

T.C.
BAŞBAKANLIK
Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü

Sayı : 31853594-101-30- 3870
Konu : Kanun Tasarısı

2 /12 /2015

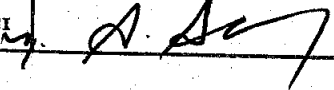
TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

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

Gereğini arz ederim.


Ahmet DAVUTOĞLU
Başbakan

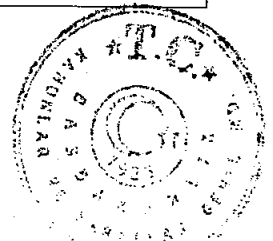
Ek: Liste

TBMM BAŞKANLIĞI				
Tali Komisyon	Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm			
Esas Komisyon	Dışişleri			
Tarih:	05 Ocak 2016		E.No: 1/466	
Ysm.Uzm.	Bşk.Yrd.	Başkan	Gn.Sek.Yrd.	Gen.Sekv.
				
TBMM BAŞKANI 				

TÜRK KARILAR ve KIZANLAR BSK LİGİ
03 Aralık 2015
MURAT:

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.	<u>1/951</u>	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.	1/773	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 : 31853594-101-993- 3025

14 / 7 / 2014

Konu : Kanun Tasarısı

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Dışişleri Bakanlığı'na hazırlanan ve Başkanlığınıza arzı Bakanlar Kurulu'na 30/6/2014 tarihinde kararlaştırılan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Kuveyt Devleti Hükümeti Arasında İkili Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı" ile gerekçesi ilişikte 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:	13	Agustos	2014	E. No: 4/951
Ysm. Uzm.	Bşk. Yrd.	Başkan V.	Gn. Sek. Yrd.	Gn. Sek.
				
TBMM BAŞKANI				

T B M M
KÜTÜPHANE VE ARŞİV BİRLİK. BAŞKANLIĞI

1 4 Temmuz 2014

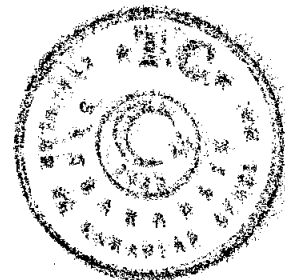
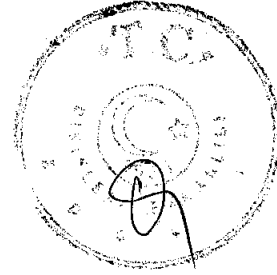
No: 323994

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 Kuveyt Devleti Hükümeti arasında 29 Nisan 2013 tarihinde Ankara'da bir Hava Ulaştırma Anlaşması imzalanmıştır.

Türkiye ile Kuveyt 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.



HÜKÜMETİN TERCİH ETTİĞİ METN

T/730

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ VE KUVEYT DEVLETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA İKİLİ HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASININ ONAYLANMASININ UYGUN
BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI**

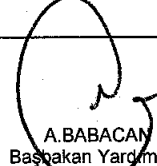
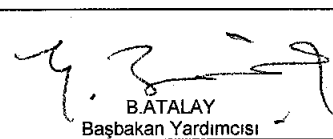
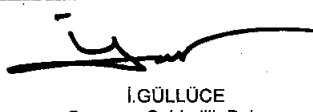
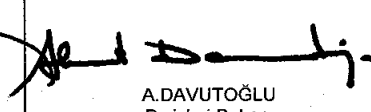
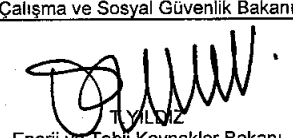
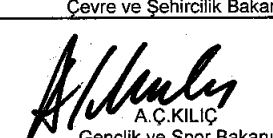
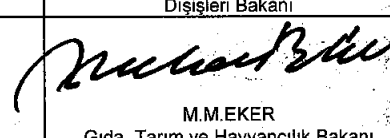
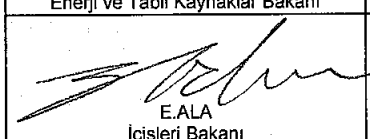
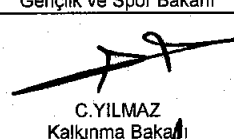
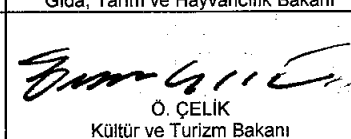
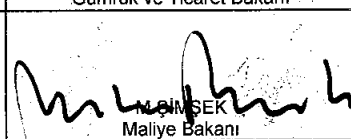
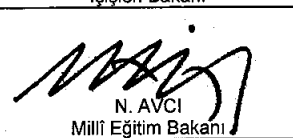
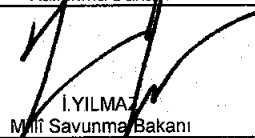
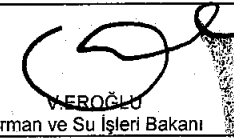
MADDE 1- (1) 29 Nisan 2013 tarihinde Ankara'da imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Kuveyt Devleti Hükümeti Arasında İkili Hava Ulaştırma Anlaşması"nın onaylanması uygun bulunmuştur.

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

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

Eki

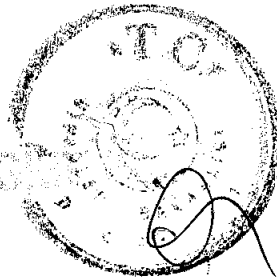
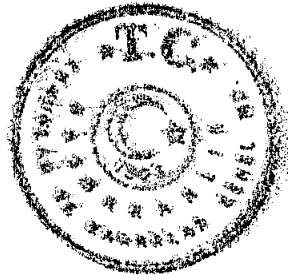
RECEP TAYYİP ERDOĞAN
BAŞBAKAN

 B. ARINÇ Başbakan Yardımcısı	 A. BABACAN Başbakan Yardımcısı	 B. ATALAY Başbakan Yardımcısı	 E. İŞLER Başbakan Yardımcısı
 B. BOZDAĞ Adalet Bakanı	 A. İSLAM Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı	 M. ÇAVUŞOĞLU Avrupa Birliği Bakanı	 F. İŞİK Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı
 F. ÇELİK Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı	 İ. GÜLLÜCE Çevre ve Şehircilik Bakanı	 A. DAVUTOĞLU Dışişleri Bakanı	 N. ZEYBEKCI Ekonomi Bakanı
 T. YILMAZ Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı	 A. Ç. KILIÇ Gençlik ve Spor Bakanı	 M. M. EKER Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanı	 H. YAZICI Gümrük ve Ticaret Bakanı
 E. ALA İçişleri Bakanı	 C. YILMAZ Kalkınma Bakanı	 Ö. ÇELİK Kültür ve Turizm Bakanı	 M. SEK Maliye Bakanı
 N. AVCI Millî Eğitim Bakanı	 İ. YILMAZ Millî Savunma Bakanı	 V. ÖROĞLU Orman ve Su İşleri Bakanı	 M. MÜezzinoğlu Sağlık Bakanı
 L. ELVAN Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı			

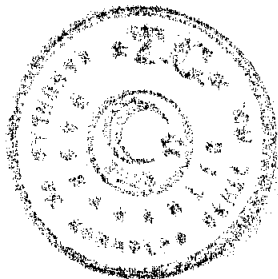
Dosya No:
101- 993

929

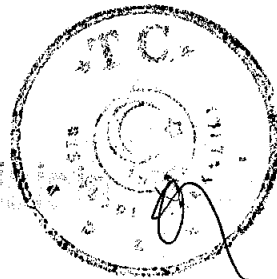
TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
VE
KUVEYT DEVLETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA
İKİLİ HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI



<u>MADDE</u>	<u>BAŞLIK</u>
1	TANIMLAR
2	TRAFİK HAKLARI
3	TAYİN VE İŞLETME YETKİSİNİN TANINMASI
4	İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VE ASKIYA ALINMASI
5	ULUSAL KANUNLARIN VE DÜZENLEMELERİN UYGULANMASI
6	SERTİFİKA VE LİSANSLARIN TANINMASI
7	HAVACILIK EMNİYETİ
8	HAVACILIK GÜVENLİĞİ
9	HAVALİMANLARININ VE HAVACILIK TESİSLERİNİN KULLANIMI
10	KAPASİTEYE İLİŞKİN HÜKÜMLER
11	ÜCRET TARİFELERİ
12	ADİL REKABET
13	UÇUŞ PROGRAMLARININ ONAYLANMASI
14	GÜMRÜK HARÇLARINDAN VE DİĞER HARÇLARDAN VE VERGİLERDEN MUAFİYET
15	TEMSİL
16	MALİ HÜKÜMLER
17	İSTATİSTİKLER
18	İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER
19	ÇOK TARAFLI SÖZLEŞMELERE UYGUNLUK
20	İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ
21	SONA ERME
22	BAŞLIKLAR
23	TESCİL
24	YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ
EK I	HAT ÇİZELGESİ
EK II	KOD PAYLAŞIMI



ASLI ÇİZELGESİ



TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
VE KUVEYT DEVLETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA İKİLİ HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI

Bundan sonra Akit Taraflar olarak nitelendirilecek olan Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Kuveyt Devleti Hükümeti, 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine ve Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Anlaşmasına taraf olarak,

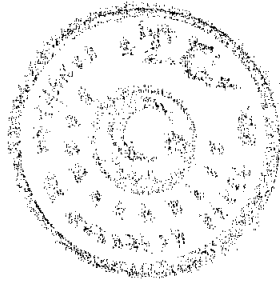
Ülkelerinin arasında ve ötesinde hava hizmetleri kurmak ve yürütmek amacıyla bir anlaşmaya varmayı isteyerek,

Uluslararası hava hizmetlerinde en üst seviyede emniyet ve güvenliği sağlamayı isteyerek,

Ticaretin, turizmin ve yatırımların geliştirilmesinde uluslararası hava hizmetlerinin önemini bilincinde olarak,

Uluslararası hava hizmetlerindeki paylarını artırmak isteyerek,

AŞAĞIDAKİ MADDELERDE MUTABIK KALMIŞLARDIR:

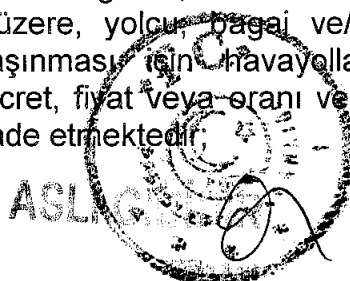


ASLI GİBİ

MADDE I TANIMLAR

Bu Anlaşmanın 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 konması ya da kabul edilmesi koşuluyla, Sözleşmenin 90. Maddesi altında kabul edilen herhangi bir Eki ve 90. ve 94. Maddeler uyarınca Sözleşmenin Eklerinde yapılan herhangi bir değişikliği içermektedir;
- b) "Havacılık otoriteleri" terimi; Türkiye Cumhuriyeti için, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığını ve bu Bakanlığa verilen görevleri yerine getirmeye yetkili herhangi bir kurum veya kişiyi, Kuveyt Devleti için de Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü ve bu Genel Müdürlüğe verilen görevleri yerine getirmeye yetkili herhangi bir kurum veya kişiyi ifade etmektedir;
- c) "Tayin edilen havayolları" terimi; bu Anlaşmanın 3. Maddesi uyarınca tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş havayollarını ifade etmektedir;
- d) "Ülke" terimi; Sözleşmenin 2. Maddesinde belirtilmiş olan anlamı haizdir;
- e) "hava hizmeti", "uluslararası hava hizmeti", "havayolu" ve "trafik amacı dışındaki duraklama" terimleri; Sözleşmenin 96. Maddesinde tanımlanan anlamlarında kullanılmaktadır;
- f) "Mutabık kalınan hizmetler" ve "Belirlenen hatlar" terimleri; sırasıyla, bu Anlaşmanın ekinde belirtilen tarifeli uluslararası hava hizmetlerini ve hatları ifade etmektedir;
- g) "Kapasite" terimi;
 - hava aracı için, bu hava aracı tarafından hatta veya hattın belirli bir kısmında taşınabilen yükü,
 - belirlenmiş bir hava hizmeti için; bu hizmette kullanılan hava aracının kapasitesinin, bu hava aracı için bir hatta veya hattın bir kısmında belli bir dönemde işletilen frekans sayısı ile çarpımını ifade etmektedir;
- h) "Trafik" terimi; yolcular, bagaj, kargo ve postayı ifade etmektedir;
- i) "Ücret Tarifesi" terimi; hava taşımacılığında, bununla bağlantılı olan diğer ulaşım modları dâhil olmak üzere, yolcu, bagaj ve/veya posta hariç tutulmak üzere kargonun taşınması için havayolları ve acenteleri tarafından alınacak her türlü ücret, fiyat veya oranı ve bu ücret, fiyat ve oranın geçerli olduğu şartları ifade etmektedir;



- j) "Kullanıcı ücretleri" havalimanlarının, seyrüsefer olanaklarının ve diğer ilgili hizmetlerin kullanımı için bir Akit Tarafın diğerinden tahsil ettiği ücret ve oranları ifade etmektedir;
- k) "Anlaşma" terimi; bu Anlaşmayı, Ek'ini ve bunlarda yapılacak herhangi bir değişikliği ifade etmektedir;
- l) "Çizelge" terimi, bu Anlaşmanın ekinde yer alan hat çizelgesini veya bu Anlaşmanın 18. Maddesinin (3) fıkrasının hükümleri doğrultusunda bu hat çizelgesi üzerinde yapılan değişiklikleri ifade etmektedir. Çizelge bu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını oluşturmaktadır ve bu Anlaşmaya dair tüm referanslar aksine karar verilmedikçe Çizelgeyi de içerecektir.

MADDE 2

TRAFİK HAKLARI

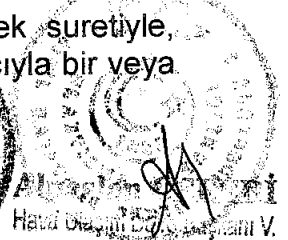
- Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa, bu Anlaşma'nın Ek l'inde belirlenen hatlar üzerinde tarifeli uluslararası hava hizmetlerini yürütebilmesi için bu Anlaşmada belirtilen hakları tanımaktadır. Bu hizmetler ve hatlar bu Anlaşma'da sırasıyla "mutabık kalınan hizmetler" ve "belirlenen hatlar" olarak anılmaktadır. Her bir Akit Tarafça tayin edilen havayolları belirlenen bir hat üzerinde, mutabık kalınan bir hizmeti yürütürken aşağıda belirtilen haklara sahip olacaklardır.
 - Diğer Akit Tarafın ülkesi üzerinden iniş yapmaksızın uçuş hakkı,
 - Sözü geçen ülkede trafik hizmeti dışındaki amaçlar için durabilme hakkı; ve,
 - Birlikte ya da ayrı uluslararası trafiği indirmek veya almak amacıyla bu Anlaşmanın Ek l'inde belirlenen hat için belirtilen ülkedeki noktalarda durabilme hakkı.
- Bu Maddenin (1.) fıkrasındaki hiçbir husus, bir Akit Tarafın havayoluna, diğer Akit Taraf ülkesinde bu diğer tarafın ülkesindeki başka bir noktaya ücret veya kira karşılığı taşınmak üzere trafik almak hakkını verdiği şeklinde anlaşamaz.

MADDE 3

TAYİN VE İŞLETME YETKİSİNİN TANINMASI

- Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa yazılı olarak bildirmek suretiyle, belirlenen hatlarda, mutabık kalınan hizmetleri işletmesi amacıyla bir veya daha fazla havayolunu tayin etme hakkına sahip olacaktır.

ASLI ÇIKARTILMIŞTIR



2. Söz konusu tayin tebliğinin alınması üzerine, diğer Akit Taraf, bu Maddenin (3.) ve (4.) fıkralarına tabi olarak, gereken işletme yetkisini gecikmeksizin tayin edilen havayoluna tanıyacaktır.
3. Bir Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun, sözü geçen havacılık otoritelerince, uluslararası hava hizmetlerinin işletilmesine uygulanan kanun ve düzenlemelerin şartlarını normal ve makul bir şekilde sağladığını temin etmesini isteyebilir.
4. Her bir Taraf, diğer Tarafın aşağıdaki koşulları sağlamaması halinde, bu Maddenin 2. fıkrasında sözü geçen işletme yetkilerini tanımayı reddedebilir veya tayin edilen havayolunun bu Anlaşmanın 2. Maddesinde belirlenen hakları kullanabilmesi için şartlar getirebilir:
 - a) havayolunun hakiki sahipliği veya etkin kontrolünün tayin eden Tarafın kendisinde veya uyuşundakilerin yetkisinde olması; ve/veya
 - b) tayin edilen havayollarının bu Anlaşmanın 7. Maddesi (Havacılık Emniyeti) ve 8. Maddesi (Havacılık Güvenliği) hükümlerine uymaması.
5. Bir havayolu bu şekilde tayin edilip yetkilendirildiğinde, bu havayolu bu Anlaşmanın 11. Maddesi hükümleri uyarınca uzlaşılan kapasite ve ücret tarifesine uygun olarak mutabık kalınan hizmetleri vermeye istediği herhangi bir zamanda başlayabilecektir.

MADDE 4

İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI

1. Her bir Akit Taraf, aşağıdaki hallerde, diğer Akit Tarafça tayin edilen bir havayoluna verilmiş bulunan işletme yetkisini geri almak veya bu Anlaşmanın 2. Maddesinde belirtilen hakların kullanılmasını durdurmak veya bu hakların kullanılmasına gerekli gördüğü kayıtları koymak hakkına sahip olacaktır:
 - a) O havayolunun hakiki sahipliği veya etkin kontrolünün tayin eden Akit Tarafın veya Akit Tarafın uyuşundakilerin yetkisinde olduğu konusunda tatmin olmaması halinde; veya
 - b) O havayolunun kendisine bu hakları tanıyan Akit Tarafın kanun ve düzenlemelerine uymaması; veya
 - c) O havayolunun Bu Anlaşmada belirlenen hükümlere göre işletilmesinde başarısız olunması halinde.
2. Eğer iptal, askıya alma veya bu Maddenin 1. fıkrasında belirtilen hükümlerin derhal uygulanması kanun ve düzenlemelerin ihlalini önlemek

ASLI



16

açısından gerekli değilse, sözü geçen hak, ancak diğer Akit Taraf ile istişarelerden sonra kullanılabilecektir.

MADDE 5

ULUSAL KANUNLARIN VE DÜZENLEMELERİN UYGULANMASI

1. Bir Akit Tarafın yolcu, mürettebat, veya posta da dâhil olmak üzere kargonun ülkesine girişi veya ayrılışıyla ilgili giriş, gümrükleme, göç, pasaport, döviz, sağlık, karantina ve posta gibi formaliteleri düzenleyen kanunlarına ve düzenlemelerine, yolcu, mürettebat, ve kargo tarafından veya onlar adına bu ülkeye girişte, çıkışta ve bu ülkenin sınırları dahilinde bulundukları süre zarfında, uyulacaktır.
2. Bir Akit Tarafın, uluslararası hava seyrüseferi yapan bir hava aracının, ülkesine kabulüne veya ülkesinden ayrılışına ya da diğer Akit Tarafın hava araçlarının kendi ülkesi üzerinde işletilmesine ve seyrüseferine ilişkin kanunlarına ve düzenlemelerine uyulacaktır.
3. Bir Akit Tarafın ilgili otoriteleri, olağandışı bir gecikmeyen neden olmaksızın, diğer Akit Tarafın hava aracında, bu hava aracının inişi veya ayrılışı sırasında arama yapma ve Sözleşmede öngörülen sertifikaları ve diğer belgeleri inceleme hakkına sahip olacaktır.

MADDE 6

SERTİFİKA VE LİSANSLARIN TANINMASI

1. Bir 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, mutabık kalınan hizmetlerin belirlenen hatlarda işletilmesi amacıyla diğer Tarafça da tanınacaktır. Fakat her bir Taraf, ülkesinin üzerinden olan uçuşlarda diğer Tarafça veya bir diğer Devletçe kendi uyruklarına verilen veya geçerli kılınan yeterlilik sertifikalarını ve lisanslarını tanımayı reddetme hakkını saklı tutmaktadır.
2. Bir Tarafın havacılık otoriteleri tarafından bir kişiye veya tayin edilen havayoluna veya mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesinde kullanılan bir hava aracına verilen yukarıda 1. fıkrada belirtilen lisans ve sertifikalarla ilgili ayrıcalık ve şartlar, Sözleşmede belirlenen asgari standartlarla bir fark yaratıyorsa ve bu fark Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından da onaylanıyorsa, diğer Taraf, karşı tarafın havacılık otoriteleriyle bu uygulamanın açıklığa kavuşturulması amacıyla istişare talep edebilir.

ASLI



Atatürk Hava Yolu A.Ş.
Hava İşletim ve Uçuş Hizmetleri Dairesi Başkanlığı

MADDE 7

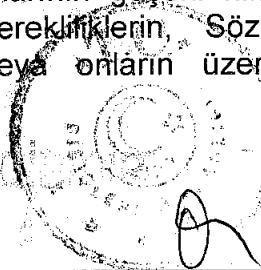
HAVACILIK EMNİYETİ

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 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 sağlamadığını ve uygulamadığını düşünürse, sözü geçen Taraf diğer Tarafı bu bulgular ve asgari ICAO standartlarını sağlamak için atılması gereken adımlar hakkında uyaracak ve diğer Taraf mutabık kalınan bir sürede gereken düzeltici önlemleri alacaktır. Diğer Tarafın on beş (15) gün ya da kararlaştırılabilecek daha uzun bir süre içerisinde gerekli düzeltici önlemleri almaması bu Anlaşmanın 4. Maddesinin (işletme yetkisinin iptali, askıya alınması veya tadili) uygulanmasına temel teşkil edecektir.
3. Şikago Sözleşmesinin 33. Maddesindeki hükümlere bakılmaksızın, bir Tarafın havayolu veya havayolları tarafından işletilen bir hava aracının, diğer Tarafın ülkesine veya ülkesinden sefer düzenlerken, ülkesinde bulunduğu Tarafın yetkili temsilcileri tarafından, olağandışı bir gecikmeye yol açmamak şartıyla, bu hava aracında veya çevresinde, hava aracının ve mürettebatın belgelerinin geçerliliği ile hava aracının ve teçhizatının görünürdeki durumunu kontrol etmek amacı ile denetime (bu Maddede "rampa denetimi" olarak adlandırılacaktır) tabi tutulabileceği konusunda mutabık kalınmıştır.
4. Eğer böyle herhangi bir rampa denetimi veya bir dizi rampa denetimleri:
 - a) bir hava aracının veya bir hava aracının işletilmesinin, o sırada Şikago Sözleşmesine göre belirlenen asgari standartlara uymadığı hususunda ciddi kaygılar doğurursa veya,
 - b) o sırada Şikago Sözleşmesine göre belirlenen emniyet standartlarının etkin bir şekilde sağlanamadığı ve uygulanamadığı hususunda ciddi kaygılar doğurursa,

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



ASLI



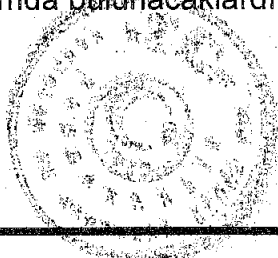
ALİ RIZA KAYA
Hava Yolu İşletimi Müdürü V.

- 18
5. Yukarıda yer alan (3.) fıkra uyarınca bir Tarafın tayin edilen havayolunca işletilen hava aracının rampa denetlemesinin söz konusu havayolunun temsilcisi tarafından reddedilmesi durumunda, diğer Taraf yukarıda yer alan (4.) fıkrada belirtilen ciddi endişelerin olduğu sonucuna varabilecek ve söz konusu fıkrada belirtilen sonuçları çıkarabilecektir.
 6. Her bir Taraf; bir rampa denetlemesinin sonucunda, bir veya bir dizi rampa denetlemesinin engellenmesi sonucunda, istişare sonrasında veya başka bir şekilde hava aracının işletilmesinin emniyeti açısından ani bir eylemin gerekliliği sonucuna varması durumunda, diğer Tarafın havayolunun veya havayollarının işletme yetkilerini derhal askıya alma veya değiştirme hakkını saklı tutmaktadır.
 7. Yukarıda yer alan 2. veya 6. fıkra uyarınca bir Tarafça gerçekleştirilen bir eylem, bu eylemin gerçekleştirilmesine temel olan durumun ortadan kalkmasıyla sona erdirilecektir.

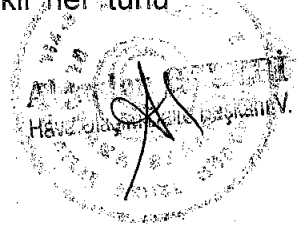
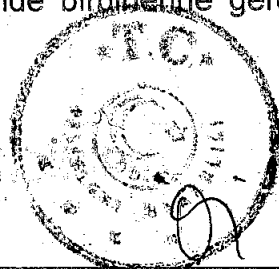
MADDE 8

HAVACILIK GÜVENLİĞİ

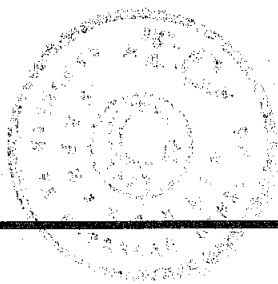
1. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut hak ve yükümlülüklerine uygun olarak, sivil havacılık güvenliğinin yasadışı müdahalelere karşı korunması amacıyla birbirlerine karşı üstlendikleri yükümlülüğün, bu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini teyit ederler. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut haklarının ve yükümlülüklerin genel niteliklerini kısıtlamaksızın, özellikle 14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzalanan Hava araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere ilişkin 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 ilişkin Sözleşme ve 24 Şubat 1988 tarihinde Montreal'de imzalanan Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Limanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine ilişkin Protokol, 1 Mart 1991'de Montreal'de imzalanan Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesi Sözleşmesi veya Akit Tarafların taraf oldukları 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.



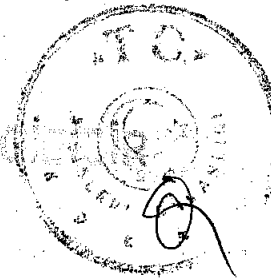
ASLİ



3. Akit Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, Akit Taraflara uygulanabilir olduğu ölçüde, ICAO tarafından konulan ve Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine Ek olarak kabul edilen tüm havacılık güvenliği standartlarına ve tavsiye edilen uygulamalara uygun olarak hareket edeceklerdir. Akit Taraflar, kendi tescilindeki hava aracı işletmecilerinin veya işyeri merkezi ülkelerinde bulunan veya ülkelerinde sürekli mukim olan hava aracı işletmecilerinin ve ülkelerindeki havaalanı işletmecilerinin Akit Tarafları bağlayan bu tür havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini sağlayacaklardır. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa kendi ulusal düzenlemeleri ve uygulamaları ile yukarıda belirtilen Eklerdeki havacılık güvenlik standartları arasındaki farklılıkları haber vermelidir. Her bir Akit Taraf diğer Akit Taraftan herhangi bir zamanda bu Anlaşmanın 18. Maddesinin 2. fıkrasına göre ele alınmak üzere, bu tip farklılıkları diğer Akit Tarafla görüşmek için acil istişare talebinde bulunabilir.
4. Akit Taraflardan her biri, söz konusu hava aracı işletmecilerinin, diğer Akit Tarafın ülkesine giriş için, bu ülkeden çıkış için veya bu ülkede kalınan süre zarfında diğer Akit Tarafça, yukarıda yer alan (3.) fıkrada atıf yapılan havacılık güvenliği hükümlerine uymalarının istenebileceği hususunda mutabıktır. Akit Taraflardan her biri, kendi ülkesinde hava aracının güvenliğinin sağlanması, yolcuların, mürettebatın el bagajlarının, genel bagajın, kargo ve hava aracı levazımının yükleme ve boşaltma öncesinde ve sırasında kontrolü amacıyla yeterli tedbirlerin alınmasını ve etkin şekilde uygulanmasını sağlayacaktır. Akit Taraflardan her biri, özel bir tehdidin bertaraf edilmesi amacıyla diğer Akit Tarafın makul özel güvenlik tedbirleri alınması yolunda yapacağı herhangi bir talebi olumlu şekilde dikkate alacaktır.
5. Sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesi olayı veya bu doğrultuda bir tehdidin vuku bulması veya bu hava aracına, hava aracının yolcularına ve mürettebatına, havaalanlarına veya hava seyrüsefer tesislerine yönelik diğer yasadışı müdahalelerin meydana gelmesi halinde Akit Taraflar, haberleşmede ve bu tür bir olayın veya olay tehdidinin süratli ve emniyetli biçimde sona erdirilmesini amaçlayan diğer uygun tedbirlerin alınmasında, insan hayatı konusunda riski asgariye indirmek suretiyle kolaylık sağlayarak birbirlerine yardımcı olacaklardır.
6. Her bir Akit Taraf, kalkışı insan hayatını korumak için gerekli olmadıkça, kendi ülkesine iniş yapmış olan yasadışı yollarla ele geçirilmiş veya diğer yasadışı müdahale eylemlerine maruz kalmış bir hava aracının, uygun olduğu takdirde, yerde kalmasını sağlamak üzere gerekli önlemleri alacaktır. Mümkün olduğu durumlarda bu tip önlemler karşılıklı istişare temelinde alınacaktır.



ASLI



MADDE 9

HAVALİMANLARININ VE HAVACILIK TESİSLERİNİN KULLANIMI

1. Her bir Akit Tarafın kendi ülkesinde diğer Akit Tarafın havayollarına havalimanları, hava yolları, hava trafik kontrol ve hava seyrüsefer hizmetleri, havacılık güvenliği tesisleri ve diğer ilgili tesisler ve hizmetlerde sağlayacağı koşullar, anlaşmaların yapıldığı tarihte benzer uluslararası hava hizmetlerinde bulunan herhangi bir havayoluna sağlanan en elverişli koşullardan daha az elverişli olmayacaktır.
2. Havalimanları, hava yolları, hava trafik kontrol ve hava seyrüsefer hizmetleri, havacılık güvenliği tesisleri ve diğer ilgili tesisler ve hizmetlerin diğer Akit Tarafın havayolunun kullanımı için bir Akit Tarafın ülkesinde uygulanan ücret ve harçların belirlenmesi ve tahsilatı adil ve eşit olacaktır. Diğer Akit Tarafın havayoluna uygulanan bu harçlar ve ücretler, bu harçların ve ücretlerin uygulandığı zamanda benzer uluslararası hava hizmetlerinde bulunan herhangi bir havayoluna sağlanan en iyi koşullardan daha az elverişli olmamak kaydıyla oluşturulacaktır.
3. Her bir Akit Taraf, yetkili ücretlendirme mercileri ile hizmet ve olanakları kullanan havayolları arasında veya uygun hallerde havayollarını temsil eden kuruluşlar arasında görüşmeleri destekleyecektir. Kullanıcılar, ücretlerde yapılacak değişiklikler konusunda değişiklikler yapılmadan önce görüşlerini belirtebilmeleri için mümkün olduğu ölçüde bilgilendirilecektir.

MADDE 10

KAPASİTEYE İLİŞKİN HÜKÜMLER

1. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayollarına, kendi ülkeleri arasında mutabık kalınan hava hizmetlerini işletmeleri için adil ve eşit imkânlar sağlanacaktır.
2. Mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesinde, her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun çıkarlarını dikkate alacak, öyle ki aynı hatların tamamı veya bir kısmında diğer işletme tarafından sunulan hizmetleri aşırı derecede haksız olarak etkilemiş olmayacaktır.
3. Akit Tarafların tayin edilmiş havayollarının sağladıkları mutabık kalınan hizmetler belirlenen hatlar üzerinde kamu taşımacılığının ihtiyaçları ile yakından ilgili olacak ve havayolu tayin etmiş Akit Tarafın ülkesine gelecek veya ülkesinden gidecek trafiğin mevcut ve makul olarak beklenen taşıma ihtiyaçlarını makul bir yük faktörü ile karşılayacak bir kapasiteyi sağlamak asıl amaçları olacaktır.
4. Herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen bir havayolunun, belirlenen hatlar üzerinde diğer Akit Tarafın ülkesindeki noktalar ile üçüncü ülkelerdeki

ASLİ

Hava Ulaştırma Bakanlığı
Kam V.

21

noktalar arasındaki trafiği taşıma hakları kapasitenin aşağıda belirtilen faktörlere dayanılarak belirlenmesini öngören genel prensipler gözetilerek uygulanmalıdır:

- a) havayolunu tayin eden Akit Tarafın ülkesine gelecek veya ülkesinden gidecek trafik ihtiyaçları;
- b) ilgili havayolunun geçtiği bölgede bulunan Devletlerin havayolları tarafından tesis edilen diğer taşımacılık hizmetleri de dikkate alınarak bu bölgedeki trafik ihtiyaçları; ve
- c) uzun menzilli havayolu operasyonlarının ihtiyaçları.

Bu fıkra hükümleri uyarınca tanınacak tüm ayrıcalıklar nihai olarak Akit Tarafların havacılık otoriteleri tarafından belirlenecektir.

5. Sunulacak kapasite ve işletilecek hizmetlerin frekansı, seferler başlamadan önce Akit Tarafların havacılık otoriteleri tarafından karşılıklı olarak belirlenecektir. Başlangıçta belirlenen kapasite ve hizmetlerin frekansı zaman içinde söz konusu otoriteler tarafından gözden geçirilebilir ve yeniden düzenlenebilir.

MADDE 11

ÜCRET TARİFELERİ

1. Her bir Akit Taraf; ülkesine, ülkesinden veya üzerinden olacak uluslararası hava hizmetleri için uygulanacak ücret tarifelerinin, makul seviyelerde işletme maliyeti, makul kâr ve diğer havayollarının ücret tarifeleri de dâhil olmak üzere tüm ilgili etkenlere dikkat edilerek tayin edilen havayolları tarafından belirlenmesine izin verecektir.
2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından 1. fıkra uyarınca belirlenen ücret tarifeleri diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinin onayını gerektirmeyecektir. Yukarıdaki hükümlere bakılmaksızın, her bir Akit Taraf aşağıda belirtilen amaçlarla müdahalede bulunma hakkına sahip olacaktır:
 - a) Gerekçesiz ayrımcı ücret ve uygulamaları önlemek;
 - b) Pazardaki baskın durumdan dolayı doğabilecek suiistimallerde tüketicileri çok yüksek veya kısıtlayıcı ücretlerden korumak;
 - c) Havayollarını suni olarak düşürülen ücretlerden korumak.

ASLI GİZLİ

Havacılık Bakanlığı V.

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

MADDE 12

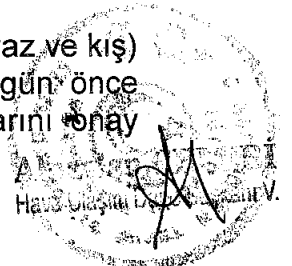
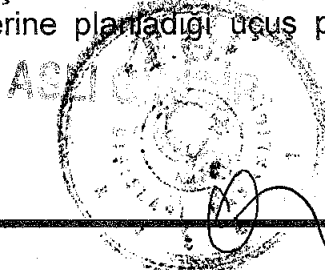
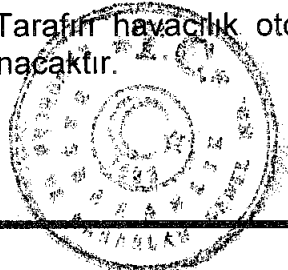
ADİL REKABET

1. Her iki Akit Tarafça tayin edilen havayollarına, mutabık kalınan hava hizmetlerini belirlenen hatlarda birbirleriyle rekabet halinde yürütmeleri için adil ve eşit düzeyde imkân sağlanacaktır.
2. Bu Anlaşma'nın 10. Maddesinin 5 fıkrası hükümleri uyarınca, her bir Akit Taraf, tayin edilen her bir havayolunun, sunduğu uluslararası hava hizmetlerinin frekansını ve kapasitesini, ticari koşulları ve piyasanın koşullarını dikkate almak suretiyle belirlemesine izin verecektir. Akit Taraflardan hiç biri, diğer Akit Tarafça tayin edilmiş olan havayollarının operasyonlarını, bu Anlaşmanın hükümlerinde veya Sözleşmede öngörülen standart şartlarda belirtilen durumların dışında tek taraflı olarak kısıtlayamayacaktır.
3. Hiçbir Akit Taraf, kendi tayin ettiği havayolunun veya havayollarının, tek başına veya diğer bir havayolu veya havayolları ile birlikte, 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, aşağıdaki havayolu uygulamalarının adil olmayan rekabet uygulamaları olduğu ve yakın takip gerektirdiği hususunda mutabıktır:
 - a) Belirlenen hatlardaki hizmetlerin sağlanabilmesindeki maliyetleri tümüyle karşılamayacak ücretlerin ve oranların oluşturulması;
 - b) Söz konusu uygulamaların geçici olmak yerine süreklilik arz etmesi;
 - c) Söz konusu uygulamaların diğer havayolları üzerinde önemli ekonomik etkileri olması ya da önemli zarara uğratması; ve
 - d) Hattaki hâkim konumun suiistimaline işaret eden davranışlar.

MADDE 13

UÇUŞ PROGRAMLARININ ONAYLANMASI

1. Her bir Tarafın tayin edilen havayolu, her bir tarife dönemi için (yaz ve kış) mutabık kalınan hizmetlerin başlamasından en az otuz (30) gün önce diğer Tarafın havacılık otoritelerine planladığı uçuş programlarını onay için sunacaktır.



- 23
2. Bir Tarafın tayin edilen havayolunun onaylanmış uçuş programı dışında mutabık kalınan hizmetler doğrultusunda düzenlemek istediği ek seferler için, sözü geçen havayolu diğer Tarafın havacılık otoritelerinden ön izin talep etmelidir.
 3. Bu tür talepler, Akit Tarafların ulusal kanunlarına ve düzenlemelerine uygun şekilde sunulacaktır. Aynı usul herhangi bir değişiklikte de uygulanacaktır.

MADDE 14

GÜMRÜK HARÇLARINDAN VE DİĞER HARÇLARDAN VE VEGİLERDEN MUAFİYET

1. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun uluslararası hava hizmetlerinde işletilen hava aracı ve bununla birlikte olağan teçhizatları, yakıt ve yağ tedarikleri (hidrolik yağlar dâhil), hava aracı malzemeleri (yiyecek, içecek ve sigara da dâhil olmak üzere) diğer Akit Tarafın ülkesine varışta, bu teçhizatlar ve tedarikler tekrar çıkış yapana veya bu ülke üzerinden yapılacak yolculuğun bir kısmında kullanılana kadar hava aracında kalmak kaydıyla her türlü gümrük harcı, denetleme ücreti ve diğer harç veya vergilerden muaf olacaktır.
2. Gerçekleştirilen seferle ilgisi dışında aşağıda sayılan maddeler de aynı harç ve vergilerden muaf tutulacaktır;
 - a) Herhangi bir Akit Tarafın otoritelerinin belirlediği sınırlar içinde, bu Akit Tarafın ülkesinde uçağa alınan hava aracı gereçleri ve Akit Tarafın uluslararası seferlerde bulunan hava aracına kullanım için alınan gereçler,
 - b) Diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu tarafından uluslararası seferlerde bulunan hava aracının bakım ve onarımı için Akit Tarafların herhangi birinin ülkesine giren yedek parçalar (motor dâhil) ve olağan hava teçhizatları,
 - c) Diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu tarafından uluslararası seferlerde işletilen hava aracına tedarik için, Akit Tarafın ülkesinin üzerindeki uçuşların bir kısmında dahi kullanılacak olsa hava aracına alınan yakıt ve yağlar (hidrolik sıvılar dâhil),
 - d) (a), (b) ve (c) bentlerinde belirtilen malzemeler Gümrük otoritelerinin denetimi veya kontrolüne tabi olacaktır.
3. 4. Olağan hava teçhizatları ve herhangi bir Akit Tarafın hava aracındaki malzeme ve tedarikler diğer Akit Tarafın ülkesinde sadece o ülkenin gümrük otoritelerinin onayı ile indirilebilir. Bu durumda, bunlar söz konusu Akit Tarafın gümrük düzenlemelerine göre yeniden ihrac edilene veya

ASLI

24

başka bir biçimde elden çıkarılana kadar söz konusu otoritelerin gözetiminde tutulacaktır.

4. Akit Tarafların ülkelerinden transit geçen yolcular sadece basitleştirilmiş bir kontrole tabi tutulacaklardır. Transit geçiş yapan bagajlar ve kargo gümrük harçlarından ve sair benzeri vergilerden muaf tutulacaklardır.

MADDE 15

TEMSİL

1. Bir Tarafın tayin edilen havayolu veya havayolları, mütekabiliyet esasına tabi olmak kaydıyla, diğer Tarafın ülkesine giriş, ikamet ve çalışmayla ilgili kanun ve düzenlemelerine uygun şekilde mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesi için gerekli olan kendi idari, ticari, satış, operasyonel, teknik ve diğer uzman çalışanlarını diğer Tarafın ülkesine getirebilecek ve bulundurabilecektir.
2. Bir Tarafın tayin edilen havayolu veya havayolları personel ihtiyaçlarını tercihleri doğrultusunda kendi personeliyle veya diğer Tarafın ülkesinde havayolları için bu hizmetleri vermekle yetkilendirilmiş başka bir kurum, şirket veya havayolunun hizmetlerini kullanarak sağlayabilir.
3. Bu temsilciler ve personel diğer Tarapta geçerli olan kanunlara ve düzenlemelere tabi olacaklardır ve bu kanunlara ve düzenlemelere uygun şekilde her bir Taraf, mütekabiliyet esasına tabi olmak kaydıyla, en az gecikmeyle gerekli çalışma izinlerini, ziyaretçi vizelerini veya benzer dokümanları bu Madde'nin 1. fıkrasında belirtilen temsilcilere ve personele sağlayacaktır.

MADDE 16

MALİ HÜKÜMLER

1. Her bir tayin edilen havayolu, diğer Akit Tarafın ülkesinde satış ofisleri ve tamamen kendi takdirinde olmak kaydıyla acenteleri aracılığıyla taşımacılık dokümanlarını satma ve kesme hakkına sahip olacaktır. Bu havayolları, bu taşıma hizmetini o ülkenin ulusal para cinsinden veya veya bu hizmetlerin bu ülkede yerleşik olmayan kişilere satılması durumunda, herhangi bir konvertibl para biriminden satma hakkına sahip olacaklar, bu

ASLI

Hava Ulaştırma Bakanlığı V.

Ülkede yerleşik olmayan kişiler de bu taşımacılık hizmetlerini konvertibl para birimleri üzerinden serbestçe satın alabileceklerdir.

2. Her bir tayin edilen havayolu trafiğın taşınması bağlamında harcamaları geçen kazançları talep edilirse, resmi kur 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 yürürlükteki ulusal kanunlara ve kambiyo düzenlemelerine uygun şekilde gerçekleşecektir.
3. Bu gelirlerin çevrilmesi ve havalesine, bunların çevrime ve havaleye sunulduėu anda geçerli olan döviz deėişim kuru üzerinden, sınırlama getirilmeden izin verilecektir ve bankalar tarafından bu tür çevrim ve havaleye uygulanan ücretler dıřında bařka bir ücrete tabi olmayacaktır.

MADDE 17

İSTATİSTİKLER

Akit Tarafların havacılık otoriteleri, talep edilmesi halinde, diėer Akit Tarafın havacılık otoritelerine, birinci Akit Tarafça tayin edilmiř havayolları tarafından mutabık kalınan hizmetlerde sunulan kapasitenin deėerlendirilmesi amacıyla makul ölçülerde gerekli olabilecek periyodik istatistiki raporlar veya sair istatistiki raporlar sunacaklardır. Bu raporlar söz konusu havayolunun mutabık kalınan hizmetler ile ilgili olarak taşımıř olduėu trafik miktarını ve bu trafiğın bařlangıç ve varıř noktalarını belirlemek için gerekli tüm bilgileri içerecektir.

MADDE 18

İSTİřARELER VE DEėİřİKLİKLER

1. Akit Tarafların havacılık otoriteleri, yakın iřbirliėi anlayıřı içinde, zaman zaman bu Anlaşmanın uygulanması veya bu Anlaşma hükümlerine uygunluėun tatminkâr bir düzeyde saėlanması amacı ile birbirleriyle istişareler yürüteceklerdir.
2. Akit Taraflardan herhangi biri, bu Anlaşmanın ve Eklerinin herhangi bir hükmü üzerinde deėişiklik yapılması gerektiėine kanaat getirmesi halinde diėer Akit Tarafıtan istişare talebinde bulunabilecektir. Taraflarca aksi yönde bir karar alınmadıėı müddetçe, bu istişareler talebin yapıldıėı tarihten itibaren altmış (60) gün içerisinde bařlayacak ve tarafların

ASLI GÜZEL

ALİ İBRAHİM Zİ
Hava Ulaştırma ve Havacılık Bakanlığı V.

26

havacılık otoriteleri arasında müzakere veya yazışma yoluyla gerçekleştirilebilecektir. Bu şekilde kararlaştırılan değişiklikler diplomatik nota teatisi ile teyit edildikten sonra yürürlüğe girecektir.

3. Ancak Ek 1'de yer alan hat çizelgesi üzerindeki değişiklikler Akit Tarafların havacılık otoritelerinin kendi aralarında doğrudan anlaşmasıyla da yapılabilecektir.

MADDE 19

ÇOK TARAFLI SÖZLEŞMELERE UYGUNLUK

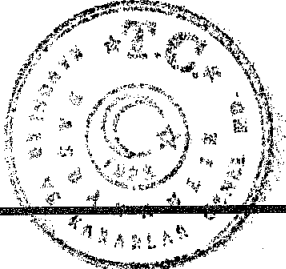
Bu Anlaşma ve Ekleri, her iki Akit Tarafı da bağlayıcı nitelikteki, çok taraflı herhangi bir sözleşmeye uyum sağlayacak şekilde değiştirilecektir.

MADDE 20

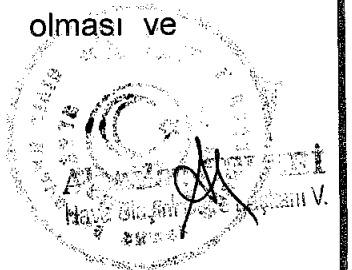
İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ

1. Bu Anlaşmanın veya Eklerinin yorumlanmasında veya uygulanmasında Akit Taraflar arasında herhangi bir uyuşmazlık çıkması durumunda, Akit Taraflar öncelikle uyuşmazlıklarını müzakere yoluyla çözme yoluna gideceklerdir.
2. Eğer Akit Taraflar, müzakere yoluyla çözüme ulaşamazlarsa, Akit Taraflar söz konusu uyuşmazlığın çözümü için üçüncü bir kişiye veya kuruma başvurulması konusunda mutabakata varabilecekler veya herhangi bir Akit Taraf uyuşmazlığı, birer üyesi her bir Akit Tarafça belirlenecek, üçüncü hakemin ise bu iki hakem tarafından seçileceği, üç hakemden oluşan bir tahkim heyetine sunabilir. Akit Taraflar, uyuşmazlığın tahkime götürüleceğine dair diğer Akit Tarafça diplomatik kanallar yoluyla yapılan bildirimi aldıkları tarihi izleyen altmış (60) gün içerisinde aday gösterecekleri hakemi belirleyeceklerdir ve üçüncü hakem ise bu tarihten itibaren altmış (60) gün içerisinde belirlenecektir. Eğer bir Akit Taraf belirlenen süre içinde hakemini bildirmezse veya seçilen hakemler tahkim heyeti başkanının belirlenmesine belirtilen sürede karar veremezlerse, gerekli hallerde, her bir Akit Taraf ICAO Konsey Başkanından tahkim heyeti başkanını veya bildirmeyen tarafın hakemini belirlemesini talep edebilir.

Bu durumda, üçüncü hakemin üçüncü bir Devletin vatandaşı olması ve Tahkim Heyetinin Başkanı sıfatı ile hareket etmesi gerekmektedir.



ASLI GÖRÜLÜMÜ



- 27
3. Akit Taraflar bu Madde'nin (2) fıkrası uyarınca verilecek her türlü karara uymayı taahhüt etmektedirler.
 4. Eğer bir Akit Taraf veya Akit Taraflardan birinin tayin edilen havayolu bu Maddenin (2.) fıkrasına göre verilen karara uymazsa, 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 hakeminin masraflarını karşılayacaktır. Tahkim heyetine ilişkin diğer giderler Akit Taraflar arasında eşit olarak paylaştırılacaktır.

MADDE 21

SONA ERME

Akit Taraflardan her biri bu Anlaşmaya son vermek kararında olduğunu her an diğer Akit Tarafa bildirebilecektir ve bu bildirim eş zamanlı olarak Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne de ulaştırılacaktır.

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

MADDE 22

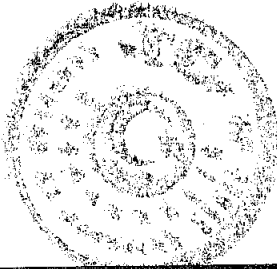
BAŞLIKLAR

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

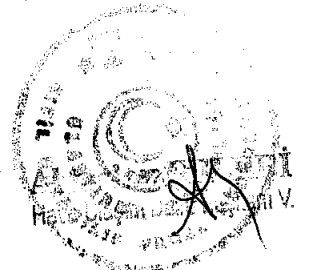
MADDE 23

TESCİL

Bu Anlaşma ve Ekleri ve bunlarda yapılacak tüm değişiklikler Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne tescil olunacaktır.



ASLI



28

MADDE 24
YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

Bu Anlaşma ve bu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını teşkil eden Ekleri Tarafların birbirlerine diplomatik kanallardan, yürürlüğe giriş için gerekli iç hukuk usullerini tamamladıklarını bildirdikleri son yazılı bildirimin alındığı tarihte yürürlüğe girer.

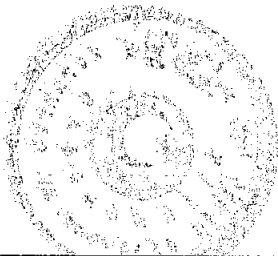
Bu Anlaşma yapılan son bildirimin alındığı tarihi izleyen ilk ayın ilk gününde yürürlüğe girecektir.

Bu Anlaşma, yürürlüğe girdiğinde, taraflar arasında 29 Mart 1977 tarihinde imzalanmış olan bir önceki anlaşmayı yürürlükten kaldıracak ve bu anlaşmanın yerini alacaktır.

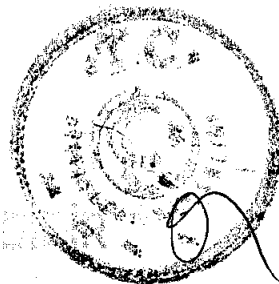
Aşağıda imzaları bulunan ve kendi Hükümetleri tarafından usulüne uygun olarak yetkili kılınmış taraflar bu Anlaşmayı imzalamışlardır.

Her bir metin birbirine eşdeğer olmak üzere, 2013 yılı Nisan ayının yirmi dokuzuncu gününde Ankara'da, Türkçe, Arapça ve İngilizce dillerinde çift nüsha halinde düzenlenmiştir. Bu Anlaşmaya veya Ekine ilişkin herhangi bir yorumlama farklılığının oluşması durumunda İngilizce metin geçerli olacaktır.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ADINA	KUVEYT DEVLETİ HÜKÜMETİ ADINA
 Bilal EKŞİ Sivil Havacılık Genel Müdürü	 Fawaz A. Al-Farah Sivil Havacılık Başkanı



ASLI GİRİŞ



EK I
HAT ÇİZELGELERİ

1. Türkiye Cumhuriyeti tarafından tayin edilen havayolları her iki yönde aşağıda belirtilen hava hizmetlerini işletme hakkına sahip olacaktır:

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	İleri Noktalar
Türkiye'deki Noktalar	-	Kuveyt	5 nokta İleri bir tarihte belirlenecektir

2. Kuveyt Devleti tarafından tayin edilen havayolları her iki yönde aşağıda belirtilen hava hizmetlerini işletme hakkına sahip olacaktır:

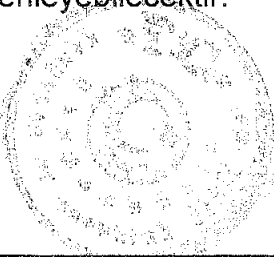
Hareket noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	İleri Noktalar
Kuveyt'deki Noktalar	-	Ankara Antalya İstanbul İzmir Nevşehir Kapadokya	5 nokta İleri bir tarihte belirlenecektir

Notlar:

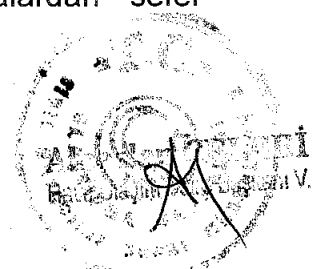
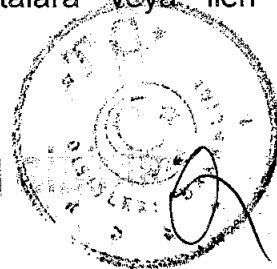
(*) Hizmetin başlangıç noktasının, havayolunu tayin eden Akit Tarafın ülkesi içinde bulunması koşuluyla, tayin edilmiş havayolu, tamamen kendi takdirinde olmak kaydıyla, herhangi bir uçuşta ya da hiç bir uçuşta yukarıda belirtilen hatlardaki ara noktaları ve ileri noktaları kullanmayabilecektir.

(*) Tam 5inci trafik haklarına sahip olan ileri noktalar, operasyonlar başlamadan önce, iki Havacılık Otoritesi tarafından belirlenecek ve kararlaştırılacaktır.

(*) T Akit Taraflarca tayin edilen havayolları, diğer Akit Tarafın ülkesinde bu noktalar arasında 5inci trafik haklarının tatbik edilmemesi koşuluyla, Hat Çizelgesinde belirtilmeyen ara noktalardan geçecek şekilde ve yine Hat Çizelgesinde belirtilmeyen ileri noktalara veya ileri noktalardan sefer düzenleyebilecektir.



ASLI



30

EK II

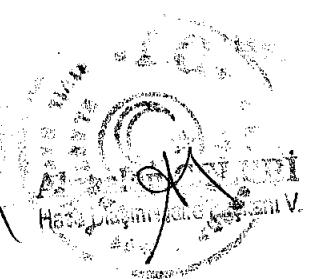
KOD PAYLAŞIMI

Her bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu (havayolları), rekabeti düzenleyen ilgili kanunlara ve düzenlemelere tabi olmak kaydıyla ve bu düzenlemelerde yer alan tüm havayollarının gerekli hat ve trafik haklarına sahip olmaları, normal koşullar altında bu tür düzenlemelere tatbik edilen şartları karşılamaları ve satılan her bilet için, alıcıyı satış noktasında hangi havayolu veya havayolları ile akdi bir ilişkiye gireceği konusunda bilgilendirmeleri koşuluyla:

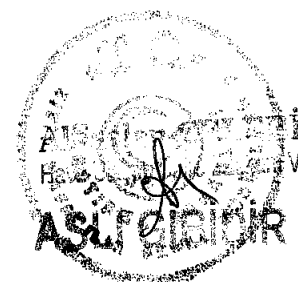
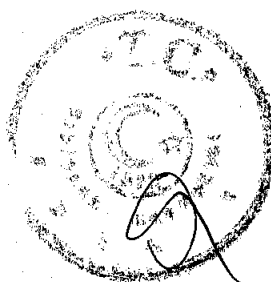
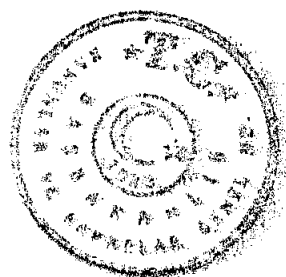
- diğer Akit Tarafın herhangi bir havayolu;
- ilgili üçüncü ülkenin, bu ülkeye, bu ülkeden veya bu ülke üzerinden düzenlenecek seferlerle ilgili olarak Akit Tarafların havayolları ile diğer havayolları arasında benzer düzenlemeler yapılmasına yetki veya izin vermesi koşuluyla, bu üçüncü ülkenin havayolları

ile bloke yer angajmanı ve kod paylaşımı gibi işbirliği ve pazarlama düzenlemelerine katılabileceklerdir.

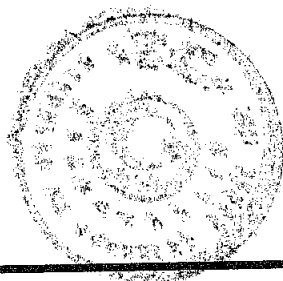
Tüm kod paylaşımı düzenlemeleri, uygulanmaya başlamadan önce, ilgili havacılık otoriteleri tarafından onaylanmalıdır.



BILATERAL AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF REPUBLIC OF TURKEY
AND
THE GOVERNMENT OF THE STATE OF KUWAIT



<u>ARTICLE</u>	<u>TITLE</u>
1	DEFINITIONS
2	TRAFFIC RIGHTS
3	DESIGNATION AND OPERATING AUTHORIZATION
4	REVOCATION AND SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION
5	APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS
6	RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES
7	AVIATION SAFETY
8	AVIATION SECURITY
9	USE OF AIRPORTS AND AVIATION FACILITIES
10	CAPACITY PROVISIONS
11	TARIFFS
12	FAIR COMPETITION
13	APPROVAL OF FLIGHT SCHEDULES
14	EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES AND TAXES
15	REPRESENTATION
16	FINANCIAL PROVISIONS
17	STATISTICS
18	CONSULTATION AND AMENDMENT
19	CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTIONS
20	SETTLEMENT OF DISPUTES
21	TERMINATION
22	TITLES
23	REGISTRATION
24	ENTRY INTO FORCE
ANNEX I	ROUTE SCHEDULE
ANNEX II	CODE SHAREING



AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY AND
THE GOVERNMENT OF THE STATE OF KUWAIT

The Government of the Republic of Turkey and the Government of the State of Kuwait hereinafter referred to as the Contracting Parties, being parties to the Convention on International Civil Aviation and International Air Services Transit Agreement both opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,

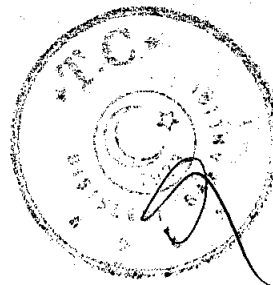
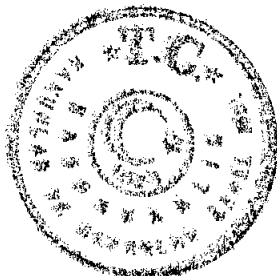
Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transportation,

Recognizing the importance of international air transportation in promoting trade, tourism and investment,

Desiring to promote their interests in respect of international air transportation,

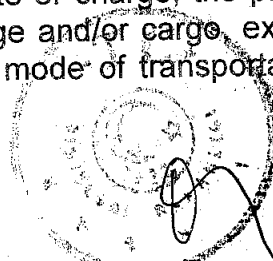
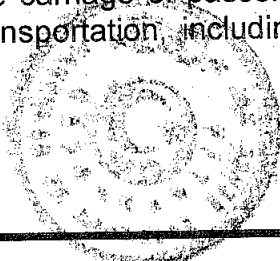
HAVE AGREED AS FOLLOWS:



ARTICLE I DEFINITIONS

For the purpose of this Agreement, 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 of the Convention under Articles 90 and 94 thereof, so far as those annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;
- b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Turkey, the Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications and any other person or body authorized to perform any functions exercised by the said Minister and in the case of the State of Kuwait, The Directorate General of Civil Aviation and any person or body authorized to perform any functions exercised by the said Directorate
- c) the term "designated airlines" means any airlines 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 term "air service" "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning specified in Article 96 of the Convention;
- f) the term "agreed services" and "specified routes" have the meaning, respectively, of scheduled international air services and routes specified in the annex to this agreement.
- g) the term "capacity" means,
 - in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on the route or section of a route,
 - in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route;
- h) the term "traffic" means, passengers, baggage, cargo and mail;
- i) the term "tariff" means any fare, rate or charge, the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and/or cargo, excluding mail, in air transportation, including any other mode of transportation in connection



Handwritten signature and official stamp of the Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications of Turkey.
ASLI GÜDİR

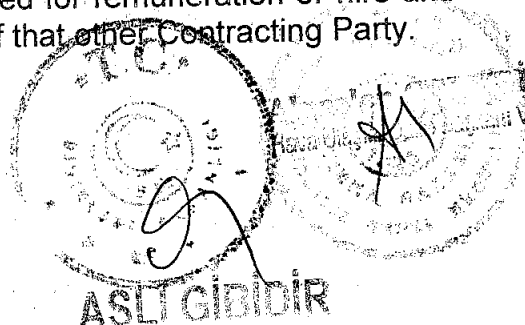
therewith, charged by airlines, including their agents and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

- j) 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.
- k) "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any modifications to the Agreement or to the Annex;
- l) "Schedule" means the route schedule annexed to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph (3) of Article 18 of this Agreement. The Schedule forms an integral part of this Agreement And all reference to the Schedule except where provided in this Agreement.

ARTICLE 2

TRAFFIC RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this 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.

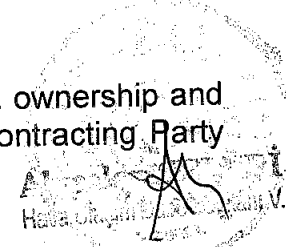
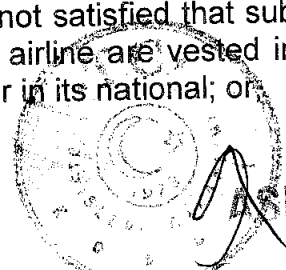


ARTICLE 3
DESIGNATION AND OPERATING AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing, to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating 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 authorization.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that this 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 Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, in any case where the Party is not satisfied that:
 - a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline or in its nationals; and/or
 - b) the designated airlines are not in compliance with Article 7 (Aviation Safety) and Article 8 (Aviation Security) of this Agreement.
5. When an airline has been so designated and authorized it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a capacity agreed upon and a tariff established in accordance with the provisions of Article 11 of this Agreement is in force in respect of that service.

ARTICLE 4
REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:
 - a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its national; or



ASU GIBİDİR

- b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or 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 revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 5

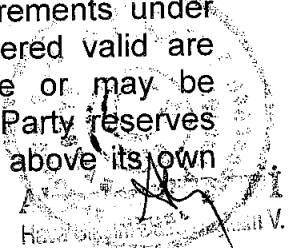
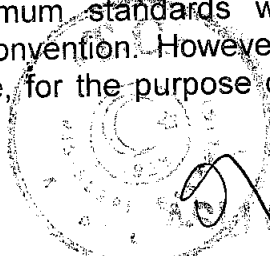
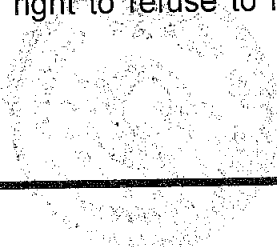
APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and the regulations of a Contracting Party as to the admission to, or departure from its territory of passengers, crew or cargo, including mail, of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, currency, health and quarantine, postal shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo upon entrance into or departure from, or while within the territory of that Contracting Party;
2. The laws and the regulations of a Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft of the other Contracting Party while within its territory shall be applied;
3. The appropriate authorities of a Contracting Party shall have the right without unreasonable delays, to search aircraft of the other Contracting Party on landing or departure and to inspect the certificates and the other documents prescribed by the Convention.

ARTICLE 6

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

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



GIBIDIR

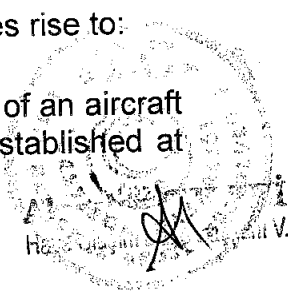
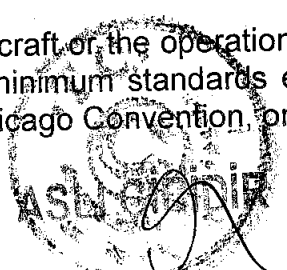
territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Party or any other State.

2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the other Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

ARTICLE 7

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, suspension and variation of operating authorizations).
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 the time pursuant to the Chicago Convention,

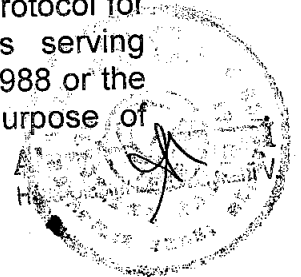
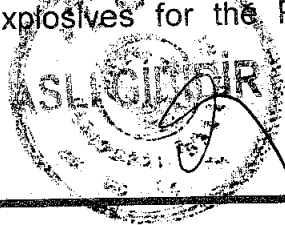
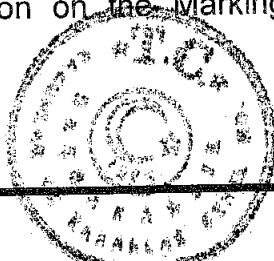
the Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements 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 exit.

ARTICLE 8

AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 or the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of



Detection done at Montreal on 1 March 1991 or any other Convention on aviation security to which the Contracting Parties are parties.

2. Upon request, the Contracting Parties shall provide all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties, in their mutual relations, shall act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by ICAO and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences which shall be held in accordance with paragraph 2 of Article 18 of this Agreement.
4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall secure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof, with minimum risk to life.
6. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in the territory of

ASLI GIBIDIR

the respective State is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

ARTICLE 9

USE OF AIRPORTS AND AVIATION FACILITIES

1. Airports, airways, air traffic control and air navigation services, 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 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, airways, air traffic control and air navigation services, 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.
3. Each Contracting Party shall encourage discussions between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities, or where practicable, through airlines' representative organizations. Users shall be informed, with as much notice as possible, of any proposals for changes in user charges, to enable them to express their views before the changes are made.

ARTICLE 10

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

ASLI GIBIDIR

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 airlines;
 - 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 bilaterally from time to time by the said authorities.

ARTICLE 11

TARIFFS

1. The tariffs in respect of international air services operated to/from/through the territories of the two Contracting Parties shall 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.
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. Notwithstanding the foregoing, each Contracting Party shall have the right to intervene so as to:

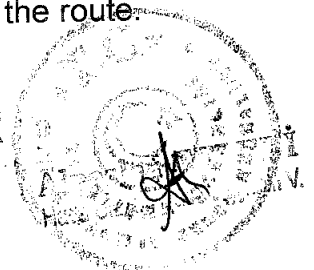
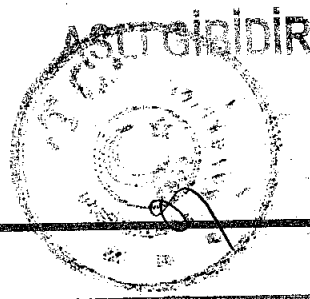
ASLI GIBIDIR

- a) prevent unreasonably discriminatory prices or practices;
 - b) protect consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - c) protect airlines from prices that are artificially low
3. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of one Contracting Party shall provide, on request, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party information relating to the establishment of the tariffs, in a manner and format as specified by such authorities.

ARTICLE 12

FAIR COMPETITION

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.
2. Based on the provisions of paragraph 5 of Article 10 of this Agreement, each Contracting Party allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers, according to commercial and market-based considerations. Neither Contracting Party shall unilaterally restrict the operation of the designated airlines of other, except according to the terms of this Agreement or by such uniform conditions as may be contemplated by the Convention.
3. Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.
4. The Parties agree that the following airline practices may be regarded a 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, another airlines; and
 - d) behavior indicating an abuse of dominant position on the route.



ARTICLE 13

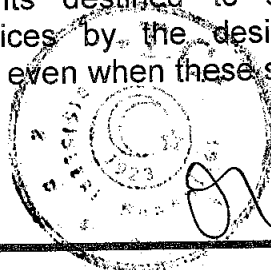
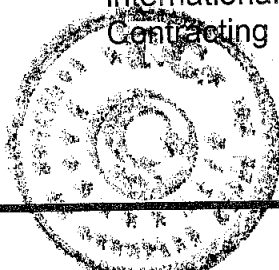
APPROVAL OF FLIGHTS SCHEDULES

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

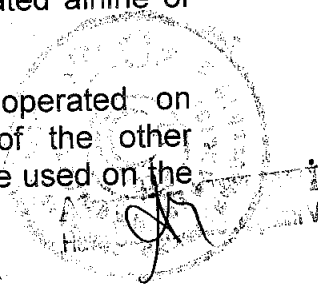
ARTICLE 14

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) carried on board, such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft 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 the said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in an international service of the Contracting Party,
 - b) spare parts and regular airborne equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline of the other Contracting Party,
 - c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on international services by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the



ASU GIBIDIR



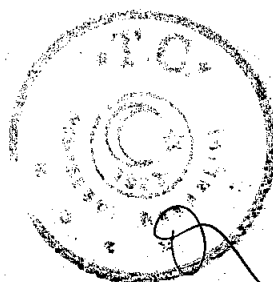
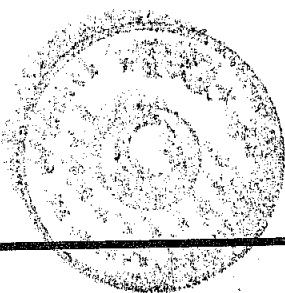
part of the journey to be performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

- d) 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 the 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 15

REPRESENTATION

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



ASLI GIBİDİR

ARTICLE 16

FINANCIAL PROVISIONS

1. Each designated airline shall have the right to sell and issue its own transportation documents in the territory of the other Contracting Party through its sales offices and, at its discretion, through its agents. The airlines shall have the right to sell such transportation in the currency of that territory or in freely convertible currencies of the other countries in case transportation is sold to non residents and non residents shall be free to purchase such transportation in those freely convertible currencies.
2. 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 receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of traffic. In the absence of appropriate provisions of a payments agreement between the Contracting Parties, the above mentioned transfer shall be made in convertible currencies and in accordance with the national laws and foreign exchange regulations applicable.
3. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

ARTICLE 17

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 such traffic.

ARTICLE 18

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

ASLI GIBIDIR

to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

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 1 may however be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 19

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 20

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

ASLI GIBIDIR

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.

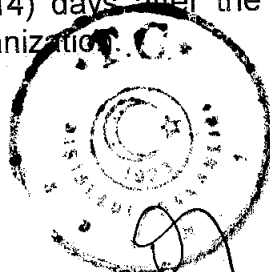
3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this article.
4. If either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with the decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may 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 21

TERMINATION

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

In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry 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.



ASU GIBIDIR



ARTICLE 22

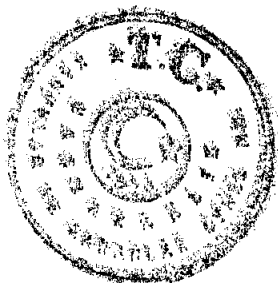
TITLES

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

ARTICLE 23

REGISTRATION

This Agreement and its Annexes shall be registered with the International Civil Aviation Organization.



ASLİ GİRİDİR



ARTICLE 24

ENTRY INTO FORCE

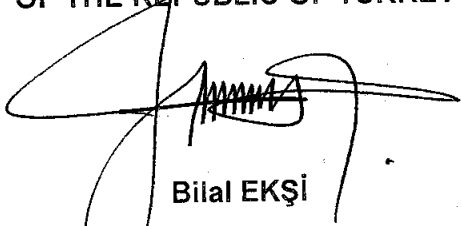
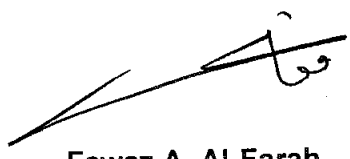
This Agreement and its Annexes, which constitute the integral part of this Agreement, shall enter into force after fulfillment of the constitutional requirements by each Contracting Party, on the date of exchange of diplomatic notes to this effect.

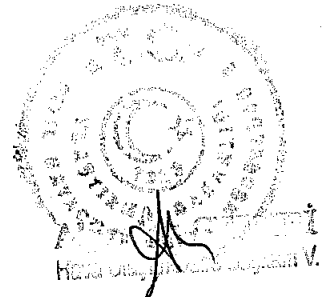
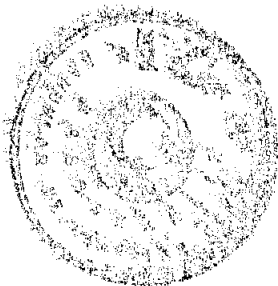
This Agreement shall come into force on the first day of the next month from the date of receipt of the last notification.

Once this Agreement comes into force it will supersede the previous agreement signed between the two parties on 29th March 1977.

In witness whereof, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Ankara, on the 29th of April, 2013 in two originals, each in the Turkish, Arabic and English languages, all texts being equally authentic. However, in case of divergence of interpretation of this Agreement or its Annex the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT	FOR THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF TURKEY	OF THE STATE OF KUWAIT
 Bilal EKŞİ Director General of Civil Aviation	 Fawaz A. Al-Farah President of Civil Aviation



ANNEX I
ROUTE SCHEDULES

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

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Turkey	-	Kuwait	5 points to be specified later

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

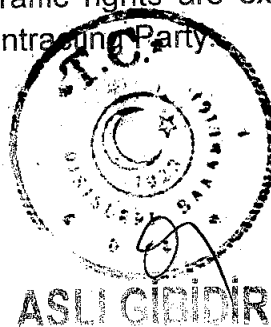
From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Kuwait	-	Ankara Antalya İstanbul İzmir Nevsehir Kapadokya	5 points to be specified later

Notes:

(*) Points on any of above routes may, at the option of the designated airline(s), be omitted on any or all flights provided that such service shall have its starting point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

(*) The points beyond with full 5th freedom rights will be specified and agreed upon between the Aeronautical Authorities before the start of operations.

(*) The designated airlines of each Contracting Party may operate through intermediate points and/or to/from beyond points not mentioned in the Route Schedule provided that no 5th freedom traffic rights are exercised between these points in the territory of the other Contracting Party.



ANNEX II

CODE SHARING

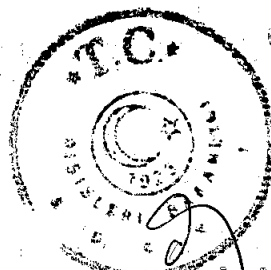
The designated airline(s) of either Contracting Party may, subject to applicable laws and regulations governing competition, enter into marketing arrangements such as blocked space, code sharing or other commercial arrangements with:

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

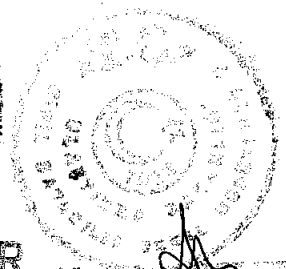
provided that all airlines in such arrangements:

- hold the appropriate authority, route and traffic rights.
- meet the requirements normally applied to such arrangements; and
- must, in respect of any ticket sold by it, make it clear to the purchaser at the point of sale which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

All code-share arrangements shall have the prior approval of the appropriate aeronautical authorities before implementation.



ASLI GIBİDİR



ASLI GIBİDİR
Hava Yolları Genel Müdürlüğü V.

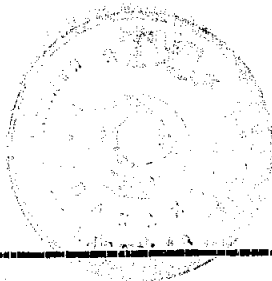
اتفاقية النقل الجوي الثنائية

بين

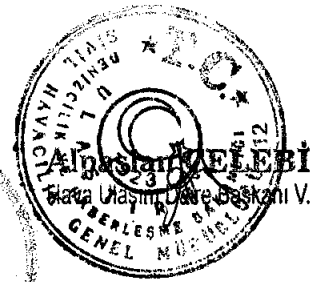
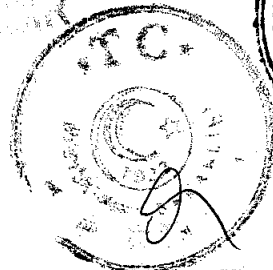
حكومة جمهورية تركيا

و

حكومة دولة الكويت



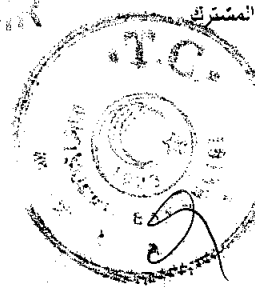
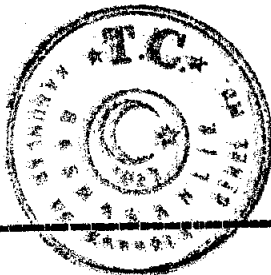
ASLI ÇIKAR



المادة	العنوان
1	التعاريف
2	حقوق النقل
3	التعيين وتصريح التشغيل
4	إلغاء وإيقاف تصريح التشغيل
5	تطبيق القوانين والأنظمة الوطنية
6	الاعتراف بالشهادات والأجازات
7	سلامة الطيران
8	امن الطيران
9	استخدام المطارات وتسهيلات الطيران
10	أحكام السعة
11	تحديد التعريفات
12	المنافسة العادلة
13	اعتماد جداول الرحلات
14	الإعفاء من الرسوم الجمركية والفرانض والنصائب الأخرى
15	التمثيل
16	الأحكام المالية
17	الإحصائيات
18	المشاورات والتعديلات
19	التوافق مع المعاهدات متعددة الأطراف
20	تسوية الخلافات
21	انتهاء الإتفاق
22	العناوين
23	التسجيل
24	الدخول حيز النفاذ
المنحق I	جداول الطرق

ASLI GÜÇLÜ

اتفاقية النقل الجوي



بين
حكومة جمهورية تركيا

و
حكومة دولة الكويت

إن حكومة جمهورية تركيا وحكومة دولة الكويت، المشار إليهما فيما بعد بالطرفين المتعاقدين ،
باعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي والاتفاق الدولي لعبور الخطوط الجوية اللتين قد تم
فتح باب التوقيع عليهما في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944 ،
ورغبة منهما في إبرام اتفاقية بغرض إنشاء خدمات حوية بين إقليميها وفيما وراءهما ،
ورغبة منهما في ضمان أعلى درجة من السلامة والأمن في مجال النقل الجوي الدولي ،
وإقرارا منهما بأهمية النقل الجوي الدولي في تعزيز التجارة والسياحة والاستثمار ،
ورغبة منهما في تعزيز مصالحهما فيما يتعلق بالنقل الجوي الدولي .
قد اتفقتا على ما يلي :

المادة 1

التعاريف

لغرض تطبيق هذه الاتفاقية إلا إذا اقتضى سياق النص غير ذلك :

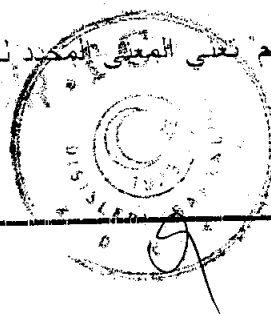
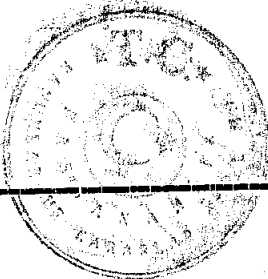
(أ) عبارة " المعاهدة " تعني معاهدة الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو
في اليوم السابع من ديسمبر 1944 ، وتشمل أي منحق يتم اعتماده بموجب المادة 90 من تلك
المعاهدة وأي تعديل لملاحق المعاهدة بموجب المادتين 90 و 94 منها ، طالما تكون هذه
الملاحق والتعديلات سارية المفعول أو تم التصديق عليها من قبل الطرفين المتعاقدين ،

(ب) عبارة "سجلات الطيران" تعني بالنسبة لدولة الكويت ، الإدارة العامة للطيران المدني ، وأي شخص
أو جهة يتم تفويضها بالقيام بالمهام التي تمارسها الإدارة المذكورة ، وبالنسبة لجمهورية تركيا ،
وزارة النقل ، الشؤون البحرية والاتصالات ، وأي شخص أو جهة يتم تفويضها بالقيام بالمهام التي
يمارسها وزير الوزارة المذكورة.

(ج) عبارة "مؤسسات النقل الجوي المعينة" تعني أي مؤسسات نقل جوي يتم تعيينها وانتصريح لها
طبقاً للمادة 3 من هذه الاتفاقية.

(د) إقيم تعني المعنى المحدد له في المادة 2 من المعاهدة ،

عبارة (د)
Alpaslan ÇELEBI
Hava Ulaştırma Daire Başkanı



(هـ) عبارات "خدمة جوية" ، "خدمة جوية دولية" ، مؤسسة نقل جوي" ، هبوط لأغراض غير تجارية" لها المعاني المحددة في المادة (96) من لمعاهدة .

(و) عبارات "الخدمات المتفق عليها" و "الطرق المحددة" تعينان على التوالى الخدمات الجوية الدولية المنتظمة والطرق المحددة في الملحق بهذه الاتفاقية.

(ز) عبارة "السعة" تعني:

- بالنسبة للطائرة ، الحمولة المتوفرة على هذه الطائرة بأجر على طريق أو جزء من الطريق ،
- بالنسبة لخدمة جوية معينة، سعة الطائرة المستخدمة في هذه الخدمة مضروبة في عدد الرحلات التي تقوم بتشغيلها هذه الطائرة خلال فترة معينة على طريق أو جزء من الطريق ،

(ح) عبارة "الحركة" تعني الركاب والأمتعة والبضائع والبريد.

(ط) عبارة "تعرفة" تعني أي أجرة أو أتعاب أو رسم أو الأسعار التي تدفع لقاء نقل الركاب أو الأمتعة و/أو البضائع ، فيما عدا البريد ، في النقل الجوي ، بما في ذلك أية وسيلة أخرى للنقل تتعلق بذلك ، وتقوم بتحصيلها مؤسسات لنقل الجوي ، بما في ذلك وكلائها ، وكذلك الشروط التي تحكم توافر تلك الأجور أو الأتعاب أو الرسوم.

(ي) عبارة "رسوم الاستخدام" تعني الرسوم والأتعاب المفروضة لقاء استخدام المطارات والتسهيلات الملاحية والخدمات الأخرى ذات العلاقة المقدمة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين للآخر .

(ك) "الاتفاقية" تعني هذه الاتفاقية والملاحق المرفق بها وأي تعديلات يتم إدخالها على الاتفاقية أو الملاحق.

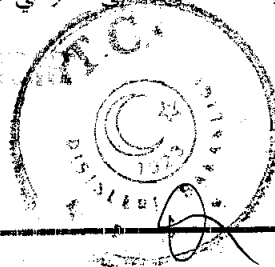
(ل) "الجدول" يعني جدول الطرق الملحق بهذه الاتفاقية أو كما يتم تعديله وفقاً لأحكام الفقرة (3) من المادة 18 من هذه الاتفاقية. ويشكل الملحق جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية وكل الإشارات إلى الاتفاقية سوف تشمل الإشارة إلى الجدول ما لم تنص هذه الاتفاقية على خلاف ذلك.

المادة 2

حقوق النقل

- 1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في هذه الاتفاقية لغرض إنشاء خدمات جوية دولية منتظمة على الطرق المحددة في الملحق 1 لهذه الاتفاقية. ومثل هذه الخدمات والطرق سوف تسمى على التوالي فيما بعد "الخدمات المتفق عليها" و "الطرق المحددة". تتمتع

ASLI GEREK



Alpaslan CELEP
Hava Ulaştırma Daire Başkanı

مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف متعاقد ، عند تشغيلها خدمة متفق عليها على طريق محدد ، بالحقوق التالية:

- (أ) الطيران دون هبوط عبر إقليم لطرف المتعاقد الآخر .
- (ب) التوقف لأغراض غير تجارية في الإقليم المذكور .
- (ج) التوقف في الإقليم لطرف المتعاقد الآخر في النقطة المحددة لذلك الطريق في الملحق 1 لهذه الاتفاقية وذلك بغرض إنزال وأخذ حركة دولية بشكل مشترك أو على حدة.

2- ليس في الفقرة (1) من هذه المادة ما يمنح مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين امتياز أخذ حركة من إقليم الطرف المتعاقد الآخر ونقلهم إلى نقطة أخرى فيه مقابل مكافأة أو أجر .

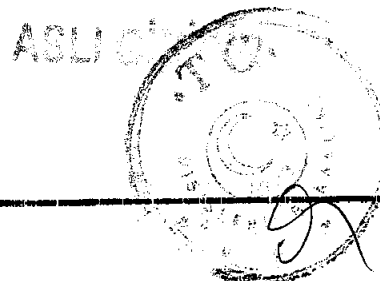
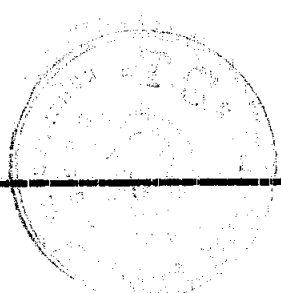
المادة 3

التعيين وتصريح التشغيل

- 1- لكل طرف متعاقد الحق في تعيين مؤسسة نقل حوي واحدة أو أكثر كناية للطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة.
- 2- عند استلام مثل هذا التعيين يقوم الطرف المتعاقد الآخر طبقاً لأحكام الفقرتين (3) و (4) من هذه المادة بمنح مؤسسة النقل الجوي المعنية تصاريح التشغيل الملانمة دون تأخير .
- 3- يجوز أن تطلب سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين من مؤسسة نقل جوي معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أن تقدم ما يرضي هذه السلطات حول أهلية المؤسسة للوفاء بالشروط المنصوص عليها بموجب القوانين والنظم المطبقة عادة وبصورة معقولة على تشغيل خدمات جوية دولية من قبل هذه السلطات .

- 4- لكل طرف متعاقد الحق في رفض منح تصاريح التشغيل المشار إليها في الفقرة 2 من هذه المادة، أو الحق بفرض الشروط اللازمة على ممارسة مؤسسة النقل الجوي المعنية للحقوق المبينة في المادة 2 من هذه الاتفاقية في حال أن لم يفتتح الطرف المتعاقد المذكور بأن :
- (أ) الملكية الأساسية والرقابة العامة لمؤسسة النقل الجوي بيد الطرف المتعاقد الذي عين تلك المؤسسة أو في يد رعاياه . و/أو

- (ب) مؤسسات النقل الجوي المعنية غير ممثلة بما جاء في المادة 7 (سلامة الطيران) والمادة 8 (أمن الطيران) من هذه الاتفاقية.



5- عندما يتم تعيين مؤسسة نقل جوي والتصريح لها فإنه يجوز لها أن تبدأ في أي وقت بتشغيل الخدمات المتفق عليها ، شريطة أن تكون السعة المتفق عليها والتعرفة التي تم وضعها طبقاً لأحكام المادة 11 من هذه الاتفاقية سارية المفعول بالنسبة لتلك الخدمة.

المادة 4

إلغاء وإيقاف تصريح التشغيل

1- لكن طرف المتعاقد الحق في إلغاء تصريح التشغيل أو وقف ممارسة مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في المادة 2 من هذه الاتفاقية ، أو فرض ما يراه ضرورياً من شروط على ممارسة هذه الحقوق:

(أ) في حال عدم اقتناعها بأن الملكية الأساسية والرقابة الفعالة لمؤسسة النقل الجوي ليست بيد الطرف المتعاقد الذي عين تلك المؤسسة أو هي بد رعاياه

(ب) في حال إخفاق تلك المؤسسة في الامتثال للقوانين والأنظمة لدى الطرف المتعاقد المانع لتلك الحقوق ، أو

(ج) في حال إذا ما أخفقت مؤسسة النقل الجوي في التشغيل وفقاً لأحكام المبينة في هذه الاتفاقية.

2- ما لم يكن الإلغاء والإيقاف أو فرض الشروط المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة فوراً أو ضرورياً لمنع الاستمرار في انتهاك القوانين والنظم فإن ممارسة مثل هذا الحق لا يتم إلا بعد المشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر .

المادة 5

تطبيق القوانين والأنظمة الوطنية

1- تطبق القوانين والأنظمة لدى أحد الطرفين المتعاقدين والمتعلقة بدخول إلى أو مغادرة طائرة من إقليمه بالنسبة للركاب والأطقم أو البضائع بما في ذلك البريد بما في ذلك الأنظمة الخاصة بالدخول والخروج والهجرة والجوازات والجمارك والعملة والصحة والحجر الصحي والبريد والتي يجب الامتثال لها من قبل أو بالنيابة عن أولئك الركاب أو الأطقم أو البضائع عند الدخول إلى أو المغادرة من أو أثناء التواجد في إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

2- تطبق القوانين والأنظمة الخاصة لطرف متعاقد والمتعلقة بالدخول والمغادرة من إقليمه لطائرة تعمل في الملاحة الجوية الدولية أو لعمليات وملاحة تلك الطائرة التابعة للطرف المتعاقد الآخر وذلك أثناء وجودها في إقليمه.

ASLI GİBİ



3- يحق للسلطات المختصة لدى أحد الطرفين المتعاقدين وبدون تأخير غير معقول تفتيش طائرة تابعة للطرف المتعاقد الآخر عند هبوطها أو إقلاعها وفحص الشهادات والوثائق الأخرى المبينة في المعاهدة.

المادة 6

الاعتراف بالشهادات والإجازات

1- شهادات صلاحية الطيران وشهادات الأهلية والإجازات التي تصدر أو تعتمد صلاحيتها من قبل أحد الطرفين المتعاقدين ، وما زالت سارية المفعول ، سوف يعترف بصلاحيتها من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة ، شريطة أن تكون المتطلبات التي بموجبها أصدرت هذه الشهادات والإجازات أو اعتمدت صلاحيتها مساوية أو أعنى من الحد الأدنى للقواعد الموضوعة أو التي يتم وضعها طبقاً للمعاهدة . وبالرغم من ذلك ، يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في رفض الاعتراف بشهادات الأهلية والإجازات الممنوحة لمواطنيه أو بصلاحيتها لهم من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو من قبل أي دولة أخرى لأغراض الطيران فوق إقليمه.

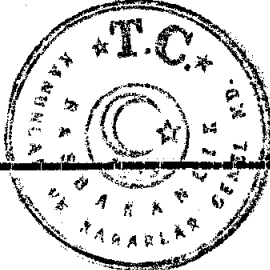
2- إذا ما كانت الامتيازات أو الشروط الخاصة بالإجازات أو الشهادات المشار إليها في الفقرة 1 أعلاه والصادرة من قبل سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين إلى شخص أو مؤسسة نقل جوي معينة أو فيما يتعلق بطائرة تستخدم بتشغيل الخدمات المتفق عليها ، تسمح بوجود اختلاف عن أدنى المعايير المقررة بموجب المعاهدة ، وأن يكون اختلاف المعايير هذا مسجل لدى منظمة الطيران المدني الدولي ، فإنه يحوز للطرف المتعاقد الآخر طلب إجراء مشاورات بين سلطات الطيران بهدف توضيح الإجراء محل البحث.

المادة 7

سلامة الطيران

1- يجوز لكل طرف في أي وقت أن يطلب عقد مشاورات بشأن معايير السلامة التي يطبقها الطرف الآخر في أي مجال يتعلق بالطاقم والطائرة أو عملهم . ويجب أن تبدأ هذه المشاورات خلال 30 يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

2- إذا ما اكتشف أحد الطرفين ، بعد هذه المشاورات ، أن الطرف الآخر لا يحافظ أو لا يطبق بشكل فعال معايير السلامة في أي من تلك المجالات بما يتساوى على الأقل مع الحد الأدنى من المعايير المقررة بموجب المعاهدة ، فإن الطرف الأول يقوم بإخطار الطرف الآخر حول ما



اكتشفه والخطوات الضرورية اللازمة لتطبيق الحد الأدنى من معايير السلامة ، وعلى الطرف الآخر أن يتخذ الإجراءات التصحيحية المناسبة . وإذا ما أخفق الطرف الآخر في اتخاذ هذه الإجراءات خلال 15 يوم أو أي فترة أطول يتم الاتفاق عليها ، فإن ذلك يشكل أساساً لتطبيق المادة 4 من هذه الاتفاقية (الغاء وإيقاف تصريح التشغيل).

3- على الرغم من الالتزامات المذكورة في المادة 3.3 من معاهدة شيكاغو ، فإنه من المتفق عليه أنه عند تشغيل مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي تابعة لأحد الطرفين لطائرة تؤدي خدماتها إلى أو من إقليم الطرف الآخر ، فإن للممثلين المعتمدين من قبل هذا الطرف إخضاع الطائرة أثناء تواجدها في إقليمه للفحص من الداخل والخارج للتأكد من سريان مفعول وثائق الطائرة وطاقمها وسلامة حالة الطائرة الظاهرية وأجهزتها (ويسمى في هذه المدة "تفتيش الساحة") على ألا يؤدي ذلك إلى تأخير إقلاع الطائرة بشكل غير معقول.

4- إذا ما أسفر تفتيش الساحة أو عدة مرات من تفتيش لساحة عن :

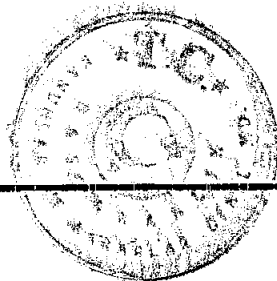
أ) قلق جدي من أن الطائرة أو تشغيل الطائرة لا يستوفي الحد الأدنى من المعايير المقررة بموجب معاهدة شيكاغو وقت إجراء التفتيش ، أو

ب) قلق جدي من أن هناك قصور في المحافظة وتطبيق معايير السلامة المقررة بموجب معاهدة شيكاغو وقت إجراء التفتيش ،

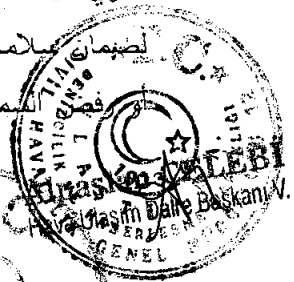
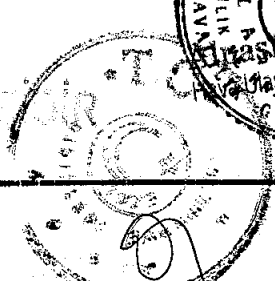
فإنه انسجاماً مع المادة 3.3 من معاهدة شيكاغو ، فإن للطرف القائم بعملية التفتيش الحرية في أن يستنتج بأن المتطلبات التي على أساسها تم إصدار الشهادات والتراخيص واعتبارها صالحة لطائرة أو طاقم تلك الطائرة ، أو أن تلك المتطلبات والتي على أساسها تم تشغيل هذه الطائرة التي على أساسها لا تطابق أو تفوق الحد الأدنى من المعايير المقررة بموجب معاهدة شيكاغو .

5- في حال إذا ما رفض ممثلي مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين منح الإذن بإجراء تفتيش الساحة لطائرة تابعة لهذا الطرف وفقاً لما هو منصوص عليه في الفقرة 3 أعلاه فإن للطرف المتعاقد الآخر الحرية في أن يستنتج عن جود قلقاً جدياً كما هو مشار إليه في الفقرة 4 أعلاه ، وله أن يستخلص النتائج المذكورة في تلك الفقرة.

6- يحتفظ كل طرف بحقه في وقف أو تعديل تصريح التشغيل الممنوح لمؤسسة أو مؤسسات نقل جوي تابعة للطرف الآخر إذا ما استنتج الطرف الأول أن اتخاذ إجراء فوري يعتبر ضرورياً لضمان سلامة عمليات مؤسسة النقل الجوي ، وبذلك بناء على ما تسفر عنه نتيجة تفتيش الساحة أو رفض السماح بإجراء تفتيش الساحة أو أية مشورات أو خلاف ذلك.



ASLI ÇIKIŞ



7- يتوقف أي إجراء يتم اتخاذه من قبل أحد الطرفين بموجب الفقرتين 2 و 6 أعلاه إذا انتفى أساس اتخاذ ذلك الإجراء.

المادة 8

أمن الطيران

1- تمشياً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون ندوني ، يؤكد الطرفان المتعاقدان أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخّل غير المشروع ، يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية. وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا على وجه الخصوص وفقاً لأحكام الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن طائرات ، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963م ، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ، الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970م ، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971م ، ونيروتيكول بشأن قمع الأفعال غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني ، الموقع في مونتريال في 24 فبراير 1988م ، واتفاقية المتفجرات البلاستيكية بعرض اكتشافها في مونتريال في 1 مارس 1991 ، أو أية اتفاقيات دولية أخرى تتعلق بأمن الطيران يكون الطرفان المتعاقدان طرفين فيها.

2- يقدم الطرفان المتعاقدان عند الطلب كل المساعدة الضرورية لبعضهما البعض لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها والمضاربات وتسهيلات الملاحة الجوية، وأن يتم الاخطار عن أي تهديد حر صد أمن الطيران المدني.

3- يتصرف الطرفان في العلاقات المتبادلة بينهما وفقاً لجميع المعايير والممارسات الموصى بها والخاصة بأمن الطيران والموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي إلى الحد المطبق من أحكام أمن الطيران هذه لدى الطرفين. وعليهما أن يشترطا على مشغلي الطائرات المسجلة لديهما أو مشغلي الطائرات الذين يكون مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الدائم في إقليم كل منهما ، ومشغلي المطارات في إقليم كل منهما التوافق في أديانهم مع أحكام أمن الطيران هذه. ووفقاً لذلك فيتعين على أحد الطرفين المتعاقدين اخطار الطرف المتعاقد الآخر عن بشأن الاختلافات ما بين اللوائح الوطنية والممارسات ، ومعايير أمن الطيران التي جاءت في الملاحق المذكورة أعلاه. يجوز لكل من



ASLI



الطرفين المتعاقدين طلب اجراء مشاورت في أي وقت لمناقشة أي من الاختلافات المذكورة ، على أن تعقد هذه المشاورات وفقا لما جاء في الفقرة (2) من المادة (18) من هذه الاتفاقية.

4- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز إلزام مشغلي الطائرات بمراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (3) أعلاه ، والتي يلزم بها الضرف المتعاقد الآخر للدخول إلى إقليمه أو مغادرته أو أثناء التواجد فيه . ويتكف كل طرف بأن يأمس تدابير مناسبة تطبق بصورة فعالة داخل أراضيها لحماية الطائرة والتفتيش على الركاب والطاقم والأصناف المحمولة والأمتعة والبضائع ومخازن الطائرة قبل وأثناء الصعود الى متن الطائرة أو التحميل إليها . وعلى كل طرف متعاقد أيضاً أن ينظر بعين الاعتبار في أي طلب من الضرف المتعاقد الآخر لتدابير أمن خاصة معقولة لمواجهة تهديد معين .

5- عند حدوث واقعة أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على طائرة مدنية أو أية أفعال أخرى غير مشروعة ترتكب ضد سلامة تلك الطائرة وركابها وطاقمها أو المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية ، فإن على الطرفين المتعاقدين مساعدة أحدهما الآخر عن طريق تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملازمة التي تهدف لإنهاء هذه الواقعة أو التهديد بشكل سريع وأمن وبأقل حاسر في الأرواح .

6- على كل طرف متعاقد اتخاذ التدابير العملية لضمان أن طائرة هبطت في إقليم الدولة المعنية وقد تعرضت لأعمال الاستيلاء غير المشروع أو غير ذلك من أعمال التدخل غير المشروع إبقائها على الأرض ما لم يكن مغادرة هذه الطائرة ضرورياً تمشياً مع الواجب في الحفاظ على الأرواح البشرية . وحيثما أمكن ذلك عملياً ، فإن مثل هذه الاجراءات لا تتخذ الا بعد القيام بالمشاورات المتبادلة .

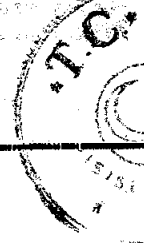
المادة 9

استخدام المطارات وتسهيلات الطيران

1- تتاح المطارات والطرق الجوية ومراقبة الحركة الجوية وخدمات الملاحة الجوية وأمن الطيران وكذلك التسهيلات والخدمات الأخرى ذات الصلة المقدمة في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين لاستخدام مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر بشروط لا تقل ملائمة عن الشروط الأكثر ملائمة المتاحة لأي مؤسسة نقل جوي تعمل في خدمات جوية دولية مماثلة في الوقت الذي تم فيه وضع هذه الترتيبات .

2- يكون فرض وتحويل الضرائب والرسوم المفروضة في إقليم أحد الضرفين المتعاقدين على مؤسسة نقل جوي تابعة للطرف المتعاقد الآخر مقابل استخدام المطارات والطرق الجوية ومراقبة الحركة

ACU



Alpaslan CELEBI
Hava Ulaştırma Genel Başkanı V.

الجوية وخدمات الملاحة الجوية وأمس الطيران وكذلك التسهيلات والخدمات الأخرى ذات الصلة منصفاً وعادلاً. ويتم تحديد هذه الضرائب والرسوم على مؤسسة نقل جوي تابعة للطرف المتعاقد الآخر بشروط لا تقل ملائمة عن الشروط الأكثر ملائمة المتاحة لأي مؤسسة نقل جوي تعمل في خدمات جوية دولية مماثلة في الوقت الذي فرضت فيه تلك الضرائب والرسوم.

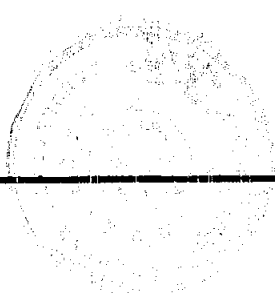
3- يقوم كل طرف متعاقد بتشجيع إجراء مشاورات بين السلطات المختصة بفرض الرسوم لديه ومؤسسات النقل الجوي التي تستخدم الخدمات والتسهيلات ، أو حيثما أمكن ذلك ، من خلال المنظمات الممثلة لمؤسسات النقل الجوي. وكلما أمكن من توجيه أخطار إلى المستخدمين بأي مقترحات لإجراء تغييرات في رسوم الاستخدام لتمكينهم من الإعراب عن وجهات نظرهم قبل إجراء التغييرات.

المادة 10

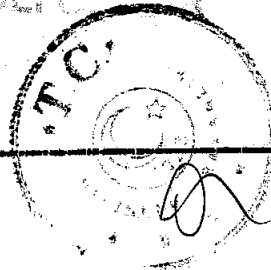
أحكام السعة

- 1- يجب أن تتوافر فرص عادلة ومتكافئة لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخدمات المتفق عليها على الصرق المحددة فيما بين إقليميهما.
- 2- عند تشغيل الخدمات المتفق عليها ، على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد أن تأخذ بعين الاعتبار مصالح مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر بحيث لا تؤثر على نحو غير ملائم بالخدمات التي تقدمها تلك المؤسسات على كل الطرق المماثلة أو جزء منها.
- 3- يجب أن يكون للخدمات المتفق عليها المقدمة عن طريق مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين علاقة وثيقة باحتياجات الجمهور للنقل على الطرق المحددة ، ويجب أن يظل الهدف الرئيسي لتقديمها هو توفير سعة ، بمعاملة حمولة معقول ، تتناسب مع الاحتياجات القائمة والمتوقعة منطقياً لنقل الحركة التي تنشأ من أو المتجهة إلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسات.
- 4- حقوق مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين في ممارسة نقل الحركة بين نقاط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ونقاط في بلدان ثالثة على الطرق المحددة وفقاً للمبادئ العامة التي تقضي بأن تكون السعة متعلقة بـ :

احتياجات الحركة إلى ومن إقليم الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين مؤسسات النقل الجوي،



ASLI KOPYASI



ب) احتياجات الحركة في المنطقة التي تعبرها مؤسسة نقل جوي بعد الأخذ بعين الاعتبار خدمات النقل الأخرى التي تقوم بها مؤسسات النقل الجوي التابعة للبلدان التي تشملها المنطقة ، و

ج) احتياجات عمليات النقل العابرة التي تقوم بها مؤسسة النقل الجوي.

وأي امتيازات يتم منحها بموجب هذه الفقرة يتم إقرارها بشكل نهائي من قبل سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين.

5- أن السعة التي يتم تقديمها وعدد الرحلات الخاص بالخدمات التي يتم تشغيلها يجب أن يتم الاتفاق عليها بداية ما بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين قبل ابدء بها. ويجوز مراجعة وتعديل تلك السعة وعدد الخدمات المحددة مبدئياً من وقت لآخر ثنائياً بين السلطات المذكورة.

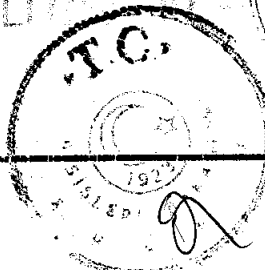
المادة 11

التعريفات

- 1- تحدد التعريفات للخدمات الجوية الدولية إلى/من/عبر إقليمي الطرفين المتعاقدين من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية على أسس معقولة مع مراعاة جميع العوامل التي تؤثر بهذه التعريفات بما في ذلك تكاليف التشغيل والربح المعقول وتعريفات مؤسسات النقل الجوي الأخرى.
- 2- لن يطلب تسجيل التعريفات المحددة بموجب الفقرة 1 من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل طرف متعاقد لدى سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر. وعلى الرغم مما سبق ، نكل طرف متعاقد الحق بالتدخل حتى :
 - أ- منع أي أسعار أو ممرسات تمييزية غير معقولة ،
 - ب- حماية المستهلكين من أسعار عالية غير معقولة أو تمييزية بسبب إساءة استغلال وضع يتسم بالهيمنة ، و
 - ج- حماية مؤسسات النقل الجوي من أسعار متدنية بصورة مصطنعة.
- 3- بالرغم مما سبق ، تقوم مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين ، بناء على الطلب ، بتزويد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر بالمعلومات المتعلقة بالبدء بالتعريفات على النحو والشكل الذي تحدده هذه السلطات.

المادة 12

المنافسة العادلة

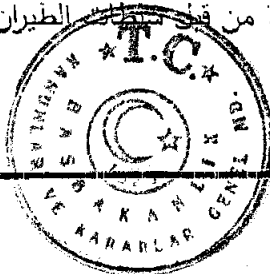


- 1- يجب أن تتوافر فرص عادلة ومتكافئة لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كل من الطرفين المتعاقدين للتنافس في تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرفين المحددة.
- 2- بناء على أحكام الفقرة 5 من المادة 10 من هذه الاتفاقية ، يسمح كل طرف متعاقد لكل مؤسسة نقل جوي معينة بتحديد عدد الرحلات الجوية الدولية التي تقدمها وسعة كل منها بناء على الاعتبار التجارية في السوق. لن يقوم أي من الطرفين المتعاقدين بشكل منفرد بتقييد عمليات تشغيل مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر إلا وفقاً لشروط هذه الاتفاقية أو تلك الشروط المماثلة التي تعتمدها المعاهدة.
- 3- لا يسمح أي من الطرفين المتعاقدين لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة له ، سواء بالاشتراك مع أي مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي أخرى أو بشكل منفصل ، بإساءة استعمال قوة السوق بطريقة ما تؤدي إلى أو يحتمل معها أو بقصد أن تؤثر في إضعاف منافس أو في إقصائه من طريق.
- 4- يتفق الطرفان المتعاقدين على أن الممارسات التالية لمؤسسات النقل الجوي يمكن أن تعتبر ممارسات تنافسية غير عادلة محتملة ويمكن أن تحتاج إلى بحث أوثق:
 - (أ) أن يتم فرض أجور وأسعار على الطرق عند مستويات تكون ، في الإجمال ، غير كافية لتغطية تكاليف تقديم الخدمات التي ترتبط بها.
 - (ب) أن تكون الممارسات المعنية مستمرة بدلاً من أن تكون مؤقتة.
 - (ج) أن يكون للممارسات المعنية أثر اقتصادي ضار أو تسبب ضرر ملموس على مؤسسة نقل جوي أخرى ، و
 - (د) أن يكون هناك سلوك يشير إلى إساءة استخدام المركز المهيمن على الطريق.

المادة 13

اعتماد جداول الرحلات

- 1- تقوم مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف متعاقد بتقديم جداول رحلاتها المتوقعة للحصول على الموافقة وذلك إلى سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر في كل موسم للجدول (صيفاً وشتاء) قبل تشغيل الخدمات المتفق عليها بثلاثين (30) يوماً على الأقل.
- 2- بالنسبة للرحلات الإضافية التي ترغب مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين في تشغيلها على الخدمات المتفق عليها خارج الجدول الزمني المشمول بالموافقة ، يجب أن تقوم مؤسسة النقل الجوي تلك بطلب إذن مسبقاً بها من قبل سلطات الطيران لدى الطرف



ASLİ KOPYA



Alınışlar CALEBİ
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.

المتعاقد الآخر .

- 3- يجب أن يتم تقديم تلك الطلبات وفقاً للقوانين والأنظمة الوطنية لدى الطرفين المتعاقدين . وتطبق نفس الإجراءات على أي تعديل عليها .

المادة 14

الإعفاء من الرسوم الجمركية والضرائب والرسوم الأخرى

1- تعفى الطائرات العاملة في الخدمات الدولية التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أي من الطرفين المتعاقدين وكذلك معداتها المعتادة وكميات الوقود وزيوت التشحيم وخزانات الطائرات (بما في ذلك الأطعمة والمشروبات والسجائر) المنقولة على متنها من كافة الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم أو الضرائب الأخرى وذلك عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، بشرط أن تبقى تلك المعدات والمؤمن والخزانات على متن الطائرة حتى وقت رحيلها بها أو أن يتم استخدامها على متن الطائرة في الجزء الذي يكون فوق ذلك الإقليم من رحلة الطيران .

2- تعفى أيضاً من نفس الرسوم والضرائب ، باستثناء النقل المباشر للخدمة المقدمة:

(أ) خزانات الطائرة التي تؤخذ على متنها في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين بكميات محددة من قبل السلطات لدى الطرف المتعاقد المذكور والتي يتم استخدامها على متن طائرة عملة في خدمة دولية للطرف المتعاقد .

(ب) قطع الغيار وكذلك معدات الطائرات المعتادة ، التي تستقدم إلى إقليم أي من الطرفين المتعاقدين للصيانة أو لإصلاح طائرة تستخدم في خدمات دولية لمؤسسة نقل جوي معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر .

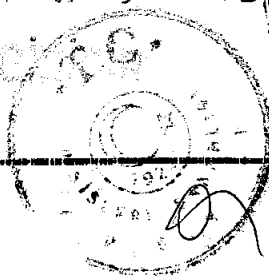
(ج) الوقود وزيوت التشحيم التي يتم استخدامها لتزويد طائرة يتم تشغيلها في خدمات دولية لمؤسسة نقل جوي معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، وحتى عندما تكون هذه المؤن للاستخدام في الجزء من الرحلة الذي يكون فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي تزود الطائرة فيه بهذه المؤن .

(د) يجوز طلب الإنقاذ على المواد المشار إليها في الفقرات الفرعية (أ) و (ب) و (ج) أعلاه تحت إشراف أو رقابة الجمارك .

3- يجوز إنزال معدات الطيران المعتادة وكذلك لمواد والمؤمن الموجودة على متن طائرة أي من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر فقط عند موافقة سلطات الجمارك لدى ذلك الإقليم وفي هذه الحالة ، يجوز وضع هذه المواد تحت إشراف السلطات المذكورة إلى حين إعادة تحميلها . أن يتم التصرف فيها طبقاً لأنظمة الجمارك .



ASLI ÇIKIŞI



4- يخضع ركاب الترانزيت العبريين لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين لرقابة بسيطة جدا . وتعفى الأمتعة والبضائع في حركة الترانزيت المباشر العبرة من الرسوم الجمركية والرسوم والضرائب الأخرى المشابهة.

المادة 15

التسهيل

- 1- يسمح لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين ، وعلى أساس المعاملة بالمثل ، بأن تستقدم وتستوفي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ممثليها من الموظفين الإداريين والتجاربيين وموظفي العمليات والفنيين حسبما تتطلب عملية تشغيل الخدمات المتفق عليها . وذلك وفقا لقوانين وأنظمة الدخول والإقامة والعمل لدى الطرف المتعاقد الآخر .
- 2- إن الاحتياجات من أولئك الموظفين يمكن تلبيتها . حسب اختيار مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أي طرف متعاقد ، من موظفيها الخاصين بها أو باستخدام خدمات أي من الهيئات أو الشركات أو مؤسسات النقل الجوي التي تشغل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ولديهم التفويض بالقيام بتلك الخدمات بغيرها من مؤسسات النقل الجوي .
- 3- يخضع الممثلون والموظفون للقوانين والنظم السارية لدى الطرف المتعاقد الآخر . وانسجاما مع تلك القوانين والنظم ، يمنح كل طرف متعاقد ، على أساس المعاملة بالمثل وبأقل قدر من التأخير ، تصاريح العمل اللازمة أو أدونات الزيارة أو الوثائق الأخرى المشابهة لتمثليين والموظفين المشار إليهم في الفقرة 1 من هذه المادة .

المادة 16

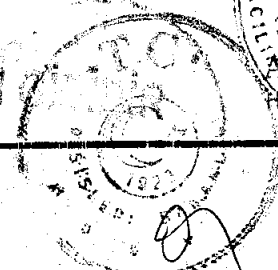
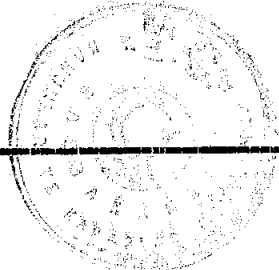
الأحكام المالية

- 1- لكل مؤسسة نقل جوي معينة الحق في بيع وإصدار وثائق النقل الخاصة بها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر من خلال مكاتب مبيعاتها ومن خلال وكلائها ، بحسب اختيارها . ولمؤسسات النقل الجوي الحق في بيع خدمة النقل بعملة ذلك الإقليم أو بعملة قابلة للتحويل بحرية لبندان أخرى في حالة بيع خدمة النقل هذه لغير المقيمين . ولغير المقيمين الحرية في شراء هذه الخدمة بهذه العملات القابلة للتحويل بحرية .

- 2- لكل مؤسسة نقل جوي معينة الحق في حرية التحويل والإرسال إلى بلدها ، عند الطلب ، فائض عائدات الاستثمار الذي حققته من خلال نقل الحركة وذلك بأسعار الصرف الرسمية . عند عدم وجود أحكام مناسبة لاتفاق مدفوعات بين الطرفين المتعاقدين ، فإن التحويل المذكور أعلاه سوف



ASLI



يتم بعملات قابلة للتحويل ووفقاً للقوانين والنوعية وأنظمة الصرف الأجنبي المطبقة.

- 3- يسمح بالتحويل وإرسال الحوالة لتلك الإيرادات دون قيود على أسعار الصرف المطبقة للحوالات القائمة والسائدة بوقت تقديم تلك الإيرادات للتحويل وإرسالها . ولا يخضع ذلك لأي رسوم فيما عدا تلك الرسوم المعتادة للبنوك لاطلاعها بهذه المهام لتحويل وإرسال الحوالات.

المادة 17

الإحصائيات

تقوم سلطات الطيران لدى كلا الطرفين المتعاقدين بتزويد سلطات الطيران لدى الصرف المتعاقد الآخر، عند طلبها ، البيانات الدورية أو غيرها من البيانات الإحصائية التي قد تطلب على نحو معقول لغرض مراجعة السعة المقدمة على الخدمات المتفق عليها من قبل مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الأول. وتشمل هذه البيانات كافة المعلومات المطلوبة لتحديد كمية الحركة المنقولة من قبل تلك المؤسسة على الخدمات المتفق عليها ومنشأ ومقصد تلك الحركة.

المادة 18

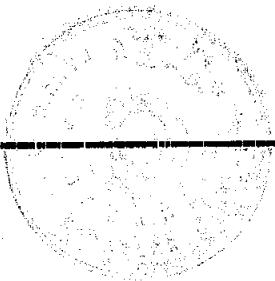
المشاورات والتعديلات

- 1- في روح من التعاون الوثيق ، تتشاور سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين فيما بينها من وقت لآخر بهدف التأكد من تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية والالتزام بها على نحو مرضٍ.
- 2- إذا ما رأى أحد الطرفين المتعاقدين أنه من المستحسن تعديل أي حكم من هذه الاتفاقية وملحقاتها ، فإنه يمكنه أن يطلب إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر. وتبدأ هذه المشاورات في غضون ستين (60) يوماً من تاريخ الطلب ، والتي يمكن إجراؤها بين سلطات الطيران . كما يمكن أن تكون من خلال مباحثات أو عن طريق المراسلات. وتدخل أي تعديلات يتم الاتفاق عليها إلى حيز النفاذ عندما يتم تأكيدها عبر تبادل مذكرات الدبلوماسية.
- 3- يمكن ، مع ذلك ، إجراء التعديلات على جدول الطرق في الملحق باتفاق مباشر بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين.

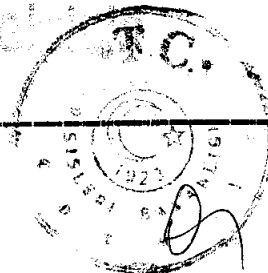
المادة 19

التوافق مع المعاهدات متعددة الأطراف

يتم تعديل هذه الاتفاقية وملحقاتها لتتوافق مع أي معاهدة متعددة الأطراف والتي قد تصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.



ASLI KOPYASI



المادة 20

تسوية الخلافات

- 1- إذا ما نشأ خلاف بين الطرفين المتعاقدين فيما يختص بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية ومنحقاتها ، فعلى الطرفين المتعاقدين أن يبذلا جهدهما في المقام الأول لتسويته بالمفاوضات.
- 2- إذا تعذر على الطرفين المتعاقدين التوصل إلى تسوية للخلاف من خلال المفاوضات ، يجوز لهما الاتفاق على إحالة الخلاف للفصل فيه إلى شخص ما أو جهة ، أو إحالة موضوع الخلاف بدءاً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة تحكيم مكونة من ثلاثة محكمين للفصل فيه ، يقوم كل طرف متعاقد بتعيين محكم واحد والثالث يتم تعيينه من قبل المحكمين الإثنين المعيّنين. يقوم كل من الطرفين المتعاقدين بتعيين المحكم الخاص به خلال ستين (60) يوماً من تاريخ استلام أي من الطرفين المتعاقدين إخطاراً من الآخر من خلال القنوات الدبلوماسية يطلب فيه التحكيم في موضوع الخلاف ، ويجب أن يُعين المحكم الثالث خلال فترة ستين (60) يوماً أخرى. إذا فشل أي من الطرفين في تعيين محكم خلال الفترة المحددة ، أو إذا لم يتم تعيين المحكم الثالث خلال الفترة المحددة ، فإنه يجوز الطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي ، من قبل أي من الطرفين المتعاقدين ، ليقوم بتعيين محكم أو محكمين حسب ما تقتضيه الحالة. وفي هذه الحالة ، يجب أن يكون المحكم الثالث موثقاً من دولة ثالثة وسوف يكون رئيساً لهيئة التحكيم.
- 3- يتعهد الطرفان المتعاقدان بالامتنثال لأي قرار صادر بموجب الفقرة (2) من هذه المادة.
- 4- إذا ما أخفق أي من الطرفين المتعاقدين أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أي من الطرفين المتعاقدين في الامتنثال للقرار الصادر بموجب الفقرة (2) من هذه المادة ، فإنه يجوز للطرف المتعاقد الآخر أن يقيد أو يعلق أو يلغي أي من الحقوق أو الامتيازات التي يفترض منحها بموجب هذه الاتفاقية إلى الطرف المتعاقد المتخلف عن الامتنثال.
- 5- يتحمل كل طرف متعاقد النفقات الخاصة بالمحكم الذي قام بتعيينه ، ويتقاسم الطرفان المتعاقدان مناصفة النفقات الأخرى لهيئة التحكيم.

المادة 21

إنهاء الاتفاق

يجوز للطرفين المتعاقدين إخطار الطرف الآخر في أي وقت بقراره إنهاء هذه الاتفاقية. ويجب إرسال نص من هذا الإخطار إلى منظمة الطيران المدني الدولي.



وفي هذه الحالة ، تنتهي هذه الاتفاقية بعد انقضاء ثنى عشر (12) شهراً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر الإخطار إلا إذا جرى سحب إخطار الإنهاء بالاتفاق على ذلك قبل انقضاء هذه المهلة. ويعتبر هذا الإخطار قد تم استلامه بعد مضي أربعة عشر (14) يوماً من تاريخ استلام منظمة الطيران المدني الدولي للإخطار.

المادة 22

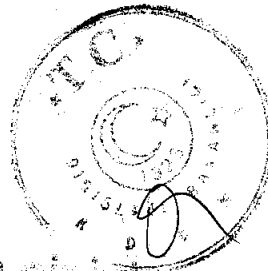
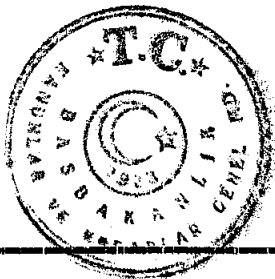
العناوين

إن استخدام العناوين على رأس كل مادة في هذه الاتفاقية هو بغرض سهولة الرجوع إليها ولا تعني بأي حال من الأحوال تعريف أو تحديد أو وصف نطاق أو فحوى هذه الاتفاقية.

المادة 23

التسجيل

تسجل هذه الاتفاقية وملاحقه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.



ASLİ NÜSXA



المادة 24

الدخول حيز النفاذ

تدخل هذه الاتفاقية وملحقاتها ، والتي تشكل جزءا لا يتجزأ من هذه الاتفاقية ، إلى حيز النفاذ بعد استكمال الاجراءات الدستورية من قبل كل طرف متعاقد ، وبتاريخ تبادل المذكرات الدبلوماسية بهذا الشأن .

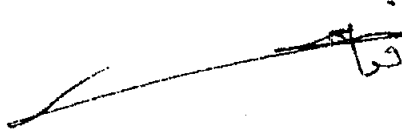
وتصبح هذه الاتفاقية نافذة في اليوم الأول من الشهر اللاحق لتاريخ استلام الإخطار الأخير .
حال دخول هذه الاتفاقية إلى حيز النفاذ فإنها تحل محل الاتفاقية السابقة الموقعة بين الطرفين في 29 مارس 1977 .

وإثباتا لذلك ، فإن الموقعين أدناه الذين لهما مطلق الصلاحية ، وباعتبارهما مفوضين من قبل حكومتيهما قد وقعا على هذه الاتفاقية .

تم تحريره في انقره بتاريخ 29 أبريل 2013 من سختين أصليتين باللغات العربية ، التركية والإنجليزية لكل منهما حجية قانونية متساوية ، وفي حالة الاختلاف في تفسير هذه الاتفاقية أو ملحقاتها يرجح النص الإنجليزي .

عن حكومة

دولة الكويت

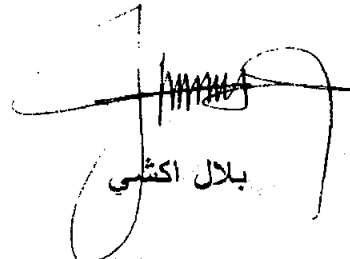


فواز عبدالعزيز الفرح

رئيس الطيران المدني

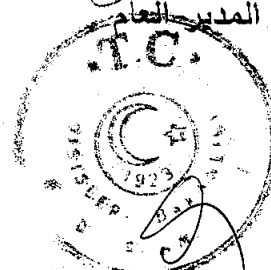
عن حكومة

جمهورية تركيا



بلال اكشي

المدير العام



المحق 1
جدول الطرق

القسم 2 :

- الطريق (الطرق) الذي يجري تشغيله من قبل مؤسسة (مؤسسة) لنقل الجوي المعينة من قبل جمهورية تركيا في كلا الاتجاهين :-

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
نقاط في تركيا		الكويت	5 نقاط يتم تحديدها لاحقا

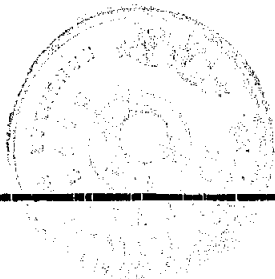
القسم 1 :

- الطريق (الطرق) الذي يجري تشغيله من قبل مؤسسة (مؤسسة) لنقل الجوي المعينة من قبل دولة الكويت في كلا الاتجاهين :-

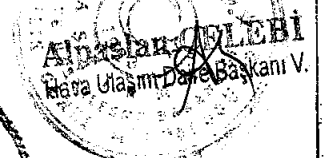
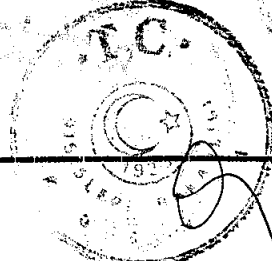
من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
نقاط في الكويت		أنقرة انصاليا استنبول أرمير يوشهر كادوك	5 نقاط يتم تحديدها لاحقا

ملاحظة :-

- يجوز ، بناء على اختيار مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة ، إلغاء النقاط المتوسطة والنقاط فيما وراء على أي أو جميع الرحلات شريطة أن تبدأ تلك الرحلات من نقطة في إقليم الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين تلك المؤسسة.
- يتم تحديد والاتفاق ما بين سلطات الطيران قبل بدء التشغيل بممارسة حقوق النقل بالحرية الخامسة على النقاط فيما وراء.
- يجوز نكل مؤسسة (مؤسسات) نقل جوي معينه التشغيل عبر أي من النقاط المتوسطة و/أو إلى ومن أي من النقاط فيما وراء مع ممارسة حقوق نقل بالحرية الخامسة أو بدونها وذلك حسب اختيارها .



ASU/C



المنحق II

ترتيبات الرمز المشترك

لمؤسسات النقل الجوي المعيبة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين ، وفقا للقوانين واللوائح المعمول بها التي تحكم المنافسة ، الدخول في ترتيبات تسويقية مثل المشاركة بالمقاعد المحجوزة ، ترتيبات الرمز المشتركة أو أي ترتيبات تجارية أخرى مع:-

- أي مؤسسة نقل جوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين.
 - أي مؤسسة نقل جوي التابعة لطرف ثالث ، شريطة أن يقوم الطرف الثالث بمنح حقوق مماثلة لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر والسماح لها بالتشغيل وتقديم خدماتها بالاتفاق مع شركات أخرى من وإلى وعبر إقليم الطرف الثالث.
 - أن توضح لمشتري التذاكر التي تباع في نقاط البيع المختلفة اسم مؤسسة النقل الجوي التي تقوم بتشغيل كل مقطع من الخدمة الخاضعة لنظام تقاسم الرموز ، ومع أي من المؤسسات الجوية المتعاقدة سيكون للمشتري علاقة تعاقدية حسب هذه الترتيبات.
- شريطة أن تكون جميع مؤسسات النقل الجوي المرتبطة بهذه الترتيبات المذكورة أعلاه لديها حقوق نقل وجدول طرق يسمح لها.

ASLI ÇİFTÇİ

T.C.

Alpaslan ÇELEBİ
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.