

T.C.
BAŞBAKANLIK
Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü

Sayı : 31853594-101-30- 3870

2 /12 /2015

Konu : Kanun Tasarısı

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Önceki yasama döneminde hazırlanıp Başkanlığınıza sunulan ve İçtüzüğün 77 nci maddesi uyarınca hükümsüz sayılan ekli listede adları belirtilen kanun tasarılarının yenilenmesi Bakanlar Kurulu'nca uygun görülmüştür.

Gereğini arz ederim.



Ahmet DAVUTOĞLU
Başbakan

Ek: Liste

TBMM BAŞKANLIĞI				
Tali Komisyon	Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm			
Esas Komisyon	Dışişleri			
Tarih:	05 Ocak 2016		E.No: 1/473	
Ysm.Uzm.	Bşk.Yrd.	Başkan	Gn.Sek.Yrd.	Gen.Sek.
				
TBMM BAŞKANI				

TÜRK KAMU İÇİŞİLERİ VE KAZANLAR İŞK. LİGİ
03 Aralık 2015
MÜHÜR:

TÜRK GENEL EVRAK
03 Aralık 2015
No: 7697

148.	1/839	1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye İlişkin 2010 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
149.	1/854	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kamerun Cumhuriyeti Arasında Denizcilik Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
150.	1/989	Türkiye Cumhuriyeti ve Kamboçya Krallığı Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
151.	1/951	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuveyt Devleti Hükümeti Arasında İkili Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
152.	1/994	Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
153.	1/460	2009 Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
154.	<u>1/773</u>	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Yemen Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun Tasarısı
155.	1/704	Mücadir Atlantik deniz Bölgesi, Akdeniz ve Karadeniz deki Deniz Memelilerinin Korunmasına Dair Anlaşmaya Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
156.	1/661	Yasa Dışı, Kayıt Dışı ve Düzenlenmemiş Balıkçılığı Önleme, Caydırma ve Ortadan Kaldırmaya Yönelik Liman Devleti Tedbirlerine Dair Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
157.	1/797	1974, Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesine Ait 2002 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
158.		Hava araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Tokyo Sözleşmesini Tadil Eden Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
159.	1/283	Türkiye Cumhuriyeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Bilgi ve İletişim Teknolojileri Alanında İşbirliği İçin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
160.	1/666	Nükleer Enerjinin Barışçıl Amaçlarla Kullanımına Dair Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı



T.C.
BAŞBAKANLIK
Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü

Sayı : 31853594-101-744 -2306

2 / 5 / 2013

Konu : Kanun Tasarısı

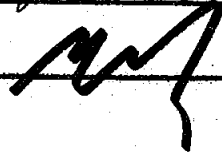
TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Dışişleri Bakanlığı'na hazırlanan ve Başkanlığınıza arzı Bakanlar Kurulu'na 3/4/2013 tarihinde kararlaştırılan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Yemen 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

TBMM BAŞKANLIĞI					
Tali Komisyon	- Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm				
Esas Komisyon	Dışişleri				
Tarih:	08 Mayıs 2013			E. No: 11773	
Ysm.Uzm.	Bşk.Yrd.	Başkan	Gn.Sek.Yrd.	Gn.Sek.	
	16	16	15	11	
TBMM BAŞKANI					

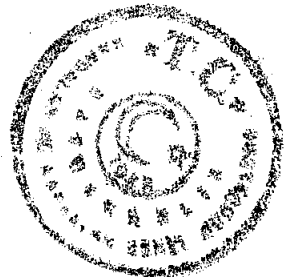
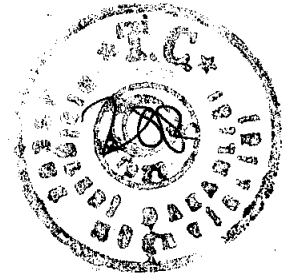
T B M M
KÜTÜPHANE VE ARŞİV HİZM. BAŞKANLIĞI
02 Mayıs 2013
No : 206897

GEREKÇE

5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı kanunla tasdik olunan 7 Aralık 1944 tarihli 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'na dayanarak 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 tipine uygun olup, esas olarak çerçeve anlaşması niteliğindedir ve karşılıklılık esasına dayanmaktadır. Bu meyanda Hükümetimiz ile Yemen Cumhuriyeti Hükümeti arasında 24 Kasım 2012 tarihinde Sana'da bir Hava Ulaştırma Anlaşması imzalanmıştır.

Türkiye ile Yemen arasında gelişmekte olan ilişkilere katkıda bulunmak gayesi ile imzalanan bu Anlaşma, hava trafiği ile ilgili ulusal kanun ve nizamla 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 YEMEN CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASININ ONAYLANMASININ UYGUN
BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI**

MADDE 1- (1) 24 Kasım 2012 tarihinde Sana'da imzalanan Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Yemen Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması'nın onaylanması uygun bulunmuştur.

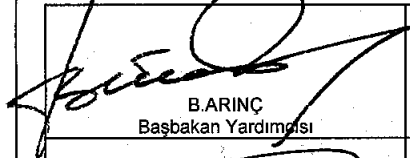
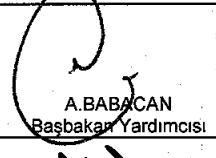
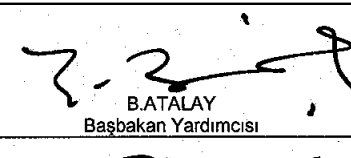
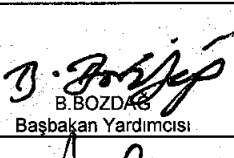
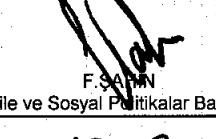
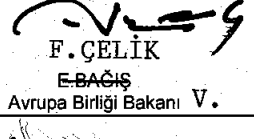
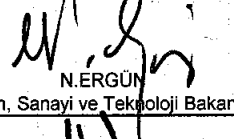
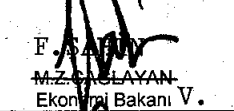
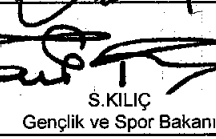
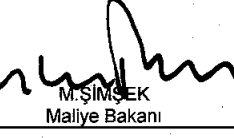
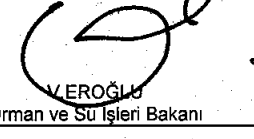
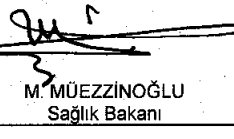
MADDE 2- (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

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

Eki

Zaaf

RECEP TAYYİP ERDOĞAN
BAŞBAKAN

 B. ARINÇ Başbakan Yardımcısı	 A. BABACAN Başbakan Yardımcısı	 B. ATALAY Başbakan Yardımcısı	 B. BOZDAĞ Başbakan Yardımcısı
 S. ERGİN Adalet Bakanı	 F. SAĞIN Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı	 F. ÇELİK E. BAÇIŞ Avrupa Birliği Bakanı V.	 N. ERGÜN Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı
 F. ÇELİK Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı	 E. BAYraktar Çevre, Şehircilik ve İklim Bakanlığı	 A. DAVUTOĞLU Dışişleri Bakanı	 F. SAĞIN M. Z. ÇELİK Ekonomi Bakanı V.
 T. YILDIZ Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı	 S. KILIÇ Gençlik ve Spor Bakanı	 M. MEKER Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanı	 H. YAZICI Gümrük ve Ticaret Bakanı
 M. GÜLER İçişleri Bakanı	 C. YILMAZ Kalkınma Bakanı	 Ö. ÇELİK Kültür ve Turizm Bakanı	 M. ŞİMŞEK Maliye Bakanı
 N. AVCI Millî Eğitim Bakanı	 S. ERGİN T. YILMAZ Millî Savunma Bakanı V.	 V. EROĞLU Orman ve Su İşleri Bakanı	 M. MÜezzinoğlu Sağlık Bakanı
 T. YILDIZ B. YILDIRIM Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı V.			

Dosya No.

101-744

507

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ

VE

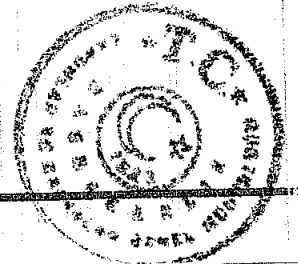
YEMEN CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ

ÜLKELERİ ARASINDA VE ÖTESİNDE

HAVA HİZMETLERİNE İLİŞKİN

HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI

ASLI GİBİDİR



**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ VE
YEMEN CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI**

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

7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine taraf olarak,

Ülkeleri arasında ve ötesinde hava hizmetleri kurmak amacıyla bir anlaşmaya varmayı arzu ederek;

AŞAĞIDAKİ MADDELERDE ANLAŞMIŞLARDIR:

ASLİ GİBİDİR

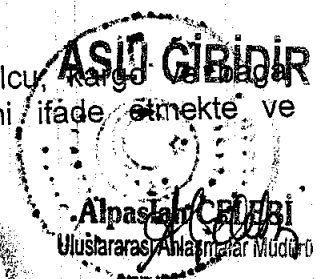
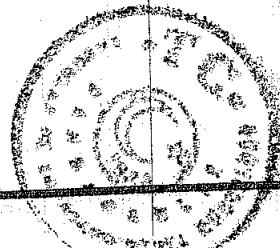


MADDE 1

TANIMLAR

Bu Anlaşma'nın amacı doğrultusunda, metin içeriği aksini gerektirmediği takdirde:

- a) "Sözleşme" terimi, 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesini ifade etmekte ve her iki Akit Tarafça yürürlüğe girmesi veya 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;
- b) "Havacılık makamları" terimi, Türkiye Cumhuriyeti için Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı veya bu Bakan tarafından yürütülmekte olan görevleri yerine getirmeye yetkili herhangi bir kurum veya kişiyi; ve Yemen Cumhuriyeti için Sivil Havacılık ve Meteoroloji İdaresi (SHMI) veya bu Bakan tarafından yürütülmekte olan görevleri yerine getirmeye yetkili herhangi bir kurum veya kişiyi ifade etmektedir;
- c) "Tayin edilen havayolu işletmeleri" terimi, bu Anlaşmanın 3. Maddesi uyarınca tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş havayolunu ifade etmektedir;
- d) "Ülke" terimi, Sözleşmenin 2. Maddesinde belirtilmiş olan anlamı ifade etmektedir;
- e) "Hava hizmeti" "uluslararası hava hizmeti"; "havayolu" ve "trafik amacı dışındaki duraklama (teknik iniş)" terimleri, Sözleşmenin 96. Maddesinde belirtilen anlamları ifade etmektedir;
- f) "Kapasite" terimi,
- Hava aracı için, bu hava aracı tarafından bir hatta veya hattın belirli bir kısmında taşınabilen yükü,
- Belirlenmiş bir hava hizmeti için, bu hizmette kullanılan hava aracının kapasitesinin, bu hava aracı için hatta veya hattın bir kısmında belli bir dönemde işletilen frekans sayısının çarpımını ifade etmektedir;
- g) "Trafik" terimi; yolcular, bagaj, kargo ve postayı ifade etmektedir;
- h) "Tarife" terimi, acente veya taşıma belgelerinin satışı için alınan komisyon ücretleri ve diğer ek hizmet bedelleri dâhil, fakat postanın taşınması için ek hizmet bedelleri ve şartları hariç olmak üzere yolcuların, bagaj ve kargonun taşınması için alınacak her türlü ücreti ve bu ücretlerin geçerli olduğu şartları ifade etmektedir;
- i) "Kullanıcı Ücretleri" terimi; bir Akit Tarafça diğerine sunulan havalimanlarının veya hava seyrüsefer tesislerinin ve diğer ilgili hizmetlerin kullanılması karşılığında alınan harçları ve ücretleri ifade etmektedir;
- j) "Yer hizmetleri" terimi, bununla sınırlı olmamak kaydıyla yolcu, kargo ve bagaj hizmetleri ve ikram servisleri ve/veya hizmetlerinin teminini ifade etmekte ve içermektedir.



MADDE 2
TRAFİK HAKLARI

1. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa, bu Anlaşma'nın Ek I' inde belirlenen hatlar üzerinde tarifeli uluslararası hava hizmetlerini kurması için bu Anlaşma'da belirtilen hakları tanımaktadır. Bu hizmetler ve hatlar bundan böyle sırasıyla "belirlenen hizmetler" ve "belirlenen hatlar" olarak adlandırılacaktır. Her bir Akit Tarafça tayin edilmiş olan havayolları, belirlenmiş bir hat üzerinde belirlenen bir hizmeti yürütürken şu haklardan faydalanacaktır:
 - a) Diğer Akit Tarafın ülkesi üzerinden iniş yapmaksızın uçuş hakkı,
 - b) Sözü geçen ülkede trafik dışındaki amaçlar için duraklama hakkı; ve
 - c) Birlikte veya birbirinden ayrı olarak uluslararası trafiği indirmek veya almak amacıyla bu Anlaşmanın Ek I' inde belirtilen o hat için ülkede belirlenen noktalarda duraklama hakkı.
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 ayrıcalığını verdiği şeklinde anlaşılabilir.

ASLI GİBİDİR

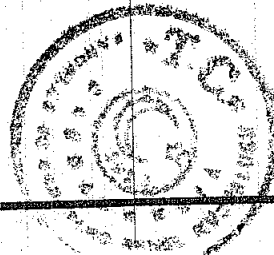
Alpaslan ÇELİK
Uluslararası Anlaşmalar Müdürü

15

MADDE 3

TAYİN VE İŞLETME YETKİLENDİRMELERİ

1. Her bir Akit Taraf; diğer Akit Tarafa, belirlenen hatlarda belirlenen hizmetleri işletmesi amacıyla bir veya birden fazla havayolunu yazılı olarak diplomatik nota ile tayin etme hakkına sahip olacaktır.
2. Söz konusu tayin tebliğinin alınması üzerine, diğer Akit Taraf, bu Maddenin (3.) ve (4.) hükümlerine tabi olarak, tayin edilen havayolu işletmelerine gereken işletme iznini gecikmeksizin tanıyacaktır.
3. Bir Akit Tarafın Havacılık Makamları, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolu işletmelerinin sözü geçen havacılık makamlarınca uluslararası hava hizmetlerinin işletilmesinde normal ve makul bir şekilde uygulanan kanun ve düzenlemelerin şartlarını yerine getirebilecek yeterlilikte olduğunu göstermesini isteyebilir.
4. Her bir Akit Taraf, havayolunun hakiki sahipliği ve etkin kontrolünün tayin eden Akit Tarafın kendisinde veya Akit Taraf Devletinin uyruğundakilerin yetkisinde olması hususlarında tatmin edememesi halinde, bu Akit Taraf bu Maddenin (2.) paragrafında sözü geçen işletme yetkilerini tanımayı reddedebilir veya tayin edilen havayolu işletmelerinin bu Anlaşma'nın 2. Maddesinde belirlenen hakları kullanabilmesi için gerekli göreceği birtakım şartlar getirebilir.
5. Bir havayolu bu şekilde tayin edilip yetkilendirildiğinde, bu havayolu bu hizmetlerle ilgili yürürlükteki bu Anlaşmanın 13. Maddesindeki geçerli hükümleri uyarınca, o hizmetle ilgili olarak kapasitenin kararlaştırılmış ve tarifelerin saptanmış olması koşuluyla, hizmetleri vermeye istediği herhangi bir zamanda başlayabilir.



MADDE 4

İŞLETME YETKİLENDİRMESİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI

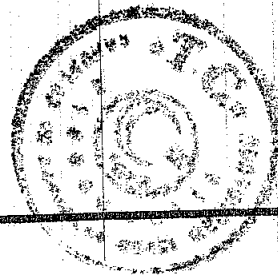
1. Her bir Akit Taraf, aşağıdaki hallerde, diğer Akit Tarafça tayin edilen bir havayolu işletmesine verilmiş bulunan işletme yetkisini iptal etmek veya bu havayolları tarafından bu Anlaşmanın 2. Maddesinde belirtilen hakların kullanılmasını durdurmak veya bu hakların kullanılmasında gerekli gördüğü kayıtları koymak hakkına sahip olacaktır:

a) Tayin edilen havayolu işletmelerinin hakiki sahipliği ve etkin kontrolünün tayin eden Akit Tarafın veya Akit Taraf Devletinin uyruğundakilerin yetkisinde olduğu konusunda tatmin olunmaması halinde; veya,

b) Tayin edilen havayolu işletmelerinin kendisine bu hakları tanıyan Akit Tarafın kanun ve yönetmeliklerine uymaması; veya,

c) Tayin edilen havayollunun bu Anlaşmada belirtilen hükümlere göre işletilmesinde başarısız olunması halinde,

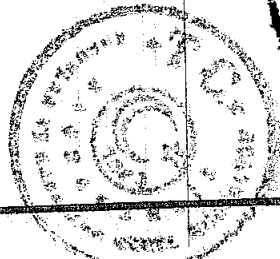
2. Yukarıda bahsedilen yasa ve düzenlemelerin ihlali önlemek açısından derhal eylem alınması gerekmedikçe, bu Maddenin (1.) paragrafında sıralanan haklar, sadece diğer Akit Tarafın Havacılık Makamları ile istişarelerden sonra kullanılabilir. Bu Anlaşmanın 15. Maddesindeki (İstişare ve Değişiklikler) hükümler uyarınca; Akit Taraflarca aksi kararlaştırılmadıkça, bu istişareler, talebin alındığı tarihten itibaren altmış (60) günlük bir süre içerisinde başlayacaktır.



MADDE 5

GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER ÜCRETLER VE VERGİLERDEN MUAFİYET

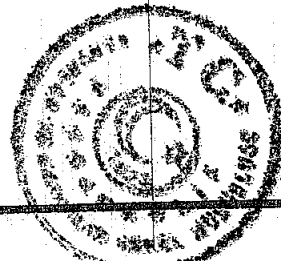
1. Beraberindeki olağan teçhizatları, yakıt ve yağ tedarikleri ve hava aracı depoları (yiyecek, içecek ve sigara)na ilaveten, herhangi bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmelerinin uluslararası hava hizmetlerinde işletilen hava aracı, diğer Akit Tarafın ülkesine varışta, bu teçhizatlar, tedarikler ve depolar yeniden ihraç edilene veya bu ülke üzerinden yapılacak yolculuğun bir kısmında kullanılabileceği kadar hava aracında kalmak kaydıyla her türlü gümrük harcı, denetleme ücreti ve diğer harç veya vergilerden muaf olacaktır.
2. Aşağıda sayılan maddeler de gerçekleştirilen hizmetle bağlantılı taşıma muafiyetiyle ilgili benzer harç ve vergilerden muaf tutulacaktır:
 - a) Herhangi bir Akit Tarafın makamlarının belirlediği sınırlar içinde, bu Akit Tarafın ülkesinde hava aracına alınan ve Akit Tarafın uluslararası hizmetlerde bulunan hava aracına kullanım için alınan hava aracı depoları,
 - b) Diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmeleri tarafından uluslararası hizmetlerde kullanılan hava aracının bakım ve onarımı için herhangi bir Akit Tarafın ülkesine giren yedek parçalar,
 - c) Diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmeleri tarafından uluslararası hizmetlerde işletilen hava aracına tedarik için bunların hava aracına alındığı Akit Tarafın ülkesinin üzerindeki uçuşların bir kısmında kullanılacak olsa dahi hava aracına gönderilen yakıt ve yağlar.
- Yukarıda (a), (b) ve (c) alt paragraflarında belirtilen malzemelerin gümrük makamlarının denetiminde veya kontrolünde tutulması gerekecektir.
3. Herhangi bir Akit Tarafın hava aracında bulundurulmuş malzeme ve tedariklere ilaveten, olağan hava teçhizatları diğer Akit Tarafın ülkesinde sadece o ülkenin gümrük makamlarının onayı ile indirilebilir. Bu durumda, bunlar gümrük düzenlemelerine göre yeniden ihraç edilene veya başka bir biçimde elden çıkarılana kadar söz konusu makamların gözetiminde tutulacaktır.
4. Herhangi bir Akit Tarafın ülkesi üzerinden geçişlerde, yolcular; basit bir kontrolden daha fazlasına tabi tutulmayacaktır. Transit geçişte; bagaj ve kargo; gümrük harçları ve diğer benzer ücret ve vergilerden muaf tutulacaktır.



18

MADDE 6
TİCARİ FAALİYETLER

1. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu veya havayolları işletmelerine, karşılıklılık esasına dayanarak, belirlenen hizmetlerin işletilmesiyle bağlantılı olarak gerekli olan temsilcilerini ve ticari, operasyonel ve teknik personelini diğer Akit Tarafıta bulundurmasına izin verilecektir. Bu personel, ihtiyaç halinde, her iki Akit Tarafın vatandaşları arasından seçilecektir.
2. Her bir Akit Taraf; diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmelerinin, diğer Akit Tarafın giriş, ikamet ve istihdamla ilgili kanun ve düzenlemelerine uygun şekilde hava hizmetleri faaliyetlerinin idari, teknik ve ticari işletimi için gerekli personelini ve diğer sorumlu personelini diğer Akit Tarafın ülkesine getirmesine ve burada bulundurmasına izin verecektir.
3. Her bir tayin edilen havayolu işletmeleri, diğer Akit Tarafın ülkesinde doğrudan veya kendi takdirine bağlı olarak acenteleri aracılığıyla taşımacılık belgelerini satma ve düzenleme hakkına sahip olacaktır. Bu havayolları, bu taşıma belgelerini o ülkenin para biriminden ve/veya herhangi bir konvertibl para biriminden satma ve her hangi bir kişi de bu belgeleri satın alma hakkına sahip olacaktır.
4. Her bir tayin edilen havayolu işletmeleri; trafiğin taşınması ile bağlantılı ibraz ettiği giderlerden artan gelirleri, resmi döviz kuru oranından çevirme ve ülkesine götürme hakkına sahip olacaktır. Taraflar arasında ödemelerle ilgili uygun ödeme anlaşması hükümleri olmaması halinde yukarıda belirtilen transfer, konvertibl para birimleriyle ve geçerli ulusal kanun ve kambiyo düzenlemelerine uygun şekilde gerçekleşecektir.
5. Bu gelirlerin çevrilmesi ve havalesine o anda geçerli olan döviz kuru üzerinden, sınırlama getirilmeden izin verilecektir ve bankalar tarafından bu tür çevrilme ve havaleye uygulanan ücretler dışında başka bir ücrete tabi olmayacaktır.



MADDE 7
KULLANICI ÜCRETLERİ

1. Bir Akit Tarafın kendi ülkesinde diğer Akit Tarafın havayollarına havalimanları, havacılık güvenliği ve diğer ilgili olanaklar ve hizmetlerde sağlayacağı koşullar, anlaşmaların yapıldığı tarihte benzer uluslararası hava hizmetlerinde bulunan herhangi bir havayoluna sağlanan en avantajlı koşullardan daha az avantajlı olmayacaktır.
2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu veya havayolları işletmelerine her iki Akit Tarafın yerel kanun ve düzenlemelerine uygun şekilde ve karşılıklılık esasına dayanarak diğer Akit Tarafın ülkesinde kendi belirlenmiş yer hizmetlerini yürütmesine ve kendi tercihi doğrultusunda yerel kanun ve düzenlemelerce gerekirse tamamı veya bir kısmı diğer Akit Tarafın yetkili makamları tarafından yetkilendirilmiş herhangi bir acenteden sağlanan yer hizmetlerini almasına izin verilecektir.
3. Bir Akit Tarafın ülkesinde, diğer Akit Tarafın havayoluna, havalimanlarının, havacılık güvenliği ve diğer ilgili olanaklar ve hizmetlerin kullanımı için uygulanan ücret ve harçların belirlenmesi ve toplanması adil ve eşit olacaktır. Diğer Akit Tarafın havayoluna uygulanan bu harçlar ve ücretler, bu harç ve ücretlerin uygulandığı zamanda benzer uluslararası hava hizmetlerinde bulunan herhangi bir havayoluna sağlanan en avantajlı koşullardan daha az avantajlı olmayacak biçimde oluşturulacaktır.
4. Her bir Akit Taraf, yetkili ücretlendirme mercileri ile hizmet ve olanakları kullanan havayolları arasında veya uygulanabilir olduğu durumlarda havayollarını temsil eden kuruluşlar arasında görüşmelere teşvik edeceklerdir. Kullanıcılar değişiklikler yapılmadan önce görüşlerini belirtebilmelerini sağlamak üzere kullanıcı ücretlerindeki her değişiklik önerisi hakkında mümkün olduğu ölçüde bilgilendirilecektir.

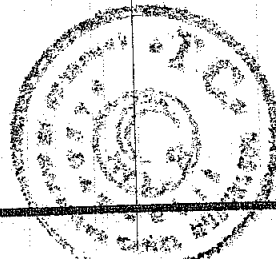


MADDE 8

SERTİFİKA VE LİSANSLARIN TANINMASI

Bir Akit Tarafça verilen veya geçerli kılınan ve hala yürürlükte olan uçuşa elverişlilik sertifikaları, yeterlilik sertifikaları ve lisanslar; bu sertifika veya lisansların verildiği veya geçerli sayıldığı koşulların, Sözleşmeye uygun olarak belirlenen asgari standartlara eşit veya onların üzerinde olması halinde, bu Anlaşma'da sağlanan hatların ve hizmetlerin işletilmesi amacıyla diğer Akit Tarafça da tanınacaktır. Bununla birlikte, her bir Akit Taraf, ülkesinin üzerinde yapılan uçuşlarda kendi uyruklarına diğer Akit Tarafça veya herhangi bir diğer Devletçe verilen veya geçerli kılınan yeterlilik sertifikalarını ve lisanslarını tanımayı reddetme hakkını saklı tutmaktadır.

ASLİDİR



21

MADDE 9
KOD PAYLAŞIMI

Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları) işletmesi,

- Her bir Akit Tarafın havayolu

- Bu üçüncü ülkenin, Akit Tarafın havayolları ve bu üçüncü ülkenin ülkesine, ülkesinden ve ülkesi aracılığıyla olan uçuşlarda bulunan diğer havayolları arasında karşılaştırılabilir düzenlemelere yetki vermesi ve izin vermesi koşuluyla üçüncü bir ülkenin havayolu ile,

yukarıdaki düzenlemelerdeki tüm havayollarının; uygun hat ve trafik haklarına sahip olması koşuluyla kod-paylaşımı anlaşmalarına katılabilir.



MADDE 10
KAPASİTE HÜKÜMLERİ

1. Her iki Akit Tarafın tayin edilmiş havayolları için, ilgili ülkeler arasında belirlenmiş hatlarda belirlenen hizmetleri işletmeleri için adil ve eşit imkânlar olacaktır.
2. Belirlenen hava hizmetlerinin işletilmesinde, her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmeleri, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmeleri tarafından aynı hatların tamamı veya bir kısmında sunulan hizmetleri haksız yere etkilemeyecek biçimde çıkarlarını dikkate alacaktır.
3. Akit Tarafların tayin edilmiş havayolları tarafından sağlanan belirlenen hizmetler belirlenen hatlardaki taşımacılık için kamunun gereksinimleri ile yakından ilişkili olacak ve havayollarını tayin etmiş Akit Tarafın ülkesinden veya ülkesine olan trafiğin taşınması için mevcut ve makul olarak beklenen taşıma ihtiyaçlarını makul bir yük faktörü ile karşılayacak bir kapasiteyi sağlamak asıl amaçları olacaktır.
4. Her bir Akit Tarafın tayin edilmiş havayollarının, belirlenmiş olan hatlarda diğer Akit Tarafın ülkesindeki noktalar arasında ve üçüncü taraf ülkelerdeki noktalar arasında trafik taşıma hakkı, kapasitenin aşağıdakilerle ilişkili olduğu genel prensiplere göre kullanılacaktır:

(a) havayolunu tayin eden Akit Tarafın ülkesine veya ülkesinden olan trafik gereklilikleri;

(b) alanın bulunduğu Devletlerin havayolları tarafından belirlenmiş diğer ulaştırma hizmetlerinin dikkate alınmasından sonra havayolunun geçtiği alanın trafik gereklilikleri;

(c) transit havayolu operasyonlarının gereklilikleri.

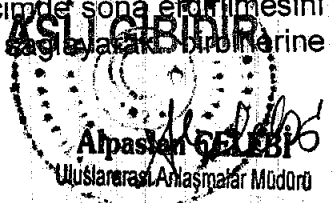
Bu paragrafta verilecek olan ayrıcalıklara, nihai olarak Akit Tarafların havacılık makamları tarafından karar verilecektir.

5. Sağlanacak kapasite ve işletilecek hizmetlerin frekansı, hizmetler başlamadan önce Akit Tarafların havacılık makamları arasında başlangıçta belirlenecektir. Başlangıçta belirlenen kapasite ve hizmetlerin frekansı sözü geçen makamlar tarafından zaman zaman gözden geçirilebilir ve yeniden düzenlenebilir.

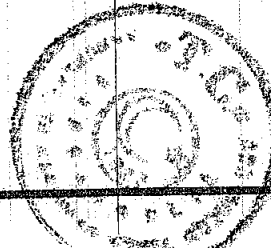


MADDE 11**HAVACILIK GÜVENLİĞİ**

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 Anlaşma'nın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini teyit ederler. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut haklarının ve yükümlülüklerinin genel niteliklerini kısıtlamaksızın, özellikle 14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzalanan Hava araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme, 16 Aralık 1970 tarihinde Lahey'de imzalanan Hava araçlarının Yasadışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine İlişkin Sözleşme, 23 Eylül 1971 tarihinde Montreal'de imzalanan Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı İşlenen Suçların Önlenmesine İlişkin Sözleşme, 24 Şubat 1988 tarihinde Montreal'de imzalanan Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Limanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine İlişkin Protokol veya Akit Tarafların taraf olduğu sivil havacılık güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir sözleşme hükümlerine uygun hareket edeceklerdir.
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. Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, Akit Taraflara uygulanabilir olduğu ölçüde, Uluslar arası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından konulan ve Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine Ek olarak kabul edilen havacılık güvenliği hükümlerine 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 bu tür havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini talep edeceklerdir.
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 Tarafça, 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 levazimatının yükleme ve boşaltma öncesinde ve sırasında kontrolü amacıyla yeterli tedbirlerin alınmasını ve etkin şekilde uygulanmasını sağlayacaktır. Akit Taraflardan her biri, belirli bir tehdidin bertaraf edilmesi amacıyla diğer Akit Tarafın makul özel güvenlik tedbirleri alınması yolunda yapacağı herhangi bir talebi olumlu şekilde dikkate alacaktır.
5. Sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesi olayı veya bu doğrultuda bir tehdidin vuku bulması veya bu hava aracının, hava aracının yolcularının ve mürettebatının, havaalanlarının veya hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine yönelik diğer yasadışı müdahalelerin meydana gelmesi halinde Akit Taraflar, habersizce ve bu tür bir olayın veya olay tehdidinin süratli ve emniyetli biçimde sona erdirilmesini amaçlayan diğer uygun tedbirlerin alınmasında kolaylık sağlayarak birbirlerine yardımcı olacaklardır.



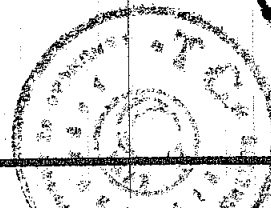
- 24
6. Akit Taraflardan biri, bu Maddenin havacılık güvenliği hükümleri ile ilgili sorunla karşılaşursa, herhangi bir Akit Tarafın Havacılık Makamları, diğer Akit Tarafın Havacılık Makamları ile derhal istişarelerde bulunmayı talep edebilir.



25

MADDE 12
TARİFELERİN BELİRLENMESİ

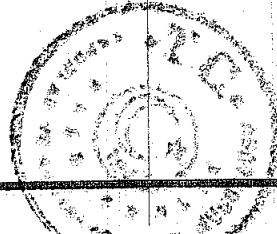
1. Her bir Akit Taraf, ülkesine, ülkesinden veya ülkesi üzerinden olacak uluslararası hava hizmetleri için uygulanacak tarifelerin; tayin edilen havayolu işletmeleri tarafından işletme maliyeti, makul kâr ve diğer havayollarının tarifeleri de dâhil olmak üzere tüm ilgili etkenlere ödenenlere göre makul seviyelerde belirlenmesine izin verecektir. Akit Taraflarca müdahale aşağıdaki hallerle sınırlıdır:
 - a. Makul olmayan, ayrımcı ücret ve uygulamaları önlemek;
 - b. baskın konumun suiistimalinden kaynaklanan çok yüksek veya kısıtlayıcı ücretlerden tüketicileri korumak; ve
 - c. Havayollarını doğrudan veya dolaylı devlet sübvansiyonundan veya desteğinden kaynaklanan düşük ücretlerden korumak.
2. Paragraf (1) uyarınca belirlenen tarifelerin, bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmeleri tarafından diğer Akit Tarafın havacılık makamları onay için gönderilmesi gerekmeyecektir.
3. Hiçbir Akit Taraf, kendi tayin edilmiş havayolunun veya havayollarının, tarifelerin oluşturulmasında, başka bir havayolu veya havayolları ile birlikte veya tek başına diğer Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu olan rakibini ciddi bir biçimde zayıflatacak veya onu hat dışı bırakabilecek bir biçimde piyasa gücünü suiistimal etmesine izin vermeyecektir.
4. Akit Taraflar, tarifelerin belirlenmesine ilişkin olarak aşağıdaki havayolu uygulamalarının daha yakından incelenmesi gerekebilecek adil olmayan rekabet uygulamaları olarak değerlendirilebileceği hususunda mutabıktır:
 - a. Belirlenen hatlardaki hizmetlerin sağlanabilmesindeki maliyetleri tümüyle karşılamayacak ücretlerin ve oranların oluşturulması;
 - b. Söz konusu uygulamaların geçici olmak yerine süreklilik arz etmesi,
 - c. Söz konusu uygulamaların diğer Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu (havayolları) üzerinde önemli ekonomik etkileri olması veya önemli zarara uğratması; ve
 - d. Hattaki baskın konumun suiistimaline işaret eden davranışlar.
5. Havacılık makamlarından herhangi birinin, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmeleri tarafından önerilen veya uygulamada olan tarifesinden memnun olmaması halinde, makamlardan birinin talebi üzerine, havacılık makamları sorunu istişareler yoluyla çözmeye çalışacaklardır. Hiçbir surette, bir Akit Tarafın havacılık makamı, diğer Akit Tarafın havayolunun tarifesinin yürürlüğe girmesini veya devamını önlemek amacıyla tek taraflı müdahalede bulunmayacaktır.
6. Yukarıdaki hükümlere bakılmaksızın, bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmeleri, talep üzerine diğer Akit Tarafın havacılık makamlarına bu makamların belirlediği şekil ve düzen çerçevesinde tarifelerin oluşturulmasına dair bilgi verecektir.
7. Hiçbir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın tayin edilmiş havayollarına bu Anlaşmanın amaçlarına uygun olmayacak ilk ret zorunluluğu, iyileştirme oranı, ücretler, ücreti veya frekans, kapasite veya trafiğe ilişkin olarak herhangi bir şart uygulamaz.



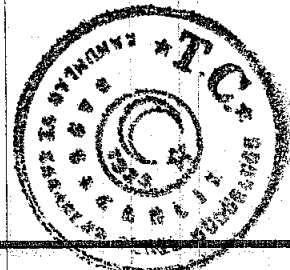
26

MADDE 13
HAVACILIK EMNİYETİ

1. Her bir Taraf, diğer Tarafça hava mürettebatına, hava aracına veya bunların işletilmesine ilişkin herhangi bir alanda benimsenmiş bulunan emniyet standartları ile ilgili olarak herhangi bir zamanda istişarelerde bulunmayı talep edebilir. Bu istişareler talepten itibaren otuz (30) gün içinde gerçekleştirilecektir.
2. Eğer bu istişareleri takiben, Taraflardan biri diğer Tarafın emniyet standartlarını ve gerekliliklerini en az Şikago Sözleşmesinde belirtilen asgari standartlara eşit şekilde sağlamadığı ve uygulamadığı bulgusuna ulaşırsa, sözü geçen Taraf diğer Tarafı bu bulgular ve asgari standartları sağlamak için atılması gereken adımlar hakkında uyaracak ve diğer Taraf gereken düzeltici önlemleri alacaktır. Diğer Tarafın, on beş (15) gün içerisinde veya belirlenen daha uzun bir süre içerisinde gerekli düzeltici önlemleri almaması, bu Anlaşma'nın 4. Maddesinin (İşletme Yetkilendirmesinin İptali ve Askıya Alınması) uygulanmasına temel teşkil edecektir.
3. Şikago Sözleşmesinin 33. Maddesindeki hükümlere bakılmaksızın bir Tarafın tayin edilmiş havayolu veya havayolları tarafından diğer Tarafın ülkesine veya ülkesinden olan hizmetlerde işletilen bir hava aracının ülkesinde bulunduğu Tarafın yetkilileri tarafından olağandışı bir gecikmeye yol açmamak şartıyla hava aracının ve mürettebat belgelerinin geçerliliği ile hava araç ve teçhizatının görünürdeki durumunu kontrol etmek için diğer Akit Tarafın yetkili temsilcileri tarafından hava aracının içinde veya çevresinde denetime tabi tutulabileceği konusunda uzlaşmaya varılmıştır (bu Maddede "rampa denetimi" olarak adlandırılır).
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 Taraf, Şikago Sözleşmesinin 33. Maddesine göre, o hava aracı veya mürettebatının sertifika ve lisanslarının geçerli kılınmasına veya hava aracının işletilmesine esas gerekliliklerin, Şikago Sözleşmesine göre belirlenen asgari standartlara eşit veya onların üzerinde olmadığı sonucunu çıkarmakta serbest olacaktır.
5. Yukarıdaki Paragraf (3) uyarınca, bir Tarafın havayolu veya havayollarınca işletilen hava aracının rampa denetlemesinin söz konusu havayolunun veya havayollarının temsilcisi tarafından reddedilmesi durumunda, diğer Taraf paragraf (4)'de belirtilen ciddi endişelerin olduğu sonucuna varabilecek ve paragrafta belirtilen sonuçları çıkarabilecektir.
6. Her bir Taraf; ilk tarafın, bir rampa denetlemesinin sonucunda, bir rampa denetlemesinin engellenmesi sonrasında, istişare sonrasında veya başka bir şekilde hava aracının işletilmesinin emniyeti açısından derhal eylem geçirmesi gerektiği sonucuna varması durumunda, diğer Tarafın havayolunun veya havayollarının işletme yetkilerini derhal askıya alma veya değiştirme hakkını saklı tutmaktadır.



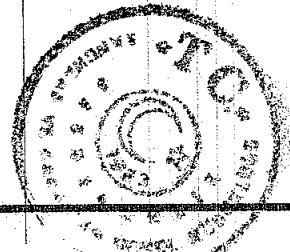
- 27
7. Paragraf (2) veya paragraf (6) uyarınca bir Tarařa gerçekleřtirilen bir eylem, bu eylemin gerçekleřtirilmesine temel olan durumun ortadan kalkmasıyla sona erdirilecektir.



28

MADDE 14
BİLGİ VE İSTATİSTİK

Her iki Akit Tarafın havacılık makamları; diğer Akit Tarafın havacılık makamlarına, talepleri üzerine, ilk Akit Tarafın tayin edilmiş havayolunca belirlenen hizmetlerde sunulan kapasitenin değerlendirilmesi amacıyla makul nedenlerle gerekli olabilecek periyodik istatistik veya diğer benzer istatistikî bilgileri temin edeceklerdir. Bu beyanatlara, o havayolu tarafından belirlenen hizmetlerde taşımış oldukları trafik miktarını ve bu trafiğin başlangıç ve varış noktalarını belirlemek için gerekli tüm bilgileri içerecektir.

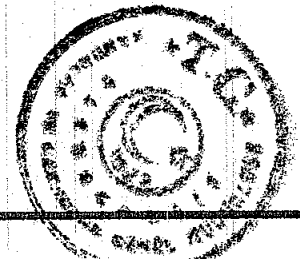


MADDE 15
İSTİŞARE VE DEĞİŞİKLİKLER

1. Yakın işbirliği anlayışı içinde, Akit Tarafların havacılık makamları zaman zaman bu Anlaşma hükümlerinin ve Ek'lerinin uygulanmasının ve bu hükümlere yeterince uyulmasının sağlanması amacıyla birbirleriyle istişareler yürüteceklerdir.
2. Eğer Akit Taraflardan biri bu Anlaşma'nın herhangi bir hükmünün ve Ek'lerinin değiştirilmesini arzu ederse, diğer Akit Tarafla istişare talebinde bulunabilir. Havacılık makamları arasında müzakere veya yazışma yoluyla gerçekleştirilebilecek olan bu istişareler, talep tarihinden itibaren altmış (60) gün içerisinde başlayacaktır. Bu şekilde kararlaştırılan değişiklikler, diplomatik nota teatisi ile onaylandıktan sonra yürürlüğe girecektir.
3. Fakat Ek'teki Hat Çizelgesinde yapılacak değişiklikler, Tarafların havacılık makamlarının aralarında doğrudan anlaşmasıyla da yapılabilir.

ASLI GİBİNDİR

Alpaslan Çiftçi
Uluslararası Anlaşmalar Müdürü

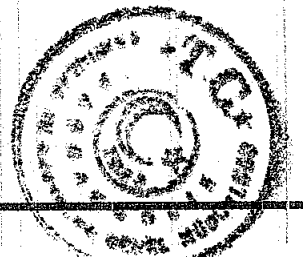


MADDE 16**ÇOK TARAFLI ANLAŞMALARA UYGUNLUK**

Bu Anlaşma ve Ekleri, Akit Tarafların her biri için bağlayıcı olabilecek herhangi birçok taraflı anlaşmaya uygun olacak şekilde değiştirilecektir.

ASLI GİBİDİR

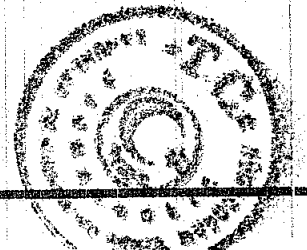
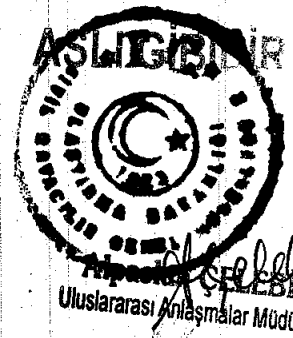
Alpaslan ÇELEBİ
Uluslararası Anlaşmalar Müdürü



MADDE 17**ANLAŞMANIN SONA ERMESİ**

Akit Taraflardan her biri, bu Anlaşma'yı feshetme kararını her zaman diğer Akit Tarafa bildirebilir; bu bildirim eş zamanlı olarak Uluslar arası Sivil Havacılık Örgütü'ne de ulaştırılacaktır.

Bu durumda, sona erme bildirimi karşılıklı mutabakatla süre bitiminden önce geri çekilmediği takdirde, bildirimin diğer Akit Tarafça alınış tarihinden on iki (12) ay sonra Anlaşma sona erecektir. Diğer Akit Tarafça bildirimin alındığı teyit edilmezse, söz konusu teyit, Uluslar arası Sivil Havacılık Örgütü'nün bildirimi aldığı tarihten on dört (14) gün sonra alınmış sayılacaktır.



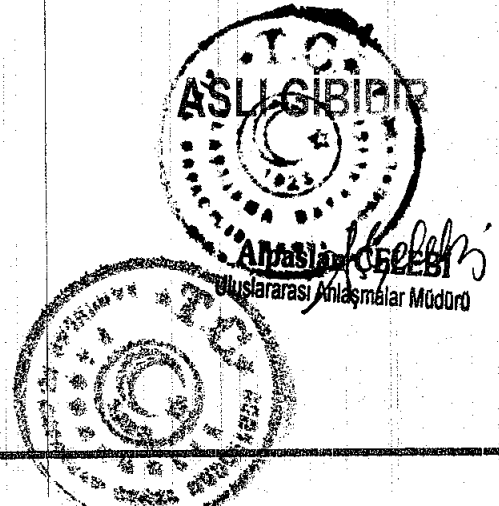
MADDE 18
İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ

1. Bu Anlaşma'nın ve Eklerinin yorumlanmasında veya uygulanmasında Akit taraflar arasında herhangi bir uyuşmazlık çıkması durumunda, Akit Taraflar öncelikle uyuşmazlıklarını istişare yoluyla çözme yoluna gideceklerdir.
2. Eğer Akit Taraflar istişare yoluyla bir çözüme ulaşamazlarsa, uyuşmazlık hakkında karar alınması için başka bir kişi veya kuruluşa başvurmak üzere anlaşmaya varabilirler veya uyuşmazlık herhangi bir Akit Tarafın isteğiyle, birer üyesi her bir Akit Tarafça belirlenecek ve üçüncüsü ise bu şekilde seçilen bu iki hakem tarafından seçilecek olan üç hakemden oluşan bir tahkim heyetine sunulabilir. Her bir Akit Taraf; her bir Akit Tarafın diğerinden diplomatik kanallar aracılığıyla uyuşmazlığın tahkim yoluyla çözülmesini ve üçüncü hakemin diğer bir altmış (60) gün içinde atanmasını isteyen bir bildirim almasından sonra altmış

(60) gün içinde bir hakem belirleyecektir. Eğer Akit Taraflardan biri belirlenen süre içinde bir hakem belirleyemezse veya üçüncü hakem belirlenen süre içinde atanmazsa, gerekli hallerde, Akit Taraflardan herhangi biri, Uluslar arası Sivil Havacılık Örgütü Konsey Başkanından hakem veya hakemleri belirlemesini talep edebilir.

Böyle bir durumda, üçüncü hakem, üçüncü bir Devletin milletinden olacaktır ve tahkim heyetinin başkanı olarak görev yapacaktır.

3. Akit Taraflar, bu maddenin (2.) paragrafında verilen kararlara uymayı taahhüt ederler.
4. Akit Taraflardan biri veya bir Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu, bu Maddenin (2.) paragrafına göre verilen karara uymadığı sürece, diğer Akit Taraf bu Anlaşma doğrultusunda diğer Akit Tarafa sağlanan hakları veya ayrıcalıkları sınırlandırabilir, askıya alabilir veya iptal edebilir.
5. Her bir Akit Taraf kendi tayin ettiği hakemin masraflarını karşılayacaktır. Tahkim heyetinin geri kalan masrafları, Akit Taraflarca eşit olarak paylaşılabılır.

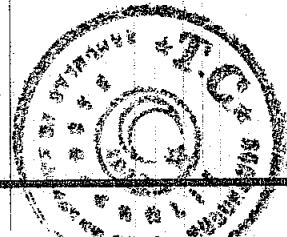


MADDE 19**BAŞLIKLAR**

Madde başlıkları bu Anlaşmaya sadece müracaat ve kolaylık amacıyla konulmuştur ve hiçbir surette bu Anlaşmanın amaç ve kapsamının sınırını çizmez veya tanımlamaz.

ASLI GIBİDİR

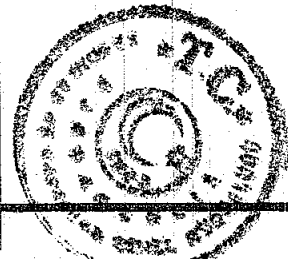
Alpastır ÇELEBİ
Uluslararası Anlaşmalar Müdürü



MADDE 20

TESCİL

Bu Anlaşma ve Anlaşma'da yapılacak değişiklikler, Uluslar arası Sivil Havacılık Örgütü'ne tescil olunacaktır.



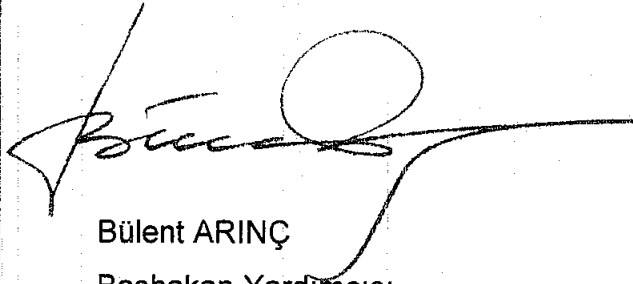
MADDE 21**YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ**

Bu Anlaşma ve Anlaşma'nın ayrılmaz bir parçasını oluşturan Ekleri, her bir Akit Tarafın, yasal gereklilikleri yerine getirmesinin ardından bu hususta diplomatik nota verdikleri tarihte yürürlüğe girecektir.

Yukarıdaki hükümlerin kanıtı olmak üzere, kendi Hükümetleri tarafından usulüne uygun olarak yetkili kılınmış imzası geçen tam yetkili temsilciler işbu Anlaşmayı imza etmişlerdir.

Her bir versiyonu birbirine eşdeğer olmak üzere Sana'da 24 Kasım 2012 tarihinde İngilizce, Türkçe ve Arapça dillerinde her biri birbirine eşdeğer olmak üzere çift nüsha halinde düzenlenmiştir. Herhangi bir ihtilaf durumunda İngilizce metin geçerli olacaktır.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA

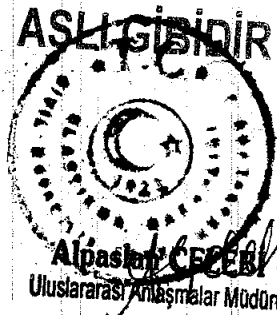


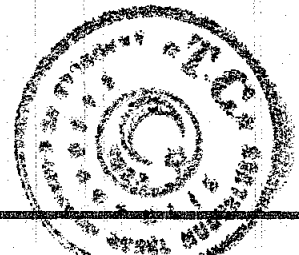
Bülent ARINÇ
Başbakan Yardımcısı

YEMEN CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA



Saadaldeen Ali Salim TALIB
Sanayi ve Ticaret Bakanı

ASLI GİBİDİR

Alparslan ÇELİK
Uluslararası Anlaşmalar Müdürü



36

EK-I
HAT ÇİZELGESİ

1. (a) Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından tayin edilen havayolu işletmeleri her iki yönde aşağıdaki hava hizmetlerini işletmeye hakkı olacaktır.

Kalkış Noktaları	Ara Noktalar	Varış Noktaları	İleri Noktalar
Türkiye'deki noktalar	Herhangi bir ara nokta	Sana'a ve/veya Aden	Herhangi bir ileri nokta

(b) Yemen Cumhuriyeti Hükümeti tarafından tayin edilen havayolu işletmeleri her iki yönde aşağıdaki hava hizmetlerini işletmeye hakkı olacaktır.

Kalkış Noktaları	Ara Noktalar	Varış Noktaları	İleri Noktalar
Yemen'deki noktalar	Herhangi bir ara nokta	İstanbul ve/veya Ankara	Herhangi bir ileri nokta

2. Başlangıç noktasının havayolunu tayin eden Akit Tarafın ülkesi içinde kalması şartıyla, yukarıdaki hatların herhangi birindeki noktalar tayin edilmiş havayolunun takdiriyle bütün uçuşlarda veya herhangi bir uçuşta kullanılmayabilir.

3. Yukarıdaki hatlar arasındaki ara noktalar ve ileri noktalar ile tayin edilen havayolu işletmelerince bu noktalar arasında kullanılabilecek 5. trafik hakları her iki Akit Tarafın havacılık makamları arasında müştereken belirlenecektir.

ASLI GİBİDİR

Alpaslan ÇELİK
Uluslararası Anlaşmalar Müdürü

EK II**UÇUŞ PROGRAMLARININ ONAYLANMASI**

1. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmeleri, her bir tarife dönemi için (yaz ve kış), uçuş programının yürürlüğe gireceği tarihten önce, otuz (30) günü geçmeyecek şekilde diğer Akit Tarafın havacılık makamlarına araç donanım tipini de içeren uçuş programlarını onay için sunacaktır. Özel durumlarda, söz konusu makamların rızasına bağlı olarak bu zaman kısıtlaması azaltılabilir.
2. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmeleri tarafından uçuş tarifelerinin öbür Akit Taraf havacılık makamlarına sunulmadan önce, her iki Akit Tarafın havayolu tarifelerinin onaylanmasını kolaylaştırmak amacıyla, birbirleriyle istişarede bulunacaklardır.
3. Bu uçuş programlarını alan havacılık makamları uçuş programlarını onaylayacak veya programlar üzerinde değişiklik önereceklerdir. İlgili havacılık makamları tarafından programlar onaylanmadan, tayin edilmiş havayolları hiçbir şekilde hizmete başlamayacaklardır. Bu hüküm, aynı şekilde, daha sonraki değişikliklerde de uygulanacaktır.

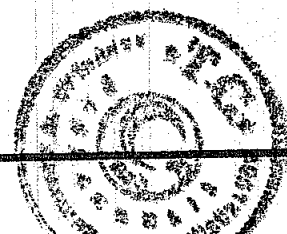
ASLI GIBİDİR

Alpaslan ÇELİBİ
Uluslararası Anlaşmalar Müdürü



AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF YEMEN
ON AIR SERVICES
BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

ASLI GIBİDİR



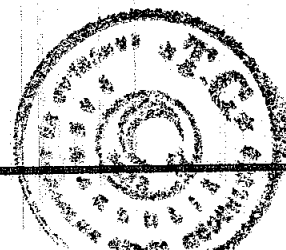
AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY
AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF YEMEN

The Government of the Republic of Turkey and the Government of the Republic of Yemen hereinafter referred to as "Contracting Parties"

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing Air Services between and beyond their respective territories;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:



ARTICLE 1

DEFINITIONS

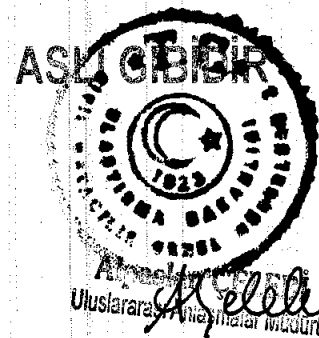
For the purpose of this Agreement and its Annex, unless the context otherwise requires:

- a) The term " 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 or 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;
- b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of Republic of Turkey, the Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications and any person or body authorized to perform any functions exercised by the said Minister, and in the case of the Republic of Yemen, Civil Aviation and Meteorology Authority (CAMA) and any person or body authorized to perform any function exercised by the said Minister;
- c) The term " designated airlines" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
- d) The term " territory " has the meaning specified in Article 2 of the Convention;
- e) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes (technical landing)" have the meanings specified in Article 96 of the Convention;
- f) The terms "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 and route or section of a route;
- g) The term "traffic" means passengers , baggage , cargo and mail:
- h) The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, including commission charges and other additional remuneration for agency or sale of transportation documents but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- i) The term "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;
- j) "Ground-handling" means and includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services;

ARTICLE 2

TRAFFIC RIGHTS

- 1- Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the Agreement, for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in Annex I to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:
 - a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party
 - b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
 - c) to make stops in the territory at the points specified for that route in Annex I to this Agreement for the purpose of putting down and taking up international traffic in combination or separately.
- 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 OPERATING AUTHORISATIONS

- 1- Each Contracting Party shall have the right to designate in written by diplomatic note to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operate the agreed services on the specified routes.
- 2- On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorizations.
- 3- The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them it is 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.
- 4- Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in Paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, in any case where the Contracting Party designating is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.
- 5- When an airline has been so designated and authorized it may begin at any time to operate the services, provided that a capacity agreed upon and a tariff established in accordance with the provisions of Article 12 of this Agreement is in force in respect of that service.



ARTICLE 4

REVOCATION AND SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION

- 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 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, 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 are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or
 - b) in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights; or,
 - c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
- 2- Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in Paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request in conformity with Article 15 of this Agreement (Consultation and Amendment).



ARTICLE 5

EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES AND TAXES

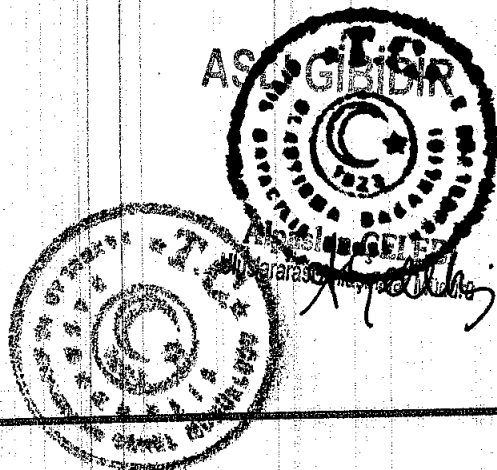
1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board, such aircraft shall be exempt from all customs duties, 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 up to 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. There shall be also exempt from the same duties and taxes, 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 said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in an international service of the Contracting Party,
 - b) spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline of the other Contracting Party;
 - c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on international services by 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.

Materials referred to in sub-Paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under Customs supervision or control.
3. The regular airborne equipment, 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 may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
4. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs, duties and other similar taxes.

ARTICLE 6

COMMERCIAL ACTIVITIES

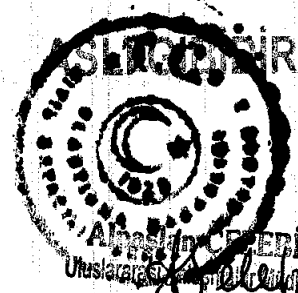
- 1- The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be allowed on the basis of reciprocity to maintain in the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services. These staff shall be chosen among nationals of either or both Parties as may be necessary.
- 2- Each Contracting Party shall permit the designated airline of the other Contracting Party to bring and maintain in the territory of the other Contracting Party, employees and other responsible personnel for the administration, technical and commercial operation of their air services in accordance with the entry, residence and employment rules and regulations of the other Contracting Party.
- 3- Each designated airline shall have the right to sell and issue its own transportation documents in the territory of the other Contracting Party directly 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.
- 4- Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, at the official rate of exchange, the excess of the receipts over expenditures achieved in connection with carriage of traffic. In the absence of appropriate provisions of payments agreement between the Contracting Parties, the above mentioned transfer shall be made in convertible currencies and accordance with the national laws and foreign exchange regulations applicable.
- 5- The conversions 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.



ARTICLE 7

USER CHARGES

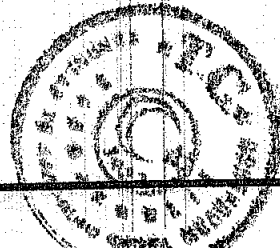
1. Airports, aviation security and other related facilities and services that are provided in the territory of one Contracting Party shall be available for use by the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in 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.
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 8

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES

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 routes and services provided for in this Agreement, 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 own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.



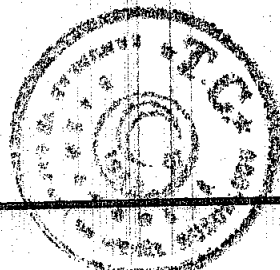
ARTICLE 9

CODE SHARING

The designated airline(s) of either Contracting Party may enter into code-share arrangements with:

- an airline of either Contracting Party
- an airline of the third country as long as such third country authorized or allows comparable arrangements between airlines of other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country;

provided that all airlines in the above arrangements hold the appropriate route and traffic rights.

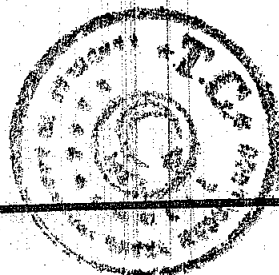


ARTICLE 10

CAPACITY PROVISIONS

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.
2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services, which the latter provides on the whole or part of the same routes.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a 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 for the carriage of traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airlines.
4. The right of the designated airline of either Contracting Party to carry traffic between points in the territory of the other Contracting Party and points in the territories of third countries on the specified routes, shall be exercised in accordance with the general principles that capacity shall be related to:
 - (a) the traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
 - (b) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
 - (c) the requirements of through airline operations.

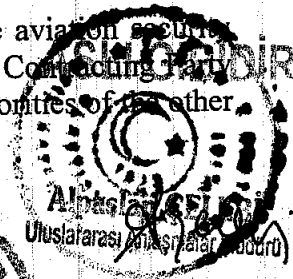
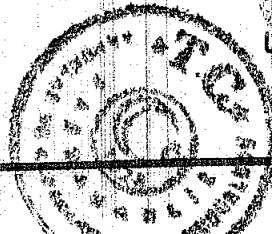
Any privileges to be granted under the Paragraph shall finally be determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
5. The capacity to be provided and the frequency of the services to be operated shall, at the outset, be agreed between the aeronautical authorities of the Contracting 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 11

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, or any other convention on aviation security to which the Contracting Parties are Party.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operations of aircraft of their registry or operations 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.
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 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 positive 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.
6. Should one Contracting Party have problems with regard to the aviation security provisions of this Article, the Aeronautical Authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party.

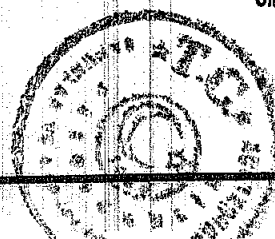


ARTICLE 12

ESTABLISHMENT OF 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 discrimination 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.
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.



ARTICLE 13

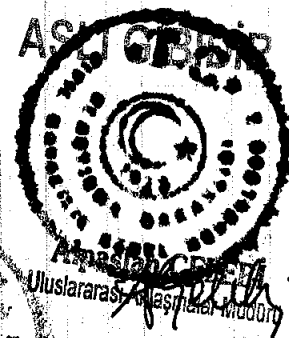
AVIATION SAFETY

1. Each Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.
2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement (Revocation and Suspension of Operating Authorization).
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Party on services to or from the territory another Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent conditions of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago 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 Chicago Convention,

The Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of Chicago 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 Chicago Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Party in accordance with the Paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other 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 an airline or airlines of the other Party immediately in the event the first Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

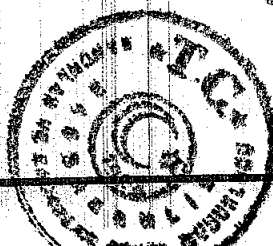
7. Any action by one Party in accordance with Paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.



ARTICLE 14

INFORMATION AND STATISTICS

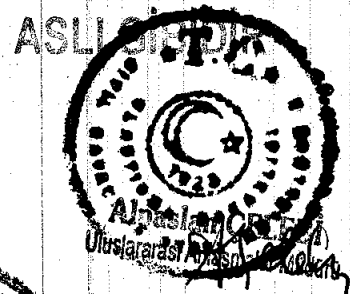
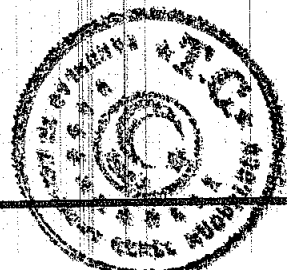
The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services 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 15

CONSULTATION AND AMENDMENT

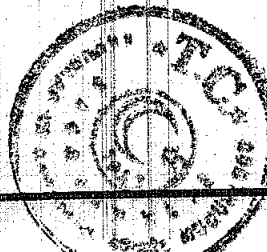
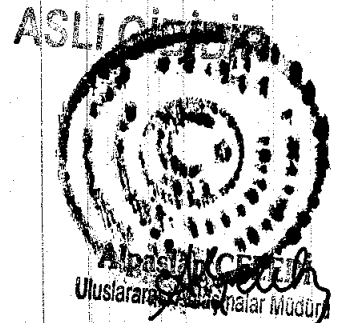
- 1- In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and the Annexes thereto.
- 2- If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement and the Annexes thereto, it may request consultation with the other Contracting Party, such consultation, which may be between the aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request. Any amendments so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.
- 3- Amendments to the Route Schedule in the Annex may however be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.



ARTICLE 16

CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTIONS

This Agreement and its Annexes will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.



ARTICLE 17

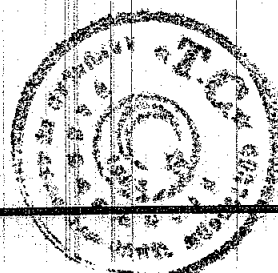
TERMINATION

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization.

In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.



Alonso
Gloria Anas
Nasrinar Muddu



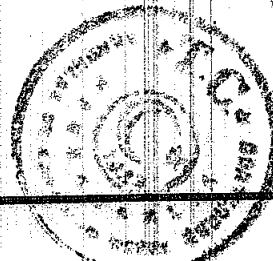
ARTICLE 18

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement and its Annexes thereto, the Contracting Parties shall, in the first place, endeavor to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

In such a case the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under Paragraph (2) of this article.
4. If any so long as 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 it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Part in default.
5. Each Contracting Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitrator tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.



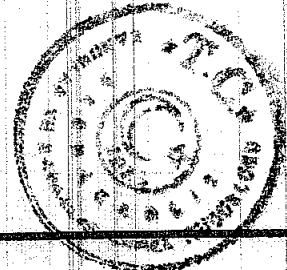
ARTICLE 19

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.

ASLIDIR

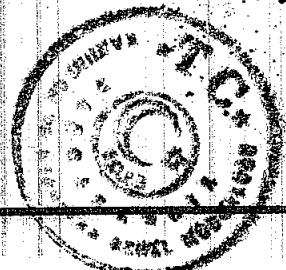
Alpaslan
Uluslararası



ARTICLE 20

REGISTRATION

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



ARTICLE 21

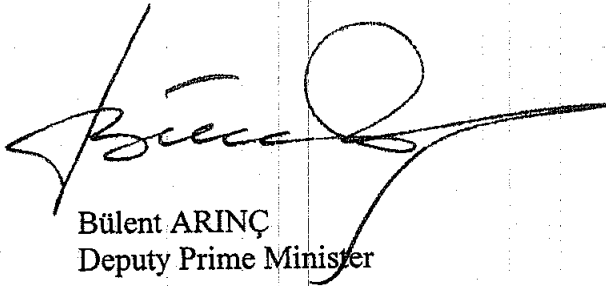
ENTRY INTO FORCE

This Agreement and its Annexes, which constitute the integral part of this Agreement, shall enter into force after fulfillment of the constitutional requirements by each Contracting Party, on the date of exchanging of diplomatic notes to this effect.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Government, have signed this Agreement.

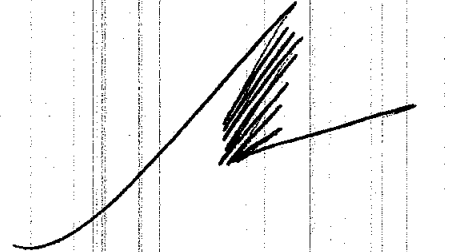
Done at Sana'a this 24th day of November of the year 2012 in duplicate, in the English, Turkish and Arabic languages, each being equally authentic. In case of any inconsistency the English version shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF TURKEY



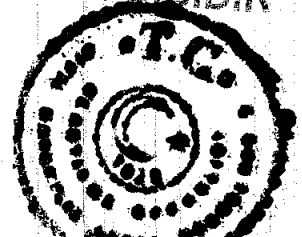
Bülent ARINÇ
Deputy Prime Minister

FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF YEMEN



Saadalddeen Ali Salim TALIB
Minister of Industry and Trade

ASLI GIBİDİR



Atasahipleri
Uluslararası İşler Müdürlüğü



ANNEX - I

ROUTE SCHEDULE

1. (a) The airline designated by the Government of the Republic of Turkey shall be entitled to operate air services in both directions as follows:

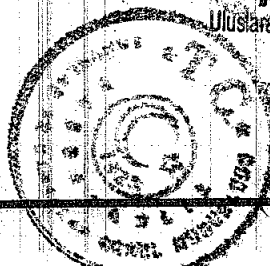
<u>From</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>To</u>	<u>Beyond Points</u>
Points in Turkey	Any Intermediate point	Sana'a and/or Aden	Any Beyond point

(b) The airline designated by the Government of the Republic of Yemen shall be entitled to operate air services in both directions as follows:

<u>From</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>To</u>	<u>Beyond Points</u>
Points in Yemen	Any Intermediate point	Istanbul and/or Ankara	Any Beyond point

2. Point on any above routes may, at the option of the designated airline, be omitted on any or all flights provided that such services shall have its starting point in the territory of the Contracting Party designated the airline.

3. 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.



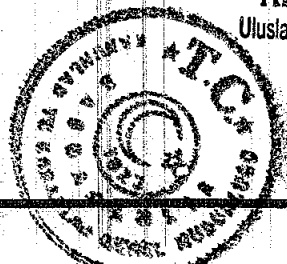
ANNEX - II

APPROVAL OF FLIGHT SCHEDULES

1. The designated airline of either Contracting Party Shall submit its flight schedule including the type of equipments, for approval to the aeronautical authorities for the other Contracting Party on each schedule period (summer and winter) not later than thirty (30) days prior to the effective date of the schedule. In special cases this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.
2. Prior to the submission of the flight schedules by the designated airline of either Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, the airline of both Contracting Parties shall consult each other on the schedules with a view to facilitating their approval.
3. The aeronautical authorities receiving such flight schedules shall approve them or suggest modifications thereto. In any case the designated airlines shall not commence their services before the schedules are approved by the aeronautical authorities concerned. This provision shall likewise apply to later changes.



Alpaslan ÇELİBİ
Uluslararası Hava Yolları Müdürlüğü



اتفاقية النقل الجوي

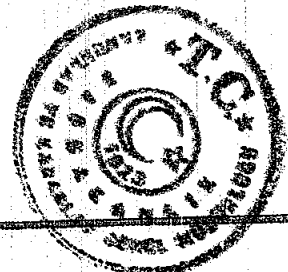
بين

حكومة الجمهورية التركية

و

حكومة الجمهورية اليمنية

بشأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما



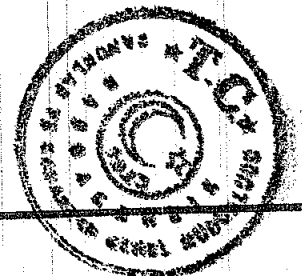
اتفاقية النقل الجوي بين حكومة الجمهورية التركية وحكومة الجمهورية اليمنية

إن حكومة الجمهورية التركية و حكومة الجمهورية اليمنية (والمشار إليهما فيما بعد "بالطرفين المتعاقدين")؛

وباعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي والموقعة في شيكاغو في السابع من ديسمبر عام ١٩٤٤؛

رغبة منهما بعقد اتفاقية النقل الجوي بغية إقامة وتشغيل خدمات جوية بين إقليميهما البلدين وما ورانهما؛

فقد اتفقتا على ما يلي؛



المادة ١ : التعاريف

لأغراض تطبيق أحكام هذه الاتفاقية، يقصد بالكلمات والعبارات التالية المعاني المقابلة لكل منها ما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك:

أ- "المعاهدة" تعني معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر سنة ١٩٤٤م بما في ذلك أية ملاحق وفقاً للمادة (٩٠) من تلك المعاهدة وأي تعديل يدخل على المعاهدة أو ملاحقها وفقاً للمادتين (٩٠) و (٩٤) منها ، طالما أن هذه الملاحق والتعديلات أصبحت سارية المفعول بالنسبة للطرفين المتعاقدين.

ب- "سلطات الطيران" تعني، بالنسبة لحكومة الجمهورية التركية ، وزارة النقل، الشؤون البحرية و المواصلات و أي شخص أو هيئة يعهد إليها القيام بوظائف مماثلة، و بالنسبة لحكومة الجمهورية اليمنية، الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد أو أي شخص أو هيئة يعهد إليها القيام بوظائف مماثلة.

ت- "مؤسسات النقل الجوي المعنية" تعني مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يتم تعيينها وتحويلها وفقاً للمادة ٣ من هذه الاتفاقية؛

ث- "الإقليم" بالنسبة إلى دولة ما، يحمل المعنى المحدد له في المادة ٢ من المعاهدة؛

ج- "خط جوي" و "خط جوي دولي" و "مؤسسة نقل جوي" و "الهبوط لأغراض غير تجارية (الهبوط الفني)" تكون لها نفس المعاني المحددة في المادة (٩٦) من المعاهدة.

ح- "السعة":

• بالنسبة للطائرة، تعني الحمولة بأجر التي تتوفر للطائرة على طريق محدد أو جزء منه.

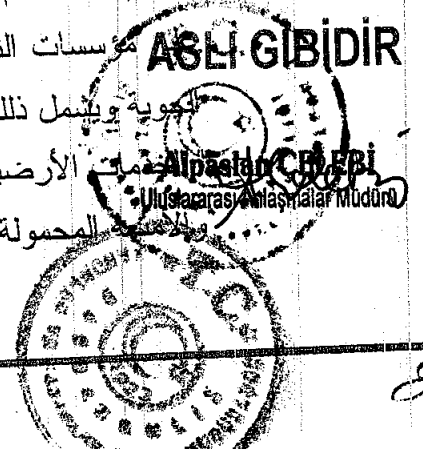
• بالنسبة للخدمات الجوية، تعني سعة الطائرة المستعملة في تقديم الخدمة المتفق عليها مضروبة في عدد الرحلات التي تقوم بها الطائرة خلال مدة معينة وعلى طريق محدد أو جزء منه.

خ- "الحركة" يعني الركاب و الأمتعة و البضائع و البريد؛

د- "التعرفة" تعني الأسعار التي يتم تقاضيها لقاء نقل الركاب أو الأمتعة أو الشحن والشروط التي تطبق هذه التعريفات بموجبها باستثناء التعويضات وشروط نقل البريد؛

ذ- "رسوم الاستخدام" تعني الرسوم التي تفرضها الجهات المعنية من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي أو يسمح بفرضها مقابل استخدام خدمات المطار والملاحة الجوية ويشمل ذلك الخدمات المتعلقة بخدمات؛

هـ- "الارضية" يعني كافة التسهيلات والخدمات المقدمة للركاب والبضائع والمحمولة وكذا تمويل الطائرات.

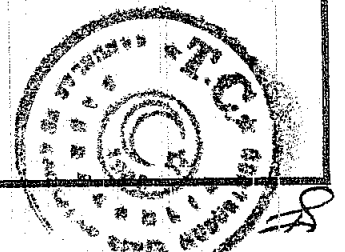


المادة ٢ : منح الحقوق

١- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية لتمكين مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبله من تشغيل الخدمات المتفق عليها، الموضحة في هذا الاتفاق لغرض إنشاء خطوط جوية دولية منتظمة على الطرق المبينة في الجزء المخصص لذلك في جدول الطرق الملحق بهذا الاتفاق، ويطلق على هذه الخطوط والطرق (الخطوط المتفق عليها) و (الطرق المحددة) على التوالي. تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعنية من جانب كل طرف متعاقد بالحقوق التالية:

- أ- حق الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون الهبوط فيه .
- ب- الحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية .
- ت- حق الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر عند ممارسة الخدمات الجوية الدولية المحددة في ملحق هذه الاتفاقية، وذلك بغرض تحميل و/أو إنزال حركة دولية للركاب والأمتعة والبضائع، بشكل منفصل أو مجتمع، أثناء تشغيل الخطوط المتفق عليها.

٢- ليس في نص هذه المادة الفقرة أ ما يخول أي مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لطرف متعاقد حق نقل ركاب وأمتعة وبضائع، نظير أجر أو تعويض من نقطة ضمن إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى داخل إقليم ذلك الطرف.



المادة ٣ : التعيين والترخيص

١- يحق لكل من الطرفين المتعاقدين القيام بتعيين مؤسسة نقل جوي أو أكثر لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها على الطرق المحددة ويتم الإخطار بالتعيين عن طريق تبادل الرسائل بالطرق الدبلوماسية.

٢- يقوم الطرف المتعاقد الآخر عند استلام كتاب التعيين أو التبديل أو التعديل فيه، وبناء على طلب يقدمه إلى مؤسسة النقل الجوي المعنية بالشكل والصيغة المطلوبة، بمنح هذه المؤسسة أو (المؤسسات) المعنية نصاريح التشغيل اللازمة بدون تأخير مع مراعاة شروط الفقرتين (٣) و (٤) من هذه المادة.

٣- يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنه تتوفر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين واللوائح التي تطبقها هذه السلطات بصورة مألوفة على تشغيل الخطوط الجوية الدولية طبقاً لأحكام المعاهدة.

٤- يحق لكل طرف متعاقد أن يرفض منح تصريح التشغيل المشار إليه في الفقرة (٢) من هذه المادة ، أو فرض الشروط التي يراها ضرورية أثناء ممارسة مؤسسة النقل الجوي المعنية للحقوق المنصوص إليها في المادة (٢) في هذه الاتفاقية، في حال لم يقتنع الطرف المتعاقد من أن الملكية الجوهرية لمؤسسة النقل الجوي وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد أحد رعاياه.

٥- يجوز لمؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها وإصدار ترخيص تشغيل لها أن تبدأ في أي وقت من تشغيل الخطوط المتفق عليها كلياً أو جزئياً، بشرط أن تكون السعة المتفق عليها و التعريفات المطبقة وفقاً لأحكام المادة وفقاً لأحكام المادة (١٢) من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بتلك الخدمة.

ASLI GIBİDİR

Alpaslan ÇELİK
Uluslararası Anlaşmalar Müdürü

المادة ٤ : إلغاء و تعليق تراخيص التشغيل

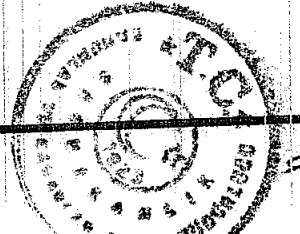
١- يحق لسلطات الطيران لدى كل طرف متعاقد أن تلغي تراخيص التشغيل الخاصة بمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو تعليق ممارستها للحقوق المحددة في المادة ٢ من هذه الاتفاقية أو أن تفرض ما تراه ملائماً من الشروط، بصورة دائمة أو مؤقتة، على ممارسة هذه الحقوق، وذلك في الحالات التالية:

أ- في حال لم تقتنع سلطات الطيران لذلك الطرف المتعاقد من أن الملكية الجوهرية لهذه المؤسسة وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها في يد أحد رعاياه؛ أو

ب- في حال فشل تلك المؤسسة في الالتزام بالقوانين واللوائح المطبقة بصورة معتادة ومنطقية من قبل السلطات التابعة للطرف المتعاقد الذي منح تلك الحقوق؛ أو

ت- في حال فشل تلك المؤسسة في العمل طبقاً للشروط الموضوعية بموجب هذه الاتفاقية.

٢- ما لم يكن العمل الفوري من إلغاء أو تعليق أو فرض الشروط ضرورياً لمنع وقوع مخالفات جديدة للقوانين واللوائح المشار إليها أعلاه، فلا يجوز ممارسة الحقوق الواردة في الفقرة (١) إلا بعد التشاور مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر على أن تعقد هذه المشاورات خلال فترة ٦٠ يوماً من استلام طلب لعقد المشاورات بموجب المادة رقم (١٥) من هذه الاتفاقية (المشاورات و التعديل).



المادة ٥ : الإعفاء من الرسوم الجمركية والضرائب والرسوم الأخرى

١- تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الفرائض المتشابهة الأخرى طائرات مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من أي طرف متعاقد والتي تسيورها على الخطوط الجوية الدولية وكذلك المعدات المعتادة وكميات الوقود وزيوت التشحيم وخزين الطائرات (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات والدخان) الموجودة على متن الطائرات لدى وصولها لإقليم الطرف المتعاقد الآخر بشرط أن تظل هذه المعدات والمؤن على متن الطائرة لحين إعادة تصديرها أو استخدامها على جزء من الرحلة فوق ذلك الإقليم.

٢- تعفى كذلك من نفس الرسوم والفرائض باستثناء الرسوم التي يتم تحصيلها مقابل الخدمة:

أ) خزين الطائرات التي تمون به في إقليم طرف متعاقد وفي الحدود التي تحددها السلطات التابعة لذلك الطرف المتعاقد وذلك لاستعماله على متن الطائرات المغادرة المستعملة في خط دولي يسيرة الطرف المتعاقد الآخر.

(ب) قطع الغيار التي يتم إدخالها في أحد الضرفين المتعاقدين لصيانة أو إصلاح الطائرات المستعملة في خطوط جوية دولية بواسطة مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من الطرف الآخر.

(ج) الوفود وزيوت التشحيم المخصصة لتموين الطائرات التابعة مؤسسة او مؤسسات النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر والمستخدمه في خطوط جوية دولية، حتى لو تم هذا التموين إقليم الطرف المتعاقد الآخر و إستخدامه في تشغيل جز من الرحلة فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي أخذت منه. ويجوز وضع المواد المشار إليها في الفقرات [أ] ، [ب] ، [ج] تحت إشراف السلطات الجمركية او رقابتها.

٣- لا يجوز إنزال المعدات التي تحملها الطائرات عادة وكذلك المواد والمؤن الموجودة على متن الطائرات التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، إلا بعد موافقة السلطات الجمركية في هذا الإقليم. وفي هذه الحالة توضع هذه المعدات و المواد و المؤن تحت إشراف السلطات المذكورة إلى أن يعاد تصديرها، أو أن يتم التصرف فيها وفقاً للوائح الجمركية.

الركاب العابرون لأراضي أحد الأطراف المتعاقدة يجب أن يخضعوا لإجراءات
ASL GIBDIR
وفيما يخص أمتعتهم و بضائعهم في مرحلة العبور يجب أن تعفي من
الرسوم الجمركية والضرائب والرسوم الأخرى.

المادة ٦ : النشاطات التجارية

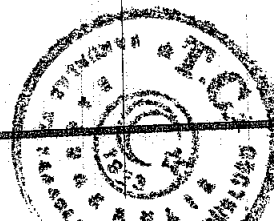
١- يسمح الطرفان المتعاقدان للمؤسسات المعنية من قبل كل منهما على أسس متساوية أن تستقدم وتستبقي في إقليم الطرف الآخر ممثلين المؤسسات والأفراد من تجاريين وإداريين وفنيين للقيام بمتابعة نشاط خدماتها الجوية، بحيث يتم اختيارهم من مواطني البلد المعني أو من مواطني كلا البلدين المتعاقدين وبحسب الضرورة.

٢- يسمح الطرفان المتعاقدان للمؤسسات المعنية من قبل كل منهما أن تستقدم وتستبقي في إقليم الطرف الآخر الموظفين والأفراد المسؤولين من إداريين وفنيين للقيام بمتابعة نشاط خدماتها الجوية وذلك وفقاً للقوانين واللوائح المعمول بها في الدخول والإقامة والعمل لدى الطرف المتعاقد الآخر.

٣- يحق للمؤسسات المعنية من قبل كل طرف متعاقد بيع وثائق النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إما مباشرة أو عن طرق وكلاء ويحق للمؤسسات المعنية من قبل كل طرف متعاقد أن تبيع لأي شخص ويحق لكل شخص أن يشتري تلك الوثائق بالعملة المحلية أو أي عملة قابلة للتحويل إلى عملات أخرى وفقاً للسياسة النقدية المعمول بها.

٤- يمنح كل طرف متعاقد مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر عند الطلب وبسعر الصرف الرسمي لفائض الإيرادات من خلال بيع منتجات وخدمات النقل الجوي وما يتصل بها. وفي حال عدم وجود اتفاقية خاصة تحكم عملية تحويل الإيرادات بين الطرفين المتعاقدين، يتم تطبيق ما تم ذكره في هذه المادة من الاتفاقية وتتم هذه التحويلات بأي عملة قابلة للتداول طبقاً للوائح الصرف الأجنبي للطرف المتعاقد الذي تم تحقيق تلك الإيرادات في إقليمه.

٥- يحق لكل مؤسسة نقل جوي معينة أن تصرف وتحول إلى بلدها إيراداتها. ويسمح بإجراء الصرف والتحويل دون قيود بسعر الصرف المطبق على المعاملات التجارية وقت تقديم هذه الإيرادات للصرف والتحويل ولا تخضع لأي رسوم سوى تلك المستفاد عادة من قبل المصارف لقاء إجراء عمليات الصرف والتحويل هذه.



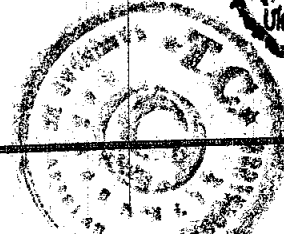
المادة ٧ : رسوم الاستخدام

- ١- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعنية استخدام المطارات وخدمات الأمن و التسهيلات و الخدمات الأخرى المتوفرة من قبل الطرف المتعاقد الآخر لمؤسسات النقل الجوي دون تفضيل أو تمييز لأي مؤسسة نقل جوي تقدم خدمات جوية دولية مشابهة.
- ٢- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعنية، وطبقاً للقوانين واللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر، وعلى أساس المعاملة بالمثل، القيام بإجراءاتها الخاصة بالمناولة الأرضية. وباختياره، الحق بتعيين أي وكيل من وكلاء المناولة المتنافسين والمعتمدين لدى السلطات المختصة التابعة للطرف المتعاقد الآخر، من أجل توفير خدمات المناولة جزئياً أو كلياً.
- ٣- يجوز لكل طرف متعاقد أن يفرض أو يسمح بفرض رسوم معقولة وعادلة مقابل استخدام المطارات من التسهيلات الملاحية بواسطة الطائرات التابعة للطرف المتعاقد الآخر، بشرط أن لا تكون هذه الرسوم أعلى من الرسوم التي تدفعها مؤسسة النقل الجوي التابعة لذلك الطرف والتي تعمل على الخطوط الجوية الدولية.
- ٤- على كل طرف متعاقد أن يشجع على إجراء المشاورات بين الجهات المسؤولة عن الرسوم في إقليمه وبين مؤسسات النقل الجوي المعنية التي تستخدم التسهيلات والخدمات. ويجب إشعار مؤسسات النقل الجوي المعنية مسبقاً وبوقت معقول، إن أمكن، بأية مقترحات لتغيير الرسوم المشار إليها في هذه المادة مع المعلومات والبيانات المساعدة الأخرى لتمكينها من التعبير عن وجهة نظرها وأخذ آرائها بعين الاعتبار قبل إجراء أية تغييرات على هذه الرسوم.



المادة ٨ : شهادات الكفاءة الجوية وصلاحيات الطيران

تعتبر شهادات الجدارة الجوية وشهادات الصلاحية والرخص الصادرة، أو المعتمدة من الطرف المتعاقد الآخر سارية المفعول من قبل المتعاقد للطرف الآخر ، وذلك لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها، بشرط أن تكون تلك الشهادات أو الرخص قد تم إصدارها، أو اعتمادها وفقاً للحد الأدنى للمعايير التي تنص عليها المعاهدة. كما يحق لكل طرف متعاقد رفض الاعتراف بشهادات الصلاحية والتراخيص الممنوحة لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للرحلات التي تتم ضمن إقليمه.



المادة ٩ : المشاركة بالرمز

يجوز لأي مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين إما كمؤسسة مسوقة أو مشغلة أن تدخل في ترتيبات تسويقية تعاونية مع :-

- أي مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي تابعة لأحد الطرفين.
- أي مؤسسة نقل جوي تابعة لطرف ثالث، طالما وذلك البلد الثالث يسمح ويمنح الحق لمؤسسات النقل الجوي للأطراف المتعاقدة لتقديم الخدمات من وإلى وعبر هذا البلد.

شريط حصول مؤسسات النقل الجوي على حقوق النقل الجوي اللازمة لتلك الترتيبات على الخطوط.



المادة ١٠ : تنظيم السعة

١- يجب أن تتوافر فرص عادلة ومتكافئة لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل كل من الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخدمات الجوية المتفق عليها وذلك على الطرق المحددة بين إقليميهما.

٢- على مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أي من الطرفين المتعاقدين عند تشغيلها الخدمات الجوية المتفق عليها على الطرق المعنية، على أن تأخذ بعين الاعتبار مصالح مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر بحيث لا تؤثر تأثيراً ضاراً بالخدمات الجوية التي تقوم بتشغيلها المؤسسة الأخرى على كل الطرق أو جزء منها.

٣- يجب أن يظل الهدف الرئيسي للخدمات الجوية المتفق عليها التي تقدمها مؤسسة نقل جوي معينة، توفير حمولة بمعامل معقول يتناسب مع الاحتياجات القائمة والمتوقعة منطقياً لنقل ركاب و بريد وبضائع من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة.

٤- كما يجب أن يكون حق مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أي من الطرفين المتعاقدين في اخذ أو إنزال حركة نقل جوي دولية في نقطة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر من أو إلى نقطة في إقليم طرف ثالث وفقاً لمبدأ أن تكون مثل هذه الحركة ذات اعتبار ثانوي ويجب أن تكون الحمولة متناسبة مع :

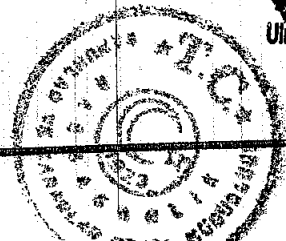
أ- احتياجات الحركة بين إقليم الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة والنقاط على الطرق المعنية.

ب- احتياجات الحركة في المناطق التي تعبرها المؤسسة، على أن يؤخذ بعين الاعتبار خدمات النقل القائمة بواسطة مؤسسات النقل الجوي التابعة للدول التي تشملها المنطقة،

ت- احتياجات عمليات النقل العابرة التي تقوم بها المؤسسة.

كافة الحقوق والامتيازات الممنوحة بموجب أحكام هذه المادة يجب أن تحدد وبصورة نهائية من قبل سلطات الطيران المدني في كل من الطرفين المتعاقدين.

سلطات الطيران المدني في كل من الطرفين المتعاقدين تحديد السعة المعروضة وعدد الرحلات التي سيتم تشغيلها قبل عملية التشغيل الفعلي. مع إمكانية من قبل سلطات الطيران المعنية.



المادة ١١ : أمن الطيران

١- انسجاماً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، ويؤكد الطرفان المتعاقدان التزامهما اتجاه بعضهما لتوفير أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل الغير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية. وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يقوم الطرفان المتعاقدان على وجه التحديد بالعمل وفقاً لأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر عام ١٩٦٣، والمعاهدة الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي بتاريخ ١٦ ديسمبر عام ١٩٧٠، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٣ سبتمبر عام ١٩٧١، وأي اتفاقية أخرى تنظم أمن الطيران المدني تصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.

٢- يقوم الطرفان المتعاقدان عند الطلب بتقديم كافة المساعدات اللازمة لبعضهما الآخر لمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى الغير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وملاحها وضد سلامة المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر ذي صلة لأمن الطيران المدني.

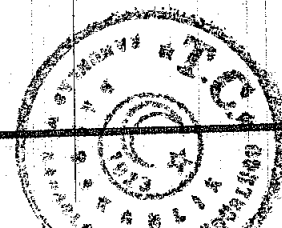
٣- يجب على الطرفين المتعاقدين، في علاقتهما المتبادلة، مراعاة أحكام أمن الطيران الموضوع من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني والمعينة كملاحق للمعاهدة إلى الحد الذي تنطبق به هذه الأحكام الأمنية على الطرفين المتعاقدين.

٤- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يمكن أن يطلب من مشغلي الطائرات مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة ٣ أعلاه والتي يطبقها الطرف المتعاقد الآخر، للدخول إلى أو مغادرة إقليمه أو أثناء التواجد فيه. على كل طرف متعاقد التأكد من تطبيق الإجراءات المناسبة في إقليمه بشكل فعال لحماية الطائرات وتفتيش الركاب وطواقم القيادة والمواد المحمولة باليد والأمتعة والبضائع وخزين الطائرة قبل وأثناء الصعود أو التحميل. كذلك على كل طرف متعاقد التعامل بإيجابية والاهتمام بأي طلب يتقاه من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ أية إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين.



٥- في حالة حدوث حادث أو تهديد بحدوث استيلاء غير المشروع على طائرات مدنية أو أية أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرات و ركبائها وطاقمها و ضد المطارات و تسهيلات الملاحة الجوية ، يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر بتسهيل الاتصالات والإجراءات المناسبة الأخرى لإنهاء مثل تلك الحادثة أو التهديد بأسرع ما يمكن وبأقل مجازفة في الأرواح.

٦- عندما تكون لدى طرف متعاقد أسس معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد أخل بأحكام هذه المادة، فإنه يجوز لسلطات الطيران في الطرف المتعاقد الأول أن تطلب إجراء مشاورات فورية مع سلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر.



المادة : ١٢ التعريفات

١- يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي المعينة بتحديد التعريفات التي يتقاضها بناء على الاعتبارات التجارية للسوق المحلية على الخدمات الجوية الدولية التي تعمل من / الى/ عبر أراضيها تقررها شركات الطيران المعينة عند مستويات معقولة ، مع مراعاة جميع العوامل ذات الصلة ، بما في ذلك كلفة التشغيل والربح المعقول والتعريفات شركات الطيران الأخرى .ويقتصر التدخل من جانب الأطراف المتعاقدة على:

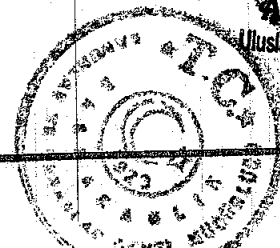
- (أ) منع التمييز الغير معقول في الأسعار أو الممارسات ؛
- (ب) حماية المستهلكين من الأسعار المرتفعة غير المعقولة أو المقيدة بسبب سوء استغلال الوضع المسيطر؛
- (ت) حماية مؤسسات النقل الجوي من الأسعار المنخفضة بشكل غير طبيعي نتيجة للدعم الحكومي المباشر أو غير المباشر.

٢- لا يشترط تسجيل أو تقديم التعرفة المحددة وفقا للفقرة (١) من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة إلى سلطات الطيران لكل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها .

٣- لا يجب على الطرفين المتعاقدين السماح لمؤسسات النقل الجوي المعينة، من تحديد تعرفه، سواء بالاشتراك مع أي مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي آخر بشكل منفصل، للإساءة إلى قوى السوق بقصد إضعاف المنافسين الذين تم تعيينهم من قبل الطرف الآخر و أبعادا من المنافسة.

٤- اتفق الطرفين المتعاقدين على اعتبار بعض ممارسات مؤسسات النقل الجوي والمتصلة بتحديد التعريفات غير عادلة وغير تنافسية وتتطلب دراسة أعمق ومتابعة للممارسات الآتية:

- أ- معدل أو مستوى الرسوم والأسعار المعروضة على الخطوط، في مجملها، غير كافية لتغطية تكاليف التشغيل وتوفير الخدمات التي تتعلق بها؛
- ب- ممارسة التحري المستمر عوضاً عن كونها مؤقتة؛
- ج- والممارسات التي يكون لها تأثير اقتصادي كبير، أو تلحق أضراراً بالغة، لمؤسسات النقل الجوي لكل من الطرفين المتعاقدين، و السلوكيات التي تشير إلى سوء استغلال الوضع المسيطر على الخطوط.

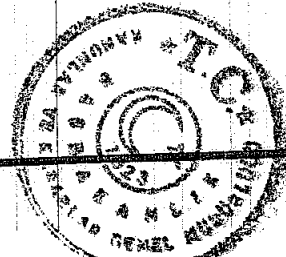


8

٥- في حالة عدم رضا أي من الطرفين المتعاقدين من التعرفات المعروضة نتيجة تأثيرها على مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبله، فإن على سلطات الطيران المدني أن تسعى إلى تسوية هذه المسألة من خلال المشاورات إذا طلب من قبل أي سلطة. وعلى أية حال، لا يجب على سلطات الطيران المدني لأي طرف متعاقد اتخاذ إجراءات من جانب واحد لمنع استمرار التعرفة المحددة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية من الطرف المتعاقد الآخر.

٦- وعلى الرغم من ما سبق، فإنه يجب على مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين، بناء على طلب سلطات الطيران المدني في الطرف المتعاقد الآخر تقديم كافة المعلومات المتعلقة بكيفية تحديد تلك التعرفات وبالطريقة المحددة من قبل هذه السلطات.

٧- لا يفرض طرف على مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر متطلبات رفض أولى أو نسبة تحميل أو رسم عدم ممانعة أو أي متطلبات أخرى تتعلق بالسعة أو عدد مرات التشغيل أو الحركة يمكن أن تتعارض مع أغراض هذه الاتفاقية.



المادة ١٣ : سلامة الطيران

١- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن معايير السلامة التي يوفرها الطرف المتعاقد الآخر في أي منطقة تخص طاقم الطائرة والطائرة نفسها أو تشغيلها. ويجب أن تعقد هذه المشاورات في غضون ٣٠ يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

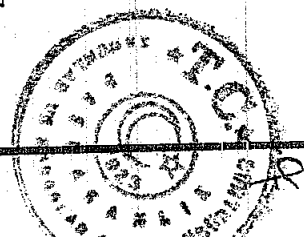
٢- إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يقوم بالمحافظة على معايير ومتطلبات السلامة في هذه المجالات وتطبيقها بشكل فعال بحيث تعادل على الأقل الحد الأدنى للمعايير التي قد يتم تحديدها بمقتضى المعاهدة، يجب على الطرف الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بهذه النتائج وبالخطوات الضرورية الواجب إتباعها للتقيد بذلك الحد الأدنى للمعايير، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يقوم باتخاذ الإجراء التصحيحي المناسب. وفي حال فشل الطرف المتعاقد الآخر اتخاذ الإجراء المناسب في خلال (١٥) خمسة عشر يوماً، أو أي مدة أطول يتم الاتفاق عليها، فإن ذلك سوف يكون سبباً لتطبيق المادة ٤ من هذه الاتفاقية.

٣- بالرغم من الشروط الواردة في المادة (٣٣) من معاهدة شيكاغو، تم الاتفاق على أن أي طائرة تشغيلها إحدى مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين لأداء خدمات من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر يمكن، أثناء وجودها داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أن تخضع للفحص من قبل مندوبين مخولين من الطرف المتعاقد الآخر، من داخل الطائرة ومن خارجها للتحقق من صحة وثائق الطائرة ووثائق طواقمها والحالة الظاهرية للطائرة ومعداتنا (ويسمى هذا الفحص في هذه المادة باسم "تفتيش عاجل")، شريطة ألا يؤدي هذا الأمر إلى تأخير غير معقول.

٤- إذا قاد هذا التفتيش أو سلسلة من التفتيشات إلى تشكل:

أ- مخاوف جدية بشأن كون الطائرة أو تشغيل إحدى الطائرات لا تطابق الحد الأدنى من المعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة؛ أو
ب- مخاوف جدية من وجود قصور في الصيانة والتطبيق الفعال لمعايير السلامة المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة؛ أو

تكون للطرف المتعاقد الذي قام بإجراء التفتيش، تحقيقاً لأغراض المادة ٣٣ من

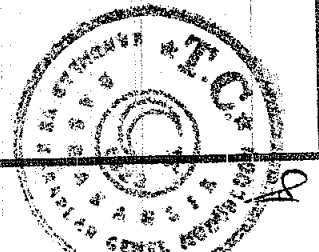


المعاهدة، حرية الاستنتاج بأن المتطلبات التي تم بموجبها إصدار أو اعتماد شهادة أو تراخيص تلك الطائرة أو طواقمها، أو المتطلبات التي تشغل بموجبها تلك الطائرة، لا تساوي أو تزيد عن الحد الأدنى من المعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة.

٥- في حال رفض أحد ممثلي مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين السماح بإجراء تفتيش عاجل لطائرة تشغلها تلك المؤسسة وفقاً للفقرة (٣) من هذه المادة، تكون للطرف المتعاقد الآخر حرية الاستدلال بذلك على وجود مخاوف جدية من النوع المشار إليه في الفقرة (٤) من هذه المادة والخصوص إلى الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.

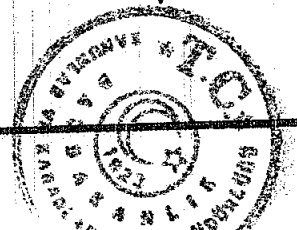
٦- يجوز لكل طرف متعاقد الاحتفاظ بحق إيقاف أو تعديل تخويل التشغيل الممنوح لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً في حال قيام الطرف المتعاقد الأول إلى الاستنتاج، سواء نتيجة تفتيش عاجل واحد أو سلسلة تفتيشات أو رفض السماح بإجراء تفتيش عاجل أو التشاور أو بطريقة أخرى، بأن هناك ضرورة لاتخاذ إجراء عاجل لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.

٧- يجب وقف أي إجراء يتخذه أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً لل فقرات (٢) أو (٦) من هذه المادة في حال الأسس التي قام عليها هذا الإجراء لم تعد توجد.



المادة ١٤ : تبادل المعلومات و الإحصائيات

تزود سلطات الطيران التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بناءً على طلبها بالبيانات الإحصائية الدورية وغيرها التي قد تكون مطلوبة بصورة معقولة من أجل إعادة النظر في الحمولة التي تقلها مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين على الخطوط المتفق عليها. ويجب أن تشمل هذه البيانات جميع المعلومات اللازمة لتحديد كمية الحركة التي نقلتها هذه المؤسسة على الخطوط المتفق عليها وكذا منبع هذه الحركة ومقصدتها النهائي.



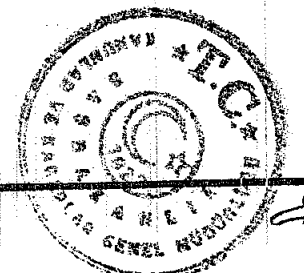
المادة ١٥ : المشاورات و التعديلات

- ١- بروح التعاون الوثيق، تقوم سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينهما من وقت لآخر وذلك لغرض التأكد من تنفيذ أحكام وملاحق هذا الاتفاق والتفقد بها بصورة مرضية.
- ٢- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يطلب إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر بقصد تعديل هذا الاتفاق على أن تبدأ هذه المشاورات خلال ستين (٦٠) يوماً من تاريخ استلام مثل هذا الطلب ، وأية تعديلات لهذا الاتفاق يتم الاتفاق عليها نتيجة لهذه المشاورات يجب الموافقة عليها من قبل كل من الطرفين المتعاقدين طبقاً للإجراءات الدستورية الخاصة به وتصبح سارية المفعول من تاريخ تبادل المذكرات الدبلوماسية التي توضح هذه الموافقة.
- ٣- تجري المشاورات فيما بين سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين إذا ما كانت تتعلق بالجدول فقط، وعندما تتفق هذه السلطات على جدول جديد أو معدل فإن التعديلات المتفق عليها تصبح سارية المفعول.



المادة ١٦ : الاتفاقيات المتعددة الأطراف

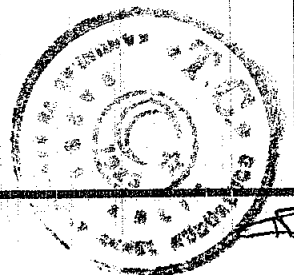
في حالة تصديق الطرفين المتعاقدين على معاهدة متعددة الأطراف سارية المفعول فإن أحكام هذه المعاهدة تكون سائدة، ويجب تعديل هذه الاتفاقية أو ملحقاتها بما ينسجم مع تلك المعاهدة.



المادة ١٧ : إنهاء الاتفاقية

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر خطياً عبر القنوات الدبلوماسية بقرار إنهاء هذه الاتفاقية، ويرسل هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني.

و في هذه الحالة تنهي الاتفاقية خلال اثني عشر (١٢) شهرا بعد تاريخ إسلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، إلا إذا تم سحب إخطار الإنهاء بالاتفاق قبل انتهاء هذه المدة. و إذا لم يقرر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه للإخطار فيعتبر أنه قد تم استلامه بعد أربعة عشر (١٤) يوما من استلام المنظمة الدولية للطيران المدني للإخطار.



المادة ١٨ : تسوية النزاعات

١- إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية أو أي من ملحقاتها، وجب عليهما أولاً محاولة تسويته بالتفاوض.

٢- إذا لم يصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية للخلاف عن طريق المفاوضات جاز لهما الاتفاق على إحالته إلى شخص أو هيئة تتوسط للفصل فيه. إذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على الوساطة، أو لم يتم التوصل إلى تسوية بالتفاوض، يحال النزاع بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة مؤلفة من اثنين (٢) محكمين، يتم تعيين كل طرف متعاقد محكماً واحداً له خلال فترة ستين (٦٠) يوماً من تاريخ تسلم طلب الإحالة إلى التحكيم. ويقوم المحكمان خلال ستين (٦٠) يوماً من تاريخ تعيين المحكم الثاني بتعيين أحد رعايا دولة ثالثة محكماً ثالثاً يكون رئيساً لهيئة المحكمين، إذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين محكم خلال الفترة المحددة، أو إذا تعذر تعيين المحكم الثالث في الفترة المحددة، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يتقدم إلى رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولية لتعيين المحكم الثالث أو عدة محكمين وفقاً لما تقتضيه الحاجة.

في كل الحالات يجب أن يكون المحكم الثالث من جنسية دولة ثالثة يكون رئيساً لهيئة المحكمين

٣- يلتزم الطرفان المتعاقدان بتنفيذ بأي حكم أو قرار صادر بموجب الفقرة (٢) من هذه المادة.

٤- في حال عدم التزام أي من الطرفين المتعاقدين بالقرار الصادر وفقاً للفقرة (٢) من هذه الاتفاقية، يجوز للطرف المتعاقد الآخر الحد من أو تعليق أو إلغاء أي حقوق أو امتيازات كان قد منحها بموجب هذه الاتفاقية للطرف المتعاقد غير الملزم.

٥- يتحمل كل طرف متعاقد مصاريف العضو التابعة له وكذلك تكاليف تمثيلها في إجراءات التحكيم، أما مصاريف رئيس هيئة التحكيم وأية تكاليف أخرى فإنه يجري تحميلها لكلا الطرفين المتعاقدين بالتساوي.

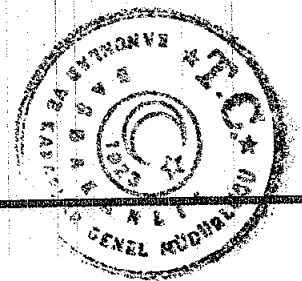


المادة ١٩ : العناوين

تم إدراج العناوين الموجودة على رأس كل مادة في هذه الاتفاقية، بغرض تسهيل الرجوع إلى المواد، ولا تحد بأي حال من الأحوال وصف أو نطاق هذه الاتفاقية.

المادة ٢٠ : تسجيل الاتفاقية

هذه الاتفاقية وأي تعديلات لاحقة، يجب أن تقدم إلى المنظمة الدولية للطيران المدني لتسجيلها.



المادة ٢١ : الدخول حيز التنفيذ

يتم التصديق على هذه الاتفاقية و ملحقاتها، وفقا للإجراءات التشريعية والدستورية المعمول بها في بلد كل من الطرفين المتعاقدين وتصبح سارية المفعول من تاريخ إخطار الطرفين ائمتعاقين كل منهما الآخر عبر القنوات الدبلوماسية بهذا التصديق.

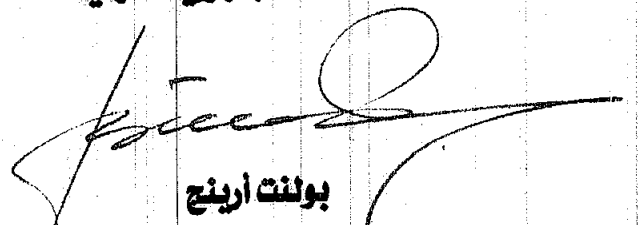
وإثباتاً لذلك فإن المفوضين بالتوقيع أدناه، بناء على التفويض المعطى لكل منهما من قبل بلده قد وقعا على هذه الاتفاقية.

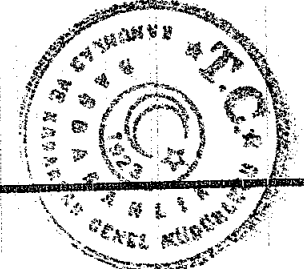
تم تحريرها في صنعاء في هذا اليوم الرابع و العشرين من شهر نوفمبر عام ٢٠١٢ على ثلاث نسخ أصلية باللغة الانجليزية واللغة العربية و اللغة التركية لكل منها قوة السند الأصلي، وفي حال وجود أي تضارب بين النسخ، تكون الحجية للنص الانجليزي.

عن حكومة / الجمهورية اليمنية


سعد الدين علي سالم طائب
وزير الصناعة والتجارة

عن حكومة / الجمهورية التركية


بولنت أرينج
نائب رئيس الوزراء



الملحق الاول

جدول الطرق

١. (أ) الطرق الجوية التي يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل حكومة / الجمهورية التركية التشغيل عليها في كلا الاتجاهين كالآتي:

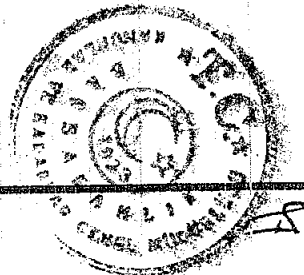
نقاط في الجمهورية التركية	نقاط متوسطة	نقاط في الجمهورية اليمنية	نقاط فيما وراء
أي نقاط	أي نقاط	صنعاء / عدن	أي نقاط

(ب) الطرق الجوية التي يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل حكومة / الجمهورية اليمنية التشغيل عليها في كلا الاتجاهين كالآتي:

نقاط في الجمهورية اليمنية	نقاط متوسطة	نقاط في الجمهورية التركية	نقاط فيما وراء
أي نقاط	أي نقاط	اسطنبول / أنقرة	أي نقاط

٢. يجوز لكل مؤسسة (مؤسسات) نقل جوي معينة ، حسب تقديرها ، إلغاء أي نقطة أو كل النقاط المتوسطة و/ أو أي نقطة أو النقاط فيما وراء على الطرق المعينة على إحدى أو كل رحلاتها بشرط أن تبدأ تلك الرحلات في نقطة أو نقاط في إقليم الطرف الذي قام بتعيين تلك المؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي.

٣. يجب أن نخضع النقاط المتوسطة ونقاط فيما وراء الموضحة أعلاه، وكذا ممارسة الحرية الخامسة للنقل الجوي من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من الطرفين المتعاقدين، لموافقة سلطات الطيران المدني في كلا الطرفين المتعاقدين.



المُحقّق الثّاني

الموافقة على جداول الرحلات

- ١- على مؤسسات النقل الجوي المعنية تقديم جداول الرحلات إلى سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين للموافقة عليه و لكل موسم (الموسم الصيفي او الشتوي) قبل ٣٠ يوماً من بدء التشغيل. وفي حالات خاصة يمكن تقليل المدة بحسب تقدير سلطات الطيران المدني.
- ٢- يجب على مؤسسات النقل الجوي المعنية من الطرفين المتعاقدين التشاور و التنسيق فيما بينهما بغية تسهيل إجراءات موافقة سلطات الطيران المدني على جداول الرحلات قبل افتتاح الخط الجوي.
- ٣- يجب على سلطات الطيران المدني حال استلام طلبات جداول الرحلات، الموافقة عليها أو اقتراح تعديلات عليها. و في كافة الأحوال لا يجب على مؤسسات النقل الجوي المعنية من الطرفين المتعاقدين البدء بالتشغيل قبل الحصول على موافقة سلطات الطيران المدني المعنية. ويمكن أن يخضع هذا الحكم إلى تعديلات لاحقاً.

