akit Tarafın makul özel güvenlik tedbirleri alınması yolunda yapacağı herhangi bir talebi olumlu şekilde dikkate alacaktır.

ASLI GİBİDİR

A. Sult



5. Sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesi olayı veya bu doğrultuda bir tehdidin vuku bulması veya bu hava aracına, hava aracının yolcularına ve mürettebatına, havaalanlarına veya hava seyrüsefer tesislerine yönelik diğer yasadışı müdahalelerin meydana gelmesi halinde Akit Taraflar, haberleşmede ve bu tür bir olayın veya olay tehdidinin süratli ve güvenli biçimde sona erdirilmesini amaçlayan diğer uygun tedbirlerin alınmasında, insan hayatı konusunda riski asgariye indirmek suretiyle kolaylık sağlayarak birbirlerine yardımcı olacaklardır.
6. Her bir Akit Taraf, kalkışı insan hayatını korumak için gerekli olmadıkça, kendi ülkesine iniş yapmış olan yasadışı yollarla ele geçirilmiş veya diğer yasadışı müdahale eylemlerine maruz kalmış bir hava aracının, uygun olduğu takdirde, yerde kalmasını sağlamak üzere gerekli önlemleri alacaktır. Mümkün olduğu durumlarda bu tip önlemler karşılıklı istişare temelinde alınır.

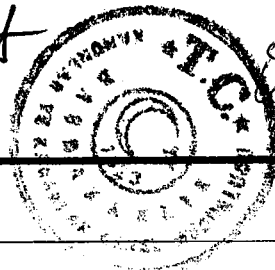
MADDE 15

UÇUŞ PROGRAMLARININ TESLİMİ

1. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları), her bir tarife dönemi için (yaz ve kış) mutabık kalınan hizmetlerin başlamasından en az otuz (30) gün önce diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine uçuş programlarını sunacaktır.
2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun onaylanan uçuş programı dışında mutabık kalınan hizmetler doğrultusunda düzenlemek istediği ek hizmetler için sözü geçen havayoluna diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinden ön izin talep etmelidir. Bu tür talepler Akit Tarafların ulusal yasa ve düzenlemelerine uygun şekilde sunulacaktır. Aynı usul herhangi bir değişiklikte de uygulanacaktır.

ASLI GIBİDİR

A. Sult



MADDE 16
İSTATİSTİKLER

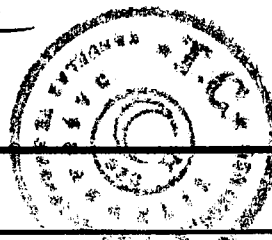
Her iki Akit Tarafın havacılık otoriteleri diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine, talep üzerine, birinci Akit Tarafın tayin edilmiş havayollarınca mutabık kalınan hizmetlerde taşınan trafiğe ilişkin periyodik istatistik veya diğer benzer bilgileri temin edeceklerdir. Bu raporlar bu havayollarının mutabık kalınan hizmetlerde taşımış oldukları yolcu ve kargo miktarını ve bu yolcu ve kargo trafiğinin başlangıç ve varış noktalarını belirlemek için gerekli tüm bilgileri içerecektir.

MADDE 17
YASALARIN ve DÜZENLEMELERİN UYGULANMASI

1. Uluslararası hava seyrüseferinde bulunan bir hava aracının, bir Akit Tarafın ülkesine giriş, çıkış ve kalışlarda veya bu hava aracının işletilmesinde ve seyrüseferinde veya üzerindeki uçuşlarda, bu Akit Tarafın kanun ve düzenlemeleri uygulanacaktır.
2. Bir Akit Tarafın yolcu, mürettebat, bagaj veya posta dahil olmak üzere kargonun ülkesine giriş, kalış veya ayrılışıyla ilgili giriş, çıkış, gümrükleme, göç, havacılık güvenliği, pasaport, döviz, sağlık ve karantina gibi formaliteleri düzenleyen yasalarına ve düzenlemelerine yolcu, mürettebat, bagaj, kargo veya posta tarafından veya onlar adına diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun hava aracı tarafından söz konusu ülkede uyulacaktır.
3. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın talebi üzerine bu Anlaşmada belirtilen ilgili yasa, düzenleme ve prosedürlerinin kopyasını karşı tarafa sağlayacaktır.

ASLI GIBİDİR

A. İbrahim



MADDE 18
İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER

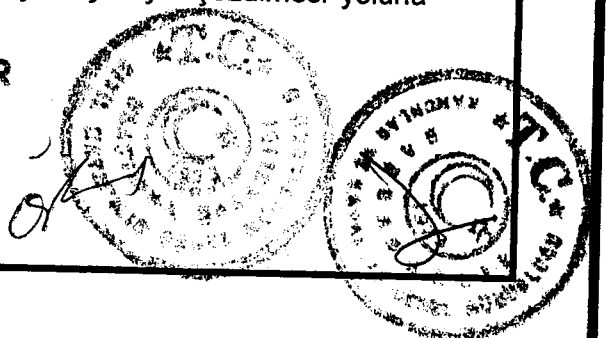
1. Yakın işbirliği anlayışından hareketle, Akit Tarafların havacılık otoriteleri zaman zaman bu Anlaşmanın ve Eklerinin uygulanması, yorumlanması ve değişikliklerin uyarlanması konusunda birbirleriyle istişareler yürüteceklerdir.
2. Bir Akit Tarafın bu Anlaşmayı veya Eklerini değiştirmek amacıyla istişare talep etmesi durumunda, aksine karar verilmedikçe istişareler karşı tarafın yazılı talebi almasından sonra en kısa sürede ve her hal ve karda en geç altmış (60) gün içinde başlayacaktır. Bu istişareler müzakere veya yazışma yoluyla gerçekleştirilecektir. Her bir Akit Taraf bu istişareler sırasında mantıklı ve ekonomik kararların alınabilmesi amacıyla, tutumunu destekleyen gerekçeleri hazırlayacak ve sunacaktır.
3. Eğer Akit Taraflardan biri bu Anlaşmanın hükümlerinden birinin değiştirilmesini uygun görürse, böyle bir değişiklik Akit Tarafların yasal prosedürlerinin tamamlandığını bildirmelerinden sonra yürürlüğe girecektir.
4. Ek l'de yapılacak değişiklikler Tarafların havacılık otoritelerinin aralarında doğrudan anlaşmasıyla da yapılabilir. Değişiklikler geçici olarak karşılıklı mutabakata varıldıktan sonra uygulanmaya başlanacak ve diplomatik nota teatisi ile teyit edilmesinden sonra yürürlüğe girecektir.

MADDE 19
İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ

1. Bu Anlaşmanın yorumlanmasında veya uygulanmasında Akit taraflar arasında herhangi bir uyuşmazlık çıkması durumunda, Akit Taraflar öncelikle uyuşmazlıkların her iki Akit Taraf Devletin havacılık otoriteleri arasında istişare yoluyla çözülmesi yoluna gidilecektir.

ASLI GİRİDİR

A. İbrahim



2. Eğer söz konusu Havacılık Otoriteleri çözüme istişare yoluyla ulaşamazlarsa, uyuşmazlık diplomatik kanallar yoluyla çözüme kavuşturulacaktır.

3. Eğer Akit Taraflar paragraf (1) ve (2) doğrultusunda bir çözüme ulaşamazlarsa, herhangi bir Akit Taraf ilgili kanun ve düzenlemelerine uygun olarak uyuşmazlığı, birer üyesi her bir Akit Tarafça belirlenecek, üçüncü hakem ise Akit Taraflardan birinin milliyetinden olmayan ve de her iki Akit Tarafın hakemlerin belirlendiği sürede diplomatik ilişkide olduğu üçüncü bir devletin milliyetinden olmak kaydıyla bu iki hakem tarafından seçileceği, üç hakemden oluşan bir tahkim heyetine sunabilir.

Her bir Akit Taraf hakemini tahkim heyetiyle ilgili bildirimini kayıtlı posta ile aldıktan sonra altmış (60) gün içinde bildirecektir. Üçüncü hakem her bir Akit Tarafın hakemini belirlemesinden sonra diğer bir altmış (60) gün içinde atanacaktır.

Eğer bir Akit Taraf belirlenen süre içinde hakemini bildirmezse veya seçilen hakemler tahkim heyeti başkanının belirlenmesine belirtilen sürede karar veremezse, her bir Akit Taraf ICAO Konsey Başkanından tahkim heyeti başkanını veya bildirmeyen tarafın hakemini belirlemesini talep edebilir.

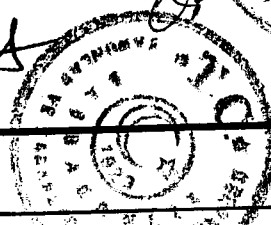
4. Akit Tarafların milliyetinden olmamak kaydıyla ICAO Konseyi Başkan Yardımcısı ya da kıdemli bir üyesi ICAO başkanının yokluğunda veya yetersizlik durumunda onun bu Maddenin (3.) paragrafında belirtilen sorumluluklarını üstlenecektir.

5. Tahkim Heyeti, usullerini ve hakem kurulu yerini Akit Taraflar arasında mutabık kalınan hükümlere tabi şekilde belirleyecektir.

6. Tahkim Heyetinin kararları Akit Taraflar için son karar niteliğinde ve bağlayıcı olacaktır.

ASLI GIBİDİR

[Handwritten signature]



7. Eğer bir Akit Taraf veya Akit Taraflardan birinin tayin edilen havayolu bu Maddenin (2.) paragrafına göre verilen karara uymazsa, diğer Akit Taraf bu Anlaşma doğrultusunda diğer Akit Tarafa sağlanan hakları veya ayrıcalıkları sınırlandırabilir, askıya alabilir veya iptal edebilir.

8. Her bir Akit Taraf kendi hakeminin masraflarını karşılayacaktır. Üçüncü hakemin masrafları, ICAO'nun bu Maddenin (3.) paragrafında belirtilen üçüncü hakemi atamasında veya bildirilmeyen hakemi belirlemesinde yapacağı her türlü ödeme ve masraflar da dahil olmak üzere, Akit Taraflarca eşit olarak paylaşılacaktır.

9. Tahkime başvurulmasından itibaren ve tahkim heyeti kararını açıklayana dek, Akit Taraflar sona erme hali dışında, varılan nihai sonuca göre yapılan uyarlamaya halel getirmeksizin, bu Anlaşmadan doğan tüm yükümlülüklerini yerine getirmeye devam edecektir.

MADDE 20

TESCİL

Bu Anlaşma, Ekleri ve bunlarda yapılacak tüm değişiklikler ICAO' ya tescil olunacaktır.

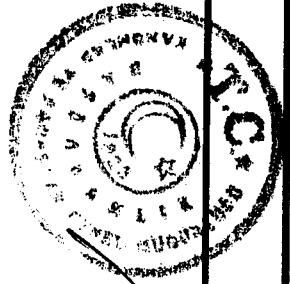
MADDE 21

ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR

Her iki Akit Tarafın da hava ulaştırmasına dair çok taraflı bir sözleşme veya anlaşmaya katılmaları halinde bu Anlaşma söz konusu sözleşme veya anlaşmanın hükümlerine uyum sağlayacak şekilde değiştirilecektir.

ASLI GİBİDİR

A. İbrahim



MADDE 22
BAŞLIKLAR

Madde baŐlıkları bu Anlaşmaya sadece müracaat ve kolaylık amacıyla konulmuŐtur ve hiçbir suretle bu Anlaşmanın amaç ve kapsamının sınırını çizmez, kısıtlamaz veya tanımlamaz.

MADDE 23
GEÇERLİLİK VE SONA ERME

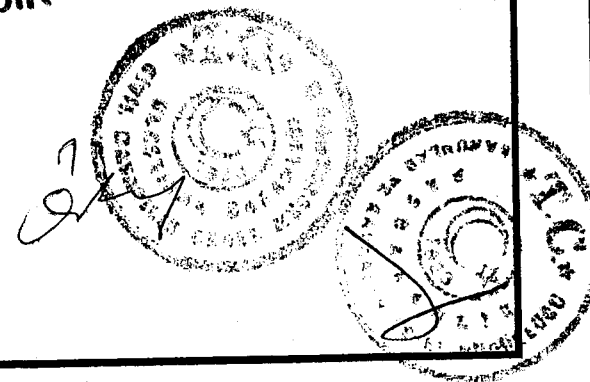
Bu Anlaşma süresiz bir zaman dilimi için neticelendirilmiŐtir.

Akit Taraflardan her biri, bu Anlaşmaya son vermek kararında olduğunu her zaman öteki Akit Tarafa bildirebilir; bu bildirim eŐ zamanlı olarak ICAO' ya da ulaŐtırılacaktır.

Bu durumda, bildirimi karşılıklı mutabakatla süre bitiminden önce Akit Taraflarca geri çekilmediği takdirde, sona erme bildirimin diğer Akit Tarafça alınıŐ tarihinden on iki (12) ay sonra sona erecektir. Diğer Akit Tarafça bildirimin alındığı teyit edilmezse, söz konusu teyit ICAO'nun bildirimi aldığı tarihten on dört (14) gün sonra alınmıŐ sayılacaktır.

ASLI GİBİDİR

A. S. S. S.



MADDE 24
YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

Bu Anlaşma, Akit Tarafların uluslararası anlaşmaların akdedilmesi ve yürürlüğe sokulmasına ilişkin yasal gerekliliklerini yerine getirdikten sonra karşılıklı olarak bunu birbirlerine bildirdikleri tarihte yürürlüğe girecektir.

Kendi Hükümetleri tarafından yetkili kılınmış imzası geçen taraflar yirmi dört (24) Madde ve iki (2) Ekten oluşan bu Anlaşmayı imzalamış ve mühürlemişlerdir.

Her bir versiyonu birbirine eşdeğer olmak üzere Ankara'da 24 Mart 2011 tarihinde Türkçe, Darice ve İngilizce dillerinde düzenlenmiştir. Herhangi bir yürütme, yorumlama veya uygulama farklılığının oluşması durumunda İngilizce metin geçerli olacaktır.

TÜRKİYE
CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA



Talat AYDIN
Müsteşar Vekili
Ulaştırma Bakanlığı

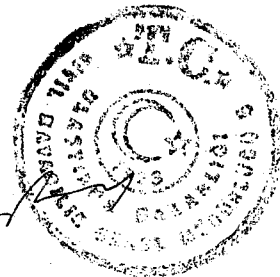
AFGANİSTAN İSLAM
CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA



Dr. Daoud Ali NAJAFI
Bakan Vekili
Ulaştırma ve Sivil Havacılık
Bakanlığı



ASLI GIBİDİR



EK I
HAT ÇİZELGESİ

(a) Türkiye Cumhuriyeti tarafından tayin edilen havayollarının her iki yönde aşağıdaki hava hizmetlerini işletmeye hakkı olacaktır:

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Variş Noktası	İleri Noktalar
Türkiye'deki Noktalar	Herhangi bir nokta (*)	Kabil Kandahar Mezar-ı Şerif Herat İleride belirlenecek 3 nokta	Herhangi bir nokta (*)

(b) Afganistan İslam Cumhuriyeti tarafından tayin edilen havayollarının her iki yönde aşağıdaki hava hizmetleri işletmeye hakkı olacaktır:

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Variş Noktası	İleri Noktalar
Afganistan'daki noktalar	Herhangi bir nokta (*)	İstanbul Ankara Antalya İleride belirlenecek 4 nokta	Herhangi bir nokta (*)

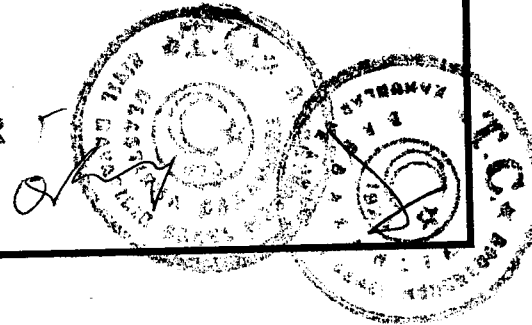
Notlar:

(*) Yukarıdaki hatlar arasındaki ara noktalar ve ileri noktalar ile tayin edilen havayollarınca bu noktalar arasında kullanılabilecek 5. trafik hakları her iki Akit Tarafın havacılık otoriteleri arasında müştereken belirlenecektir.

(*) Başlangıç ve bitiş noktasının havayolunu tayin eden Akit Tarafın ülkesi içinde kalması şartıyla, ara noktalar ve ileri noktalar tayin edilmiş havayolu (havayolları) tarafından bütün uçuşlarda veya herhangi bir uçuшта kullanılmayabilir.

ASLI GIBİDİR

[Signature]



EK II
KOD PAYLAŞIMI

Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları) bloke yer, kod paylaşımı ya da aşağıda belirtilenlerle diğer ticari uygulamalar gibi pazarlama uygulamalarına katılabilir:

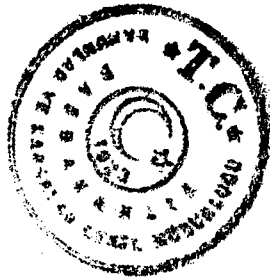
- a. aynı Akit Tarafın havayolu veya havayolları
- b. diğer Akit Tarafın havayolu veya havayolları

Yukarıdaki düzenlemelerdeki tüm havayolları uygun hat ve trafik haklarına sahip olma koşulunu ve satılan her bilet için, alıcı satış noktasında hizmetin her bir kısmında hangi havayolunun işleyeceği konusunda bilgilendirme sağlayacaktır.

Üçüncü Taraf Kod Paylaşımı düzenlemeleri içinde yer alan tüm havayolları her iki Akit Tarafın havacılık otoritelerinin onayına tabidir. Diğer Akit Tarafın havayolları ile üçüncü bir ülkenin havayolları arasında yapılacak olan bu tür düzenlemeler için üçüncü Tarafa herhangi bir yetki verilmediği durumlarda ilgili Akit Tarafın havacılık otoriteleri bu tür düzenlemeleri kabul etmeme hakkına sahiptir.

Kod Paylaşımı hizmetlerinin pazarlamacı havayolunun frekans hakkından sayılmayacağı hususu her iki Akit Tarafın ortak anlayışıdır.

ASLI GİBİDİR



A. S. S. S.



İ. A. S.

J

موافقتنامه خدمات هوایی

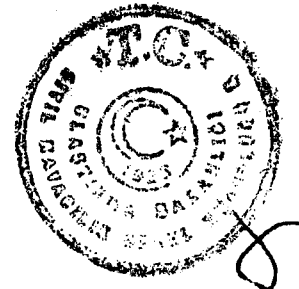
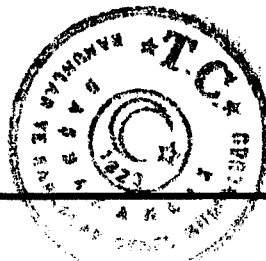
میان

دولت جمهوری اسلامی افغانستان

و

دولت جمهوری ترکیه

ASLI GIBİDİR



A. Gulistan

فهرست:

موضوع عناوین

- تعریفات/ توضیحات
- اعطا حقوق
- تعیین و صلاحیت
- فسخ یا تعلیق صلاحیت عملیاتی
- ظرفیت
- تعرفه
- مالیات ، حقوق گمرکی و دیگر چارچ ها
- ترانزیت مستقیم
- چارچ های استفاده کننده
- کارمندان خارجی و دسترسی به خدمات محلی
- تبادل اسعار و انتقال عواید
- به رسمیت شناختن متقابل تصدیقنامه ها و لایسنس ها
- مصونیت هوانوری
- امنیت هوانوردی
- تحویلی جنول پروازها
- احصایه
- تطبیق قوانین و مقررات
- مشورت و تعدیل
- رفع اختلافات
- ثبت / وراجستر نمودن
- توافقات چند جانبه
- عناوین
- اعتبار و فسخ
- انفاذ

ASLI GIBIDIR



A. Mehmet

ضمیمه اول : جدول خط سیر

ضمیمه دوم : تشریک کود

دولت جمهوری اسلامی افغانستان و دولت جمهوری ترکیه منبعه به حیث جوانب متعاقد یاد میگردند.

با در نظر داشت آنکه جوانب میثاق بین المللی هوانوردی ملکی ، خدمات بین المللی هوانی و موافقتنامه ترانزیت میباشند که هر دو آن به منظور امضا در تاریخ 7 دسامبر 1944 در شهر شیکاگو گذاشته شده بود.

با امیدواری در رابطه به تسهیلات توسعه فرصت های خدمات هوانی بین المللی ،

با در نظر داشت آنکه خدمات هوانی موثر و رقابتی در رشد اقتصادی ، تجارتي ، توریزم ، سرمایه گذاری و آرامی مصرف کننده گان نقش به سزای به وجود بیاورد ،

با آرزومندی اطمینان از بلند ترین درجه مصئونیت و امنیت در خدمات بین المللی هوانی و تأیید مجدد تشویش مهم در رابطه به اعمال خطرناک در مقابل امنیت طیاره ، که مصئونیت افراد و اموال را به مخاطره می اندازد ، و تأثیر بر عکس آن بر عملیات خدمات هوانی ، و تخریش اعتماد عامه از مصئونیت هوانوردی ملکی ، و به آرزو مندی انعقاد موافقتنامه به منظور تاسیس خدمات عملیاتی هوانی بین قلمرو کشور های شان ،

به موارد ذیل موافقه نمودند:

ماده اول

تعریفات

- برای اهداف این قرارداد مگر اینکه شرایط دیگر لازم باشد.

اصطلاحات :

- مقامات هوانوردی : در ارتباط به جمهوری ترکیه وزارت ترانسپورت و مخابرات و در رابطه به جمهوری اسلامی افغانستان ، وزارت ترانسپورت و هوانوردی ملکی ، یا در هر دو حالت هر شخص و یا نهادهای صلاحیت اجرای وظایف مقامات فوق الذکر را داشته باشد .

- موافقت نامه : این موافقت نامه با تمام ضمایم و تعدیلات آن.

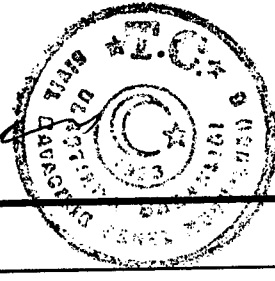
- خدمات توافق شده : خدمات هوانی بین المللی که میتواند مطابق احکام این موافقتنامه در مسیر های مشخص شده عملیات انجام نمایند.

- ضمیمه : ضمیمه های که در این توافق نامه بدان اشاره می شود ، و یا کدام تعدیل که در مطابقت با احکام ماده (18) این توافق نامه مشورت و تعدیل صورت میگرد . ضمیمه جز لاینفک این موافقتنامه و تمام موخذ های این موافقتنامه که باید دارای ضمیمه باشد را تشکیل میدهد به اثنای اینکه به شکل دیگری توافق صورت گرفته باشد.

- خدمات هوانی ، خدمات بین المللی هوانی ، خط هوانی و توقف به منظور غیر حمل و نقل دارای معانی میباشند که در ماده 96 کنوانسیون مشخص گردیده اند.

- ظرفیت : بر اساس به طیاره وزن و یا لود که بالای مسیر ها قابل سنجش باشد.

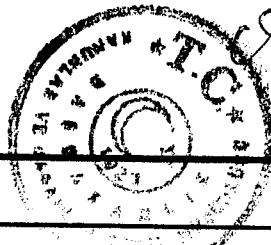
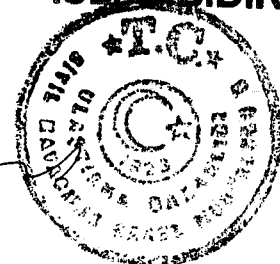
A. Surin



2

- در ارتباط به خدمت مشخص هوایی ، ظرفیت طیاره که در همچو خدمت استفاده میگردند ضرب در تعداد عملیات اجرا شده توسط آن طیاره در زمان داده شده در یک مسیر و یا قسمت از مسیر.
- کنوانسیون : کنوانسیون بین المللی هوانوردی ملکی که جهت امضا در شیکاگو در 7 دسمبر 1944 گذاشته شده بود و دارای ضمایم است که تحت ماده 90 کنوانسیون متذکره مورد تأیید قرار گرفته است و تعدیلات ضمایم کنوانسیون تحت مواد 90 و 94 آن و همچنان ضمایم و تعدیلات که بعد از تصویب از جانب کشور های عضو قدرت اجرایی پیدا نموده اند.
- خطوط هوایی معینه : خط و یا خطوط هوایی که مطابق ماده 3 این موافقتنامه تعیین و به آنها صلاحیت داده میشود.
- خدمات زمینی : نه تنها در بر گیرنده ارائه خدمات به مسافری ، کارگو و خدمات اموال میباشد ، بلکه شامل تهیه امکانات غذا ، و خدمات هم میباشد.
- : (ICAO) به معنی سازمان بین المللی هوانوردی ملکی می باشد.
- انتقالات هوایی بین المللی : به معنی اینکه از طریق فضا لااقل از فضای هوایی بالای قلمرو بیش تر از یک مملکت عبور کنند.
- بازاریابی خطوط هوایی : به معنی اینکه یک خط هوایی پیشنهاد انتقالات هوایی را از طریق شریک ساختن کود به یک طیاره دیگر که مربوط یک شرکت هوایی دیگر باشد ارائه نماید.
- تقسیم اوقات : به معنی پروگرام انجام خدمات حمل و نقل در مسیر های است که در ضمیمه این موافقتنامه مشخص گردیده است و همچنان هر تغییر ای که به موافقه طرفین مطابق احکام ماده 18 این موافقتنامه به وجود بیاید.
- مسیر های مشخص : به معنی مسیر های است که به اساس ضمیمه این موافقتنامه مشخص گردیده است.
- پرزه جات اضافی : به معنی تجهیزات اند که به منظور ترمیم و تبدیلی در یک طیاره استفاده میگردند . انجن های طیاره هم شامل آن میباشد.
- تعرفه : به معنی هر نوع کرایه ، نرخ ، چارچ و قیمت های هستند که به منظور انتقال مسافری ، اموال و کارگو به اثنای پست پرداخته میشود.
- سرزمین : به آن معنی است که در ماده دوم کنوانسیون از آن تذکر به عمل آمده است.
- ترافیک : به معنی مسافری ، اموال ، کارگو و پست میباشد.
- تجهیزات دایمی : به معنی تجهیزات اند که بر علاوه ذخایر و پرزه جات به منظور استفاده در داخل طیاره در جریان پرواز موجود بوده که شامل کمک های اولیه و وسایل نجات میباشد.
- چارچ های استفاده کننده : به معنی حق الزحمه و یا نرخ های میباشند که به دلیل استفاده از میدان های هوایی ، تسهیلات هوانوردی و دیگر خدمات مربوطه که از طرف یک جانب به جانب دیگر موافقتنامه ارائه میگردند قابل پرداخت میباشد.

ASLI GIBİDİR



A. C. ...

2

ماده دوم

اعطاء حقوق

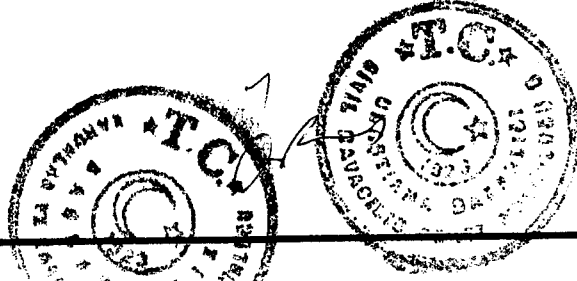
- هر جانب متعاقد حقوق ذیل را جهت اجرای خدمات منظم و پروگرامی هوایی بین المللی، در مسیرهای که در ضمیمه (1) این توافق نامه ذکر گردید، برای خطوط هوایی معینه جانب متعاقد دیگر اعطا مینماید:
- پرواز بدون نشست و عبور از قلمرو جانب متعاقد دیگر.
- اجازه نشست در قلمرو یاد شده به منظور اهداف غیر ترافیکی.
- اجازه نشست در نقاط مشخص شده برای همان مسیر در ضمیمه 1 این موافقتنامه به منظور نقل و انتقال ترافیک بین المللی به شکل ترکیبی و یا جداگانه.
- و دیگر حقوق که در این موافقتنامه به آن اشاره شده است.
- هیچ مورد در پراگراف ماده 1 این ماده نباید به شکلی تعبیر گردد که گویا برای خطوط هوایی یک جانب متعاقد امتیاز ادامه حمل و نقل ترافیک در مقابل حق الزحمه در نقاط دیگر جانب متعاقد دیگر اعطا میگردد.

ماده سوم

تعیین حدود صلاحیت

- هر جانب متعاقد باید حق آن را داشته باشد تا یک یا چند خط هوایی را به منظور عملیات در مسیرهای مشخص خدمات موافقه شده تعیین و معرفی نماید. چنین تعیین و معرفی باید به شکل کتبی و از طریق چینل دیپلماتیک صورت گیرد.
- با دریافت همچو تعیین و معرفی، مقامات هوانوردی یم جانب متعاقد باید مطابق به پراگراف های 3 و 4 این ماده، بدون تأخیر صلاحیت عملیات مربوطه را به خطوط هوایی معرفی شده اعطا نماید.
- مقامات هوانوردی یک جانب متعاقد ممکن ضرورت احساس نماید تا خط و یا خطوط هوایی معرفی شده جانب متعاقد دیگر قناعت شان را در این مورد که آنها توانائی انجام تمام حالات پیشبینی شده در قوانین و مقررات کشور را در رابطه به عملیات خدمات بین المللی هوایی مطابق به احکام کنوانسیون را دارند، فراهم نماید.
- هر جانب متعاقد باید حق رد اعطاء صلاحیت عملیات اشاره شده را در پراگراف 2 این ماده داشته باشد، و یا شرایط را وضع نماید تا در مورد فعالیت یک خط هوایی که معرفی شده در رابطه به حقوق مشخص شده در ماده 2 این موافقتنامه اعمال حقوق (ضروری پنداشته شود، در هر حالت اگر جوانب متعاقد به موارد ذیل رضایت نداشته باشند):

ASLI GIBİDİR



A. İsmail

- ملکیت اساسی و کنترل موثر خط هوایی را جانب متعاقدی دارا است که خط هوایی و اتباع شامل آن را معرفی نموده باشد.
- دولت معرفی کننده خط هوایی مسئول حفظ و مراقبت و حفظ ستندرد های مندرج ماده 13 مصونیت هوانوردی و ماده 14 امنیت هوانوردی این موافقتنامه باشد.
- زمانی که یک خط هوایی معرفی و به آن صلاحیت داده میشود ، آن خط هوایی میتواند در هر زمان عملیات خدمات موافقه شده را شروع نماید ، با ظرفیت که روی آن موافقه صورت گرفته و تعرفه که مطابق احکام (ماده 5) ظرفیت (و ماده 6) تعرفه ها این موافقتنامه در ارتباط با آن خدمات صورت میگیرد.

ماده چهارم

فسخ یا تعلیق صلاحیت عملیات

جانبین متعاقد حق دارند تا مطابق ماده (2 این موافقتنامه) اعطای حقوق صلاحیت عملیات را فسخ و اجرای حقوق مندرج ماده فوق الذکر را در مورد طیاره و یا طیاره های معینه جانب متعاقد را به حالت تعلیق در بیاورند و حالات را وضع نمایند که در مورد اجرای این حقوق ضروری پنداشته شود:

- در صورت نا رضایتی در ملکیت اساسی و کنترل موثر آن خط هوایی که متعلق به دولت باشد که آن خط هوایی و اتباعش میباشد یا،
- در صورت ناکامی آن خطوط هوایی که مقررات و قوانین جانب را تکمیل کرده نتواند که حقوق را اعطا مینماید و یا ،
- در صورت که آن خط هوایی نتواند مطابق شرایط پیشبینی شده در این موافقتنامه عملیات خود را آغاز نماید.

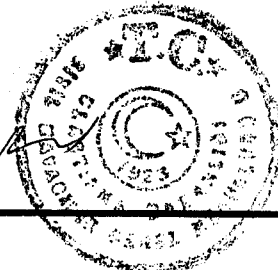
مگر اینکه در لغو و تعلیق عاجل و وضع نمودن شرایط که در پاراگراف 1 این ماده از آن اشاره به عمل آمده است برای جلوگیری از تخلف بیشتر قوانین و مقررات ضروری باشد ، در غیر آن چنین حق باید تنها بعد از مشورت مقامات هوانوردی ملکی جوانب متعاقد عملی گردد . در چنین حالت مشورت ها باید در طی مدت 60 روز از تاریخ تقاضا از جانب هر یک از جوانب متعاقد برای چنین مشورت ها آغاز گردد.

ماده پنجم

ظرفیت

- خطوط های هوایی جوانب متعاقد باید شفافیت و فرصت های مساوی را در عملیات خدمات هوایی شان بین قلمرو های یکدیگر بکار بگیرند.
- در عملیات خدمات مشخص هوایی خطوط هوایی معینه هر جانب متعاقد ، باید منافع خط هوایی جانب دیگر در نظر گرفته شود . در تمام و یا قسمت از همان مسیر اجرا میگردد بی جهت متاثر نگردد .

A. Sultant



- خدمات توافق شده که توسط خطوط هوایی جوانب متعاقد اجرا میگردند ، باید دارای روابط نزدیک به ضروریات عامه برای ترانسپورت در مسیر های مشخص و با در نظر داشت شرایط اهداف اولیه شان در رابطه به بارگیری ظرفیت متناسب به حمل و نقل پیشبینی شده ، معمول و معقول ضروریات مسافری و کارگو منجمه پست بین قلمرو های جوانب متقاعد اعیار گردد.
- در عملیات خدمات موافقه شده ، ظرفیت مکمل که باید تهیه گردد و تعداد خدمات که توسط خطوط هوایی هر جانب متعاقد اجرا میگردند ، باید در آغاز قبل از آنکه خدمات رسماً شروع گردد ، به شکل دو جانبه بین مقامات هوانوردی جوانب متعاقد تعیین گردند . چنین ظرفیت و تعداد خدمات که در آغاز معین میگردند ، وقتاً فوقتاً در آنها توسط مقامات فوق الذکر تغییرات آورد شده میتواند.

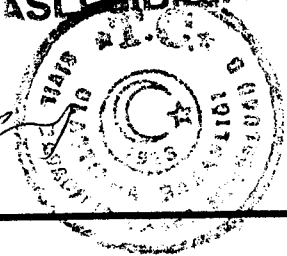
ماده ششم

تعرفه ها

- هر جانب متعاقد باید برای خطوط هوایی معینه تعرفه ها را برای اجرای خدمات هوایی بین المللی به /از طریق قلمرو شان اجازه بدهد . این تعرفه ها باید اندازه معقول در ارتباط به تمام مصارف عوامل مربوطه ، شامل مصارف عملیات ، مفاد معقول و تعرفه های دیگر خطوط هوایی را در نظر بگیرد . مداخله جوانب متعاقد باید در حالات ذیل محدود گردد:
- جلوگیری از قیمت های غیر معقول و مختلف یا تکرار آن ،
- حمایت از مصرف کننده گان در مقابل قیمت های که از طریق سوء استفاده از موقعیت بلند و حاکم غیر معقول بلند یا تهدیدی میباشد ، و
- حمایت خطوط هوایی از قیمت هایکه به دلیل پشتیبانی یا اعانه مستقیم و یا غیر مستقیم دولتی به شکل غیر معمول پائین میباشد.
- تعرفه های که تحت پراگراف 1 از طرف خطوط هوایی معینه یک جانب متعاقد ترتیب میگردند ، ضرورت به تائید مقامات هوانوردی جانب متعاقد دیگر نمیشوند.
- هیچ یک از جوانب متعاقد نباید خط و یا خطوط هوایی خویش را اجازه بدهد ، که تعرفه های را ترتیب نمایند ، که با اتحاد با هر خط و یا خطوط هوایی دیگر و یا جداگانه ، با سوء استفاده از قدرت مارکیت ، احتمالاً یا قصداً فعالیت شدید به منظور تضعیف رقیب اش را انجام دهد ، در حالیکه آن خط هوایی ، خط هوایی معینه جانب دیگر متعاقد باشد و یا به جز از همچو رقیب یک مسیر.
- جوانب متعاقد موافق هستند که اجراءات و طرز العمل های خط هوایی که ذیلاً از آنها تذکر به عمل میاید ، در مورد ترتیب تعرفه ها امکان دارد به حیث اجراءات رقابتی ممکن غیر شفاف محاسبه گردد که سزاوار بازرسی فشرده را ایجاب مینماید:
- چارچ کردن کرایه ها و نرخ ها در مسیر ها که روی هم رفته کفایت ندارند تا مصارف تهیه خدمات ایکه به آنها مربوط میگردد.
- اجراءات در سوال مورد تائید بیشتر است تا موقتی.
- طرز اجراءات سوال تاثیر جدی اقتصادی دارد ، یا ضرر جدی را متوجه خطوط هوایی معینه جانب متعاقد دیگر میسازد

و، ASL GIBIDIR

A. C. C. C.



- رفتاریکه نشاندهنده سو استفاده از موقعیت حاکم در مسیر باشد.
- درحالاتیکه هر یک از مقامات هوانوردی با تعرفه های پیشنهاد شده یا تحت اجرا یک خط هوانی جانب دیگر متعاهد ناراضی باشد ، مقامات هوانوردی کوشش مینمایند تا موضوع را از طریق مشورت ها حل نمایند ، در صورتیکه چنین تقاضا از طرف هر مقام صورت بگیرد . به هر حالت مقام هوانوردی یک جانب متعاهد نباید به شکل یک جانبه عملی را انجام بدهد تا از اجرا و دوام یک تعرفه یک خط هوانی جانب متعاهد جلوگیری گردد.
- با وجود موارد فوق الذکر ، خطوط هوانی یک جانب متعاهد ، به اساس تقاضای مقامات هوانوردی جانب دیگر متعاهد معلومات در مورد ترتیب تعرفه ها را به شکلی ترتیب نمایند که توسط چنین مقامات مشخص گردیده باشد.
- هیچ یکی از طرفین متعاهد نمیتواند بالای خطوط هوانی معینه جانب متعاهد دیگر شرایط را وضع نماید ، مانند ضروریات امتعه به هدف ترقی ، فیس های غیر قابل انتقال ، یا شرایط دیگر در رابطه به ظرفیت ، تعداد یا ترافیک که متناقض با اهداف این موافقتنامه باشد.

ماده هفتم

مالیات ، حقوق گمرکات و دیگر مصارف

- طیاره خط هوانی هر جانب متعاهد در عملیات خدمات هوانی بین المللی ، همچنان تجهیزات منظم آنها ، پرزه جات (شامل انجن ها) ، تدارکات تیل و روغنات (شامل مایع هایدرولیک) ، و ذخیره طیاره (شامل غذا ، مشروبات ، نوشابه ها ، تنباکو و سایر محصولات برای فروش و یا استفاده توسط مسافری در جریان پرواز) و در داخل طیاره ، چنین طیاره باید از تمام حقوق گمرکی ، حق الزحمه های تفتیش و دیگر حقوق و مالیات در زمان مواصلت در قلمرو جانب متعاهد دیگر ، در صورتیکه چنین تجهیزات و تدارکات تا زمانیکه آنها دوباره خارج میگردند و یا در قسمت از سفر اجرا شده در آن قلمرو در داخل طیاره آنها مورد استفاده قرار میگیرند ، معاف میباشند.
- اقلام ذیل نیز از همچو حقوق و تکس ها در رابطه به اثنتای حمل متقابل در خدمت اجرا شده معاف میباشند،
- ذخایر طیاره موجود در داخل آن در قلمرو هر جانب متعاهد با محدودیت که از جانب مقامات جوانب متعاهد فوق الذکر تعیین میگردد ، و به منظور استفاده در داخل طیاره که مصروف خدمات بین المللی برای جانب متعاهد میباشند ،
- پرزه جات شامل انجن ها و تجهیزات منظم و دایمی حمل شده در طیاره در زمان دخول در قلمرو هر یک از جوانب متعاهد بجز منظور حفظ و مراقبت یا ترمیم طیاره ای که به منظور خدمات بین المللی از طرف خطوط هوانی معینه جانب دیگر متعاهد استفاده میگردد ،
- تیل و روغنات (شامل مایع هایدرولیک) مختص به تدارک طیاره در حالت عملیات خدمات بین المللی توسط خطوط هوانی معینه جانب دیگر متعاهد ، حتی اگر این تدارکات در قسمت از سفر استفاده گردند که در فضای قلمرو جانب متعاهد انجام گردد که آنها داخل طیاره باشند ،
- ذخیره تکت های چاپ شده ، بیل های هوانی و هر نوع مواد چاپ شده آرم و نشان خط هوانی معینه جانب متعاهد و مواد معمول عام که توسط خط هوانی معینه به مقصد عملیات خدمات بین المللی توزیع میگردد ، تا زمانیکه آنها دوباره خارج میگردند.
- مواد اشاره شده در در پر اگراف 2 باید تابع نظارت یا کنترول مقامات گمرکی باشد.

ASLI GIBIDIR

A. J. J. J.



V

- تجهیزات منظم در پرواز و پرزه جات اضافه شامل انجن ها (نخایر طیاره و تدارکات تیل و روغنیات) شامل مایع هایپرولیک و همچنان مواد و تدارکات حفظ شده در داخل طیاره هر جانب متعاقد در صورت تخلیه در قلمرو جانب متعاقد دیگر تنها با تائید و اجازه مقامات گمرکی همان قلمرو امکان پذیر است . در چنین حالت آنها بایدتا زمانیکه در باره خارج میگردند تحت نظارت مقامات متذکره قرار بگیرند در غیر آن مطابق مقررات گمرکی آن کشور در معرض فروش قرار میگیرند .
- حق الزحمه های مطابق خدمات انجام شده در رابطه به نگهداری و تصفیه گمرکی مطابق قوانین و مقررات ملی دولت جوانب متعاقد چارج میگردد.

ماده هشتم

ترانزیت مستقیم

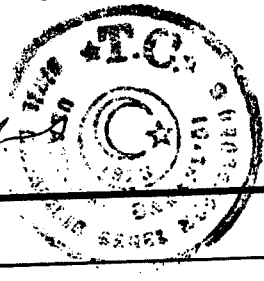
مطابق قوانین و مقررات هر جانب متعاقد مسافرین ، اموال ، کارگو و پست در ترانزیت مستقیم از طریق قلمرو یک جانب متعاقد ساحه معینه میدان هوایی را که به همین منظور تعین گردیده است ترک ننمایند ، تابع کنترل بسیار ساده میباشند ، به انتتئی تدابیر مربوطه امنیتی در مقابل به تخلف ، دزدی هوایی یا اختطاف و قاچاق مواد مخدر و نوات با بیماری روانی . چنین اموال ، کارگو و پست باید از تعامل گمرکی ، حقوق مشابه آن ، حق الزحمه ها و چارج های که در مصارف خدمات ارائه شده در زمان ورود اساس نداشته باشد ، باید معاف باشند.

ماده نهم

چارج های استفاده کننده

- میدان های هوایی ، امنیت هوانوردی و دیگر خدمات و تسهیلات مربوطه که در قلمرو جانب متعاقد دیگر مهیا میباشند ، باید امکان استفاده آنها با شرایط مناسب توسط خطوط هوایی جانب دیگر متعاقد داد ، شرایط مساعدی که قابل استفاده برای هر خط هوائیکه مصروف خدمات هوایی بین المللی هوایی باشد و به منظور استفاده آماده گردیده است .
- خط و یا خطوط هوایی معینه یک جانب متعاقد باید مطابق قوانین و مقررات ملی هر دو جانب متعاقد اجازه داشته باشد تا به اساس عمل بالمثل خدمات مشخص زمینی خود را در قلمرو جانب دیگر متعاقد اجرا نموده و به انتخاب خود خدمات زمینی که کلا یا قسما از جانب نماینده با صلاحیت در آن عرصه مهیا میگردد تعین نماید و اگر ضرورت باشد تهیه چنین خدمات به اساس قوانین و مقررات داخلی توسط مقامات با صلاحیت جانب دیگر متعاقد صورت بگیرد.
- ترتیب و جمع آوری حق الزحمه ها و چارج ها که در قلمرو کشور متعاقد بالای یک خط هوایی جانب دیگر متعاقد به منظور استفاده آن خط هوایی از خدمات و تسهیلات میدان های هوایی ، امنیت هوانوردی و دیگر خدمات و تسهیلات مربوطه وضع میگردد ، باید منصفانه و عادلانه باشند. چنین حق الزحمه ها و چارج ها بالای یک خط هوایی جانب دیگر متعاقد با شرایط بسیار مناسب که قابل تطبیق برای هر خط هوائیکه مصروف همچو خدمات هوایی بین المللی باشد ، وضع میگردد.
- هر جانب متعاقد باید زمینه صحبت ها و تبادل نظر را بین مقامات با صلاحیت چارج ها و خطوط هوائیکه از خدمات و تسهیلات استفاده مینمایند و یا برای آنها قابل اجرا میباشد از طریق نماینده خطوط هوایی مهیا نمایند. در مورد پیشنهاد ها به منظور تغییرات در " چارج های استفاده کننده " باید برای استفاده کننده گان معلومات داده شود و در صورت امکان برای آنها شرایط میسر گردد تا نظرات شان را در مورد تغییرات فوق الذکر قبلا ابراز نمایند.

ASLI GIBIDIR



A. Sult

ماده دهم

کارمندان خارجی و دسترسی به خدمات محلی

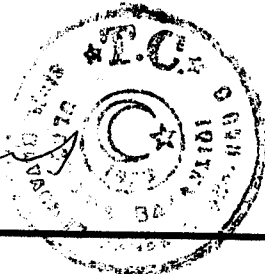
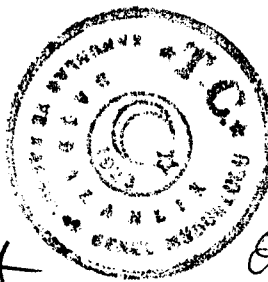
- مطابق به قوانین و مقررات جانب دیگر متعاقد در ارتباط به دخول ، اقامت و استخدام ، باید برای خط و یا خطوط هوایی یک جانب متعاقد اجازه داده شود تا کارمندان اداری ، تجارتي ، فروشات ، عملیاتی ، تخنیکي و دیگر متخصصین ایکه برای عملیات خدمات موافقه شده ضرورت باشند به قلمرو جانب دیگر متعاقد انتقال داده و از آنها استحصال وظیفه صورت گیرد.
- این شرایط کارمندان که به انتخاب خط و یا خطوط هوایی معینه یک جانب متعاقد صورت میگیرد ، باید مورد قبول کارمندان شان و یا از جانب کارمندان و خدمات کدام سازمان و یا کمپنی دیگر و یا خط هوایی ایکه در قلمرو جانب دیگر متعاقد عملیات اجرا مینماید ، و دارای صلاحیت انجام همچو خدمات به خطوط هوایی دیگر باشند قناعت شان را فراهم نماید.
- نماینده گان و کارمندان باید تابع قوانین و مقررات نافذه جانب دیگر متعاقد باشند . در مطابقت با چنین قوانین و مقررات ، هر جانب متعاقد باید به اساس رویه متقابل و بدون حد اقل تاخیر ، صلاحیت های ضروری استخدام ، ویزه ها و دیگر اسناد مشابه را برای نماینده گان و کارمندان ذکر شده در پراگراف I این ماده اعطا نماید.

ماده یازدهم

تبادلله اسعار و ارسال عواید

- هر خط و یا خطوط هوایی باید اجازه داشته باشند تا اسناد ترانسپورتی شان را در قلمرو جانب دیگر متعاقد از طریق دفاتر فروش و یا اجنت ها به انتخاب خود ، صادر و به فروش برسانند. چنین خطوط هوایی باید اجازه فروش چنین اسناد ترانسپورتی را داشته باشند و هر شخص باید به طور آزادانه چنین اسناد ترانسپورتی را با هر نوع اسعار قابل تبادلله و یا محلی خریداری کرده بتواند.
- هر خط و یا خطوط هوایی معینه با ید اجازه داشته باشند تا مطابق میل شان عواید اضافی شان را از مخارج شان که در رابطه به انتقال ترافیک بدست میاید ، مطابق نرخ رسمی اسعار تبادلله و به کشور شان انتقال دهند. در صورت عدم موجودیت احکام مربوطه موافقتنامه پرداخت ها بین جوانب متعاقد انتقال فوق الذکر باید با اسعار قابل تبادلله و مطابق قوانین ملی و مقررات قابل تطبیق تبادلله خارجی صورت گیرد.
- تبادلله و انتقال چنین عواید باید بدون محدودیت با نرخ معین تبادلله در آن معاملات ایکه مطابق نرخ روز عواید تبادلله و انتقال میگردند ، و نباید تابع هیچ نوع چارچ ها به جز آنهایکه طور نورمال به منظور همچو تبادلله و انتقال توسط بانک ها وضع میگردند ، صورت گیرند.
- خطوط هوایی معینه هر جانب متعاقد اجازه دارد نظر به میل شان مصارف محلی را در قلمرو جانب دیگر متعاقد به شمول خریداری تیل توسط پول محلی ، یا این تصفیه ها توسط مقررات پول محلی مهیا گردد ، با اسعار آزاد قابل تبادلله بپردازند.

ASLI GIBİDİR



ماده نوزدهم

به رسمیت شناختن متقابل تصدیقنامه ها و لایسنسها

• تصدیقنامه های قابلیت پرواز ، صلاحیت و لایسنس ها یک از جانب یک طرف متعاقد صادر گردیده و مدار اعتبار باشند ، باید توسط جانب دیگر متعاقد به منظور عملیات در مسیر های مشخص خدمات موافقه شده ، معتبر و به رسمیت شناخته شوند ، به این معنی که شرایط و ضروریاتی که چنین تصدیقنامه ها و لایسنس ها به اساس آن صادر گردیده اند و معتبر میباشند ، برابر است با حد اقل استاندارد های که در کنوانسیون از آن تذکر به عمل آمده است . هر چند هر جانب متعاقد حق خود را محفوظ میدارد تا به منظور پرواز ها بر فراز قلمرو اش از به رسمیت شناختن تصدیقنامه های صلاحیت و لایسنس های اعطا شده و معتبر به اتباعش از طرف جانب دیگر متعاقد و یا کدام دولت دیگر امتناع ورزد.

• اگر امتیازات و حالات لایسنس ها یا تصدیقنامه های مندرج پراگراف 1 ، این موافقتنامه که از جانب مقامات هوانوردی یک جانب متعاقد برای هر شخص یا خط هوایی معینه یا در ارتباط به طیاره که در عملیات خدمات موافقه شده مورد استفاده قرار میگیرد ، صادر گردیده باشد ، در حالت ای که کدام تفاوت را در ارتباط به حد اقل استاندارد های قبول شده در کنوانسیون دارا باشد ، جانب دیگر متعاقد میتواند تقاضای مشورت را بین مقامات هوانوردی به منظور وضاحت در مطلب فوق الذکر نماید . عدم رسیدن به موافقه زمینه را برای عملی نمودن ماده 4 این موافقتنامه (لغو یا تعلیق صلاحیت عملیاتی) مساعد میسازد.

ماده سیزدهم

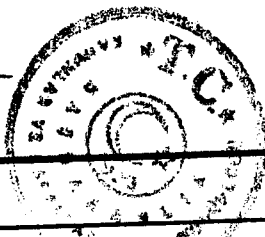
مصنوعیت هوانوردی

• هر جانب متعاقد اجازه دارد تا در هر زمان در باره استاندارد های مصنوعیت در ساحات مربوط خدمات و تسهیلات هوانوردی ، در رابطه به عمله پرواز ، طیاره یا اتخاذ عملیات آنها توسط جانب دیگر متعاقد تقاضای مشورت را بنماید . چنین مشورت ها باید طی 30 روز از تاریخ تقاضا بر گزار گردد.

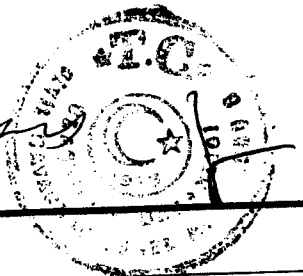
• اگر طی چنین مشورت های ذیل یک جانب متعاقد درک نماید که جانب دیگر متعاقد نمیتواند اداره و مراقبت موثر را از لحاظ موضوعات تذکر یافته در پراگراف 1 این ماده ، استاندارد های مصنوعیت ، در تمام ساحات که حد اقل برابر باشند با استاندارد های حد اقل وضع شده در کنوانسیون را تکمیل نماید ، جانب متعاقد اول باید توسط یادداشت از جانب دیگر متعاقد تقاضا نماید ، تا در رفع کمبودی ها قدم های لازمی و موثر برداشته ، تا موضوعات مطابق حد اقل استاندارد های ایکاو (اعیار گردند ، و جانب دیگر متعاقد باید اجراءات اصلاحی را در طی مدت زمان معین روی دست بگیرد . عدم اجراءات به موقع در طی مدت زمان معین زمینه را برای تطبیق ماده 4 این موافقتنامه (لغو ، تعلیق یا محدود ساختن صلاحیت را مساعد میسازد .

• با وجود الزامات یاد شده در ماده شانزدهم کنوانسیون ، توافق صورت گرفته است تا هر طیاره ای که توسط و یا از جانب خط هوایی یک جانب متعاقد در خدمات به/از قلمرو دولت جانب دیگر متعاقد عملیات مینماید ، میتواند در زمانیکه در قلمرو جانب دیگر متعاقد قرار داشته باشد ، مورد بازرسی که در این ماده به نام (بازرسی رمپ (یاد میگردد ، بدون تاخیر معقول قرار گیرد. این بازرسی از داخل و اطراف طیاره توسط نمایندگان با صلاحیت جانب متعاقد دیگر صورت میگیرد . با وجود الزامات تذکر یافته در ماده 33 کنوانسیون ، هدف از این بازرسی چک نمودن اعتبار اسناد طیاره ، اسناد عمله پرواز و حالت ظاهری طیاره و تجهیزات آن مطابق نورم های کنوانسیون باشد.

A. Sult



ASLI GİBİDİR 7



- اگر در صورت بازرسی رمپ و یا سلسله بازرسی ها موارد ذیل آشکار گردد:
 - نگرانی جدی در مورد اینکه یک طیاره و یا عملیات یک طیاره ستندرد های حد اقل اساس گذاشته شده در کنوانسیون را نداشته باشد، یا
 - نگرانی جدی از کمبود مراقبت و اداره ستندرد های مصنوعیت ، اساس گذاشته شده در کنوانسیون ،
- جانب متعاقد ایکه بازرسی را انجام میدهد باید به اساس ماده 33 کنوانسیون آزادانه نتیجه گیری کرده بتواند شرایط لازمه ایکه که تحت آن تصدیقنامه یا لایسنس های مرتبط به طیاره و یا عمله آن طیاره که صادر و مدار اعتبار شناخته شده اند ، و یا شرایط لازمه ایکه طیاره تحت آن عملیات مینماید ، برابر با ستندرد های حد اقل تعیین شده در کنوانسیون نباشد.
5. در صورت دسترسی به منظور به عهده گرفتن بازرسی رمپ یک طیاره ایکه مصروف عملیات توسط خط هوایی معینه جانب متعاقد در مطابقت با پراگراف 3 بالا از جانب نماینده آن خط هوایی رد میگردد ، جانب دیگر متعاقد باید آزادانه استنباط نماید که نگرانی جدی که در پراگراف 4 از آن اشاره به عمل آمده است باعث گرفتن نتایج اشاره شده در آن پراگراف میگردد.
6. هر جانب این حق را به خود محفوظ نگه میدارد تا صلاحیت عملیاتی خط هوایی جانب متعاقد دیگر را در صورتیکه جانب متعاقد اول به این نتیجه برسد که در نتیجه بازرسی رمپ ، رد دسترسی به بازرسی رمپ یا سلسله ای از بازرسی رمپ ، مشورت ها و یا دیگر موارد ، که اجراءات عاجل برای مصنوعیت عملیات آن خط هوایی ضروری باشد ، به صورت فوری تغییر و یا به حالت تعلیق در آورد.
7. هر عمل و اجراءات توسط یک جانب متعاقد در مطابقت با پراگراف های 2 یا 6 فوق باید زمانیکه آن موضوعات وجود نمیداشته باشند قطع گردد.

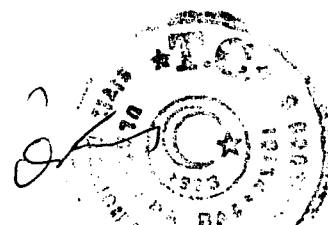
ماده چهاردهم

امنیت هوانوردی

- 1 مطابق با حقوق و وجایب آنها تحت قانون بین المللی ، جوانب متعاقد میپذیرند که وجایب آنها در مقابل یکدیگر در مورد حمایت از امنیت هوانوردی ملکی در مقابل اعمال مداخله غیر قانونی یک جز لاینفک این موافقتنامه را تشکیل میدهد. بنون محدود ساختن قسمت عمده حقوق و وجایب آنها تحت قانون بین المللی ، جوانب متعاقد باید در یک عمل خاص مطابق به شرایط کنوانسیون در مورد تهاجم و اعمال معین دیگر که در داخل طیاره ارتکاب صورت میگیرد در توکیو بتاريخ 4 سپتمبر 1963 به امضا گذاشته بود ، کنوانسیون جلوگیری از اشغال غیر قانونی طیاره که در 6 دسمبر 1970 در هاگ به امضا گذاشته شده بود و کنوانسیون جلوگیری از اعمال غیر قانونی در مقابل مصنوعیت هوانوردی ملکی که در مونترال بتاريخ 23 سپتمبر 1971 به امضا گذاشته شده بود ، پروتوکول جلوگیری از اعمال غیر قانونی و تخلف در میدانهای هوایی که خدمات بین المللی هوانوردی ملکی را انجام میدهند که بتاريخ 24 فبروری 1988 در مونترال به امضا رسید ، کنوانسیون نشان دادن مواد انفجاره پلاستیکی بمنظور کشف آن ، که بتاريخ اول مارچ 1991 در مونترال انجام گرفت و هر پیمان بین المللی در ساحه امنیت هوانوردی ملکی که هر دو کشور جوانب آن باشند.
- 2 به مجرد تقاضا ، جوانب متعاقد باید تمام کمک های ضروری را به منظور جلوگیری از اعمال غیر قانونی تصرف طیاره ملکی ، و دیگر اعمال غیر قانونی در مقابل امنیت چنین طیاره ، مسافری و عمله آن ، میدان های هوایی و تسهیلات هوانوردی و در مقابل هر خطر دیگر برای امنیت هوانوردی ملکی ، برای یکدیگر فراهم نمایند.

ASLI GİBİDİR

A. İbrahim



3- جوانب متعاقد باید در روابط دو جانبه شان مطابق استندرد های امنیت هوانوردی که توسط سازمان بین المللی هوانوردی ملکی و ضمایم معینه آن اساس گذاشته شده است عملی نمایند و چنین احکام و شرایط امنیتی باید بالای جوانب متعاقد قابل تطبیق باشد. آنها باید ضرورت داشته باشند که شرکت های هوانی طیاره راجستر آنها و شرکت های هوانی طیاره که دفاتر اصلی اداری و تجارتي شان با اقامت دایمی در قلمرو خود آنها میباشد و گرداننده گان میدانهای هوانی در قلمرو آنها در مطابقت با همچو شرایط امنیتی هوانوردی قابل تطبیق برای جوانب متعاقد باشد. به این اساس هر جانب متعاقد باید جانب متعاقد دیگر را در مورد هر تغییر که بین مقررات ملی و عملی و استندرد امنیت هوانوردی ضمایم که در بالا از آن یاد گردید اطلاع و مشوره دهد. هرجانب متعاقد میتواند مشوره های عاجل را با جانب متعاقد دیگر در هر زمان بمنظور بحث روی همچو تغییرات در مطابقت به پاراگراف (2) ماده (18) موافقتنامه فعلی تقاضا نمایند.

4- هرجانب متعاقد قبول مینماید شرکت های هوانی طیاره آنها ممکن ضرورت احساس نمایند تا شرایط امنیتی هوانوردی یاد شده در پاراگراف (3) بالا را نظارت نموده و توسط جانب متعاقد دیگر قابل تطبیق باشد، در داخل شدن و عزیمت از قلمرو دولت جانب متعاقد دیگر. هرجانب متعاقد دیگر مطمئن باشد که تدابیر مناسب بشکل موثر در داخل قلمرو دولت قابل تطبیق است بمنظور حفظ طیاره و تفتیش مسافرین، عمله و مواد اجناس که انتقال میگردد، کارگو و ذخایر طیاره قبل از پرواز و در اثنای بوردینگ و لودینگ. هرجانب متعاقد باید به اساس تقاضای جانب متعاقد دیگر بخاطر تدابیر مخصوص معقول امنیتی در قلمرو دولت در حالات که احساس خطر نماید به هوانوردی ملکی جواب مثبت بدهد.

5- زمانیکه حادثه یا خطر حادثه تصرف غیر قانونی طیاره هوانوردی و دیگر اعمال غیر قانونی در مقابل مصونیت همچو طیاره، مسافرین، عمله، میدانهای هوانی و امکانات هوانوردی پیش می آید جوانب متعاقد باید یکدیگر را در مورد تامین ارتباطات و دیگر تدابیر مربوطه کمک نمایند تا همچو حادثه و یا خطر را بدون تکرار آن را بشکل مصنون و حد اقل خطر جانی ختم نمایند.

6- هر جانب متعاقد باید تدابیر را اتخاذ نماید که از آن اطمینان حاصل گردد زمانیکه یک طیاره مورد عمل غیر قانونی تصرف قرار میگیرد یا دیگر اعمال غیر قانونی تهاجم را که در قلمرو دولت متذکره صورت میگیرد تا زمان در زمین معطل قرار داده میشود که اگر در مورد حفاظت زندگی انسانی عزیمت آن ضروری باشد به هر حال چنین تدابیر به اساس مشورت های دوجانبه صورت گیرد.

ماده پانزدهم

تحويل جدول پرواز ها

1- خطوط هوانی معینه هر جانب متعاقد باید جدول های مربوطه پرواز شان را به منظور تائید به مقامات هوانوردی جانب دیگر متعاقد در هر دوره پروگرام تابستان و زمستان حد اقل 30 روز قبل از شروع عملیات در مسیر های موافقه شده تسلیم نمایند.

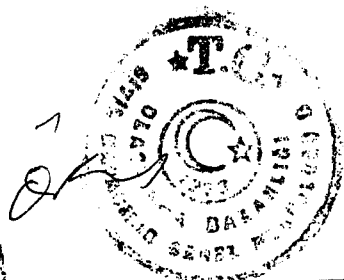
2- برای پرواز های اضافی، که خط هوانی معینه یک جانب متعاقد آرزوی اجرای را در مسیر های موافقه شده داشته باشد، در صورتیکه خارج از پروگرام منظم پروازی شان باشد، آن خط هوانی باید قبلا تقاضای اجازه را از مقامات هوانوردی جانب متعاقد دیگر نماید. چنین تقاضا باید مطابق قوانین و مقررات ملی جوانب متعاقد صورت گیرد. عین مراحل در هر نوع تغییرات مربوطه قابل تطبیق است.

ASLI GIBİDİR

ماده شانزدهم

احصایه

A. C. C. C.



مقامات هوانوردی هر جانب متعاقد باید نظر به تقاضای جانب دیگر متعاقد احصایه منظم قابل قبول را به منظور معلومات از ظرفیت ها در مسیر های موافقه شده توسط خطوط هوایی جانب اول متعاقد برساند. چنین احصایه ها باید شامل تمام معلومات ضروری برای تعیین ترافیک انتقال شده توسط آن خط هوایی در خدمات موافقه شده و نقاط مبدا و نهانی چنین ترافیک باشد.

ماده هفدهم

تطبیق قوانین و مقررات ملی

- 1- قوانین و مقررات یک جانب متعاقد در ارتباط به ورود، اقامت موقتی، یا عزیمت از قلمرو آن، طیاره ای که مصروف خدمات بین المللی هوایی، یا عملیات چنین طیاره، یا پرواز های چنین طیاره در بالای آن قلمرو، باید در مورد طیاره خط هوایی معینه جانب دیگر متعاقد قابل تطبیق است.
- 2- قوانین و مقررات یک جانب متعاقد در ورود، توقف و عزیمت از قلمرو و دولت مر بوطه آن مسافرین، خدمه، کارگو و خدمات پستی، تشریفات مر بوط به مهاجرت، گمرک، اسعار، صحت و قرنطین را کنترل مینماید باید بر مسافرین خدمه، اموال و خدمات پستی که توسط خطوط هوایی معینه جانب مقابل تا زمانیکه در قلمرو کشور متذکره باشد حمل میگردد نیز قابل تطبیق میباشد.
- 3- هر یکی از طرفین مطابق تقاضای جانب مقابل کاپی های قوانین و مقررات مر بوطه را که در این موافقتنامه تذکر یافته اند به جانب مقابل عرضه میدارد.

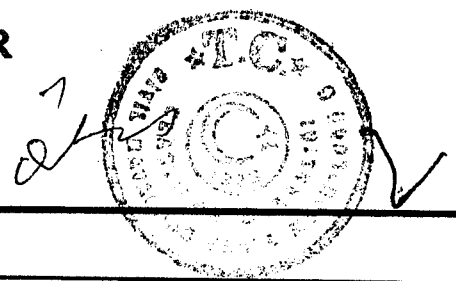
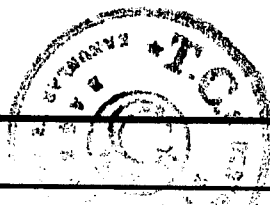
ماده هجدهم

مشورت ها و تعدیل

- در یک فضای نزدیک همکاری مقامات هوانوردی جوانب متعاقد باید وقتاً فوقتاً یکدیگر را در مورد تطبیق، تفسیر، اجرا یا تعدیل این موافقتنامه و ضمایم مربوطه آن مشورت بدهند.
- ضرور است تا یک جانب متعاقد تقاضای مشورت ها را با هدف آوردن تعدیلات در این موافقتنامه و یا ضمایم آن نماید. چنین مشورت ها باید در زود ترین تاریخ ممکن که نباید ناوقتتر از 60 روز از تاریخ رسیدن چنین تقاضا تحریری به جانب متعاقد دیگر باشد، صورت گیرد، و یا به هر شکل ای که جوانب موافقه نموده باشند. چنین مشورت ها میتوانند از طریق مذاکرات و یا مکاتبه انجام گیرند. هر جانب متعاقد باید در جریان چنین مشورت ها مدارک مربوطه را آماده و ارائه نمایند تا در مورد تصامیم معقول و اقتصادی اتخاذ گردد.
- اگر هر یک از جوانب متعاقد مطلوبه اش را در مورد تعدیل کدام ماده این موافقتنامه مورد بررسی قرار میدهد، چنین تغییرات زمانیکه جوانب متعاقد بعد از طی مراحل قانونی یکدیگر را آگاه میسازند، قوت قانونی را به خود اختیار مینماید.
- تعدیلات در ضمیمه 1 میتواند توسط موافقه مستقیم بین مقامات هوانوردی جوانب متعاقد صورت گیرد. آنها باید موقتاً از تاریخ ای که آنها به آن موافقه نموده اند قابل تطبیق باشند، و زمانیکه تائید آن از طریق دیپلماتیک توسط تبادل یادداشت ها صورت گرفت، قوت قانونی پیدا مینمایند.

ASLI GIBIDIR

A. Arslan



ماده نژد هم

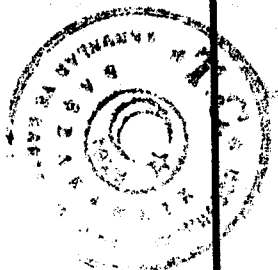
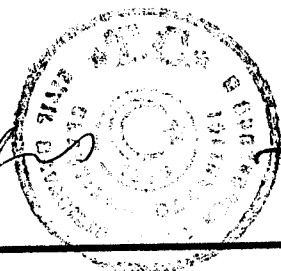
حل منازعات

- در صورت بروز منازعه بین جوانب متعاقد در رابطه به تفسیر و تطبیق این موافقتنامه، جوانب باید سعی ورزند تا در قدم اول منازعات شان را از طریق بحث و گفتگو بین مقامات هوانوردی هر دو جانب حل نمایند.
- در صورت که مقامات هوانوردی متذکره از طریق گفتگو به حل منازعه نایل نه شوند منازعه از طریق مجاری دیپلوماتیک باید حل گردد.
- در صورت که جوانب متعاقد به حل منازعه از طریق پراگراف های 2، 1 این ماده ماده نایل نه شوند هر جانب متعاقد میتواند در مطابقت با قوانین و مقررات مربوطه خویش منازعه را به محکمه حکمیت که متشکل از سه حکم باشد راجع نمایند. هر یک از طرفین یک حکم گرفته که در راس هر دوی آن حکم سومی می باشد که در توافق با دو حکم انتخاب گردیده و به نام سر حکم یاد میگردد. قابل ذکر است که حکم سومی نباید تابعیت کشور جوانب متعاقد را داشته باشد، و باید تبعه کشور باشد که در زمان تعیین شدنش کشور متبوع وی با هر یک از جوانب متعاقد روابط دیپلوماتیک داشته باشد.
- هر جانب متعاقد باید حکم خود را در طی مدت 60 روز از تاریخ وصول پانداشت محکمه از طریق پست راجستر شده تعیین نماید. سر حکم باید در مدت اضافه تر از 60 روز که حکم ها توسط جوانب متعاقد تعیین میگردند، تعیین گردد.
- اگر یک جانب متعاقد نتواند که در زمان معین حکم خود را تعیین نماید، و یا در حالتیکه حکم ها به تعیین سر حکم در مدت معینه به توافق نرسند، هر جانب متعاقد میتواند از رئیس شورای ایکاو (ICAO) تقاضا نماید تا سر حکم و یا حکم ایکه آن جانب متعاقد از تعیین آن عاجز مانده است در صورت ضرورت تعیین نماید.
- معاون رئیس و یا یک عضو ارشد شورای ایکاو (ICAO) که تبعه هیچ یک از جوانب متعاقد نباشد، در صورت ضرورت و در عدم موجودیت صلاحیت و یا نامه باید، چنانچه در پراگراف 3 این ماده به آن اشاره شده است، جایگزین رئیس ایکاو (ICAO) در وظایف حکمیت وی گردند.
- محکمه حکمیت باید طرز العمل و محل حکمیت را مطابق شرایط توافق شده بین جوانب متعاقد تعیین نماید.
- تصامیم محکمه حکمیت در مورد منازعه باید برای جوانب متعاقد نهانی و الزام آورمی باشد.
- اگر هر جانب متعاقد یا خط هوانی هر جانب متعاقد نتواند تصامیم گرفته شده مندرج پراگراف 2 این ماده را اجرا نماید، جانب دیگر متعاقد میتواند حقوق و امتیازات اعطا شده به اساس این موافقتنامه را برای جانب مقابل محدود، تعلیق و یا لغو نماید.
- هر جانب متعاقد باید مصارف حکم خود را به دوش گیرد. مصارف سر حکم شامل حق الزحمه وی، و هر نوع مصارف ایکه توسط ایکاو (ICAO) در ارتباط به تعیین سر حکم و یا حکم ایکه جانب دیگر متعاقد نتوانسته وی را تعیین نماید، مطابق پراگراف 3 این ماده صورت میگیرد، باید مساویانه توسط جوانب متعاقد پرداخت گردد.

ASLI GİBİDİR

A. Cankurt

7



- در زمان مراجعه به محکمه و الی اعلان رای محکمه حکمیت ، جوانب متعاقد باید به انتتثنای حالت ختم ، به اجرای تمام وجایب مندرج این موافقتنامه ، بدون لطمه زدن به آن برای تنظیم نهائی ، مطابق رای فوق الذکر ادامه بدهند.

ماده بیستم

ثبت

این موافقتنامه ، ضمایم و تمام تعدیلات آن در سازمان بین المللی هوانوردی ملکی (ICAO) ثبت و راجستر گردد.

ماده بیست یکم

توافقتنامه های چند جانبه

در صورت انعقاد یک کنوانسیون یا موافقتنامه چند جانبه در رابطه به ترانسپورت هوائی که جوانب متعاقد به آن موافق باشند ، باید در این موافقتنامه تغیرات ای آورده شود که موافق به مواد آن کنوانسیون و یا موافقتنامه باشد.

ماده بیست و دوم

عناوین

عناوین ای که در این موافقتنامه در بالای هر ماده درج گردیده اند ، به منظور معرفی و سهولت میباشند ، و به هیچ وجه معرف حدود یا شرح حدود با منظور این موافقتنامه نمیباشند.

ماده بیست و سوم

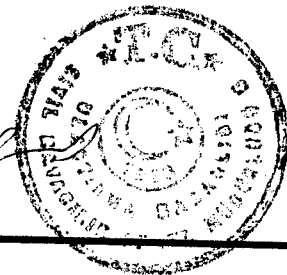
اعتبار و ختم

این موافقت نامه برای مدت زمان نا محدود انعقاد گردید.
هرجانب متعاقد میتواند در هر زمان تصمیم خویش را مبنی بر ختم این موافقتنامه با ارسال یادداشت به جانب دیگر متعاقد ابلاغ نماید ، و چنین یادداشت باید همزمان به ایکاو (ICAO) ارسال گردد.

A. Sult



ASLI GİBİDİR 1



ماده بیست و چهارم

انفاذ

این موافقتنامه باید زمانیکه جوانب متعاقد از تکمیل شدن و طی مراحل آن مطابق قوانین نافذه آنها در مورد انعقاد و انفاذ موافقتنامه های بین المللی به یکدیگر باندداشت ارسال نمایند ، نافذ میگردد.

امضا کننده گان که از جانب دولت های شان رسماً صلاحیت دارند این موافقتنامه را که شامل ماده 24 و 2 ضمیمه میباشد امضا نمودند.

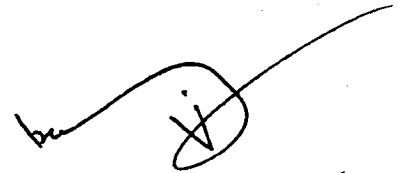
این موافقتنامه به تاریخ 24 مارچ 2011 مطابق 5 حمل 1390 در شهر انقره جمهوری ترکیه به زبان های دری ، ترکی و انگلیسی تدوین و امضا گردیده ، تمام متون اصلی میباشد .

در صورت تفاوت در انجام ، تفسیر و تطبیق آن متن انگلیسی باید ارجحیت داده شود.



به نمایندگی دولت جمهوری ترکیه

طلعت آیدین سرپرست وزارت ترانسپورت و مخابرات

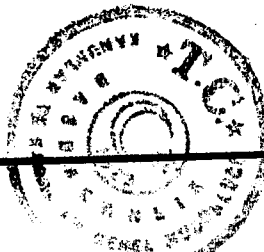


به نمایندگی از دولت جمهوری اسلامی افغانستان

داکتر داوود علی "نجفی" سرپرست

وزارت ترانسپورت و هوانوردی

ASLI GİBİDİR



ضمیمه اول

جدول مسیر ها

1 خطوط هوایی معینه جمهوری اسلامی افغانستان باید عملیات خدمات هوایی را در هر دو مسیر به شکل ذیل اجرا نماید:

از	نقاط وسطی	به	نقاط ماورا
نقاط در افغانستان	هر نقطه	استانبول	هر نقطه
	(*)	انقره (*)	
		انتالیا	

نقطه که بعدا مشخص میگردند

4

2 - خطوط هوایی معینه جمهوری ترکیه باید عملیات خدمات هوایی را در هر دو مسیر به شکل ذیل اجرا نماید:

از	نقاط وسطی	به	نقاط ماورا
نقاط در ترکیه	هر نقطه	کابل	هر نقطه
	(*)	کندهار (*)	
		مزار شریف	
		هرات	

نقطه که بعدا مشخص میگردند

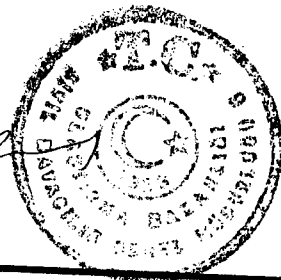
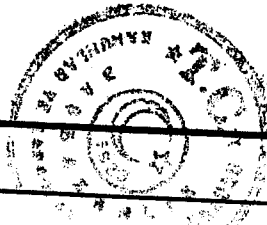
3

یادداشت:

(*) نقاط وسطی و نقاط ماورا در مسیر های فوق ، و حقوق ترافیکی آزادی پنجم که میتواند در همجو نقاط توسط خطوط هوایی معینه مورد بهره برداری قرار گیرد ، باید مشترکا بین مقامات هوانوردی هر دو جانب متعاقد تعیین گردند.

ASLI GIBIDIR

A. Gulab



(*) نقاط وسطی و نقاط ماورا میتوانند توسط خطوط هوایی معینه در یک یا تمام پرواز ها نظر به تصمیم خود شان چنین تعریف گردند ، که چنین خدمات در این مسیر باید در قلمرو جانب متعاقد که خط هوایی را تعین نموده است شروع و ختم گردد.

ضمیمه دوم

شراکت کود

خطوط هوایی معینه هر یک از جوانب متعاقد میتوانند به منظور بازار یابی مانند فضای بسته ، شراکت کود و دیگر معاملات تجارتي چنین معاملات را انجام دهند ، با:

1- یک یا چند خط هوایی همان جانب متعاقد،

2- یک یا چند خط هوایی جانب دیگر متعاقد ،

چنانچه تمام خطوط هوایی در معاملات فوق حقوق ترافیکی و مسیر مربوطه را حفظ نموده و در ارتباط به هر تکت فروخته شده در مکان آن برای خریدار معلومات داده میشود ، که کدام خط هوایی کدام قسمت از خدمات را اجرا مینماید.

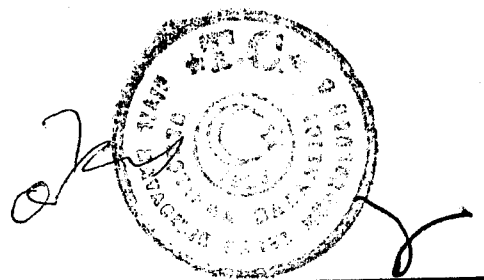
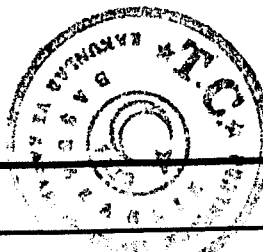
برای شراکت کود تمام خطوط هوایی با جانب سوم در چنین معاملات ، موضوع باید مورد تائید مقامات هوانوردی هر دو جانب متعاقد قرار گیرد .

اگر جانب سوم اجازه و یا صلاحیت آن را نداشته باشد که همچو معاملات مقایسوی را بین خطوط هوایی جانب دیگر متعاقد و دیگر خطوط هوایی که مصروف خدمات به/یا و از طریق کشور سوم میباشد انجام دهد ، مقامات هوانوردی جانب متعاقد مربوطه حق آن را دارد تا چنین معامله را قبول نکند.

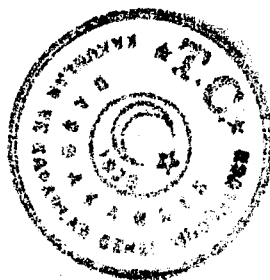
به اساس تفاهم مشترک هر دو جانب متعاقد ، خدمات شراکت کود در مقابل تعداد پرواز های اجرا شده خط هوایی بازار به حساب نیاید.

ASLI GIBIDIR

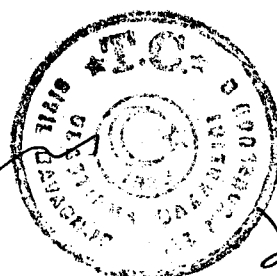
A. Sultana



AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY
AND
THE GOVERNMENT OF THE ISLAMIC REPUBLIC OF AFGHANISTAN



ASLI GIBIDIR



A. İbrahim

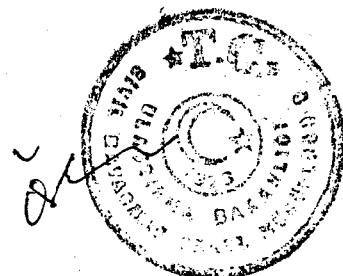
OK

CONTENT

<u>ARTICLE</u>	<u>TITLE</u>
1	DEFINITIONS
2	GRANT OF RIGHTS
3	DESIGNATION AND AUTHORIZATION
4	REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION
5	CAPACITY
6	TARIFFS
7	TAXES, CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES
8	DIRECT TRANSIT
9	USER CHARGES
10	NON -NATIONAL PERSONNEL AND ACCESS TO LOCAL SERVICES
11	CURRENCY CONVERSION AND REMITTANCE OF EARNINGS
12	MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES
13	AVIATION SAFETY
14	AVIATION SECURITY
15	FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION
16	STATISTICS
17	APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS
18	CONSULTATIONS AND AMENDMENT
19	SETTLEMENT OF DISPUTES
20	REGISTRATION
21	MULTILATERAL AGREEMENTS
22	TITLES
23	VALIDITY AND TERMINATION
24	ENTRY INTO FORCE
ANNEX I	ROUTE SCHEDULE
ANNEX II	CODE SHARING

ASLI GIBIDIR

A. Gulbayrak



The Government of the Republic of Turkey and the Government of the Islamic Republic of Afghanistan hereinafter referred to as "Contracting Parties",

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation and International Air Services Transit Agreement both opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities,

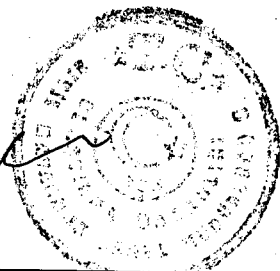
Recognising that efficient and competitive international air services enhance economic growth, trade, tourism, investment and the welfare of consumers,

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation, and

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ASLI GIBIDIR



A. Gulistan

ASLI GIBIDIR

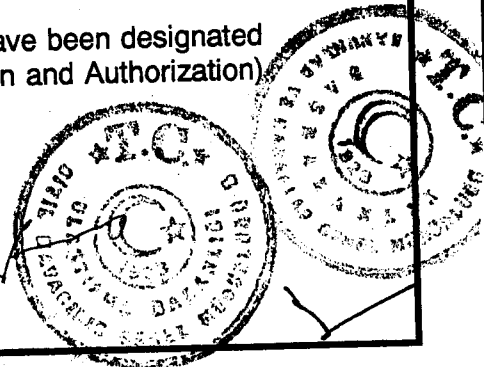
J

ARTICLE I DEFINITIONS

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires, the terms:

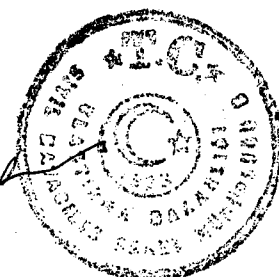
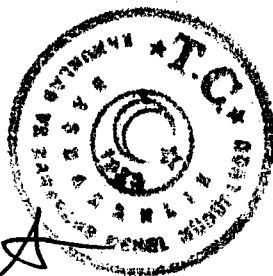
- a. "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Republic of Turkey, the Ministry of Transport and Communications and in the case of the Islamic Republic of Afghanistan, Ministry of Transport and Civil Aviation, or in both cases any person or body authorised to exercise the functions presently assigned to the said authorities;
- b. "Agreement" means, this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;
- c. "Agreed services" means, the international air services which can be operated, according to provisions of this Agreement on the specified routes;
- d. "Annex" means the Annexes to this Agreement or any amendments thereto, in accordance with the provisions of Article 18 (Consultations and Amendment) of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include the Annexes except where explicitly agreed otherwise;
- e. "Air service" "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings specified in Article 96 of the Convention;
- f. "Capacity" means,
 - in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on the route or section of a route,
 - in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;
- g. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes of the Convention under Articles 90 and 94 thereof, so far as those annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;
- h. "Designated airline(s)" means any airline(s) which has/have been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;

ASLI GIBIDIR



- i. "Ground-handling" means and includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services;
- j. "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;
- k. "International air transportation" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
- l. "Marketing airline" means an airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline, through code-sharing;
- m. "Schedule" means the schedule of the routes to operate air transportation services annexed to the present Agreement and any modifications thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 18 of the present Agreement;
- n. "Specified routes" means the routes established or to be established in the Annex I to this Agreement;
- o. "Spare parts" means, articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines;
- p. "Tariff" means any fare, rate or charge, the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and/or cargo, excluding mail, in air transportation, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by airlines, including their agents and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- q. "Territory" has the meaning specified in Article 2 of the Convention;
- r. "Traffic" means, passengers, baggage, cargo and mail;
- s. "Regular equipment" means articles, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment;
- t. "User charges" means fees or rates levied for the use of airports, navigational facilities and other related services offered by one Contracting Party to the other.

ASLI GIBİDİR



ARTICLE 2 GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of scheduled international air services on the routes specified in Annex I to this Agreement by the designated airlines of the other Contracting Party:
 - 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 make stops in the territory at the points specified for that route in Annex I to this Agreement for the purpose of embarking and disembarking the international traffic in combination or separately.
 - d. the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, traffic carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

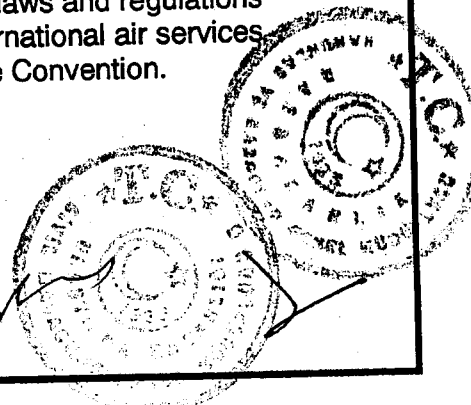
ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. Such designation shall be effected by virtue of a written notification through diplomatic channels.
2. On receipt of such designation, the aeronautical authorities of other Contracting Party shall, subject to paragraphs (3) and (4) of this Article, grant without delay to the designated airline(s) the appropriate operating authorization.
3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require an airline(s) designated by the other Contracting Party to satisfy that it is (they are) qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operations of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

A. Gulust

ASLI GIBIDIR

İ



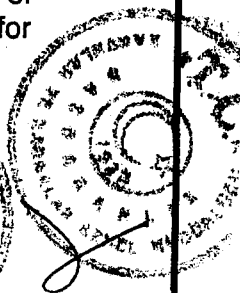
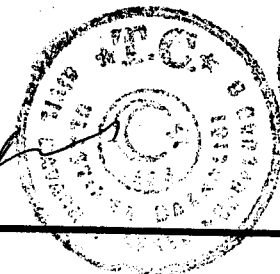
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 (Grant of Rights) of this Agreement, in any case where the Contracting Party is not satisfied that:
 - a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; and/ or
 - b. the Government designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 13 (Aviation Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement.
5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a capacity agreed upon and a tariff established in accordance with the provisions of Article 5 (Capacity) and Article 6 (Tariffs) of this Agreement is in force in respect of that service.

ARTICLE 4 REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 (Grant of Rights) of this Agreement by an airline/s designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:
 - a. in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline is vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or,
 - b. in case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting the rights; or,
 - c. in case that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. 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 consultations between the aeronautical authorities of the State of other Contracting Party. In such a case consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

A. Gulust

ASLI GIBIDIR



ARTICLE 5 CAPACITY

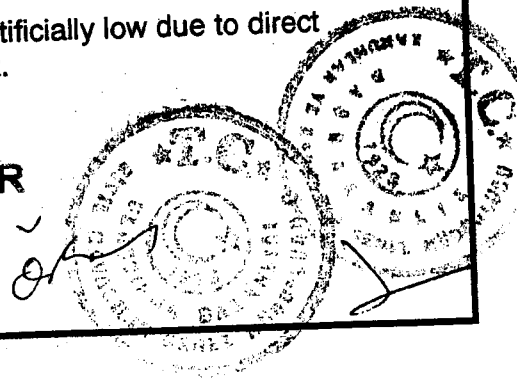
1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall enjoy fair and equal opportunity for the operation of air services between the territories of two Contracting Parties.
2. In the operation by the designated airline(s) of either Contracting Party of the specified air services, the interests of the airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same route.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements of passengers and cargo including mail between the territories of the Contracting Parties.
4. In the operation of the agreed services, the total capacity to be provided and the frequency of the services to be operated by the designated airlines of each Contracting Party shall be, at the outset, be mutually determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the services are inaugurated. Such capacity and frequency of services initially determined may be reviewed and revised from time to time by said authorities.

ARTICLE 6 TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow the tariffs for international air services operated to/from/through its territory to be established by the designated airlines at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to :
 - a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
 - b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - c) protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

ASLI GIBIDIR

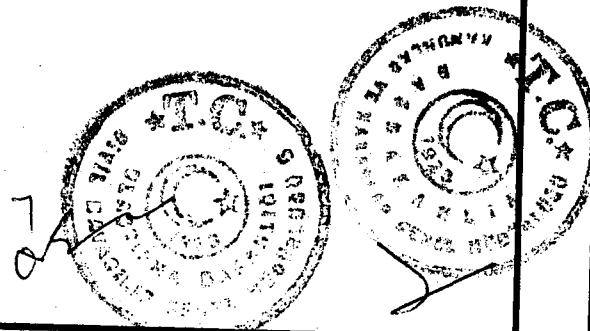
[Handwritten signature]



2. The tariffs established under paragraph (1) shall not be required to be filed by the designated airlines of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval.
3. Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, in the establishment of tariffs, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor, being a designated airline of the other Contracting Party, or excluding such a competitor from a route.
4. The Contracting Parties agree that the following airline practices, in relation to the establishment of tariffs, may be regarded as possible unfair competitive practices which may merit closer examination:
- a. charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;
 - b. the practices in question are sustained rather than temporary;
 - c. the practices in question have a serious economic effect on, or cause significant damage to, designated airline(s) of the other Contracting Party; and
 - d. behaviour indicating an abuse of dominant position on the route.
5. In the event that either aeronautical authority is dissatisfied with a tariff proposed or in effect for an airline of the other Contracting Party, the aeronautical authorities will endeavour to settle the matter through consultations, if so requested by either authority. In any event, the aeronautical authority of a Contracting Party shall not take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a tariff of an airline of the other Contracting Party.
6. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of one Contracting Party shall provide, on request, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party the information relating to the establishment of the tariffs, in a manner and format as specified by such authorities.
7. No Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

ASLI GIBIDIR

A. Sult

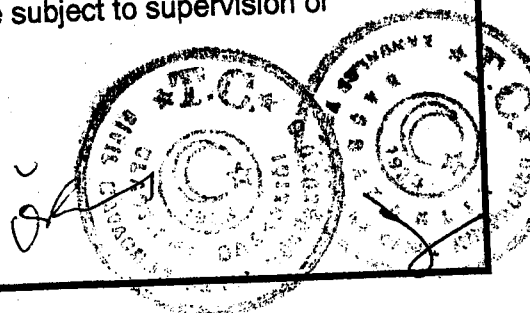


**ARTICLE 7
TAXES, CUSTOMS DUTIES
AND OTHER CHARGES**

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts (including engines), supplies of fuels and lubricants (including hydraulic fluids), and aircraft stores (including food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight) carried on board, such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft until such time as they are re-exported or are used on board aircraft on the part of the journey to be performed over that territory.
2. The following items also shall be exempt from the same duties and taxes, in relation with the exception of carriage corresponding to the service performed;
 - a. aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in an international service of the Contracting Party,
 - b. spare parts (including engines) and regular airborne equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline(s) of the other Contracting Party,
 - c. fuel and lubricants (including hydraulic fluids) destined to supply aircraft operated on international services by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey to be performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board,
 - d. printed ticket stock, airway bills any printed material bearing insignia of a designated airline of a Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline intended for use in the operation of international services until such time as they are re-exported,
3. Materials referred to in paragraph (2) above shall be subject to supervision or control of customs authorities.

ASLI GIBİDİR

A. İmret



4. The regular airborne equipment, spare parts (including engines), aircraft stores and supplies of fuels and lubricants (including hydraulic fluids) as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they shall be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations of that Contracting Party.
5. The fees corresponding to the services performed in relation to the storage and customs clearance will be charged in accordance with the national laws and regulations of the State of the Contracting Parties.

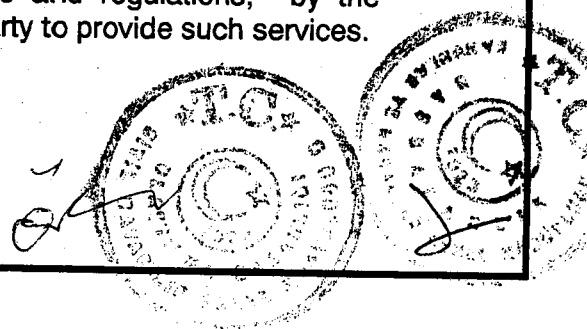
ARTICLE 8 DIRECT TRANSIT

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail 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 except in respect of security measures against violence, air piracy and smuggling of narcotics & psychotropic substances. Such baggage, cargo and mail shall be exempt from customs, exercise and similar duties, fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

ARTICLE 9 USER CHARGES

1. Airports, aviation security and other related facilities and services that are provided in the territory of one Contracting Party shall be available for use by the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time arrangements for use are made.
2. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be permitted, in accordance with the national laws and regulations of both Contracting Parties, on the basis of reciprocity, to perform its own specified ground handling services in the territory of the other Contracting Party and, at its option, to have ground handling services provided in whole or in part by any agent authorized, if required by domestic laws and regulations, by the competent authorities of the other Contracting Party to provide such services.

 **ASLI GIBIDIR**



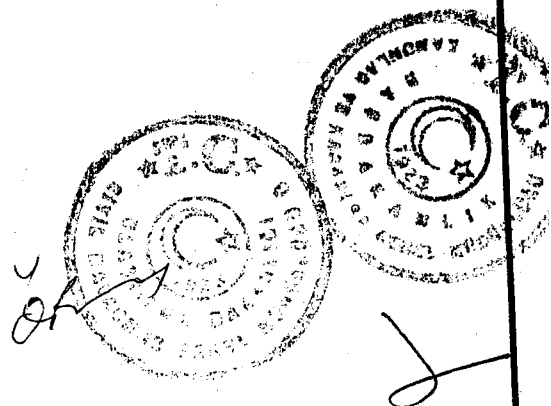
3. The setting and collection of fees and charges imposed in the territory of one Contracting Party on an airline of the other Contracting Party for the use of airports, aviation security and other related facilities and services shall be just and fair. Any such fees and charges shall be assessed on an airline of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time the fees or charges are imposed.
4. Each Contracting Party shall encourage discussions between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities, or where practicable, through airlines' representative organizations. Users shall be informed, with as much notice as possible, of any proposals for changes in user charges, to enable them to express their views before the changes are made.

ARTICLE 10 NON- NATIONAL PERSONNEL AND ACCESS TO LOCAL SERVICES

1. In accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment the designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled to bring in and to maintain in the territory of the other Contracting Party their own administrative, commercial, sales, operational, technical and other specialist staff who are required for the operation of the agreed services.
2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services and personnel of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and which has been authorized to perform such services for other airlines.
3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party. Consistent with such laws and regulations each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph (1) of this Article.

ASLI GIBIDIR

A. Gulistan



**ARTICLE 11
CURRENCY CONVERSION AND
REMITTANCE OF EARNINGS**

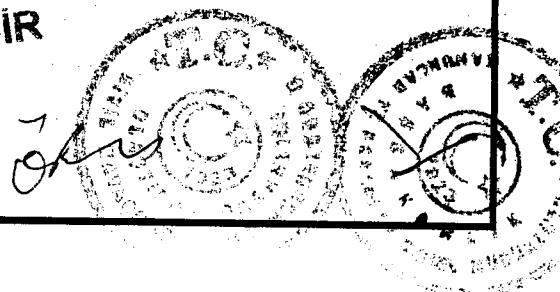
1. Each designated airline(s) shall have the right to sell and issue its own transportation documents in the territory of the other Contracting Party through its sales offices and, at its discretion, through its agents. Such airlines shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation in any convertible currency and/or in local currency.
2. Each designated airline(s) shall have the right to convert and remit to its country, on demand, at the official rate of exchange, the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of traffic. In the absence of appropriate provisions of a payments agreement between the Contracting Parties, the above mentioned transfer shall be made in convertible currencies and in accordance with the national laws and foreign exchange regulations applicable.
3. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.
4. The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency or, provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies

**ARTICLE 12
MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES**

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Convention. However, each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its

A. Gulbayrak

ASLI GIBIDIR



own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or any other State.

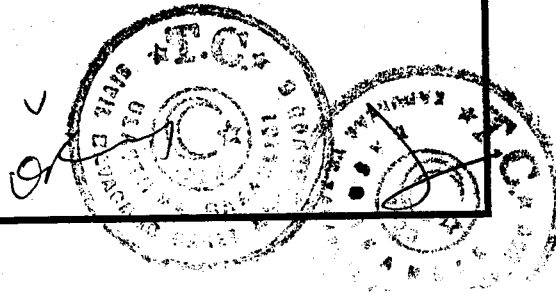
2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph (1) above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization (ICAO), the other Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4 (Revocation or Suspension of Operating Authorization) of this Agreement.

ARTICLE 13 AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities and services, 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, in the aspects mentioned in paragraph 1 of this Article, 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 ICAO standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action within an agreed period. Failure to take appropriate action within the agreed period shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation or Suspension of Operating Authorization) of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 16 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of the airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the State of the other Contracting Party may, while within the territory of the State of the other Contracting Party, be made subject of an examination (in this Article called "ramp inspection"), without unreasonable delay. This would be an inspection by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft. However, the obligations mentioned in Article 33 of

ASLI GIBIDIR

A. G. Gibidir



the Convention, the objective of this inspection will be to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment, in accordance with the established effective norms on the base of the Convention.

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

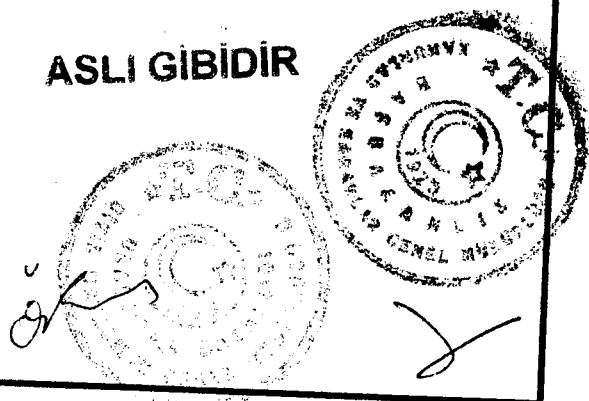
- a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
- b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time 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 the designated airline of a Contracting Party in accordance with paragraph (3) above is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
- 6. Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the airline of the other Contracting Party immediately in the case the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, the denial of an access to a ramp inspection or a series of 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 paragraphs (2) or (6) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ASLI GIBİDİR

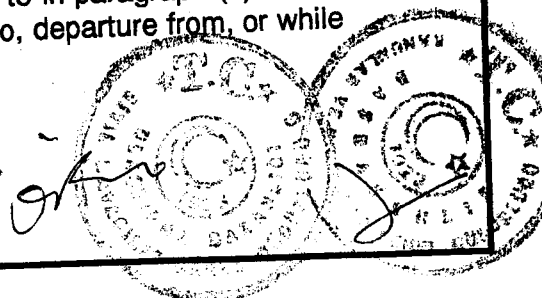
A. Sult



ARTICLE 14 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 Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 or the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection done at Montreal on 1 March 1991 or any other Convention on aviation security to which the Contracting Parties are parties.
2. Upon request, the Contracting Parties shall provide 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, of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties, in their mutual relations, shall act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by ICAO and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences which shall be held in accordance with paragraph 2 of Article 18 of this Agreement.
4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while


ASLI GIBIDIR



within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall secure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic 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, with minimum risk to life.
6. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference, which has landed in the territory of the respective State is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

ARTICLE 15 FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party on each schedule period (summer and winter) at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services.
2. For supplementary flights which the designated airline of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved flight schedule, that airline has to request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests shall be submitted in accordance with the national laws and regulations of the Contracting Parties. The same procedure shall be applied to any modification thereof.

ASLI GIBİDİR

A. İbrahim



ARTICLE 16 STATISTICS

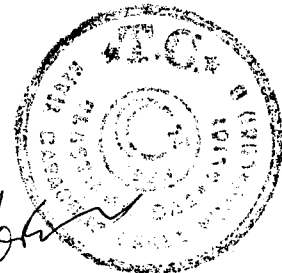
The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the origins and destinations of such traffic

ARTICLE 17 APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and the regulations of a Contracting Party relating to the entry into, sojourn in or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft or flights of such aircraft over that territory shall be applied to aircraft of the airline designated by the other Contracting Party.
2. The laws and the regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in or departure from its territory of passengers, crew, baggage or cargo, including mail, such as formalities relating to entry, exit, clearance, emigration and immigration, aviation security, passports, customs, currency, postal, health and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party while they are within the said territory.
3. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party, supply the copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

ASLI GİBİDİR

A. Sult



[Signature]

ARTICLE 18 CONSULTATIONS AND AMENDMENT

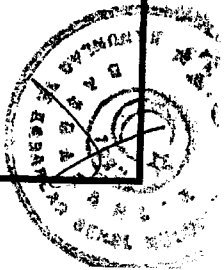
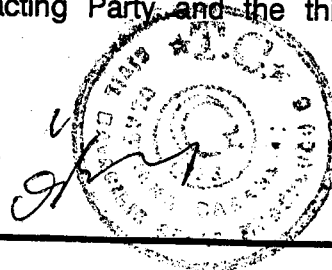
1. In a spirit of close co-operation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement and the Annexes thereto.
2. Should one Contracting Party request consultations with a view to modify this Agreement or its Annexes, such consultations shall begin at the earliest possible date but not later than sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives the written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence. Each Contracting Party shall prepare and present during such consultations relevant evidence in support of its position in order to facilitate rational and economic decisions to be taken.
3. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such modification enters into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfillment of their constitutional procedures.
4. Amendments to the Annex I may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall be applied provisionally from the date they have been agreed upon and enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 19 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 their dispute by negotiations between Aeronautical Authorities of the States of both Contracting Parties.
2. If the said Aeronautical Authorities fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.
3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs (1) and (2) above, either Contracting Party may in accordance with its relevant laws and regulations refer the dispute to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third

A. GIBIDIR

ASLI GIBIDIR



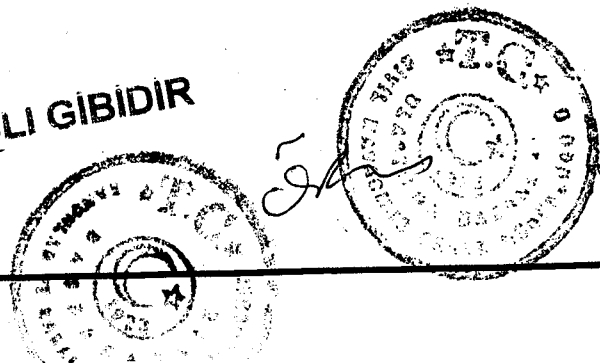
arbitrator, who shall be the umpire, to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such arbitrator shall not be a national of the State either Contracting Party and shall be a national of a State having diplomatic relations with each of the Contracting Parties at the time of appointment.

Each Contracting Party shall nominate its arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, through registered mail, of a notice of arbitration. The umpire shall be appointed within a further period of sixty (60) days following the appointment of the arbitrator by each of the Contracting Parties.

If a Contracting Party fails to nominate its arbitrator within the specified period or in case the chosen arbitrators fail to agree on the umpire within the mentioned period, each Contracting Party may request the President of the Council of ICAO to appoint the umpire or the arbitrator representing the Party in default, as the case may require.

4. The Vice-President or a senior member of the ICAO Council, not being a national of either of the Contracting Parties, as the case may be, shall replace the President of ICAO in its arbitral duties, as mentioned in paragraph (3) of this Article, in case of absence or incompetence of the latter.
5. The arbitral tribunal shall determine its procedures and the place of arbitration subject to provisions agreed upon between the Contracting Parties.
6. The decisions of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Contracting Parties to the dispute.
7. If either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with the decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which have been granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.
8. Each Contracting Party shall bear the expenses of its own arbitrator. The expenses of the umpire, including his/her fees and any expenses incurred by ICAO in connection with the appointment of the umpire and/or the arbitrator of the Party in default as referred to in paragraph (3) of this Article shall be shared equally by the Contracting Parties.
9. Pending the submission to arbitration and there after until the arbitral tribunal publishes its award, the Contracting Parties shall, except in the event of termination, continue to perform all their obligations under this Agreement without prejudice to a final adjustment in accordance with the said award.

A. GIBIDIR ASLI GIBIDIR



**ARTICLE 20
REGISTRATION**

This Agreement, its Annexes and all amendments thereto shall be registered with ICAO.

**ARTICLE 21
MULTILATERAL AGREEMENTS**

In the event of conclusion of a multilateral convention or agreement concerning air transport to which both Contracting Parties adhere, this Agreement shall be modified to conform with the provisions of such convention or agreement.

**ARTICLE 22
TITLES**

Titles are inserted in this Agreement at the head of each Article for the purpose of reference and convenience and in no way define limit, or describe the scope or intent of this Agreement.

**ARTICLE 23
VALIDITY and TERMINATION**

This Agreement is concluded for an unlimited period of time.

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall simultaneously be communicated to ICAO.

In such case, the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by mutual 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) working days after the date on which ICAO will have received communication thereof.

ASLI GIBİDİR

[Handwritten signature]



[Handwritten signature]

**ARTICLE 24
ENTRY INTO FORCE**

This Agreement shall enter into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfillment of their legal formalities with regard to the conclusion and the entering into force of international agreements.

In witness thereof, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement comprising twenty four (24) Articles and two (2) Annexes and have affixed thereto their seals.

Done at Ankara, this twenty fourth day of March, the year 2011 in duplicate, in Turkish, Dari and English languages, all texts being equally authenticated. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.

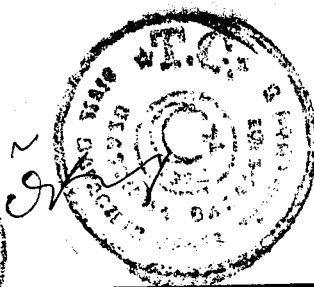
**FOR THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF TURKEY**


Talat AYDIN
Acting Undersecretary
Ministry of Transport and
Communications

**FOR THE GOVERNMENT
OF THE ISLAMIC REPUBLIC OF
AFGHANISTAN**


Dr. Daoud Ali NAJAFI
Acting Minister
Ministry of Transport and
Civil Aviation

ASLI GIBIDIR



**ANNEX I
ROUTE SCHEDULE**

1. The airlines designated by the Republic of Turkey shall be entitled to operate air services in both directions as follows:

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Turkey	Any point (*)	Kabul Kandahar Mazar-e Sharif Herat 3 points to be specified later	Any point (*)

2. The airlines designated by the Islamic Republic of Afghanistan shall be entitled to operate air services in both directions as follows:

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Afghanistan	Any point (*)	Istanbul Ankara Antalya 4 points to be specified later	Any point (*)

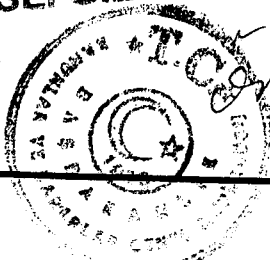
Notes:

(*) The intermediate points and beyond points on the above routes, and 5th freedom traffic rights which may be exercised at such points by the designated airlines, shall be jointly determined between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(*) Intermediate and beyond points may be omitted by the designated airline(s) on any or all flights at their discretion provided that such services on this route shall start and terminate in the territory of the Contracting Party designating the airline.

ASLI GIBİDİR

[Handwritten signature]



ANNEX II CODE SHARING

The designated airline(s) of either Contracting Party may enter into marketing arrangements such as blocked space, code sharing or other commercial arrangements with:

- a) an airline or airlines of the same Contracting Party;
- b) an airline or airlines of other Contracting Party;

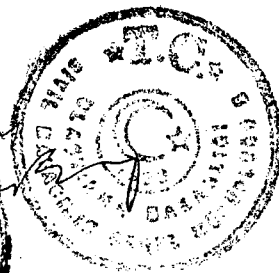
provided that all airlines in the above arrangements hold the appropriate route and traffic rights ,and, in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service.

For third party code share arrangements all airlines in such arrangements are subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Should such a third party not authorized or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country, the aeronautical authorities of the concerned Contracting Party have the right not to accept such arrangements

It is the common understanding of both Contracting Parties that code-share services are not counted against the frequency entitlement of the marketing airline.

ASLI GİBİDİR

A. Sult



2

T/ 264

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ VE AFGANİSTAN İSLAM CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ARASINDA HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASININ
ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞUNA
DAİR KANUN TASARISI**

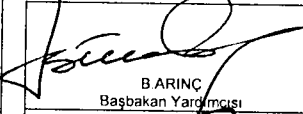
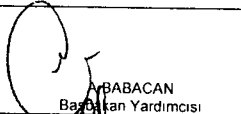
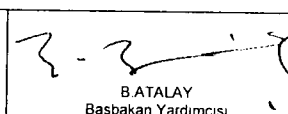
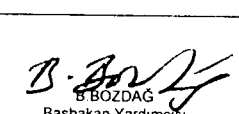
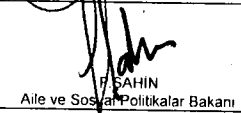
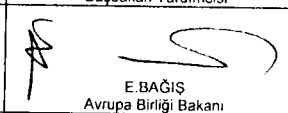
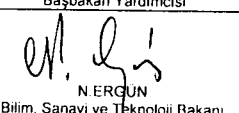
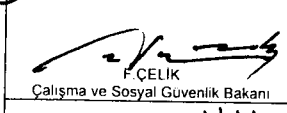
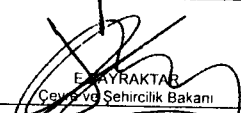
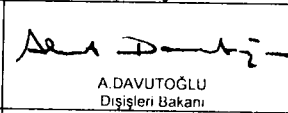
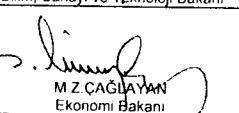
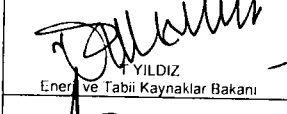
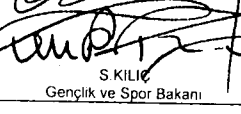
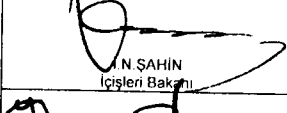
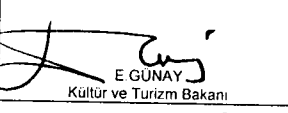
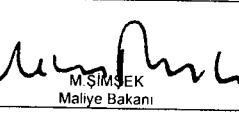
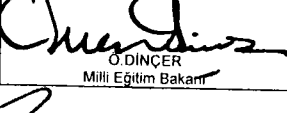
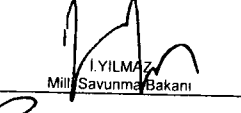
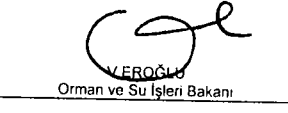
MADDE 1- (1) 24 Mart 2011 tarihinde Ankara'da imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Afganistan İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması"nın onaylanması uygun bulunmuştur.

MADDE 2- (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 3- (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

Eki

RECEP TAYYİP ERDOĞAN
BAŞBAKAN

 B. ARINÇ Başbakan Yardımcısı	 A. BABACAN Başbakan Yardımcısı	 B. ATALAY Başbakan Yardımcısı	 B. BOZDAĞ Başbakan Yardımcısı
 S. ERGİN Adalet Bakanı	 A. ŞAHİN Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı	 E. BAĞIŞ Avrupa Birliği Bakanı	 N. ERGÜN Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı
 F. ÇELİK Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı	 E. AYRAĞTAR Çevre ve Şehircilik Bakanı	 A. DAVUTOĞLU Dışişleri Bakanı	 M. Z. ÇAĞLAYAN Ekonomi Bakanı
 T. YILDIZ Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı	 S. KILIÇ Gençlik ve Spor Bakanı	 M. MEKE Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanı	 V. YICI Gümrük ve Ticaret Bakanı
 N. ŞAHİN İçişleri Bakanı	 C. YILMAZ Kalkınma Bakanı	 E. GÜNAY Kültür ve Turizm Bakanı	 M. ŞİMŞEK Maliye Bakanı
 O. DİNÇER Millî Eğitim Bakanı	 İ. YILMAZ Millî Savunma Bakanı	 V. EROĞLU Orman ve Su İşleri Bakanı	 R. KOCA Sağlık Bakanı
 B. YILDIRIM Ulaştırma Bakanı			

Dosya No.

101-357

1120

