

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Gelen Kâğıtlar Listesi'nde yayımlanan 494492 evrak numaralı "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Myanmar Birliği Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması"nın onaylanmasının uygun bulunduğu dair kanun teklifi ve gerekçesi ekte sunulmuştur.

Gereğini saygılarımla arz ederim.


Mustafa ŞENTOP
Tekirdağ Milletvekili

TBMM BAŞKANLIĞI	
Tali Komisyon	Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm
Esas Komisyon	Dışişleri
Tarih : 18 Temmuz 2019	Esas No: 2/2033

TBMM KANUNLAR ve KARARLAR BŞK.LİĞİ
11 Temmuz 2019
Numara:

TBMM GELEN EVRAK
11 Temmuz 2019
No: 502310
EBYS'ye AKTARILMIŞTIR

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE MYANMAR BİRLİĞİ
CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASININ
ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TEKLİFİ**

MADDE 1- (1) 22 Haziran 2017 tarihinde Yangon'da imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Myanmar Birliği Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması"nın onaylanması uygun bulunmuştur.

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

MADDE 3- (1) Bu Kanun hükümlerini Cumhurbaşkanı yürütür.



T.C. CUMHURBAŞKANLIĞI

Sayı : 68244839-599-108512
Konu : Anlaşma

26 Haziran 2019

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

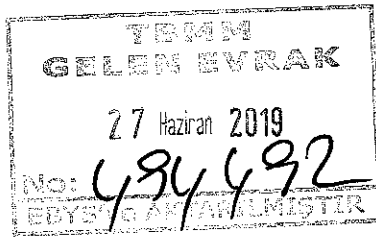
22 Haziran 2017 tarihinde Yangon'da imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Myanmar Birliği Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması"nı Anayasanın 90 ıncı maddesi gereğince onaylanması uygun bulunmak üzere ilişikte bilgilerinize sunarım.



Recep Tayyip ERDOĞAN
Cumhurbaşkanı

Ek:

- 1- Anlaşma (Türkçe, Myanmarca, İngilizce)
- 2- Genel Gerekçe



GENEL GEREKÇE

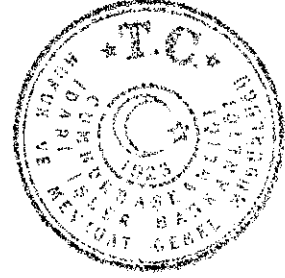
5 Haziran 1945 tarihli ve 4749 sayılı Kanunla tasdik olunan 7 Aralık 1944 tarihli Şikago Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşmasında ticari hakların düzenlenmesi konusunda bir mutabakata ulaşılamamış, bu nedenle ticari hakların ikili sözleşmeler yolu ile düzenlenmesi gereği doğmuştur. Gerek Türkiye gerek diğer devletler, 11 Şubat 1946 tarihinde ABD ve İngiltere arasında imzalanan Bermuda Anlaşmasına dayanarak ikili anlaşmalar tesis etmek yoluna gitmişlerdir.

Ülkemizin coğrafi durumu ve uluslararası hava servislerinin ülkemizden geçmesinin sağlayacağı çıkarlar göz önünde tutularak, aynı zamanda milli sivil havacılığımızı teşvik etmek ve kalkındırmak amacı ile bugüne kadar birçok ülke ile hava ulaştırma anlaşması imzalanmıştır. Türkiye'nin yaptığı bu anlaşmalar Bermuda tipine uygun olup esas olarak çerçeve anlaşma niteliğindedir ve mütekabiliyet esasına dayanmaktadır.

Bu itibarla, "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Myanmar Birliği Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması" 22 Haziran 2017 tarihinde Yangon'da imzalanmıştır.

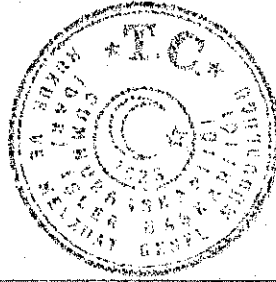
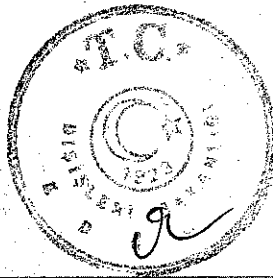
Türkiye ile Myanmar arasında gelişmekte olan ilişkilere katkıda bulunmak gayesi ile imzalanan Anlaşma, hava trafiği ile ilgili ulusal kanun ve nizamla uyulmak şartı ile iki ülke arasında hava seferlerinin yapılmasını öngörmektedir.

Söz konusu Anlaşma, iki ülke arasındaki ekonomi, kültür ve turizm alanlarındaki işbirliğinin daha ileri bir düzeye getirilmesini sağlaması bakımından faydalı bulunmaktadır.



TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
İLE
MYANMAR BİRLİĞİ CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA
HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI

4

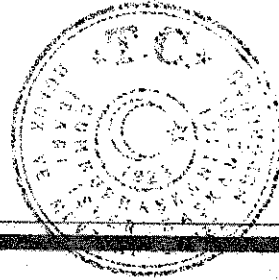
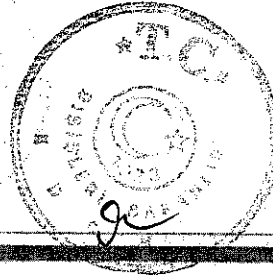


100

İÇİNDEKİLER

Giriş	-	
Madde 1	-	Tanımlar
Madde 2	-	Hakların Tanınması
Madde 3	-	Tayin ve Yetkilendirme
Madde 4	-	Yetkinin Geri Alınması, İptali ve Sınırlandırılması
Madde 5	-	Kanunların Uygulanması
Madde 6	-	Sertifikaların Tanınması
Madde 7	-	Emniyet
Madde 8	-	Havacılık Güvenliği
Madde 9	-	Kullanıcı Ücretleri
Madde 10	-	Gümrük Harçları
Madde 11	-	Adil Rekabet
Madde 12	-	Kapasite
Madde 13	-	Ücret Tarifeleri
Madde 14	-	Koruyucu Tedbirler
Madde 15	-	Kazançların Transferi
Madde 16	-	Temsil
Madde 17	-	Kiralama
Madde 18	-	Sigara Yasağı
Madde 19	-	İstatistikler
Madde 20	-	Uçuş Programının Onaylanması
Madde 21	-	İstisnalar
Madde 22	-	İhtilafların Çözümü
Madde 23	-	Değişiklikler
Madde 24	-	Çok Taraflı Anlaşmalar
Madde 25	-	Sona Erme
Madde 26	-	ICAO Nezdinde Tescil
Madde 27	-	Yürürlüğe Giriş
Ek	-	Hat Çizelgeleri

[Handwritten signature]



[Handwritten signature]

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE MYANMAR BİRLİĞİ CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI

GİRİŞ

Bundan böyle "Akit Taraflar" olarak anılacak olan Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Myanmar Birliği Cumhuriyeti Hükümeti;

7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin tarafları olarak;

Bölgesel ve uluslararası sivil havacılığın ilerlemesine katkıda bulunmak isteyerek;

Kendi ülkeleri arasında ve dışında hava hizmetleri tesis etmek ve yürütmek amacıyla bir anlaşmaya varmak isteyerek;

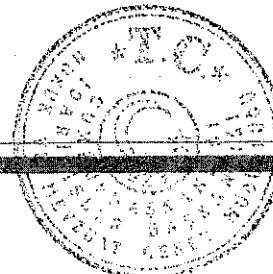
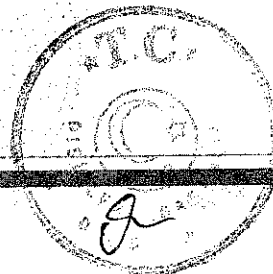
Aşağıdaki maddelerde anlaşmışlardır:

MADDE 1 Tanımlar

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

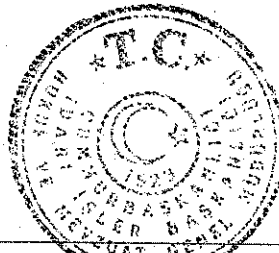
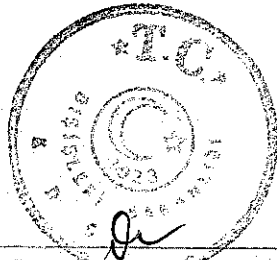
- "hava taşımacılığı" terimi; yolcuların, bagajların, kargonun ve postanın ücret veya kira karşılığında, birlikte veya birbirinden ayrı olarak, hava aracı ile toplu olarak taşınmasını ifade etmektedir;
- "havacılık otoriteleri" terimi; Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti için, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nü (SHGM), Myanmar Birliği Cumhuriyeti Hükümeti için Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Dairesi'ni veya bahse konu her iki ülke için söz konusu otoriteler tarafından hâlihazırda tatbik edilmekte olan görevleri ifa ve icra etmeye yetkilendirilmiş her nevi diğer otoriteyi veya şahsı ifade etmektedir;
- "Anlaşma" terimi; bu Anlaşma'yı, bu Anlaşma'nın Eklerini ve bunlarda yapılacak her nevi değişikliği ifade etmektedir;
- "kapasite" terimi; (i) hava aracı için, söz konusu hava aracı tarafından herhangi bir hatta veya herhangi bir hattın belirli bir kısmında taşınabilen yükü, (ii) hava hizmeti için, söz konusu hizmette kullanılan hava aracının kapasitesinin, söz konusu hava aracı için herhangi bir hatta veya herhangi bir hattın bir kısmında belirli bir dönemde işletilen frekans sayısının çarpımını ifade etmektedir;

4



icm

- e) "Sözleşme" terimi; 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'ni ifade etmekte ve her iki Akit Tarafça yürürlüğe konması koşuluyla, söz konusu Sözleşmenin 90. maddesi kapsamında kabul edilen tüm Ekleri ve 90. ve 94. maddeler uyarınca Eklerde veya Sözleşmede yapılan tüm değişiklikleri içermektedir;
- f) "tayin edilen havayolu" terimi; bu Anlaşma'nın 3. maddesi (Tayin ve Yetkilendirme) uyarınca tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş herhangi bir havayolunu ifade etmektedir;
- g) "ICAO" terimi, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nü ifade etmektedir;
- h) "uluslararası hava taşımacılığı" terimi, bir Devletin toprakları dahilinde uçağa alınan yolcuların, bagajın, kargonun ve postanın başka bir Devlete gittiği hava taşımacılığını ifade etmektedir;
- i) "Akit Taraf" terimi, bu Anlaşma'ya tabi olmayı resmi olarak kabul etmiş bulunan Devlet anlamına gelmektedir;
- j) "ücret tarifesi" terimi, (bağlantılı her nevi diğer ulaşım vasıtaları da dahil olmak üzere) hava taşımacılığında (posta hariç olmak üzere) yolcuların, bagajların ve/veya kargoların taşınması için acenteleri de dahil olmak üzere, havayolları tarafından tahsil edilecek her nevi bilet ücreti ile harçları ve sair giderleri ve bu bilet ücretleri ile harçların ve sair giderlerin tabi olduğu şartları ifade etmektedir;
- k) "ülke" terimi; herhangi bir Devlet için, söz konusu Devletin egemenliği altında bulunan karasal alanları, hava sahasını ve bunlara bitişik olan karasularını ifade etmektedir;
- l) "kullanıcı ücretleri" terimi; ilgili hizmetler ve kolaylıklar dahil olmak üzere, hava araçları, hava araçlarının ekipleri, yolcular ve kargo için havalimanı mallarının veya tesislerinin veya hava seyrüsefer kolaylıklarının veya havacılık güvenliği kolaylıklarının veya hizmetlerinin sunulması için yetkili otoriteler tarafından havayollarına ücretlendirilen veya ücretlendirilmesine izin verilen her nevi ücret anlamına gelmektedir.
- m) "hava hizmeti", "uluslararası hava hizmeti", "havayolu" ve "trafik amacı dışındaki duraklama" terimleri Sözleşmenin 96. maddesinde tanımlanan anlamlarında kullanılmaktadır.



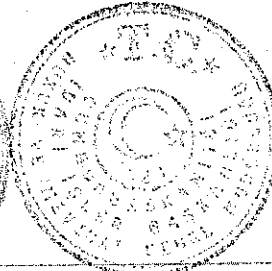
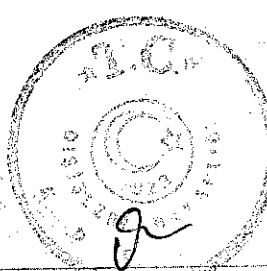
İcel

MADDE 2 Hakların Tanınması

1. Her bir Akit Taraf, Hat Çizelgesinde belirtilen hatlar üzerinde uluslararası hava hizmetlerinin gerçekleştirilebilmesi amacıyla diğer Akit Tarafa bu Anlaşma'da belirtilen hakları tanımaktadır. Bu hizmetler ve hatlar bundan böyle, sırasıyla "mutabık kalınan hizmetler" ve "belirlenen hatlar" olarak anılmaktadır.
2. Bu Anlaşma'nın hükümlerine tabi olmak kaydıyla, her bir Akit Tarafa tayin edilen havayolu (havayolları) belirlenen bir hat üzerinde, mutabık kalınan bir hizmeti gerçekleştirirken aşağıda belirtilen haklara sahip olur:
 - (a) diğer Akit Tarafın ülkesi üzerinden iniş yapmaksızın uçuş hakkı,
 - (b) diğer Akit Tarafın ülkesinde trafik hizmeti dışındaki amaçlar için durabilme hakkı,
 - (c) uluslararası trafiği oluşturan yolcuların, kargonun veya postanın birlikte veya birbirinden ayrı olarak hava aracına alınması ve hava aracından boşaltılması amacıyla bu Anlaşma'nın Ekinde yer alan Hat Çizelgesinde belirtilen hat(lar) üzerindeki noktada (noktalarda) duraklama hakkı.
3. Bu Anlaşma'nın 3. maddesi (Tayin ve Yetkilendirme) kapsamında tayin edilen havayollarının yanı sıra, her bir Akit Tarafın havayolları da bu maddenin 2 (a) ve 2 (b) fıkralarında belirtilen haklardan yararlanırlar.
4. Bu maddenin 2. fıkrasında yer verilen hiçbir husus, Akit Taraflardan birinin havayoluna (havayollarına), diğer Akit Tarafın ülkesinde başka bir noktaya ücret veya kira karşılığı taşınmak üzere yolcu, kargo veya posta alma ayrıcalığı verdiği şeklinde anlaşılamaz.

MADDE 3 Tayin ve Yetkilendirme

1. Aktif Tarafların her biri, mutabık kalınan hizmetleri, bu Anlaşma doğrultusunda yürütmesi amacıyla bir veya daha fazla havayolunu yazılı olarak tayin ederek diğer Akit Tarafa yazılı olarak bildirme ve bu tayinleri geri alma ya da değiştirme hakkına sahip olur.

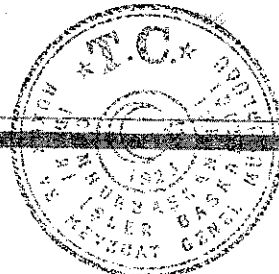
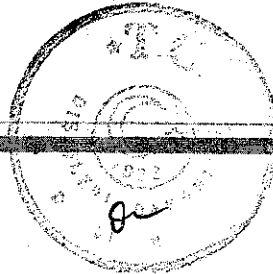


2. İşletme yetkisi ve teknik izin için öngörülen biçime ve şekle sahip olarak söz konusu tayinin ve tayin edilen havayolundan başvurunun teslim edilmesine müteakiben, her bir Akit Taraf, asgari usulü gecikmeyle uygun işletme iznini verir; şu kadar ki;
- (a) tayin edilen havayolunun mülkiyetinin büyük bir kısmı ve etkin kontrolü söz konusu havayolunu tayin eden Akit Tarafın kendisine veya söz konusu Akit Tarafın uyruğundakilere ait olur;
 - (b) söz konusu havayolunu tayin eden Akit Taraf, bu Anlaşma'nın 7. maddesinde (Emniyet) ve 8. maddesinde (Havacılık Güvenliği) ortaya konan hükümlere riayet eder ve
 - (c) tayin edilen havayolu, söz konusu tayini alan Akit Tarafça normal koşullar altında uluslararası hava taşımacılığı hizmetlerinin yürütülmesinde uygulanan kanunlar ve düzenlemeler kapsamında öngörülmekte olan diğer şartları yerine getirebilecek nitelikte olur.
3. 2. paragraf kapsamındaki işletme yetkisinin teslim edilmesine müteakiben, söz konusu havayolunun bu Anlaşma'nın geçerli hükümlerine riayet etmesi koşuluyla, tayin edilen havayolu, tayin edildiği mutabık kalınan hizmetleri gerçekleştirmeye herhangi bir zamanda başlayabilir.

MADDE 4

Yetkinin Geri Alınması, İptali ve Sınırlandırılması

1. Her bir Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri, aşağıdaki hallerde, bu Anlaşma'nın 3. maddesi (Tayin ve Yetkilendirme) hükümleri uyarınca diğer Akit Tarafça tayin edilen havayoluna verilmiş bulunan işletme yetkisini geri alma, iptal etme, askıya alma veya geçici ya da sürekli olarak bu hususta gerekli gördüğü şartları tatbik etme hakkına sahip olur:
- (a) söz konusu tayin edilen havayolunun mülkiyetinin büyük bir kısmının ve etkin kontrolünün söz konusu havayolunu tayin eden Akit Tarafın kendisine veya uyruğundakilere ait olduğuna kani olmaması halinde;
 - (b) havayolunu tayin eden Akit Tarafın, bu Anlaşma'nın 7. maddesi (Emniyet) ve 8. maddesi (Havacılık Güvenliği) kapsamında ortaya konmakta olan hükümlerine riayet etmemesi halinde ve
 - (c) tayin edilen havayolunun, söz konusu tayini alan Akit Tarafça uluslararası hava taşımacılığı hizmetlerinin gerçekleştirilmesi hususunda normalde uygulanan kanunlar ve düzenlemeler kapsamında öngörülmekte olan diğer koşulları karşılama yetkinliğine sahip olmaması halinde.



cell

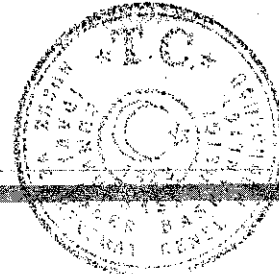
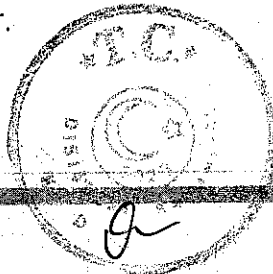
2. Yukarıda atıfta bulunulmakta olan kanunların ve düzenlemelerinin ihlalinin önlenmesi için acil eylem gerekli olmadığı sürece veya emniyet veya güvenlik 7. madde (Emniyet) veya 8. madde (Havacılık Güvenliği) hükümlerine uygun olarak eylem gerektirmediği sürece, bu maddenin 1. fıkrası kapsamında sayılan haklar sadece bu Anlaşma'nın 21. maddesine (İstisnalar) uygun olarak Havacılık Otoriteleri arasında istisnalarde bulunulması sonrasında tatbik edilir.

MADDE 5 Kanunların Uygulanması

1. Bir Akit Tarafın, uluslararası hava hizmetlerinde bulunan bir hava aracının, ülkesine girişi ve çıkışı veya bu hava aracının kendi ülkesinin sınırları içerisinde işletilmesi veya seyrüseferi ile ilgili kanunları ve düzenlemeleri, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun hava araçlarına da tatbik edilir.
2. Bir Akit Tarafın yolcu, mürettebat, bagaj ve posta da dahil olmak üzere kargonun ülkesine girişi, ülkesinde kalışı veya ülkesinden ayrılışıyla ilgili göç, gümrük, döviz, sağlık ve karantina gibi formaliteleri düzenleyen kanunları ve düzenlemeleri, söz konusu ülke sınırları dahilinde bulundukları süre zarfında, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun hava araçları tarafından taşınan yolculara, mürettebata, bagajlara, kargolara ve postaya da tatbik edilir.
3. Akit Taraflardan hiçbirisi kendisinin göçmenlik, gümrük, karantina düzenlemelerinin ve benzer düzenlemelerinin uygulanması konusunda, benzer uluslararası hava taşımacılığı ile iştigal eden kendi havayollarına veya diğer havayollarına, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayoluna nazaran ayrıcalıklı davranmaz.
4. Herhangi bir Akit Tarafın ülkesi üzerinden doğrudan transit geçiş yapan ve bu amaç için tahsis edilmiş hava limanının bölgesinden ayrılmayan yolcular, bagajlar ve kargo; havacılık güvenliği, narkotik kontrolü, kanunsuz girişin engellenmesi veya özel durumlardaki kontroller hariç olmak üzere herhangi bir incelemeye tabi olmaz.

MADDE 6 Sertifikaların Tanınması

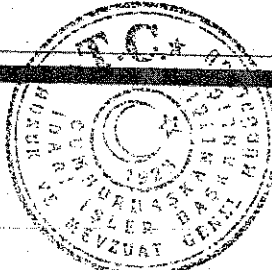
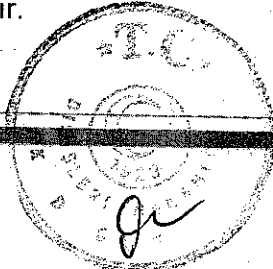
1. Bir Akit Tarafça tanzim edilen veya geçerli ve halen geçerli olan uçuşa elverişlilik sertifikaları, yeterlilik sertifikaları ve lisanslar, bu sertifika veya lisansların tanzim edildiği veya geçerli sayıldığı koşulların, Sözleşme uyarınca belirlenen asgari standartlara eşit seviyede veya daha yüksek seviyede olması kaydıyla, mutabık kalınan hizmetlerin yürütülmesi amacıyla diğer Akit Tarafça da tanınır.



2. Akit Taraflardan herhangi birinin Havacılık Otoriteleri tarafından herhangi bir kişiye veya tayin edilen bir havayoluna ya da mutabık kalınan hizmetlerin yürütülmesinde kullanılan bir hava aracına verilen ve yukarıda (1.) fıkrada atıfta bulunulan lisans ve sertifikalarla ilgili imtiyazlar ve koşullar, Sözleşmeye uygun olarak belirlenen asgari standartlardan farklı bir standardın uygulanmasına izin veriyorsa ve bu fark konusunda ICAO'ya başvuruda bulunulmuş ise, diğer Akit Taraf, bu muallak uygulamanın açıklığa kavuşturulması amacıyla Havacılık Otoritelerinin istişarede bulunmasını talep edebilir.
3. Her bir Akit Taraf, bununla birlikte, kendi ülkelerinin üzerinde yapılan uçuşlar ve kendi ülkelerine yapılan inişler ile ilgili olarak kendi vatandaşlarına diğer Akit Tarafça verilen veya geçerli kılınan yeterlilik sertifikalarını ve lisansları tanımayı reddetme hakkını saklı tutmaktadır.

MADDE 7 Emniyet

1. Akit Taraflardan herhangi biri, diğer Akit Tarafça havacılık tesislerine, mürettebata, hava aracına veya hava aracının işletilmesine ilişkin herhangi bir alanda benimsenmiş bulunan emniyet standartları ile ilgili olarak herhangi bir zamanda istişarelerde bulunmayı talep etme hakkına sahip olur. Bu tür istişareler, söz konusu talepten itibaren otuz (30) gün içerisinde gerçekleştirilir.
2. Bu tür istişareler sonrasında, Akit Taraflardan herhangi birinin, diğer Akit Tarafın, bu maddenin 1. fıkrası kapsamında atıfta bulunulmakta olan alanlarda, *Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Doc 7300)* uyarınca o sırada tesis edilmiş bulunan Standartları karşılayan emniyet standartlarını etkin bir şekilde muhafaza etmediğini ve uygulamadığını tespit etmesi halinde, diğer Akit Taraf, bu tür bulgulardan ve ICAO Standartları ile uygunluk dahilinde olunması için gerekli sayılan işlemlerden haberdar edilir. Diğer Akit Taraf müştereken belirlenen süre içerisinde gereken düzeltici tedbirini alır.
3. Sözleşmenin 16. maddesi uyarınca, Akit Taraflardan birinin herhangi bir havayolu tarafından veya bu havayolu hesabına diğer Akit Tarafın ülkesinden veya ülkesine hizmet vererek işletilmekte olan her nevi hava aracının, diğer Akit Tarafın ülkesi dahilinde iken, diğer Akit Tarafın yetkili temsilcileri tarafından gerçekleştirilecek bir aramaya tabi olabileceği hususunda mutabık olunmuştur; ancak bu arama, söz konusu hava aracının işletiminde gayrimakul bir gecikmeye sebebiyet vermez. Sözleşmenin 33. maddesinde belirtilen yükümlülöklere bakılmaksızın, bu aramanın amacı, ilgili hava aracı dokümantasyonunun, bu hava aracının mürettebatının lisanslarının geçerliliğinin ve hava aracı teçhizatının ve hava aracının durumunun Şikago Sözleşmesi uyarınca belirlenmiş Standartlara o sırada uygun olduğunun doğrulanmasıdır.

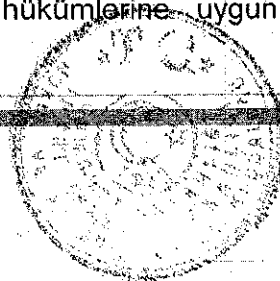


ICM

4. Herhangi bir havayolunun operasyonunun emniyetinin sağlanması için acil tedbirin elzem olduğu hallerde, her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın havayolunun veya havayollarının işletme yetkisini derhal askıya alma veya değiştirme hakkına sahiptir.
5. Akit Taraflardan herhangi birinin yukarıdaki 4. fıkra doğrultusunda aldığı tedbirler, bu tedbirin alınmasını gerektiren durumun ortadan kalkmasıyla sona erdirilir.
6. 2. fıkra ile ilgili olarak Akit Taraflardan birinin mutabık olunan sürenin geçmesi sonrasında ICAO Standartları ile uygunluk dahilinde olmadığına tespit edilmesi halinde, ICAO Genel Sekreterinin bu durumdan haberdar edilmesi gerekmektedir. Durumun müteakiben tatminkâr şekilde çözüme kavuşturulduğundan yine ICAO Genel Sekreteri haberdar edilmelidir.

MADDE 8 **Havacılık Güvenliği**

1. Uluslararası hukuk kapsamındaki haklarına ve yükümlülüklerine uygun olarak, Akit Taraflar, sivil havacılık güvenliğinin yasadışı müdahalelere karşı korunması amacıyla birbirlerine karşı üstlendikleri yükümlülüğün, bu Anlaşma'nın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini teyit etmektedirler. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut haklarının ve yükümlülüklerinin genel niteliklerini kısıtlamaksızın, özellikle 14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzalanan Hava Araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme, 16 Aralık 1970 tarihinde Lahey'de imzalanan Hava Araçlarının Yasadışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine İlişkin Sözleşme, 23 Eylül 1971 tarihinde Montreal'de imzalanan Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı İşlenen Suçların Önlenmesine İlişkin Sözleşme ve 24 Şubat 1988 tarihinde Montreal'de imzalanan Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Limanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine İlişkin Protokol, 1 Mart 1991'de Montreal'de düzenlenen Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesi Sözleşmesi veya Akit Tarafların taraf oldukları sivil havacılık güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir sözleşme veya protokol hükümlerine uygun hareket ederler.
2. Akit Taraflar; sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesini önlemek, bu hava aracının, yolcularının ve mürettebatının, havaalanlarının ve hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı girişilebilecek diğer yasa dışı eylemleri ve sivil havacılığın güvenliğine ilişkin diğer tehditleri bertaraf etmek üzere, talep halinde birbirlerine gerekli her türlü yardımda bulunurlar.
3. Akit Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, bu tür Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar Akit Taraflara uygulanabilir olduğu ölçüde, ICAO tarafından tesis edilen ve Sözleşmeye Ek olarak kabul edilen tüm havacılık güvenliği hükümlerine uygun olarak hareket ederler ve kendi tescillerindeki hava aracı işletmecilerinin veya iş yeri merkezi ya da daimi ikametgâhı kendi ülkelerinde bulunan hava aracı işletmecilerinin ve ülkelerindeki havalimanı işletmecilerinin bu tür havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini sağlarlar.



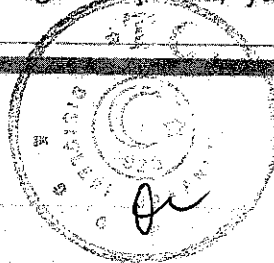
4. Her bir Akit Taraf, hava aracı işletmecilerinin, diğer Akit Tarafın, ülkesine girişte, bu ülkeden çıkışta veya bu ülkede bulunulan süre içerisinde uyulmasını talep ettiği ve yukarıda yer alan (3.) fıkrada atıfta bulunulan havacılık güvenliği hükümlerine uymalarının istenebileceği hususunda mutabıktır. Akit Taraflardan her biri, kendi ülkelerinde hava aracının güvenliğinin sağlanması, yolcuların, mürettebatın, el bagajlarının, bagajların, kargonun ve ikmal malzemelerinin yükleme ve boşaltma sırasında ve öncesinde kontrol edilmesi amacıyla yeterli tedbirlerin alınmasını ve etkin şekilde uygulanmasını sağlar. Akit Taraflardan her biri, belirli bir tehdidin bertaraf edilmesi amacıyla diğer Akit Tarafın makul ölçülerde özel güvenlik tedbirleri alınması yolunda yapacağı herhangi bir talebi olumlu şekilde dikkate alır.
5. Sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesi veya bu doğrultuda bir tehdidin vuku bulması veya hava aracına, hava aracının yolcularına ve mürettebatına, havalimanlarına veya hava seyrüsefer tesislerine yönelik diğer yasadışı müdahalelerin meydana gelmesi halinde Akit Taraflar, haberleşmede kolaylık sağlayarak ve bu tür bir olayın veya olay tehdidinin hızlı ve emniyetli bir şekilde sona erdirilmesini amaçlayan diğer uygun tedbirleri alarak birbirlerine yardımcı olurlar.

MADDE 9 Kullanıcı Ücretleri

1. Akit Taraflar diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayollarına benzer uluslararası hizmetleri gerçekleştiren kendi havayollarına tarh edilen ücretlerden daha yüksek kullanıcı ücretleri tarh etmez veya tarh edilmesine izin vermezler.
2. Akit Tarafların her biri, söz konusu kullanıcı ücretlerini ve harçları tarh eden yetkili mercileri ile bu merciler tarafından sunulan hizmetlerden ve tesislerden faydalanan havayolları arasında, pratikte mümkün olması halinde, söz konusu havayollarını temsil eden kuruluşlar vasıtasıyla, istişareler yapılmasını desteklerler ve teşvik ederler. Değişiklikler yapılmadan önce görüşlerini belirtebilmelerini sağlamak amacıyla kullanıcı ücretlerindeki her değişiklik teklifi kullanıcılara makul bir süre önceden bildirilmelidir. Akit Taraflar söz konusu kullanıcı ücretlerini ve harçları tarh eden yetkili mercileri ile kullanıcıların, kullanıcı ücretlerine ilişkin olarak bilgi alışverişinde bulunmalarını teşvik ederler.

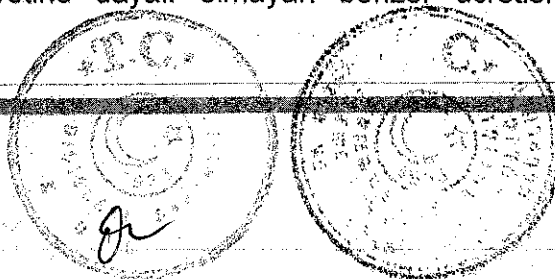
MADDE 10 Gümrük Harçları

1. Akit Taraflardan birinin tayin edilen havayolları tarafından uluslararası hava hizmetlerinin gerçekleştirilmesinde kullanılan hava araçları, bu hava araçlarının olağan teçhizatı, yakıtı, yağlayıcıları, teknik sarf malzemeleri,



motorlar da dahil olmak üzere yedek parçaları ve bu hava araçlarında bulunan hava aracı ikmal malzemeleri (yiyecek, içecek ve tütün gibi unsurlar dahil olmak, ancak bunlarla sınırlı kalmamak üzere), bu tür olağan teçhizatın ve sair unsurların hava aracının içerisinde bulunacak olması koşuluyla, diğer Akit Tarafça tüm gümrük harçlarından, gider vergilerinden ve varışa müteakiben sağlanan hizmetlerin maliyetine dayalı olmayan benzer ücretlerden ve harçlardan müteakabiliyet esasıyla muaf tutulur.

2. Diğer Akit Tarafın bölgesine söz konusu tayin edilen havayolu tarafından veya söz konusu tayin edilen havayolu adına sokulan veya söz konusu tayin edilen havayolu tarafından işletilen hava araçlarına sokulan olağan teçhizat, yakıt, yağlayıcılar, teknik sarf malzemeleri, motorlar da dahil olmak üzere yedek parçalar, hava aracı ikmal malzemeleri (yiyecek, içecek ve tütün gibi unsurlar dahil olmak, ancak bunlarla sınırlı kalmamak üzere), basılı bilet stoğu, havayolu konşimentoları, Akit Taraflardan birinin tayin edilen havayolunun amblemini taşıyan her nevi basılı materyal ve söz konusu tayin edilen havayolu tarafından ücretsiz olarak dağıtılan olağan tanıtım materyalleri, diğer Akit Tarafça, söz konusu olağan teçhizat ve sair unsurlar diğer Akit Tarafın bölgesi üzerinde gerçekleştirilen bir seyahatin herhangi bir kısmında kullanılacak olsa dahi tüm gümrük harçlarından, gider vergilerinden ve varışa müteakiben sağlanan hizmetlerin maliyetine dayalı olmayan benzer ücretlerden ve harçlardan müteakabiliyet esasıyla muaf tutulur.
3. Bu maddenin (1.) ve (2.) fıkralarında atıfta bulunulan olağan teçhizatın ve diğer unsurların diğer Akit Tarafın gümrük makamlarının denetimi veya kontrolü altında tutulması gerekli görülebilir.
4. Bu maddenin (1.) fıkrasında atıfta bulunulan olağan teçhizat ve unsurlar, diğer Akit Tarafın bölgesine diğer Akit Tarafın gümrük makamlarının onayı ile indirilebilir. Bu durumlarda, bu tür olağan teçhizat ve unsurlar, gümrük düzenlemeleri gereğince yeniden ihraç edilmeye veya sair şekilde elden çıkarılınca değin, müteakabiliyet esasına dayalı olarak, bu maddenin (1.) fıkrası kapsamında sağlanan muafiyetlerden yararlanırlar. Bununla birlikte, diğer Akit Tarafın gümrük makamları söz konusu olağan teçhizatın ve unsurların bu zamana kadar kendi denetimi altında bulundurulmasını gerekli görebilirler.
5. Söz konusu diğer havayolunun veya havayollarının söz konusu diğer Akit Tarafın sağladığı muafiyetlerden benzer şekilde yararlanacak olması koşuluyla, bu madde kapsamında sağlanan muafiyetler, Akit Taraflardan birinin tayin edilen havayolunun bu maddenin (1.) ve (2.) fıkraları kapsamında atıfta bulunulmakta olan olağan teçhizatın ve diğer unsurların kiralanması veya devri için diğer Akit Tarafın bölgesinde başka bir havayolu veya havayolları ile sözleşme akdetmiş olduğu hallerde de geçerli olur.
6. Akit Taraflardan birinin bölgesinden doğrudan transit geçen bagajlar ve kargolar gümrük harçlarından, gider vergilerinden ve varışa müteakiben sağlanan hizmetlerin maliyetine dayalı olmayan benzer ücretlerden ve harçlardan muaf tutulur.



ku

MADDE 11
Adil Rekabet

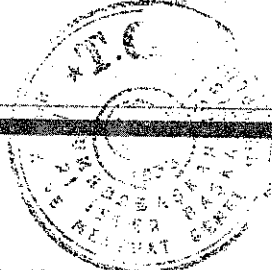
Akit Taraflardan her biri;

- a) her bir tayin edilen havayolunun, anlaşmaya tabi olan uluslararası hava taşımacılığının sunulmasında rekabet etmek üzere adil ve eşit fırsata sahip olacağını ve
- b) diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun rekabetçi konumuna olumsuz olarak tesir eden her türden ayrımcılık veya haksız rekabet uygulamalarının giderilmesine yönelik tedbir almayı kabul etmektedir.

MADDE 12
Kapasite

1. Akit Tarafların tayin edilen havayolları tarafından, mutabık kalınan hizmetlerin gerçekleştirilmesinde sağlanacak toplam kapasite, Akit Tarafların Havacılık Otoriteleri arasında kararlaştırılır veya söz konusu Havacılık Otoriteleri tarafından onaylanır. Başlangıçta belirlenen kapasite ve hizmetlerin frekansı söz konusu otoriteler tarafından zaman içerisinde gözden geçirilebilir ve yeniden düzenlenebilir.
2. Akit Tarafların tayin edilen havayolları tarafından gerçekleştirilen mutabık kalınan hizmetlerdeki başlıca amaç, söz konusu iki Akit Tarafın ülkeleri arasındaki trafik ihtiyaçlarının karşılanmasına yeterli kapasitede makul yük faktörleri sunmaktır.
3. Akit Tarafların her biri, mutabık kalınan hizmetlerin kendilerinin ülkeleri arasında gerçekleştirilmesinde her iki Akit Tarafın tayin edilen havayollarına, kalite ve karşılıklı menfaat sağlanacak şekilde adil ve eşit imkân verir.
4. Akit Tarafların her biri ve tayin edilen havayolu (havayolları), diğer Akit Tarafın ve tayin edilen havayolunun (havayollarının) sağlamakta olduğu hizmetlere gereksiz yere etki etmeyecek şekilde diğer Akit Tarafın ve tayin edilen havayolunun (havayollarının) menfaatlerini dikkate alır.
5. Gözden geçirme sonrasında Akit Tarafların mutabık kalınan hizmetlerde sağlanacak kapasite üzerinde mutabakata varamamaları halinde, Akit Tarafların tayin edilen havayolları tarafından sağlanabilecek kapasite daha önceden sağlanması yönünde mutabık olunan toplam kapasiteyi (sezonluk varyasyonlar da dahil olmak üzere) aşmaz.

[Handwritten signature]



[Handwritten signature]

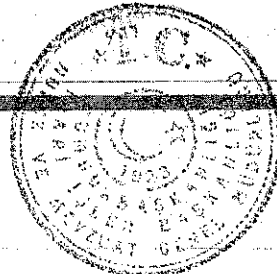
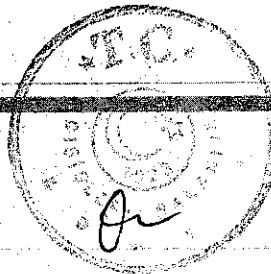
MADDE 13
Ücret Tarifeleri

1. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından gerçekleştirilecek mutabık kalınan hizmetlere ilişkin ücret tarifeleri, operasyon/işletme maliyeti ve makul kâr da dahil olmak üzere tüm ilgili faktörler gerektiği şekilde dikkate alınarak makul seviyelerde piyasadaki ticari mülahazalarına dayalı olarak her bir tayin edilen havayolu tarafından belirlenir.
2. Bu maddenin 1. fıkrası uyarınca belirlenen ücret tarifeleri ile ilgili olarak herhangi bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından diğer Akit Tarafın Havacılık Otoritelerinden onay alınması gerekmez.
3. Yukarıdaki hükümlere bakılmaksızın, her bir Akit Taraf aşağıda belirtilen amaçlarla müdahalede bulunma hakkına sahip olur:
 - a) uygulanması, herhangi bir rakibi sekteye uğratma veya herhangi bir rakibi herhangi bir hattan dışlama etkisine sahip olan veya böyle bir etkiye sahip olması olası olan veya böyle bir etkiye sahip olma amacıyla olan, rekabeti engelleyici davranış teşkil eden ücret tarifelerini önlemek;
 - b) pazardaki hakim konumun kötüye kullanılmasından kaynaklanan çok yüksek veya kısıtlayıcı ücretlerden tüketicileri korumak ve;
 - c) havayollarını yıkıcı veya suni olarak düşürülen ücretlerden korumak.
4. Bu maddenin 3. fıkrası kapsamında ortaya konmakta olan amaçlar doğrultusunda, her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun (havayollarının) diğer Akit Tarafın Havacılık Otoritelerine ücret tarifelerinin belirlenmesine ilişkin bilgileri sunmaları gerekli görülebilir.

MADDE 14
Koruyucu Tedbirler

1. Akit Taraflar, aşağıda belirtilen uygulamaların daha yakından incelenme gerektirebilecek haksız rekabet uygulamaları olarak değerlendirilebileceği hususunda mutabıktırlar:
 - a) Belirlenen hatlardaki hizmetlerin sağlanabilmesindeki maliyetleri tümüyle karşılamayacak ücretlerin ve fiyatların oluşturulması;
 - b) hizmetin aşırı kapasitesinin veya sıklığının ilave edilmesi;
 - c) söz konusu uygulamaların geçici olmak yerine süreklilik arz etmesi;

8



ku

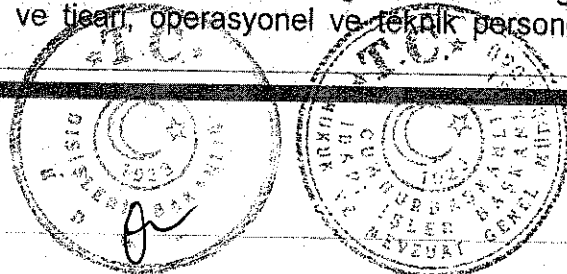
- d) söz konusu uygulamaların diğer bir havayolu üzerinde ciddi ekonomik etkisinin olması veya başka bir havayoluna önemli ölçüde zarar vermesi;
- e) söz konusu uygulamaların diğer bir havayoluna zarar verecek ya da diğer bir havayolunu piyasanın dışına itecek veya piyasadan dışlayacak ya da bu tür bir sonuca neden olabilecek bir nitelik taşıması ve;
- f) hattaki hakim konumun suistimaline işaret eden davranışlar.
2. Akit Taraflardan birinin Havacılık Otoritelerinin, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun yürüttüğü veya yürütmeyi planladığı herhangi bir operasyonunun veya operasyonlarının yukarıdaki 1. fıkra kapsamında belirtilen göstergeler doğrultusunda haksız rekabet oluşturduğunu düşünmeleri halinde, bu sorunun çözülmesini sağlamak amacı ile 21. madde (İstisnalar) hükümleri doğrultusunda istisna talebinde bulunabilirler. Bu istisna talebine, söz konusu talebin gerekçelerine ilişkin bildirim de eklenir ve istisna, söz konusu talebin iletildiği tarihi izleyen on beş (15) gün içerisinde başlar.
3. Akit Tarafların söz konusu problemi istisnalar yoluyla çözüme kavuşturamamaları halinde, Akit Taraflardan herhangi biri, söz konusu ihtilafların çözüme kavuşturulmasını sağlamak amacıyla 22. madde (İhtilafların Çözümü) kapsamında ihtilafların çözümüne yönelik mekanizmaya müracaat edebilir.

MADDE 15 **Kazançların Transferi**

Her bir tayin edilen havayolu, yerel olarak tediye edilen meblağları aşan yerel gelirleri, talep üzerine, dönüştürme ve kendi ülkesine transfer etme hakkına sahip olur. Çevirme ve transfer işlemlerine, transfer işleminin gerçekleştirildiği tarihte geçerli olan efektif döviz kurundan izin verilecek olup, çevirme ve transfer işlemleri, bu tür çevirme ve transfer işlemlerinin gerçekleştirilmesi için bankalar tarafından normalde tahsil edilen ücretler haricinde başka bir ücrete tabi olmaz. Bu transfer işlemi, ilgili Akit Tarafın kambiyo denetimi düzenlemelerinin hükümleri doğrultusunda olur.

MADDE 16 **Temsil**

1. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun, mütekabiliyet esasına tabi olarak ve diğer Akit Tarafın ülkeye giriş, ülkede ikamet ve ülkede istihdama ilişkin kanunlarına ve düzenlemelerine uygun olarak mutabık kalınan hizmetlerin gerçekleştirilmesi ile bağlantılı olarak gerektiği şekilde kendi temsilcilerini ve ticari, operasyonel ve teknik personeli diğer Akit Tarafın



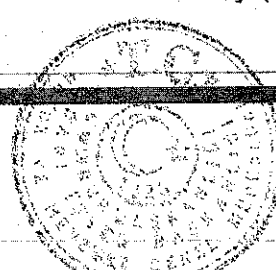
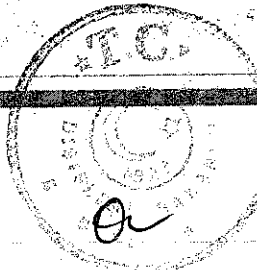
ülkesine getirmesine ve diğer Akit Tarafın ülkesinde bulundurmasına izin verilir. Gerektiğinde bu personel taraflardan herhangi birinin ya da her ikisinin vatandaşları arasından seçilebilir.

2. Bu personel ihtiyaçları, tayin edilen havayolunun tercihi doğrultusunda, kendi personeli vasıtasıyla veya diğer Akit Tarafın ülkesinde faaliyette bulunan ve söz konusu Akit Tarafın ülkesinde bu tür hizmetleri ifa ve icra etmek üzere yetkilendirilmiş bulunan başka bir kuruluş, şirket veya havayolu tarafından sağlanan hizmetlerden istifade edilerek karşılanabilir.
3. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu, ilgili Akit Tarafın kurallarına ve düzenlemelerine tabi olarak ister doğrudan ister tayin edilen havayolu tarafından tayin edilen acenteler vasıtasıyla diğer Akit Tarafın ülkesinde hava taşımacılığı satışı ile iştigal etme hakkına sahip olur.

MADDE 17

Kiralama

1. Herhangi bir tayin edilen havayolunun, bu Anlaşma kapsamında sağlanan hizmetlerde kendisine ait olanlar haricindeki bir hava aracını kullanma niyetinde olması halinde, bu tür kullanım ancak aşağıdaki koşullara tabi olarak gerçekleştirilir:
 - a) bu tür düzenlemeler, herhangi bir üçüncü Taraf kiraya veren havayolunun o havayolu için mevcut olmayan trafik haklarına erişimine imkân verilmesine eş değer olmaz;
 - b) kiraya veren havayolu tarafından elde edilecek mali fayda, ilgili tayin edilmiş havayolunun işletimine ilişkin kâra veya zarara bağlı olmaz ve
 - c) herhangi bir tayin edilen havayolu tarafından işletilen kiralınmış hava aracının işletme ve bakım standartlarının yeterliliğine ve sürekli uçuşa elverişliliğine ilişkin sorumluluk her iki Akit Tarafın Havacılık Otoritelerini tatmin edecek şekilde kanıtlanır.
2. Akdedilmiş her nevi kiralama düzenlemesinin yukarıda sayılan koşulları karşılaması koşuluyla, herhangi bir tayin edilen havayolunun kiralınmış hava aracı kullanarak hizmetleri sunması yasaklanamaz.
3. Tayin edilen havayolu, her nevi hava aracı kiralamasını diğer Akit Tarafın Havacılık Otoritelerine mümkün olduğunca önceden yazılı olarak bildirir ve herhangi bir kiralınmış hava aracı kullanmadan önce söz konusu Havacılık Otoritelerinden önceden onay alır.
4. Muhatap Havacılık Otoriteleri, hava aracı kiralamasına ilişkin olarak bildirimde bulunan tayin edilen havayolunun bu maddenin hükümlerine riayet ettiğine kani olmaları halinde, yukarıdaki (3.) fıkra kapsamında atıfta bulunulmakta olan bildirimin tesellüm edilmesinden itibaren altmış (60) gün içerisinde onaylarını verirler.



MADDE 18
Sigara Yasağı

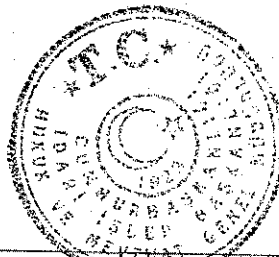
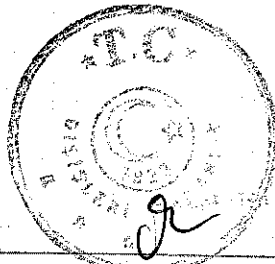
1. Her bir Akit Taraf, Akit Tarafların ülkeleri arasında kendi ülkesine ait havayolu şirketleri tarafından işletilen ve yolcu taşınan tüm uçuşlarda sigara içilmesini yasaklar veya kendi ülkesine ait havayolunu şirketlerinin yasaklamasını sağlar. Bu yasak, hava aracının tüm bölümlerinde uygulanır ve yolcular uçağa alınmaya başladığı andan, yolcuların uçaktan indirilmesinin tamamlandığı ana kadar geçerli olur.
2. Her bir Akit Taraf, kendi havayollarının, yolcularının ve mürettebatının bu Anlaşma'nın hükümlerine uymasını sağlamak amacı ile bu kurallara uyulmaması durumunda gerekli cezaların uygulanması da dâhil olmak üzere makul gördüğü tüm önlemleri alır.

MADDE 19
İstatistikler

Her bir Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri, talep edilmesi halinde, diğer Akit Tarafın Havacılık Otoritelerine, kendisinin tayin edilen havayolu veya havayolları tarafından, birinci Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından yürütülen mutabık kalınan hizmetlere ilişkin olarak temin edilen kapasitenin gözden geçirilmesi amacı doğrultusunda makul çerçevede gerekli olabilecek periyodik veya sair raporların sunulmasını sağlar veya bu raporları kendisi sunar.

MADDE 20
Uçuş Programlarının Onaylanması

1. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu, planladığı uçuş programlarını, mutabık kalınan hizmetlerin başlamasından en az otuz (30) gün önce diğer Akit Tarafın Havacılık Otoritelerine onay için sunar. Aynı usul yapılabilecek her nevi değişiklik için de geçerli olur.
2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu, onaylanmış uçuş tarifi dışında mutabık kalınan hizmetler doğrultusunda düzenlemek istediği ek uçuşlar için diğer Akit Tarafın Havacılık Otoritelerinden önceden izin talep etmelidir. Bu tür talepler, genel olarak, bu tür uçuşların gerçekleştirilmesinden en az on dört (14) iş günü önce sunulur.



MADDE 21 İstişareler

1. Akit Taraflardan her biri, herhangi bir zamanda, bu Anlaşma'nın yorumlanması, uygulanması, tatbiki veya tadili ya da bu Anlaşma hükümlerine uygunluk konularında istişare talebinde bulunabilir.
2. Havacılık otoritelerinin arasında olabilecek ve müzakere veya yazışma yoluyla gerçekleştirilebilecek bu tür istişareler, Akit Taraflarca aksi kabul edilmediği sürece, diğer Akit Tarafın talebi aldığı tarihten itibaren altmış (60) günlük bir süre içerisinde başlar.

MADDE 22 İhtilafların Çözümü

1. Akit Taraflar arasında bu Anlaşma'nın yorumlanmasına veya tatbikine ilişkin olarak doğan her nevi ihtilaf ile ilgili olarak Akit Taraflar öncelikle söz konusu ihtilafı istişareler ve müzakere yoluyla çözüme kavuşturmaya gayret ederler.
2. Akit Tarafların istişareler yoluyla herhangi bir çözüme varamamaları halinde, söz konusu ihtilaf, Akit Taraflardan birinin talebi üzerine, aşağıda ortaya konmakta olan usuller gereğince tahkime havale edilebilir.
3. Akit Tarafların, aralarındaki ihtilafları tahkim yoluyla çözüme kavuşturmayı kabul etmeleri halinde, tahkim işlemleri, ikisi her bir Akit Tarafça birer birer tayin edilecek olan, üçüncüsü ise Akit Tarafların vatandaşı olmayacak olan ve bu şekilde seçilen iki hakem tarafından kararlaştırılacak üç hakemden oluşan Tahkim Heyeti tarafından yürütülür. Akit Tarafların her biri, diğer Akit Tarafı, söz konusu ihtilafın tahkime havale edilmesini talep eden bir diplomatik notanın alındığı tarihten itibaren altmış (60) gün içerisinde bir hakem tayin edecek olup, üçüncü hakem ise Akit Tarafların tayin edilen bu iki hakemi tarafından altmış (60) günlük ilave bir süre içerisinde kararlaştırılır. Akit Taraflardan herhangi birinin altmış (60) günlük süre dahilinde kendi hakemini tayin edememesi veya üçüncü hakemin belirtilen süre içerisinde kararlaştırılamaması halinde, her bir Akit Taraf, ICAO Konseyi Başkanından bir veya daha fazla sayıda hakem tayin etmesini talep edebilir. Konsey Başkanının Akit Taraflardan herhangi birinin uyuğundan olması halinde, hakem tayini bu gerekçe ile yetkisiz kılınmayan en kıdemli Başkan Yardımcısı tarafından yapılır.
4. Tahkim usulü tahkim heyeti tarafından belirlenir.
5. Her bir Akit Taraf, kendi ulusal hukukuna uygun olduğu ölçüde, tahkimin her nevi kararını veya hükmünü tam olarak yürürlüğe koyar.
6. Her bir Akit Taraf, kendisi tarafından tayin edilen hakemin giderlerini kendisi karşılar. Bu maddenin 3. fıkrası kapsamındaki işlemlerin yerine getirilmesinde ICAO Konseyi Başkanının altına girdiği her nevi masraflar da dahil olmak üzere, tahkim heyetinin diğer giderleri Akit Taraflarca eşit olarak paylaşılır.



7. Akit Taraflardan herhangi birinin bu maddenin (3.) fıkrası kapsamında verilen herhangi bir karara riayet etmemesi halinde ve riayet etmediği sürece, diğer Akit Taraf, temerrüde düşen Akit Tarafa veya temerrüde düşen tayin edilen havayoluna veya havayollarına bu Anlaşma marifetiyle verilen her nevi hakları veya imtiyazları sınırlandırabilir, geri alabilir veya iptal edebilir.

MADDE 23 Değişiklikler

1. Akit Taraflardan herhangi biri, bu Anlaşma veya bu Anlaşma'nın Eki üzerinde değişiklik yapmak amacıyla herhangi bir zamanda diğer Akit Taraf ile istişare talebinde bulunabilir. Bu tür istişareler, bu talebin alındığı tarihten itibaren altmış (60) gün içerisinde başlar. Bu istişareler müzakere veya yazışma yoluyla gerçekleştirilir.
2. Her nevi değişiklik, diplomatik nota teatisi ile teyit edildiğinde yürürlüğe girer.
3. Ek'e ilişkin her nevi değişiklikler, Akit Tarafların Havacılık Otoriteleri arasında yazılı mutabakat ile yapılabilir ve diplomatik nota teatisi ile teyit edildikten sonra yürürlüğe girer.

MADDE 24 Çok Taraflı Anlaşmalar

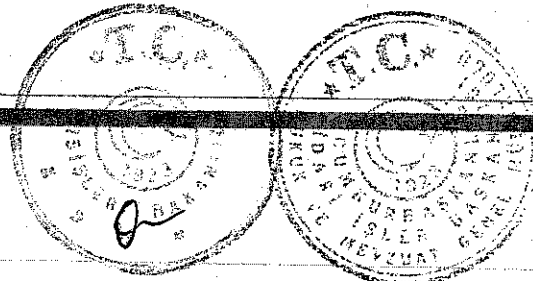
Her iki Akit Taraf ile ilgili olarak hava taşımacılığına ilişkin herhangi bir çok taraflı anlaşmanın yürürlüğe girmesi halinde, bu Anlaşma, söz konusu çok taraflı anlaşmanın hükümlerine uyulması gerekli olacak şekilde tadil edilir.

MADDE 25 Sona Erme

Akit Taraflar her an diğer Akit Tarafa bu Anlaşma'yı feshetmek istediklerini diplomatik kanallar yoluyla yazılı olarak bildirebilirler. Bu bildirim eş zamanlı olarak ICAO'ya da ulaştırılır. Sona erme bildirimi, karşılıklı mutabakatla süre bitiminden önce geri çekilmediği takdirde, bu Anlaşma, sona erme bildiriminin diğer Akit Tarafça tebellüğ edildiği tarihten on iki ay sonra sona erer. Diğer Akit Tarafın bildirimi tesellüm ettiğini teyit etmemesi durumunda, bu bildirimin, ICAO'nun bildirimi tesellüm ettiği tarihten on dört (14) gün sonra tesellüm edilmiş olduğu kabul edilir.

MADDE 26 ICAO Nezdinde Tescil

Bu Anlaşma ve bu Anlaşma'da yapılacak tüm değişiklikler ICAO nezdinde tescil edilir.



Kell

MADDE 27
Yürürlüğe Giriş

Bu Anlaşma, Akit Tarafların, uluslararası anlaşmaların akdedilmesine ve yürürlüğe girişine ilişkin olarak kendilerinin yasal formalitelerinin yerine getirildiğini birbirlerine bildirdikleri tarihte yürürlüğe girer.

Yukarıdaki hususlar muvacehesinde, aşağıda imzaları bulunan ve ilgili Hükümetler tarafından bu yönde usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş tam yetkili temsilciler yirmi yedi (27) maddeden ve bir (1) Ekten ibaret olan bu Anlaşma'yı imzalamış ve bu Anlaşma'ya kendilerinin mühürlerini vaz etmiş bulunmaktadır.

İki bin on yedi yılının Haziran ayının bu yirmi ikinci gününde Yangon'da, her bir metin birbirine eşdeğer olmak üzere, Türkçe, Myanmarca ve İngilizce dillerinde iki eş nüsha halinde düzenlenmiştir. Yürütmeye veya uygulamada herhangi bir farklılığın oluşması halinde, İngilizce metin hakim gelir ve geçerli olur.

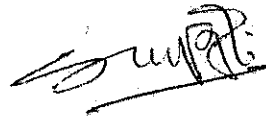
Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti
adına

Myanmar Birliği Cumhuriyeti Hükümeti
adına



Kerem Divanlıoğlu

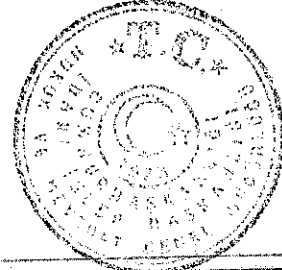
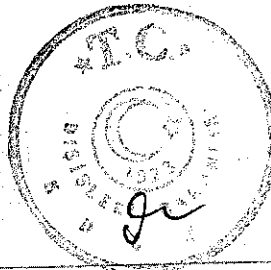
Myanmar Birliği Cumhuriyeti Nezdinde
Türkiye Cumhuriyeti Büyükelçisi



Kyaw Myo

Bakan Yardımcısı

Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı



EK
Hat Çizelgeleri

- I. Türkiye Cumhuriyeti'nin tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından her iki yönde işletilecek hatlar şu şekildedir:

<i>Hareket Noktası</i>	<i>Ara Noktalar</i>	<i>Variş Noktaları</i>	<i>İleri noktalar</i>
Türkiye'deki Noktalar	Herhangi bir nokta	Yangon ve daha sonra belirlenecek iki nokta	Herhangi bir nokta

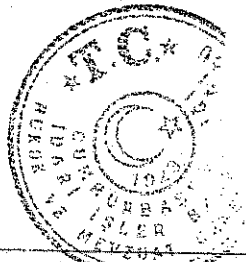
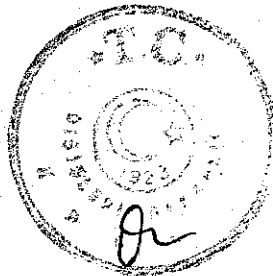
- II. Myanmar Birliği Cumhuriyeti'nin tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından her iki yönde işletilecek hatlar şu şekildedir:

<i>Hareket Noktası</i>	<i>Ara Noktalar</i>	<i>Variş Noktaları</i>	<i>İleri noktalar</i>
Myanmar'daki Noktalar	Herhangi bir nokta	İstanbul ve daha sonra belirlenecek iki nokta	Herhangi bir nokta

Notlar:

1. Mutabık kalınan hizmetin söz konusu havayolunu tayin eden Akit Tarafın ülkesinde başlaması ve sona ermesi koşuluyla, Akit Tarafların her birinin tayin edilen havayolu (havayolları) belirtilen hatlardaki herhangi bir noktada herhangi bir uçuşu veya tüm uçuşları kullanmayabilir ve bu uçuşlara herhangi bir sırada hizmet verebilirler.
2. Yukarıdaki hatlarda her iki Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından beşinci trafik hakkının kullanımı, her iki Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri arasında kararlaştırılır.

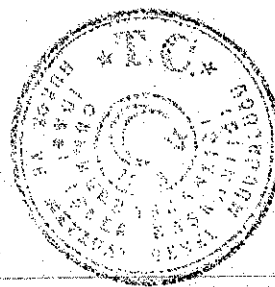
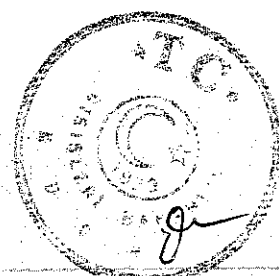
4



icm.

တူရကီသမ္မတနိုင်ငံအစိုးရနှင့် ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော်အစိုးရတို့အကြား
လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ သဘောတူစာချုပ်

4



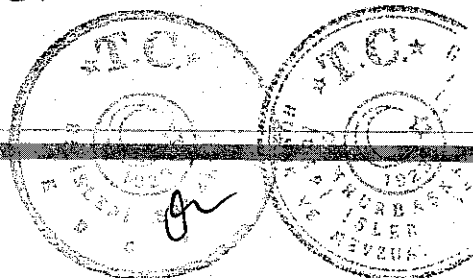
real

မာတိကာ

နိဒါန်း

- အပိုဒ် ၁ အဓိပ္ပါယ်ဖော်ပြချက်
- အပိုဒ် ၂ အခွင့်အရေးများ ပေးအပ်ခြင်း
- အပိုဒ် ၃ လေကြောင်းလိုင်းသတ်မှတ်ခြင်းနှင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ခွင့်ပြုခြင်း
- အပိုဒ် ၄ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ခွင့်ပြုခြင်းကို ဆိုင်းငံ့ထားခြင်း၊ ပြန်လည်ရုပ်သိမ်းခြင်းနှင့် ကန့်သတ်ခြင်း
- အပိုဒ် ၅ ဥပဒေများနှင့် သက်ဆိုင်ခြင်း
- အပိုဒ် ၆ သက်သေခံလက်မှတ်များကို အသိအမှတ်ပြုခြင်း
- အပိုဒ် ၇ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး
- အပိုဒ် ၈ လေကြောင်းလုံခြုံရေး
- အပိုဒ် ၉ အသုံးပြုခများ
- အပိုဒ် ၁၀ အကောက်ခွန်များ
- အပိုဒ် ၁၁ တရားမျှတစွာယှဉ်ပြိုင်ခြင်း
- အပိုဒ် ၁၂ တင်ဆောင်နိုင်သည့် ပမာဏ
- အပိုဒ် ၁၃ လေယာဉ်ခနှုန်းထားများ
- အပိုဒ် ၁၄ ကာကွယ်စောင့်ရှောက်ခြင်း
- အပိုဒ် ၁၅ ဝင်ငွေ လွှဲပြောင်းပေးပို့ခြင်း
- အပိုဒ် ၁၆ ကိုယ်စားလှယ်ထားရှိခြင်း
- အပိုဒ် ၁၇ လေယာဉ်ငှားရမ်းအသုံးပြုခြင်း
- အပိုဒ် ၁၈ ဆေးလိပ်သောက်ခြင်းကို တားမြစ်ခြင်း
- အပိုဒ် ၁၉ စာရင်းအင်းများ
- အပိုဒ် ၂၀ ခရီးစဉ်အစီအစဉ်များ ခွင့်ပြုခြင်း
- အပိုဒ် ၂၁ ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးခြင်း
- အပိုဒ် ၂၂ အငြင်းပွားမှုများ ဖြေရှင်းခြင်း
- အပိုဒ် ၂၃ ပြင်ဆင်ချက်များ
- အပိုဒ် ၂၄ နိုင်ငံစုသဘောတူစာချုပ်များ
- အပိုဒ် ၂၅ ရပ်စဲခြင်း
- အပိုဒ် ၂၆ အိုင်စီအေအိုတွင် မှတ်ပုံတင်ခြင်း
- အပိုဒ် ၂၇ စာချုပ်သက်ဝင်အတည်ဖြစ်ခြင်း

နောက်ဆက်တွဲ ခရီးစဉ်များ

၁၀၀

တူရကီသမ္မတနိုင်ငံအစိုးရနှင့် ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော်အစိုးရတို့အကြား
လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ သဘောတူစာချုပ်

နိဒါန်း

တူရကီသမ္မတနိုင်ငံအစိုးရနှင့် ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော်အစိုးရ (ဤစာချုပ်၌ နောင်တွင် စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံများဟု ရည်ညွှန်းမည်) တို့သည် ၁၉၄၄ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာလ ၇ ရက်နေ့တွင် ချီကာဂိုမြို့၌ လက်မှတ်ရေးထိုးခွင့်ရှိခဲ့သော အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်း ကွန်ဗင်းရှင်းသဘောတူစာချုပ်တွင် ပါဝင်ချုပ်ဆိုထားသည့် စာချုပ်ဝင်များ ဖြစ်ကြသည့် အလျောက် ဒေသဆိုင်ရာနှင့် နိုင်ငံတကာမြို့ပြလေကြောင်းဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကို အထောက်အကူပြုလိုသည့် ဆန္ဒရှိကြသည့်အပြင် ယင်းတို့၏ နယ်မြေအကြားတွင် လည်းကောင်း၊ ယင်း နယ်မြေများကို ကျော်လွန်၍ လည်းကောင်း လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရန်အလို့ငှာ သဘောတူစာချုပ်တစ်ရပ်ကို ချုပ်ဆိုလိုသော ဆန္ဒလည်းရှိကြသဖြင့် အောက်ပါအတိုင်း သဘောတူညီကြပါသည်။

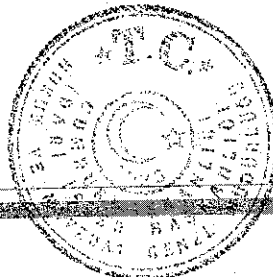
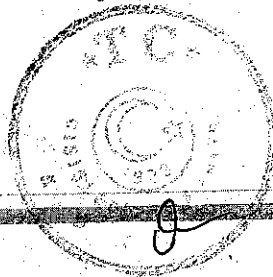
အပိုဒ် ၁

အဓိပ္ပါယ်ဖော်ပြချက်

အခြားနည်းလမ်းဖြင့် သတ်မှတ်ထားမှု မရှိလျှင် ဤသဘောတူစာချုပ်ပါ ကိစ္စရပ်များ အတွက် စကားရပ်-

- (က) "လေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး" သည် အခကြေးငွေအတွက် သို့မဟုတ် ငှားရမ်းမှု အတွက် ခရီးသည်များ၊ ခရီးသည်ဝန်စည်စလှယ်များ၊ ကုန်စည်များနှင့် ချောစာများကို သီးခြား ဖြစ်စေ၊ တစ်ပေါင်းတည်း ဖြစ်စေ လေယာဉ်ဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးသော အများပြည်သူဆိုင်ရာ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကို ဆိုလိုသည်။
- (ခ) "လေကြောင်းအာဏာပိုင်များ" သည် တူရကီသမ္မတနိုင်ငံအစိုးရအတွက်ဖြစ်လျှင် ပို့ဆောင်ရေး၊ ရေကြောင်းနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၏ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနကို လည်းကောင်း၊ ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော်အစိုးရအတွက်ဖြစ်လျှင် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၏ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနကို လည်းကောင်း သို့မဟုတ် ကိစ္စနှစ်ရပ်လုံးအတွက် ဖြစ်လျှင် ဖော်ပြပါအာဏာပိုင်များ လက်ရှိဆောင်ရွက်နေသည့် လုပ်ငန်းတာဝန်များကို

4



Cu

ဆောင်ရွက်ရန် အခွင့်အာဏာအပ်နှင်းထားခြင်းခံရသည့် အခြားအာဏာပိုင်အဖွဲ့ အစည်းတစ်ခုခု သို့မဟုတ် လူပုဂ္ဂိုလ်တစ်ဦးဦးကို ဆိုလိုသည်။

(ဂ) “သဘောတူစာချုပ်” သည် ဤသဘောတူစာချုပ်၊ ယင်း၏ နောက်ဆက်တွဲနှင့် ယင်းတို့အပေါ် ပြုလုပ်သည့် မည်သည့်ပြင်ဆင်ချက်များကိုမဆို ဆိုလိုသည်။

(ဃ) “တင်ဆောင်နိုင်သည့်ပမာဏ” သည်

(၁) လေယာဉ်တစ်စင်းနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ခရီးစဉ်တစ်ခုလုံး သို့မဟုတ် ခရီးစဉ်တစ်ခု ၏ အစိတ်အပိုင်းတစ်ခုတွင် ထိုလေယာဉ် တင်ဆောင်နိုင်သည့် ဝန်ချိန်ကို ဆိုလိုသည်။

(၂) လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းတစ်ခုနှင့် စပ်လျဉ်း၍ အဆိုပါလုပ်ငန်းတွင် အသုံးပြုသည့် လေယာဉ်၏ တင်ဆောင်နိုင်သည့်ပမာဏကို သတ်မှတ်အချိန် ကာလတစ်ခုအတွင်း၌ ခရီးစဉ်တစ်ခုလုံး သို့မဟုတ် ခရီးစဉ်၏ အစိတ်အပိုင်း တစ်ခုတွင် အဆိုပါ လေယာဉ်ပျံသန်းခဲ့သည့် အကြိမ်ရေဖြင့် မြှောက်၍ရသော ပမာဏကို ဆိုလိုသည်။

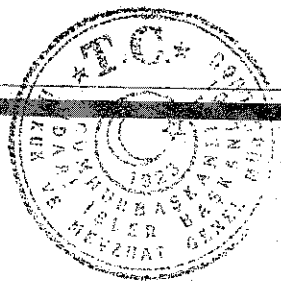
(င) “ကွန်ပင်းရှင်း” သည် ၁၉၄၄ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာလ ၇ ရက်နေ့တွင် ချီကာဂိုမြို့၌ လက်မှတ်ရေးထိုးခွင့်ရှိခဲ့သော အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းကွန်ပင်းရှင်း သဘောတူစာချုပ်ကို ဆိုလိုသည်။ ထိုသဘောတူစာချုပ်၏ အပိုဒ် ၉၀ အရ အတည်ပြု ထားသည့် နောက်ဆက်တွဲများ၊ အပိုဒ် ၉၀ နှင့် ၉၄ တို့အရ ထိုသဘောတူစာချုပ်နှင့် နောက်ဆက်တွဲများအပေါ် ပြုလုပ်သည့် ပြင်ဆင်ချက်များသည် စာချုပ်ဝင်နှစ်နိုင်ငံ လုံးအတွက် သက်ရောက်မှုရှိသည့် အတိုင်းအတာအထိ အပါအဝင် ဖြစ်သည်။

(စ) “သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း” သည် ဤသဘောတူစာချုပ်၏ အပိုဒ် ၃ (လေကြောင်း လိုင်းသတ်မှတ်ခြင်းနှင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ခွင့်ပြုခြင်း) နှင့်အညီ သတ်မှတ်ထားပြီး လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ခွင့်ပြုထားသော လေကြောင်းလိုင်းတစ်လိုင်းကို ဆိုလိုသည်။

(ဆ) “အိုင်စီအေအို”သည် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ်ကို ဆိုလိုသည်။

(ဇ) “အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး” သည် ခရီးသည်များ၊ ခရီး သည် ဝန်စည်စလွယ်များ၊ ကုန်စည်များနှင့် ချောစာများကို နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ နယ်မြေ အတွင်း၌ လေယာဉ်ပေါ်သို့ တင်ဆောင်ပြီး အခြားတစ်နိုင်ငံသို့ ပို့ဆောင်ပေးသည့် လေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကို ဆိုလိုသည်။

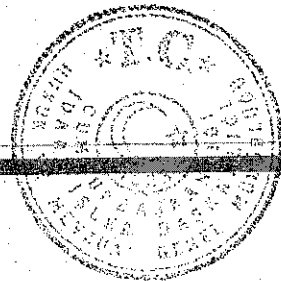
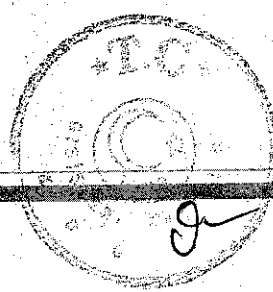
Handwritten signature or mark.



ICU

- (ဈ) “စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ” သည် ဤသဘောတူစာချုပ်ပါ ပြဌာန်းချက်များကို လိုက်နာ အကောင်အထည်ဖော်ရန် တရားဝင်သဘောတူညီထားသော နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံကို ဆိုလို သည်။
- (ည) “လေယာဉ်ခန္ဓာန်းထား” သည် လေကြောင်းလိုင်းများနှင့် ယင်းတို့၏ ကိုယ်စားလှယ် များက ခရီးသည်များ၊ ခရီးသည်ဝန်စည်လှယ်များနှင့် ကုန်စည်များ (ချောစာထုပ်များ မပါ) ကို လေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်မှု (ယင်းနှင့် ဆက်စပ်သည့် အခြားပို့ဆောင် ရေးနည်းလမ်းများ အပါအဝင်) ဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးခြင်းအတွက် ကောက်ခံ သည့် ယာဉ်စီးခ၊ နှုန်းထား သို့မဟုတ် အဖိုးအခနှင့် အဆိုပါယာဉ်စီးခ၊ နှုန်းထား သို့မဟုတ် အဖိုးအခတို့နှင့် သက်ဆိုင်သော သတ်မှတ်ချက်များကို ဆိုလိုသည်။
- (ဋ) “နယ်နိမိတ်” သည် နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ထိုနိုင်ငံ၏ အချုပ်အခြာအာဏာ ပိုင်စိုးမှုအောက်တွင်ရှိသော မြေထု၊ ယင်းနှင့် ဆက်စပ်သော ရေထုနှင့် ယင်းတို့၏ အထက်ရှိ လေထုကို ဆိုလိုသည်။
- (ဌ) “အသုံးပြုခ” သည် လေယာဉ်၊ လေယာဉ်အမှုထမ်းများ၊ ခရီးသည်များနှင့် ကုန်စည် များအား ပေးအပ်သည့် သက်ဆိုင်ရာ ဝန်ဆောင်မှုများ၊ အထောက်အကူပြုပစ္စည်း များအပါအဝင် လေဆိပ်ခြေယာအဆောက်အအုံ သို့မဟုတ် အထောက်အကူပြုပစ္စည်း များပံ့ပိုးခြင်းအတွက်သော် လည်းကောင်း၊ လေကြောင်းလမ်းညွှန်အထောက်အကူပြု ပစ္စည်းများ သို့မဟုတ် လေကြောင်းလုံခြုံရေးဆိုင်ရာ အထောက်အကူပြုပစ္စည်းများ သို့မဟုတ် ဝန်ဆောင်မှုများ ပံ့ပိုးခြင်းအတွက်သော် လည်းကောင်း သက်ဆိုင်ရာ အာဏာပိုင်များ သို့မဟုတ် ယင်းတို့က ခွင့်ပြုထားသူများက လေကြောင်းလိုင်းများထံ မှ ကောက်ခံသည့် အဖိုးအခကို ဆိုလိုသည်။
- (ဍ) “လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်း”၊ “နိုင်ငံတကာလေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ် ငန်း”၊ “လေကြောင်းလိုင်း” နှင့်၊ “ခရီးသည်/ကုန်စည်တင်ဆောင်ရန်အတွက် မဟုတ် သည့် ရပ်နားမှု” ဟူသော စကားရပ်များအား ကွန်ဗင်းရှင်း၏ အပိုဒ် ၉၆ တွင် သတ်မှတ်ထားသည့်အတိုင်း အသီးသီးအဓိပ္ပါယ်များ ရှိသည်။

4



၁၀၀

အပိုဒ် ၂

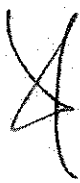
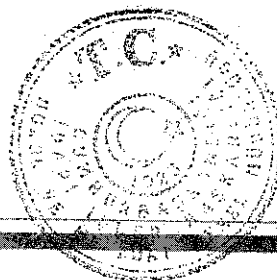
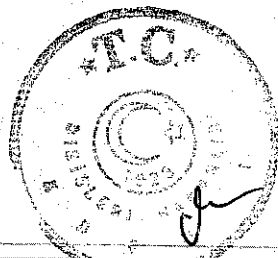
အခွင့်အရေးများ ပေးအပ်ခြင်း

၁။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံသည် အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံအား ဤသဘောတူစာချုပ်၏ ခရီးစဉ်ဇယား၌ ဖော်ပြထားသော ခရီးစဉ်များတွင် နိုင်ငံတကာလေကြောင်း ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်အလို့ငှာ ဤသဘောတူစာချုပ်ပါ အခွင့်အရေးများကို ပေးအပ်ရမည်။ ဤစာချုပ်၌ နောင်တွင် ထိုလုပ်ငန်းများနှင့် ခရီးစဉ်များကို "သဘောတူထားသည့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများ" နှင့် "သတ်မှတ်ထားသော ခရီးစဉ်များ" ဟူ၍ ခေါ်ဆိုမည်။

၂။ ဤသဘောတူစာချုပ်ပါ ပြဋ္ဌာန်းချက်များအရ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးက သတ်မှတ်ထားသော လေကြောင်းလိုင်း(များ)သည် သတ်မှတ်ထားသောခရီးစဉ်တစ်ခုတွင် သဘောတူထားသည့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းတစ်ခုကို ဆောင်ရွက်နေစဉ် အောက်ပါအခွင့်အရေးများကို ခံစားခွင့်ရှိရမည်-

- (က) အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ နယ်နိမိတ်ကို ဆင်းသက်ရပ်နားခြင်းမပြုဘဲ ဖြတ်ကျော်ပျံသန်းပိုင်ခွင့်၊
- (ခ) အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ နယ်နိမိတ်အတွင်း ခရီးသည်/ကုန်စည် တင်ဆောင်ရန် မဟုတ်သည့်ကိစ္စအတွက် ဆင်းသက်ရပ်နားပိုင်ခွင့်၊
- (ဂ) ဤသဘောတူစာချုပ်၏ ခရီးစဉ်ဇယားတွင် ဖော်ပြထားသော ခရီးစဉ်(များ)ရှိ စခန်းမြို့(များ)တွင် နိုင်ငံတကာ ခရီးသည်များ၊ ကုန်စည်များ သို့မဟုတ် ချောစာများကို သီးခြားစီ ဖြစ်စေ၊ တစ်ပေါင်းတည်း ဖြစ်စေ တင်ဆောင်ခြင်းနှင့် သယ်ချခြင်း ပြုလုပ်ရန် ရပ်နားပိုင်ခွင့်။

၃။ ဤသဘောတူစာချုပ်၏ အပိုဒ် ၃ (လေကြောင်းလိုင်းသတ်မှတ်ခြင်းနှင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ခွင့်ပြုခြင်း) အရ သတ်မှတ်ထားသောလေကြောင်းလိုင်း မဟုတ်သည့် စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ အသီးသီး၏ အခြားလေကြောင်းလိုင်းများသည်လည်း ဤအပိုဒ်၏ စာပိုဒ် ၂ (က) နှင့် (ခ) တို့တွင် ဖော်ပြထားသော အခွင့်အရေးများကို ခံစားခွင့်ရှိရမည်။


၄။ ဤအပိုဒ်၏ စာပိုဒ် ၂ ပါ မည်သည့် အချက်ကမျှ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ လေကြောင်းလိုင်း(များ)အား အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ နယ်နိမိတ်အတွင်းတွင် ခရီးသည်များ၊ ကုန်စည်များနှင့် ချောစာထုပ်များကို ထိုအခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ နယ်နိမိတ်အတွင်းရှိ အခြားတစ်နေရာသို့ အခကြေးငွေရယူပို့ဆောင်ရန် တင်ဆောင်နိုင်သည့် အခွင့်အရေး အပ်နှင်းထားသည်ဟု မမှတ်ယူရ။

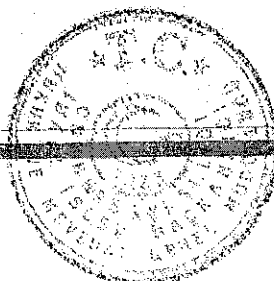
အပိုဒ် ၃

လေကြောင်းလိုင်းသတ်မှတ်ခြင်းနှင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ခွင့်ပြုခြင်း

၁။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည် ဤသဘောတူစာချုပ်နှင့်အညီ သဘောတူထားသည့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများဆောင်ရွက်ရန် လေကြောင်းလိုင်းတစ်လိုင်း သို့မဟုတ် လေကြောင်းလိုင်းများအား သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းအဖြစ် သတ်မှတ်ကြောင်းကို အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံသို့ စာရေးသား အကြောင်းကြားခွင့်၊ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းအဖြစ်မှ ပြန်လည် ရုပ်သိမ်းခွင့်၊ သို့မဟုတ် ပြောင်းလဲခွင့် ရှိရမည်။

၂။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည် အဆိုပါသတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းအဖြစ် သတ်မှတ်ကြောင်း အကြောင်းကြားချက်နှင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ခွင့်ပြုမှု၊ နည်းပညာဆိုင်ရာခွင့်ပြုမှုတို့အတွက် ပြဌာန်းထားသော ပုံစံ၊ နည်းလမ်းများနှင့်အညီ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းထံမှ လျှောက်ထားချက်တို့ကို လက်ခံရရှိသောအခါ အောက်ဖော်ပြပါအချက်များနှင့် ကိုက်ညီပါက သင့်လျော်သော လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ခွင့်ပြုမိန့်ကို လုပ်ငန်းစဉ်ကြန့်ကြာမှု အနည်းဆုံးဖြင့် ပေးအပ်ရမည်။ သို့ရာတွင်-

- (က) သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းအပေါ် အများစုပိုင်ဆိုင်မှုနှင့် ထိရောက်သော ကွပ်ကဲမှုသည် လေကြောင်းလိုင်းသတ်မှတ်သော စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ သို့မဟုတ် ယင်း၏ နိုင်ငံသားများ၏ လက်ဝယ်တွင် ရှိရမည်၊
- (ခ) လေကြောင်းလိုင်းသတ်မှတ်သော စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံသည် ဤသဘောတူစာချုပ်၏ အပိုဒ် ၇ (ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး) နှင့် အပိုဒ် ၈ (လေကြောင်းလုံခြုံရေး) တို့ပါ ပြဌာန်းချက်များကို လိုက်နာရမည်၊
- (ဂ) သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းသည် လေကြောင်းလိုင်းသတ်မှတ်ခြင်းကို လက်ခံသည့် စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံက သာမန်အားဖြင့် ကျင့်သုံးသည့် နိုင်ငံတကာလေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်ခြင်းဆိုင်ရာ ဥပဒေ၊ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများနှင့်အညီ ရှိရမည်။



cu

ကမ်းများအရ ပြဋ္ဌာန်းထားသော အခြားသတ်မှတ်ချက်များကို လိုက်နာနိုင်ရန် အရည်အချင်း ပြည့်မီရမည်။

၃။ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းတစ်လိုင်းသည် စာပိုဒ် ၂ ပါ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ခွင့်ပြုမိန့်ကို လက်ခံရရှိသောအခါ ၎င်းအတွက် သတ်မှတ်ထားသော သဘောတူထားသည့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများကို မည်သည့်အချိန်တွင်မဆို စတင်ဆောင်ရွက်နိုင်သည်။ သို့ရာတွင် လေကြောင်းလိုင်းသည် ဤသဘောတူစာချုပ်ပါ သက်ဆိုင်ရာပြဋ္ဌာန်းချက်များကို လိုက်နာဆောင်ရွက်ရမည်။

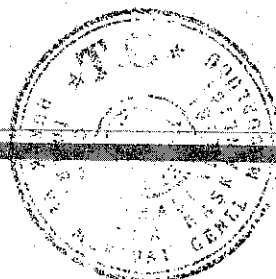
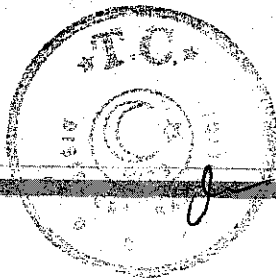
အပိုဒ် ၄

လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ခွင့်ပြုခြင်းကို ဆိုင်းငံ့ထားခြင်း၊ ပြန်လည်ရုပ်သိမ်းခြင်းနှင့် ကန့်သတ်ခြင်း

၁။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီး၏ လေကြောင်းအာဏာပိုင်များသည် အောက်ဖော်ပြပါကိစ္စများတွင် အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံက သတ်မှတ်ထားသော လေကြောင်းလိုင်းတစ်လိုင်းနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ဤသဘောတူစာချုပ်၏ အပိုဒ် ၃ (လေကြောင်းလိုင်းသတ်မှတ်ခြင်းနှင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ခွင့်ပြုခြင်း) တွင် ရည်ညွှန်းထားသော လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ခွင့်ပြုမိန့်ကို ထုတ်ပေးဘဲ ဆိုင်းငံ့ထားပိုင်ခွင့်၊ ယာယီအားဖြင့်သော် လည်းကောင်း၊ အမြဲတမ်းသော် လည်းကောင်း ပြန်လည်ရုပ်သိမ်းပိုင်ခွင့်၊ ရပ်ဆိုင်းပိုင်ခွင့် သို့မဟုတ် စည်းကမ်းချက်များ သတ်မှတ်ပိုင်ခွင့်ရှိရမည်-

- (က) သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းအပေါ် အများစုပိုင်ဆိုင်မှုနှင့် ထိရောက်သော ကွပ်ကဲမှုသည် လေကြောင်းလိုင်းသတ်မှတ်သော စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ သို့မဟုတ် ယင်း၏ နိုင်ငံသားများ၏ လက်ဝယ်တွင် ရှိမှုနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ကျေနပ်မှုမရှိလျှင်၊
- (ခ) လေကြောင်းလိုင်းသတ်မှတ်သော စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံက အပိုဒ် ၇ (ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး) နှင့် အပိုဒ် ၈ (လေကြောင်းလုံခြုံရေး) တို့တွင် ပြဋ္ဌာန်းထားသော စည်းကမ်းချက်များကို လိုက်နာရန် ပျက်ကွက်လျှင်၊
- (ဂ) ထိုသတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းသည် လေကြောင်းလိုင်းသတ်မှတ်ခြင်းကို လက်ခံသည့် စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံက သာမန်အားဖြင့် ကျင့်သုံးသည့် နိုင်ငံတကာ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ခြင်းဆိုင်ရာ ဥပဒေ၊ စည်းမျဉ်း

4



စည်းကမ်းများအရ ပြဋ္ဌာန်းထားသည့် အခြားသတ်မှတ်ချက်များကို လိုက်နာရန် ယှက်ကွက်လျှင်၊

၂။ အထက်တွင် ဖော်ပြထားသည့် ဥပဒေနှင့် စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများကို ချိုးဖောက်ခြင်းမှ ကာကွယ်တားဆီးရန် ချက်ချင်းအရေးယူဆောင်ရွက်မှုများ မဖြစ်မနေပြုလုပ်ရန် မလိုအပ်ခဲ့လျှင် ဖြစ်စေ၊ အပိုဒ် ၇ (ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး) နှင့် အပိုဒ် ၈ (လေကြောင်းလုံခြုံရေး) တို့ပါ ပြဋ္ဌာန်းချက်များနှင့်အညီ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးနှင့် လုံခြုံရေးတို့အတွက် လိုအပ်သော အရေးယူဆောင်ရွက်မှုများ ပြုလုပ်ရန် မလိုအပ်ခဲ့လျှင် ဖြစ်စေ ဤအပိုဒ်၏ စာပိုဒ် ၁ တွင် ဖော်ပြထားသော လုပ်ပိုင်ခွင့်များကို ဤသဘောတူစာချုပ်၏ အပိုဒ် ၂၁ (ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးခြင်း) နှင့်အညီ လေကြောင်းအာဏာပိုင်အဖွဲ့များအကြား ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးမှုများ ပြုလုပ်ပြီးမှသာလျှင် ကျင့်သုံးရမည်။

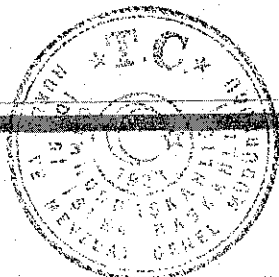
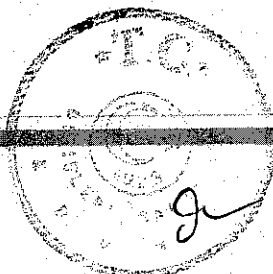
အပိုဒ် ၅

ဥပဒေများနှင့် သက်ဆိုင်ခြင်း

၁။ နိုင်ငံ၏ နယ်နိမိတ်အတွင်းသို့ နိုင်ငံတကာလေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်သော လေယာဉ်တစ်စီး ဝင်ရောက်ခြင်း၊ ထွက်ခွာခြင်း သို့မဟုတ် အဆိုပါလေယာဉ် ယင်းနယ်နိမိတ်အတွင်း ရှိနေစဉ် ပျံသန်းခြင်းနှင့် လေကြောင်းခရီးသွားလာခြင်းနှင့် သက်ဆိုင်သော စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ ဥပဒေများနှင့် စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများသည် အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း၏ လေယာဉ်နှင့် သက်ဆိုင်စေရမည်။

၂။ နိုင်ငံ၏ နယ်နိမိတ်အတွင်းသို့ ခရီးသည်များ၊ လေယာဉ်အမှုထမ်းများ ဝင်ရောက်ခြင်း၊ နေထိုင်ခြင်းနှင့် ယင်းနယ်နိမိတ်မှ ထွက်ခွာခြင်း၊ ခရီးသည် ဝန်စည်စလှယ်များ၊ ချောစာ အပါအဝင် ကုန်စည်များ ကိုင်တွယ်ခြင်းတို့နှင့် သက်ဆိုင်သည့် လူဝင်မှုကြီးကြပ်ရေး၊ အကောက်ခွန်၊ ငွေကြေး၊ ကျန်းမာရေးနှင့် ကူးစက်ရောဂါ တားဆီးကာကွယ်ရေးဆိုင်ရာ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ ဥပဒေများနှင့် စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများသည် အဆိုပါစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ နယ်နိမိတ်အတွင်း၌ ရှိနေစဉ်အတွင်း အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း၏ လေယာဉ်က သယ်ဆောင်သော ခရီးသည်များ၊ လေယာဉ်အမှုထမ်းများ၊ ခရီးသည်ဝန်စည်စလှယ်များ၊ ကုန်စည်များနှင့် ချောစာများနှင့် သက်ဆိုင်စေရမည်။

၃။ လူဝင်မှုကြီးကြပ်ရေး၊ အကောက်ခွန်၊ ကူးစက်ရောဂါတားဆီးကာကွယ်ရေးနှင့် အလားတူကိစ္စများဆိုင်ရာ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများကို ကျင့်သုံးရာတွင် မည်သည့်စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံကမှ



၁၀၀

တူညီသော နိုင်ငံတကာ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်သည့် အခြားစာချုပ် ဝင်နိုင်ငံ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းများထက် ၎င်း၏ လေကြောင်းလိုင်း သို့မဟုတ် အခြား လေကြောင်းလိုင်းတစ်ခုခုအား ပို၍ အခွင့်အရေး မပေးရ။

၄။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်ခုခု၏ နယ်နိမိတ်မှတစ်ဆင့် တိုက်ရိုက်ဖြတ်သန်းသည့် တစ်ထောက်နားခရီးသည်များ၊ ခရီးသည်ဝန်စည်စလှယ်များနှင့် ကုန်ပစ္စည်းများသည် ၎င်းတို့ အတွက် သီးသန့်ထားရှိသော လေဆိပ်နယ်မြေအတွင်းမှ ထွက်ခွာခြင်းမပြုလျှင် ၎င်းတို့ကို လေကြောင်းလုံခြုံရေး၊ မူးယစ်ဆေးဝါးထိန်းချုပ်ရေး၊ နိုင်ငံအတွင်းသို့ တရားမဝင် ဝင်ရောက် ခြင်းမှ တားဆီးကာကွယ်ရေး စသည့်အကြောင်းကိစ္စများ သို့မဟုတ် အထူးကိစ္စရပ်များမှအပ မည်သည့်စစ်ဆေးမှုမှ မပြုလုပ်ရ။

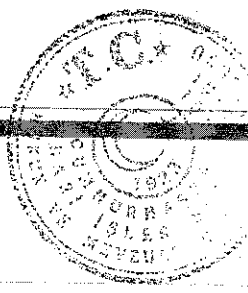
အပိုဒ် ၆

သက်သေခံလက်မှတ်များကို အသိအမှတ်ပြုခြင်း

၁။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံက ထုတ်ပေးထားသည့် သို့မဟုတ် တရားဝင်အပ်နှင်းထားပြီး အသက်ဝင်ဆဲဖြစ်သည့် လေယာဉ်ဝေဟင်တွင် ဘေးကင်းစွာယှဉ်သန်းနိုင်ကြောင်း အသိအမှတ် ပြုလက်မှတ်များ၊ ကျွမ်းကျင်မှုအသိအမှတ်ပြုလက်မှတ်များနှင့် လိုင်စင်များကို သဘောတူ ထားသည့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရန်အလို့ငှာ အခြားစာချုပ်ဝင် နိုင်ငံက တရားဝင်ကြောင်း အသိအမှတ်ပြုရမည်။ သို့ရာတွင် အဆိုပါအသိအမှတ်ပြု လက်မှတ်များနှင့် လိုင်စင်များ ထုတ်ပေးခြင်း သို့မဟုတ် တရားဝင်အပ်နှင်းခြင်းအတွက် လိုအပ်ချက်များသည် ကွန်ဗင်းရှင်းအရ သတ်မှတ်ထားသော အနိမ့်ဆုံးစံချိန်စံညွှန်းများနှင့် ကိုက်ညီမှု သို့မဟုတ် သာလွန်မှု ရှိရမည်။

၂။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ လေကြောင်းအာဏာပိုင်များက လူပုဂ္ဂိုလ်တစ်ဦးဦး သို့မဟုတ် သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းတစ်ခုခုသို့ ဖြစ်စေ၊ သဘောတူထားသည့် လေကြောင်း ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် အသုံးပြုသည့် လေယာဉ်နှင့် စပ်လျဉ်း၍ ဖြစ်စေ ထုတ်ပေးထားသည့် အထက်စာပိုဒ် ၁ ပါ လိုင်စင်များ သို့မဟုတ် အသိအမှတ်ပြု လက်မှတ်များဆိုင်ရာ အခွင့်ထူးများ သို့မဟုတ် စည်းကမ်းသတ်မှတ်ချက်များသည် ကွန်ဗင်း ရှင်းအရ သတ်မှတ်ထားသည့် အနိမ့်ဆုံးစံချိန်စံညွှန်းများမှ ကွဲလွဲမှုတစ်စုံတစ်ရာကို ခွင့်ပြုထား ပြီး အဆိုပါ ကွဲလွဲမှုကို အိုင်စီအေအိုသို့ အကြောင်းကြားထားပြီးဖြစ်ပါက အခြားစာချုပ်ဝင် နိုင်ငံသည် ထိုကွဲလွဲသည့် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းကို ရှင်းလင်းစေလိုသော ရည်ရွယ်ချက်ဖြင့် လေကြောင်းအာဏာပိုင်များအကြား ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးရန် တောင်းဆိုနိုင်သည်။

X



icell

၃။ သို့ရာတွင် စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံသည် ယင်း၏ နယ်နိမိတ်အပေါ် ပျံ့သန်းမှုများ သို့မဟုတ် နယ်နိမိတ်အတွင်း ဆင်းသက်မှုများအတွက် အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံက ယင်း၏ နိုင်ငံသားများအား ထုတ်ပေးထားသော ကျွမ်းကျင်မှုအသိအမှတ်ပြုလက်မှတ်များနှင့် လိုင်စင် များကို အသိအမှတ်ပြုရန် ငြင်းပယ်နိုင်သည့် အခွင့်အရေး ရှိရမည်။

အပိုဒ် ၇

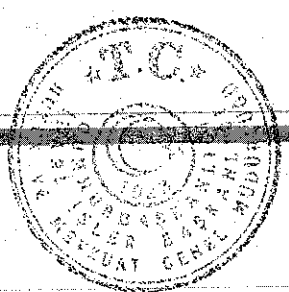
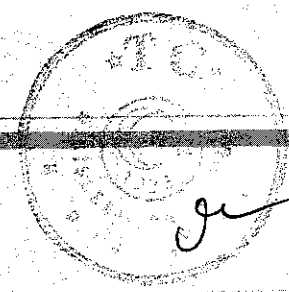
ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး

၁။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည် အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံက လေကြောင်းအထောက် အကူပြုပစ္စည်းများ၊ လေယာဉ်အမှုထမ်းများ၊ လေယာဉ်နှင့် လေယာဉ်ပျံသန်းခြင်းဆိုင်ရာ ကဏ္ဍများအတွက် လိုက်နာကျင့်သုံးသော ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးဆိုင်ရာ စံချိန်စံညွှန်း များနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးမှုပြုလုပ်ရန် အချိန်မရွေး တောင်းဆိုနိုင်သည်။ အဆိုပါ ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးမှုကို တောင်းဆိုသည့် နေ့ရက်မှ ရက်ပေါင်း (၃၀) အတွင်း ပြုလုပ်ရမည်။

၂။ ထိုသို့ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးမှု ပြုလုပ်ပြီးနောက် စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံက အခြားစာချုပ် ဝင်နိုင်ငံသည် စာပိုဒ် ၁ ပါ ကဏ္ဍများတွင် ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးဆိုင်ရာ စံချိန်စံညွှန်း များကို အပြည့်ပြည့်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းကွန်ဗင်းရှင်း (စာစောင်အမှတ် ၇၃၀၀) အရ ထို အချိန်၌ သတ်မှတ်ထားသည့် စံချိန်စံညွှန်းများနှင့်အညီ ထိရောက်စွာ လိုက်နာကျင့်သုံးခြင်း မပြုကြောင်း တွေ့ရှိရလျှင် ထိုတွေ့ရှိချက်များ၊ အိုင်စီအေအို၏ စံချိန်စံညွှန်းများနှင့် ညီညွတ် ရန် လိုအပ်သည်ဟု ထင်မြင်ယူဆသည့် အချက်များကို ထိုအခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအား အသိ ပေးရမည်။ ထိုအခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံသည် သဘောတူထားသည့် အချိန်ကာလအတွင်း သင့်လျော်သော ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုများကို အရေးယူဆောင်ရွက်ရမည်။

၃။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ လေကြောင်းလိုင်းတစ်လိုင်းက ဖြစ်စေ၊ ယင်း၏ ကိုယ်စား ဖြစ်စေ အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံသို့ သော်လည်းကောင်း၊ ထိုနိုင်ငံမှ သော်လည်းကောင်း ခရီးစဉ် များပျံသန်းလျက်ရှိသည့် မည်သည့်လေယာဉ်ကိုမဆို ထိုအခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ နယ်နိမိတ် အတွင်း၌ ရှိနေစဉ် ၎င်းနိုင်ငံ၏ အခွင့်အာဏာအပ်နှင်းထားသော ကိုယ်စားလှယ်များက စစ်ဆေးခြင်းပြုနိုင်သည်ဟူသော အချက်ကိုလည်း ကွန်ဗင်းရှင်း၏ အပိုဒ် ၁၆ နှင့်အညီ သဘောတူညီကြသည်။ သို့ရာတွင် ဤသို့ဆောင်ရွက်ခြင်းသည် လေယာဉ်ပျံသန်းမှုကို မလို လားအပ်သော ကြန့်ကြာမှု မဖြစ်ပေါ်စေရ။ ချီကာဂိုကွန်ဗင်းရှင်း၏ အပိုဒ် ၃၃ တွင် တာဝန် ဝတ္တရားများ မည်သို့ပင် ဖော်ပြထားစေကာမူ ဤသို့စစ်ဆေးခြင်း၏ ရည်ရွယ်ချက်သည်

4



icw

လေယာဉ်နှင့် သက်ဆိုင်သော စာရွက်စာတမ်းများ၏ သက်တမ်းရှိမှု၊ လေယာဉ်အမှုထမ်းများ ၏ လိုင်စင်များ၏ သက်တမ်းရှိမှုနှင့် ထိုလေယာဉ်တွင် တပ်ဆင်ထားသော ပစ္စည်းကိရိယာ များ၊ လေယာဉ်၏ အခြေအနေများသည် ကွန်ဗင်းရှင်းအရ ထိုအချိန်၌ သတ်မှတ်ထားသည့် စံချိန်စံညွှန်းများနှင့် ကိုက်ညီမှု ရှိ/မရှိကို စိစစ်ခြင်း ဖြစ်ရမည်။

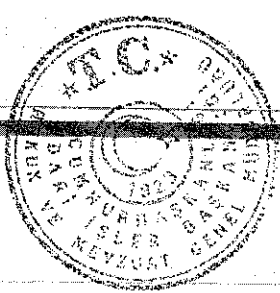
၄။ လေကြောင်းလိုင်းတစ်လိုင်းပျံသန်းမှု၏ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကို သေချာမှုရှိ စေရန်အတွက် ချက်ချင်းအရေးယူဆောင်ရွက်ရန် မဖြစ်မနေလိုအပ်သောအချိန်တွင် စာချုပ် ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည် အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ လေကြောင်းလိုင်းတစ်လိုင်း သို့မဟုတ် လေကြောင်းလိုင်းများအား ပျံသန်းခွင့်ပြုပေးထားခြင်းကို ချက်ချင်း ဆိုင်းငံ့ခြင်း သို့မဟုတ် ပြောင်းလဲခြင်း ပြုလုပ်ရန် အခွင့်အရေး ရှိရမည်။

၅။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံက အထက်စာပိုဒ် ၄ နှင့်အညီ ပြုလုပ်သည့် အရေးယူ ဆောင်ရွက်မှုကို ထိုအရေးယူဆောင်ရွက်မှုလုပ်ငန်းများ ရပ်စဲသည့်အချိန်တွင် အဆုံးသတ်ရ မည်။

၆။ စာပိုဒ် ၂ နှင့်အညီ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံသည် သဘောတူသတ်မှတ်ထားသော အချိန်ကာလ ကုန်ဆုံးသွားသည့်အချိန်တွင် အိုင်စီအေအို၏ စံချိန်စံညွှန်းများနှင့် ညီညွတ်မှုမရှိ သေးကြောင်း တွေ့ရှိရလျှင် ထိုကိစ္စကို အိုင်စီအေအို၏ အထွေထွေအတွင်းရေးမှူးချုပ်ထံသို့ အသိပေး အကြောင်းကြားရမည်။ အခြေအနေအပေါ် ပြေလည်စွာ ဖြေရှင်းပြီးစီးမှုကိုလည်း ထိုသူထံသို့ အသိပေးအကြောင်းကြားရမည်။

အပိုဒ် ၈
လေကြောင်းလုံခြုံရေး

၁။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံများသည် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာဥပဒေအောက်ရှိ ၎င်းတို့၏ အခွင့်အရေး များ၊ တာဝန်ဝတ္တရားများနှင့်အညီ မြို့ပြလေကြောင်းလုံခြုံရေးကို တရားဥပဒေနှင့်မညီသည့် နှောက်ယှက်ဟန့်တားမှုများမှ တားဆီးကာကွယ်ရန်အတွက် ၎င်းတို့အကြား အပြန်အလှန် တာဝန်ရှိမှုကို ဤသဘောတူစာချုပ်၏ ခွဲခြားမရသော အစိတ်အပိုင်းတစ်ရပ်အဖြစ် ထပ် လောင်းအတည်ပြုကြသည်။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံများသည် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာဥပဒေအောက်ရှိ ၎င်းတို့၏ အခွင့်အရေးနှင့် တာဝန်ဝတ္တရားများ၏ ယေဘုယျသဘောကို ကန့်သတ်ခြင်းမရှိဘဲ၊ အထူးသဖြင့် ၁၉၆၃ ခုနှစ်၊ စက်တင်ဘာလ ၁၄ ရက်နေ့တွင် တိုကျိုမြို့၌ လက်မှတ်ရေးထိုး ခဲ့သော "လေယာဉ်ပေါ်တွင် ကျူးလွန်ခဲ့သော ပြစ်မှုများနှင့် အခြားလုပ်ဆောင်ချက်များဆိုင်ရာ



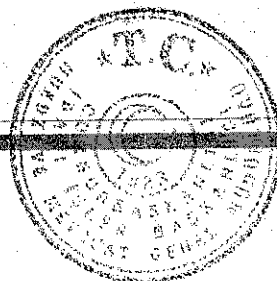
rcu

ကွန်ဗင်းရှင်းသဘောတူစာချုပ်"၊ ၁၉၇၀ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာလ ၁၆ ရက်နေ့တွင် ဟိတ်မြို့၌ လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့သော "လေယာဉ်ကို မတရားအပိုင်စီးမှုအား တားဆီးနှိမ်နင်းရေးဆိုင်ရာ ကွန်ဗင်းရှင်းသဘောတူစာချုပ်"၊ ၁၉၇၁ ခုနှစ်၊ စက်တင်ဘာလ ၂၃ ရက်နေ့တွင် မွန်ထရီရယ်မြို့၌ လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့သော "မြို့ပြလေကြောင်းဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကို တရားဥပဒေနှင့်မညီသည့် ကျူးလွန်ခြင်းများအား နှိမ်နင်းရေးဆိုင်ရာ ကွန်ဗင်းရှင်းသဘောတူစာချုပ်"၊ ၁၉၈၈ ခုနှစ်၊ ဖေဖော်ဝါရီလ ၂၄ ရက်နေ့တွင် မွန်ထရီရယ်မြို့၌ လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့သော "နိုင်ငံတကာမြို့ပြလေကြောင်းအား ဝန်ဆောင်မှုပေးသော လေဆိပ်များတွင် တရားဥပဒေနှင့် မညီသည့် အကြမ်းဖက်မှုကျူးလွန်ခြင်းအား နှိမ်နင်းရေးဆိုင်ရာ အခြေပြစာချုပ်ငယ်"၊ ၁၉၉၁ ခုနှစ်၊ မတ်လ ၁ ရက်နေ့တွင် မွန်ထရီရယ်မြို့၌ လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့သော "မြင်သာမှုရှိစေရန်အတွက် ပေါက်ကွဲတတ်သော ပလတ်စတစ်ပစ္စည်းများအား အမှတ်အသားပြုလုပ်ခြင်းဆိုင်ရာ ကွန်ဗင်းရှင်းသဘောတူစာချုပ်" နှင့် စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံနှစ်နိုင်ငံလုံးက လိုက်နာလျက်ရှိသည့် မြို့ပြလေကြောင်းလုံခြုံရေးနှင့် သက်ဆိုင်သော အခြားကွန်ဗင်းရှင်းသဘောတူစာချုပ်နှင့် အခြေပြစာချုပ်ငယ်များပါ ပြဌာန်းချက်များနှင့်အညီ ကျင့်သုံးဆောင်ရွက်ရမည်။

၂။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံများသည် မြို့ပြလေကြောင်းလေယာဉ်ကို မတရားအပိုင်စီးမှု၊ အဆိုပါလေယာဉ်၊ ယင်း၏ ခရီးသည်များနှင့် လေယာဉ်အမှုထမ်းများ၊ လေဆိပ်များနှင့် လေကြောင်းလမ်းညွှန် အထောက်အကူပြုပစ္စည်းများ စသည်တို့၏ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကို ထိခိုက်စေသည့် ဥပဒေမဲ့ကျူးလွန်မှုနှင့် မြို့ပြလေကြောင်းလုံခြုံရေးအပေါ် အခြားခြိမ်းခြောက်မှု တစ်ရပ်ရပ်တို့မှ ကာကွယ်တားဆီးရန်အတွက် တောင်းဆိုလာပါက လိုအပ်သော အထောက်အကူအားလုံးကို အပြန်အလှန် ပေးအပ်ရမည်။

၃။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံများသည် အပြန်အလှန်ဆက်သွယ်မှုများ ပြုလုပ်ရာတွင် အိုင်စီအေအိုက ချမှတ်ထားသော လေကြောင်းလုံခြုံရေးဆိုင်ရာ ပြဌာန်းချက်များ၊ ကွန်ဗင်းရှင်း၏ နောက်ဆက်တွဲများအဖြစ် သတ်မှတ်ထားသော လေကြောင်းလုံခြုံရေးဆိုင်ရာ ပြဌာန်းချက်များနှင့် အညီ ကျင့်သုံးဆောင်ရွက်ရမည်။ ထိုသို့ကျင့်သုံးဆောင်ရွက်သည့် စံချိန်စံညွှန်းနှင့် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများသည် ၎င်းနိုင်ငံများနှင့် သက်ဆိုင်သော အတိုင်းအတာအထိသာ ဖြစ်ရမည်။ ၎င်းတို့သည် ၎င်းတို့နိုင်ငံတွင် မှတ်ပုံတင်ထားသောလေယာဉ်ကို အသုံးပြုသူများကိုသော်လည်းကောင်း၊ ၎င်းတို့၏ နယ်နိမိတ်အတွင်း၌ စီးပွားရေးလုပ်ငန်း အဓိကနေရာ တည်ရှိသော သို့မဟုတ် အမြဲတမ်းအခြေစိုက်နေထိုင်သော လေယာဉ်အသုံးပြုသူများကိုသော် လည်း

4



call

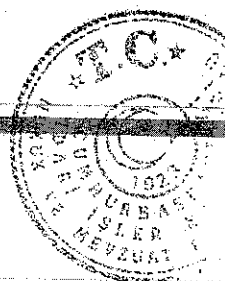
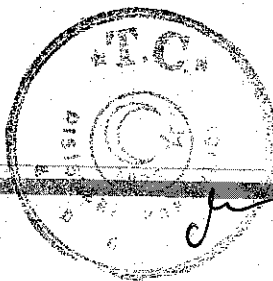
ကောင်း၊ လေဆိပ်လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်သူများကိုသော် လည်းကောင်း အဆိုပါလေကြောင်း လုံခြုံရေးဆိုင်ရာ ပြဌာန်းချက်များနှင့်အညီ ကျင့်သုံးဆောင်ရွက်ရန် တောင်းဆိုနိုင်သည်။

၄။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည် အဆိုပါလေယာဉ်အသုံးပြုသူများအနေဖြင့် အခြား စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ နယ်နိမိတ်သို့ ဝင်ရောက်ခြင်းအတွက်သော် လည်းကောင်း၊ နယ်နိမိတ်မှ ထွက်ခွာခြင်းအတွက်သော် လည်းကောင်း၊ ထိုနယ်နိမိတ်အတွင်း၌ ရှိနေစဉ်တွင် လည်းကောင်း အဆိုပါနိုင်ငံက တောင်းဆိုသည့်အတိုင်း အထက်စာပိုဒ် ၃ ပါ လေကြောင်းလုံခြုံရေး ဆိုင်ရာ ပြဌာန်းချက်များကို လိုက်နာရန် လိုအပ်သည်ဟူသော အချက်ကို သဘောတူညီကြ သည်။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည် ၎င်းတို့၏ နယ်နိမိတ်အတွင်း၌ လေယာဉ်ကို ကာကွယ် ရန်နှင့် ခရီးသည်များ၊ လေယာဉ်အမှုထမ်းများ၊ ၎င်းတို့၏ လက်ဆွဲတန်ဆာများ၊ ဝန်စည် စလွယ်များ၊ ကုန်စည်များနှင့် လေယာဉ်သို့လှောင်ပစ္စည်းများကို လေယာဉ်ပေါ်သို့ တင်ခြင်း သို့မဟုတ် ချခြင်း မပြုလုပ်မီနှင့် ပြုလုပ်နေစဉ်အတွင်း စစ်ဆေးရန်တို့အတွက် လုံလောက် သော အစီအမံများအား ထိရောက်စွာအသုံးပြုကြောင်း သေချာစေရမည်။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ အသီးသီးသည် ခြိမ်းခြောက်မှုတစ်ခုကို ဖြေရှင်းဆောင်ရွက်နိုင်မည့် သင့်တော်သော အထူး လုံခြုံရေးအစီအမံများအတွက် အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ မည်သည့်မေတ္တာရပ်ခံချက်ကိုမဆို စာနာထောက်ထား စဉ်းစားပေးရမည်။

၅။ မြို့ပြလေယာဉ်ကို မတရားအပိုင်စီးမှုဖြစ်စဉ် သို့မဟုတ် ၎င်းဖြစ်စဉ် ဖြစ်ပေါ်ရန် ခြိမ်းခြောက်မှု သို့မဟုတ် အဆိုပါလေယာဉ်၊ ယင်း၏ ခရီးသည်နှင့် လေယာဉ်အမှုထမ်းများ၊ လေ ဆိပ်များ သို့မဟုတ် လေကြောင်းလမ်းညွှန်အထောက်အကူပြုပစ္စည်းများ၏ ဘေးကင်းလုံခြုံမှု ကို ဥပဒေမဲ့ကျူးလွန်မှုများ ပေါ်ပေါက်သည့်အချိန်တွင် စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံများသည် ဆက်သွယ် မှုကို လွယ်ကူချောမွေ့စေခြင်းဖြင့်သော် လည်းကောင်း၊ ထိုဖြစ်စဉ် သို့မဟုတ် ၎င်း၏ ခြိမ်းခြောက်မှုကို လျင်လျင်မြန်မြန်နှင့် ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစွာ အဆုံးသတ်သွားစေရန် ရည်ရွယ်သည့် အခြားသင့်လျော်သော အစီအမံများ ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့်သော် လည်းကောင်း အပြန်အလှန် ကူညီရမည်။

အပိုဒ် ၉
အသုံးပြုခများ

၁။ မည်သည့်စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံကမှ အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း များအပေါ်တွင် အသုံးပြုခများ စည်းကြပ်ရာတွင် တူညီသော နိုင်ငံတကာလေကြောင်း



ICM

ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းဆောင်ရွက်သည့် ၎င်း၏ ကိုယ်ပိုင်လေကြောင်းလိုင်းများအပေါ် စည်းကြပ်သည်ထက်ပို၍ စည်းကြပ်ခြင်း မပြုရ သို့မဟုတ် ထိုသို့စည်းကြပ်ခြင်းကို ခွင့်မပြုရ။

၂။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည် အသုံးပြုခများနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ၎င်း၏ စည်းကြပ်ရေး အာဏာပိုင်များနှင့် ထိုအာဏာပိုင်များမှ ပေးအပ်သော ဝန်ဆောင်မှုနှင့် အထောက်အကူပြုပစ္စည်းများကို အသုံးပြုသည့် လေကြောင်းလိုင်းများအကြား ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးမှုများပြုလုပ်ရန် တိုက်တွန်းအားပေးရမည်။ ဖြစ်နိုင်ပါက ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးမှုများကို ထိုလေကြောင်းလိုင်းများ၏ ကိုယ်စားပြုအဖွဲ့အစည်းများမှတစ်ဆင့် ဆောင်ရွက်ရမည်။ အသုံးပြုခများ ပြင်ဆင်ရန် အဆိုပြုချက်များနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ပြင်ဆင်မှုများ မပြုလုပ်မီစပ်ကြား အသုံးပြုများအနေဖြင့် ၎င်းတို့၏ ထင်မြင်ချက်များကို ဖော်ပြနိုင်ရန်အတွက် ၎င်းတို့ထံသို့ ကျိုးကြောင်းဆီလျော်သော ကြိုတင် အသိပေးချက်များကို ပေးပို့ရမည်။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည် ၎င်းတို့၏ စည်းကြပ်ရေး အာဏာပိုင်များနှင့် အသုံးပြုသူများအကြား အသုံးပြုခနှင့် စပ်လျဉ်း၍ လျော်ကန်သည့် သတင်းအချက်အလက်များ ဖလှယ်ရန်ကိုလည်း တိုက်တွန်းအားပေးရမည်။

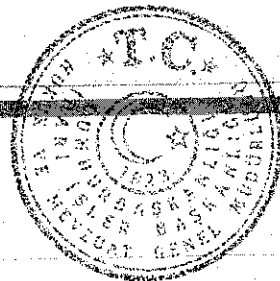
အပိုဒ် ၁၀

အကောက်ခွန်များ

၁။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံမှ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း၏ နိုင်ငံတကာလေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်နေသော လေယာဉ်နှင့် လေယာဉ်ပေါ်တွင် တင်ဆောင်ထားသော ပါမြဲကိရိယာတန်ဆာပလာများ၊ လောင်စာဆီ၊ ချောဆီ၊ စားသောက်ကုန်နှင့် သုံးစွဲကုန်ဆုံးနိုင်သော စက်ပစ္စည်းအထောက်အပံ့များ၊ အင်ဂျင်များအပါအဝင် အပိုစက်ပစ္စည်းများနှင့် (ထိုပစ္စည်းများသာ ဖြစ်ရမည်ဟု ကန့်သတ်ထားခြင်း မဟုတ်သည့် အစားအစာ၊ အဖျော်ယမကာနှင့် ဆေးလိပ် စသည်တို့ အပါအဝင်) လေယာဉ်သို့လှောင်ပစ္စည်းများကို အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံက အပြန်အလှန်ရှိမှုအပေါ် အခြေခံ၍ အကောက်ခွန်၊ ယစ်မျိုးခွန်နှင့် လေယာဉ်ဆိုက်ရောက်ချိန်၌ ပေးအပ်သော ဝန်ဆောင်မှုများ၏ ကုန်ကျစရိတ်အပေါ် အခြေမခံသည့် အလားတူ အခနှင့် အဖိုးအခများမှ ကင်းလွတ်ခွင့် ပြုရမည်။ သို့ရာတွင် ပါမြဲကိရိယာတန်ဆာပလာများနှင့် ထိုအခြားပစ္စည်းများကို လေယာဉ်ပေါ်တွင် ထားမြဲထားရှိရမည်။

၂။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံမှ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းက သော်လည်းကောင်း၊ ယင်း၏ ကိုယ်စားသော် လည်းကောင်း အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ နယ်မြေအတွင်းသို့ တင်သွင်းလာသော သို့မဟုတ် ထိုသတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းက အသုံးပြုသော လေယာဉ်ပေါ်တွင် ပါရှိလာသော ပါမြဲကိရိယာ တန်ဆာပလာများ၊ လောင်စာဆီ၊ ချောဆီ၊ စားသောက်ကုန်နှင့်

4



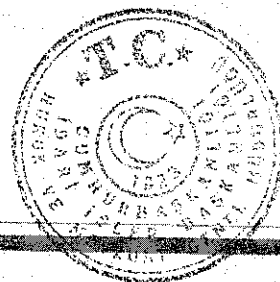
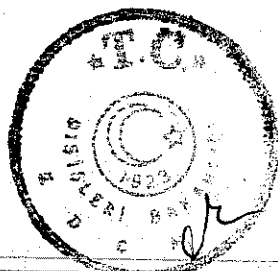
Ku

သုံးစွဲကုန်ဆုံးနိုင်သော စက်ပစ္စည်းအထောက်အပံ့များ၊ အင်ဂျင်များအပါအဝင် အပိုစက် ပစ္စည်းများနှင့် (ထိုပစ္စည်းများသာ ဖြစ်ရမည်ဟု ကန့်သတ်ထားခြင်း မဟုတ်သည့် အစားအစာ၊ အဖျော်ယမကာနှင့် ဆေးလိပ် စသည်တို့ အပါအဝင်) လေယာဉ်သိုလှောင်ပစ္စည်းများ၊ ပုံနှိပ် ထားသော လေယာဉ် လက်မှတ်များ၊ လေကြောင်းကုန်စည်တင် လက်မှတ်များနှင့် ထိုသတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းတစ်လိုင်း၏ အမှတ်တံဆိပ်ခတ်နှိပ်ထားသော ပစ္စည်းများနှင့် ထိုသတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း တစ်လိုင်းက အခကြေးငွေရယူခြင်းမပြုဘဲ ဖြန့်ဝေနေကြ ကြော်ငြာ ပစ္စည်းများကို အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံက အပြန်အလှန်ရှိမှုအပေါ် အခြေခံ၍ အကောက်ခွန်၊ ယစ်မျိုးခွန်နှင့် လေယာဉ်ဆိုက်ရောက်ချိန်၌ ပေးအပ်သော ဝန်ဆောင်မှုများ၏ ကုန်ကျစရိတ် အပေါ် အခြေမခံသည့် အလားတူအခနှင့် အဖိုးအခများမှ ကင်းလွတ်ခွင့် ပြုရမည်။ အဆိုပါ ပါမြဲကိရိယာတန်ဆာပလာများနှင့် အခြားပစ္စည်းများကို အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ နယ်မြေ အပေါ်တွင် ပျံသန်းသည့် ခရီးတစ်ခု၏ အစိတ်အပိုင်းတစ်ခုခု၌ သုံးစွဲရန် ဖြစ်လျှင်ပင် ကင်းလွတ်ခွင့် ပြုရမည်။

၃။ ဤအပိုဒ်၏ စာပိုဒ် ၁ နှင့် ၂ တို့တွင် ဖော်ပြထားသော ပါမြဲကိရိယာတန်ဆာပလာနှင့် အခြားပစ္စည်းများကို အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ အကောက်ခွန်အာဏာပိုင်များက ၎င်းတို့၏ ကြီးကြပ်မှုနှင့် ကွပ်ကဲမှုအောက်တွင် ထားရှိရန် တောင်းဆိုနိုင်သည်။

၄။ ဤအပိုဒ်၏ စာပိုဒ် ၁ တွင် ဖော်ပြထားသော ပါမြဲကိရိယာတန်ဆာပလာနှင့် အခြား ပစ္စည်းများကို အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ နယ်မြေအတွင်း၌ ထိုနိုင်ငံမှ အကောက်ခွန်အာဏာ ပိုင်များ၏ ခွင့်ပြုချက်ဖြင့် လေယာဉ်ပေါ်မှ သယ်ချနိုင်သည်။ ဤသို့သောကိစ္စရပ်များတွင် အဆိုပါ ပါမြဲကိရိယာတန်ဆာပလာနှင့် အခြားပစ္စည်းများအား ၎င်းတို့အား အကောက်ခွန် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများနှင့်အညီ ပြန်လည်တင်ပို့သည့် အချိန်ထိ သို့မဟုတ် အခြားတစ်နည်းဖြင့် ဖယ်ရှားရှင်းလင်းသည့် အချိန်ထိ ဤအပိုဒ်၏ စာပိုဒ် ၁ တွင် ပြဌာန်းထားသည့် ကင်းလွတ်ခွင့် များကို အပြန်အလှန်အားဖြင့် ခံစားခွင့်ပြုရမည်။ အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ အကောက်ခွန် အာဏာပိုင်များသည် အဆိုပါ ပါမြဲကိရိယာတန်ဆာပလာနှင့် ပစ္စည်းများကို ၎င်းတို့အား အကောက်ခွန် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများနှင့်အညီ ပြန်လည်တင်ပို့သည့် အချိန်ထိ သို့မဟုတ် အခြားတစ်နည်းဖြင့် ဖယ်ရှားရှင်းလင်းသည့် အချိန်ထိ ၎င်းတို့၏ ကြီးကြပ်မှုအောက်တွင် ထားရှိရန် တောင်းဆိုနိုင်သည်။

4



icu

၅။ ဤအပိုဒ်တွင် ပြဋ္ဌာန်းထားသော ကင်းလွတ်ခွင့်များကို စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းတစ်လိုင်းက အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ နယ်မြေအတွင်း၌ ဤအပိုဒ်၏ စာပိုဒ် ၁ နှင့် ၂ တို့တွင် ဖော်ပြထားသော ပါမြဲကိရိယာတန်ဆာပလာများနှင့် အခြားပစ္စည်းများအား ချေးငှားရန် သို့မဟုတ် လွှဲပြောင်းရန်အတွက် အခြားလေကြောင်းလိုင်းတစ်လိုင်း သို့မဟုတ် လေကြောင်းလိုင်းများနှင့် အစီအစဉ်များ ပြုလုပ်ထားသည့် အခြေအနေတွင်လည်း ခံစားခွင့် ရှိစေရမည်။ သို့ရာတွင် ထိုအခြားလေကြောင်းလိုင်း သို့မဟုတ် လေကြောင်းလိုင်းများသည် အဆိုပါအခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံထံမှ ကင်းလွတ်ခွင့်များကို အလားတူရရှိခံစားနေသော လေကြောင်းလိုင်း သို့မဟုတ် လေကြောင်းလိုင်းများ ဖြစ်ရမည်။

၆။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ နယ်မြေမှတစ်ဆင့် တိုက်ရိုက်ဖြတ်သန်းသည့် တစ်ထောက်နား ဝန်စည်စလှယ်များနှင့် ကုန်ပစ္စည်းများကို အကောက်ခွန်၊ ယစ်မျိုးခွန်နှင့် လေယာဉ်ဆိုက်ရောက်ချိန်၌ ပေးအပ်သော ဝန်ဆောင်မှုများ၏ ကုန်ကျစရိတ်အပေါ် အခြေမခံသည့် အလားတူ အခနှင့် အဖိုးအခများမှ ကင်းလွတ်ခွင့် ပြုရမည်။

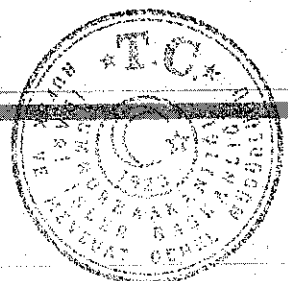
အပိုဒ် ၁၁
တရားမျှတစွာယှဉ်ပြိုင်ခြင်း

စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည်-

- (က) ဤသဘောတူစာချုပ်အရ နိုင်ငံတကာလေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကို ဆောင်ရွက်ရာ၌ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းအသီးသီးတွင် ယှဉ်ပြိုင်ရန် တူညီမျှတသော အခွင့်အရေး ရှိသည် ဟူသော အချက်ကို သဘောတူကြသည်။
- (ခ) အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံမှ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းတစ်လိုင်း၏ ယှဉ်ပြိုင်မှုအနေအထားကို ဆိုးကျိုးသက်ရောက်သော ခွဲခြားဆက်ဆံမှုပုံစံအားလုံး သို့မဟုတ် မျှတမှုမရှိသော ယှဉ်ပြိုင်ဆောင်ရွက်ချက်များအား ဖယ်ရှားရေးကို အရေးယူဆောင်ရွက်ရန် သဘောတူကြသည်။

အပိုဒ် ၁၂
တင်ဆောင်နိုင်သည့် ပမာဏ

၁။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံများ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းများက သဘောတူထားသည့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် တင်ဆောင်မည့် စုစုပေါင်း ခရီးသည်/ကုန်စည် ပမာဏကို စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံများ၏ လေကြောင်းအာဏာပိုင်များအကြား သဘောတူ

ICM

ပြီး ဖြစ်ရမည် သို့မဟုတ် ၎င်းတို့က အတည်ပြုပြီး ဖြစ်ရမည်။ ကနဦးသတ်မှတ်ထားသည့် အဆိုပါ တင်ဆောင်မည့် ခရီးသည်/ကုန်စည် ပမာဏနှင့် ကြိမ်ရေကို ယင်းလေကြောင်း အာဏာပိုင်များက အခါအားလျော်စွာ ပြန်လည်သုံးသပ် ပြင်ဆင်နိုင်သည်။

၂။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံများ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းများက ဆောင်ရွက်မည့် သဘောတူထားသည့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများသည် စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ နယ်နိမိတ်များအကြားရှိ ခရီးသွားလာမှုလိုအပ်ချက်များကို ဖြည့်ဆည်းပေးရန် လုံလောက် ဆီလျော်သည့် ဝန်တင်အားပမာဏ ပေးအပ်ရန်ကိုသာ ယင်းတို့၏ အဓိကရည်မှန်းချက်အဖြစ် ထားရှိကြရမည်။

၃။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည် ညီတူညီမျှနှင့် နှစ်ဦးနှစ်ဖက် အကျိုးဖြစ်ထွန်းစေရေး အလို့ငှာ ၎င်းတို့၏ နယ်နိမိတ်များအကြားတွင် သဘောတူထားသည့် လေကြောင်းပို့ဆောင် ရေးလုပ်ငန်းများ လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်ရန် စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံလုံးမှ သတ်မှတ်လေကြောင်း လိုင်းများအား တူညီမျှတသော အခွင့်အရေး ပေးအပ်ရမည်။

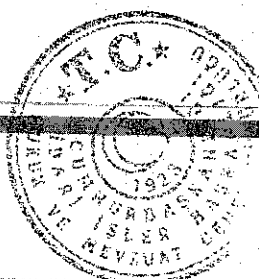
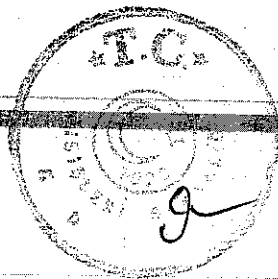
၄။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးနှင့် ၎င်း၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း(များ)သည် အခြား စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံနှင့် ၎င်း၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းများက ဆောင်ရွက်သည့် လေကြောင်း ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများကို မလျော်မကန်ထိခိုက်မှု မရှိစေရန်အလို့ငှာ ထိုနိုင်ငံနှင့် ၎င်း၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း (များ)၏ အကျိုးကို ထောက်ထားရမည်။

၅။ ပြန်လည်သုံးသပ်မှုအရ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံများသည် သဘောတူထားသည့် လေကြောင်း ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများတွင် တင်ဆောင်နိုင်သည့် ခရီးသည်/ကုန်စည် ပမာဏကို သဘောတူသတ်မှတ်ခြင်း မပြုနိုင်ခဲ့လျှင် စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံများ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း များက တင်ဆောင်မည့် ခရီးသည်/ကုန်စည် ပမာဏသည် ပျံသန်းမှုရာသီအလိုက် ပြောင်းလဲ မှုများအပါအဝင် ယခင်သဘောတူထားပြီးဖြစ်သည့် စုစုပေါင်းပမာဏထက် မပိုစေရ။

အပိုဒ် ၁၃

လေယာဉ်ခန့်ခွဲထားမှုများ

၁။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီး၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း(များ)က ဆောင်ရွက်သော သဘောတူထားသည့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများနှင့် စပ်လျဉ်း၍ လေယာဉ်ခန့်ခွဲ ထားမှုများကို သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းအသီးသီးက ဈေးကွက်အတွင်းရှိ ၎င်း၏ စီးပွားရေး ဆိုင်ရာကိစ္စများကို ထည့်သွင်းစဉ်းစားကာ ကျိုးကြောင်းဆီလျော်သည့် အဆင့်၌ သတ်မှတ်ရ



100

မည်။ ထိုသို့စဉ်းစားရာတွင် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှု ကုန်ကျစရိတ်နှင့် သင့်လျော်သော အမြတ် အစွန်းအပါအဝင် သက်ဆိုင်သော အကြောင်းအချက်အားလုံးကို ထိုက်သည့်အားလျော်စွာ အလေးထားရမည်။

၂။ စာပိုဒ် ၁ အရ သတ်မှတ်သော လေယာဉ်ခနှုန်းထားများကို မှတ်တမ်းအလို့ငှာ အကြောင်းကြားရန် စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ လေကြောင်းအာဏာပိုင်များက အခြား စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း(များ)အား တောင်းဆိုခြင်းမပြုရ။

၃။ ရှေ့တွင် မည်သို့ပင်ဆိုစေကာမူ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည် အောက်ဖော်ပြပါကိစ္စ များအတွက် ကြားဝင်ဆောင်ရွက်ရန် အခွင့်အရေးရှိရမည်-

(က) ပြိုင်ဘက်အား အင်အားချိနဲ့မှ ဖြစ်စေရန် သို့မဟုတ် ခရီးလမ်းကြောင်းတစ်ခုမှ ဖယ်ရှားရန် ဖြစ်သော သို့မဟုတ် ထိုသို့ ဖြစ်နိုင်သော သို့မဟုတ် ရည်ရွယ် သော ယှဉ်ပြိုင်မှုကို ကန့်သတ်ထိန်းချုပ်သည့် ဆောင်ရွက်ချက်များအား အသုံးပြုသည့် လေယာဉ်ခနှုန်းထားများကို တားဆီးကာကွယ်ရန်၊

(ခ) လွှမ်းမိုးကြီးစိုးသည့် အနေအထားကို အလွဲသုံးသည့် လွန်ကဲသော သို့မဟုတ် ညှိနှိုင်းသတ်မှတ်ထားသော လေယာဉ်ခနှုန်းထားများမှ ခရီးသည်များအား အကာအကွယ်ပေးရန်၊

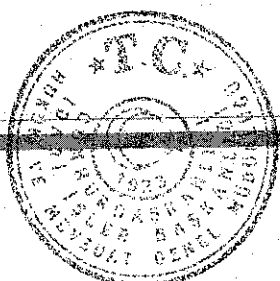
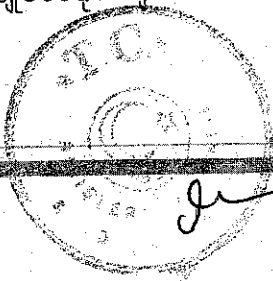
(ဂ) အမြတ်ကြီးစားသော သို့မဟုတ် လိမ်လည်နှိမ့်ချသော လေယာဉ်ခနှုန်းထား များမှ လေကြောင်းလိုင်းများအား အကာအကွယ်ပေးရန်၊

၄။ ဤအပိုဒ်၏ စာပိုဒ် ၃ ပါ ရည်ရွယ်ချက်များအလို့ငှာ လေယာဉ်ခနှုန်းထားသတ်မှတ် ခြင်းနှင့် သက်ဆိုင်သည့် အချက်အလက်များ ပေးအပ်ရန် စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီး၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း(များ)အား အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံမှ လေကြောင်းအာဏာပိုင်များ က တောင်းဆိုနိုင်သည်။

အပိုဒ် ၁၄

ကာကွယ်စောင့်ရှောက်ခြင်း

၁။ လေကြောင်းလိုင်းများ၏ အောက်ပါလုပ်ဆောင်ချက်များသည် အနီးကပ်စစ်ဆေးမှု ပြု လုပ်ထိုက်သည့် မတရားသောယှဉ်ပြိုင်မှုများကို ဖြစ်ပေါ်စေနိုင်သော လုပ်ဆောင်ချက်များ အဖြစ် မှတ်ယူနိုင်သည်ဟု စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံများက သဘောတူကြသည်-



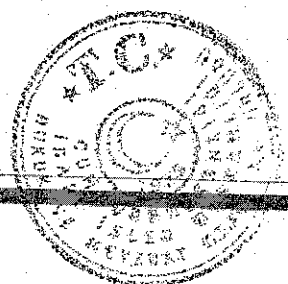
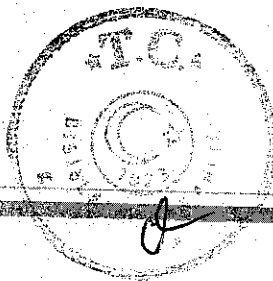
icm

- (က) ခရီးစဉ်များတွင် အဆင့်အတန်းအလိုက် ကောက်ခံသည့် လေယာဉ်စီးခနှင့် နှုန်းထားများသည် စုစုပေါင်းအားဖြင့် သက်ဆိုင်ရာဝန်ဆောင်မှုများ ပေးအပ်ခြင်းအတွက် ကုန်ကျစရိတ်ကို ကာမိစေရန် လုံလောက်မှု မရှိခြင်း၊
- (ခ) ဝန်ဆောင်မှု ပမာဏကို သို့မဟုတ် ကြိမ်ရေကို လွန်လွန်ကဲကဲ ထပ်တိုးခြင်း၊
- (ဂ) အဆိုပါလုပ်ဆောင်ချက်များကို ယာယီထက်ပို၍ တည်တံ့စေခြင်း၊
- (ဃ) အဆိုပါလုပ်ဆောင်ချက်များသည် အခြားလေကြောင်းလိုင်းတစ်လိုင်းအပေါ် စီးပွားရေးအရ ဆိုးရွားသော ထိခိုက်မှုရှိခြင်း သို့မဟုတ် သိသိသာသာ ပျက်စီးဆုံးရှုံးစေခြင်း၊
- (င) အဆိုပါလုပ်ဆောင်ချက်များသည် အခြားလေကြောင်းလိုင်းတစ်လိုင်းကို အင်အားချိနဲ့မှု ဖြစ်စေခြင်း၊ ဈေးကွက်အတွင်းမှ ဖယ်ရှားခြင်း သို့မဟုတ် မောင်းထုတ်ခြင်း စသည့် ရည်ရွယ်ချက်များ ပေါ်လွင်ထင်ရှားခြင်း သို့မဟုတ် အဆိုပါ အချက်များ ဖြစ်နိုင်ခြေရှိခြင်း၊
- (စ) ခရီးစဉ်အပေါ်တွင် လွှမ်းမိုးကြီးစိုးထားသည့် အနေအထားကို အလွဲသုံးသည့် အပြုအမူ ရှိခြင်း။

၂။ အကယ်၍ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ လေကြောင်းအာဏာပိုင်များသည် အခြား စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းက ရည်ရွယ်ထားသော သို့မဟုတ် ဆောင်ရွက်သော ပျံသန်းမှုတစ်ခု သို့မဟုတ် ပျံသန်းမှုများတွင် စာပိုဒ် ၁ ၌ ဖော်ပြထားသည့် အချက်များနှင့် ညီညွတ်သော မတရားယှဉ်ပြိုင်မှုကို ဖြစ်ပေါ်စေသည့် အပြုအမူများ ပါဝင်သည်ဟု ထင်မြင်ယူဆပါက ၎င်းတို့အနေဖြင့် ပြဿနာဖြေရှင်းရန် ရည်ရွယ်ချက်ဖြင့် အပိုဒ် ၂၁ (ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးခြင်း) နှင့်အညီ ဆွေးနွေးညှိနှိုင်းရန် တောင်းဆိုနိုင်သည်။ မည်သည့်တောင်းဆိုမှုမဆို ထိုတောင်းဆိုမှုအတွက် အကြောင်းပြချက်များကို အသိပေးရမည်ဖြစ်ပြီးလျှင် ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးမှုကို တောင်းဆိုချက်အား လက်ခံရရှိပြီး နေ့ရက်မှ (၁၅) ရက်အတွင်း စတင်ရမည်။

၃။ အကယ်၍ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံများသည် ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးခြင်းဖြင့် ပြဿနာအပေါ် ဖြေရှင်းနိုင်မှု မရှိလျှင် စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်ရပ်ရပ်က အငြင်းပွားမှုကို ဖြေရှင်းရန် အပိုဒ် ၂၂ (အငြင်းပွားမှုများ ဖြေရှင်းခြင်း) အရ အငြင်းပွားမှုဖြေရှင်းခြင်းနည်းလမ်းကို ဆောင်ရွက်ရန် တောင်းဆိုနိုင်သည်။

4



1001

အပိုဒ် ၁၅
ဝင်ငွေများ လွှဲပြောင်းပေးပို့ခြင်း

သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းအသီးသီးတွင် ဒေသတွင်းအသုံးစရိတ်စုစုပေါင်းထက် ပိုလျှံသော ဝင်ငွေများကို လဲလှယ်ရန်နှင့် ၎င်း၏ နိုင်ငံသို့ လွှဲပြောင်းပေးပို့ရန် အခွင့်အရေးရှိရမည်။ ငွေလဲလှယ်ခြင်းနှင့် လွှဲပြောင်းပေးပို့ခြင်းတို့ကို လွှဲပြောင်းပေးပို့သည့်နေ့ရက်တွင် သက်ဝင်လျက်ရှိသော ငွေလဲလှယ်နှုန်းထားဖြင့် ခွင့်ပြုရမည်ဖြစ်ပြီးလျှင် ထိုလဲလှယ်ခြင်းနှင့် လွှဲပြောင်းပေးပို့ခြင်းတို့ကို ဆောင်ရွက်ပေးမှုအတွက် ဘဏ်များက သာမန်အားဖြင့် ကောက်ခံသည့် အဖိုးအခများမှလွဲ၍ မည်သည့် အဖိုးအခနှင့်မျှ သက်ဆိုင်ခြင်း မရှိစေရ။ အဆိုပါ ငွေလွှဲပြောင်းပေးပို့ခြင်းသည် ထိုစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ နိုင်ငံခြားငွေလဲလှယ်မှုကြီးကြပ်ကွပ်ကဲရေးဆိုင်ရာ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းပါ ပြဋ္ဌာန်းချက်များနှင့်အညီ ဖြစ်ရမည်။

အပိုဒ် ၁၆
ကိုယ်စားလှယ်ထားရှိခြင်း

၁။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းအား အပြန်အလှန်ရှိမှုအပေါ် အခြေခံ၍ အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ ပြည်ဝင်ခြင်း၊ ပြည်တွင်းနေထိုင်ခြင်းနှင့် အလုပ်လုပ်ကိုင်ခြင်းဆိုင်ရာ ဥပဒေများ၊ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများနှင့်အညီ ယင်းတို့၏ ကိုယ်စားလှယ်များ၊ သဘောတူထားသည့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ခြင်းနှင့် စပ်လျဉ်း၍ လိုအပ်သော စီးပွားရေး၊ ပျံသန်းရေးနှင့် စက်မှုပိုင်းဆိုင်ရာ ဝန်ထမ်းများကို အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ နယ်နိမိတ်အတွင်းသို့ ခေါ်ဆောင်ခွင့်နှင့် နေရာချထားခွင့်ပြုရမည်။ ဤဝန်ထမ်းများကို စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်ရပ်ရပ် သို့မဟုတ် နှစ်နိုင်ငံလုံးမှ နိုင်ငံသားများထဲမှ ရွေးချယ်ရမည်။

၂။ ဤဝန်ထမ်းလိုအပ်ချက်များကို သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း၏ ရွေးချယ်မှုအရ ၎င်း၏ အမှုထမ်းများဖြင့် ဖြစ်စေ၊ အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ နယ်နိမိတ်အတွင်းတွင် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိပြီး ထိုစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ နယ်နိမိတ်အတွင်း၌ ဝန်ဆောင်မှုများ ပေးအပ်ရန် ခွင့်ပြုထားခြင်းခံရသည့် အခြားသော အဖွဲ့အစည်း၊ ကုမ္ပဏီ သို့မဟုတ် လေကြောင်းလိုင်း၏ ဝန်ဆောင်မှုများကို အသုံးပြု၍ ဖြစ်စေ ဖြည့်ဆည်းရမည်။

၃။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီး၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းသည် သက်ဆိုင်ရာစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ စည်းမျဉ်း၊ စည်းကမ်းများနှင့်အညီ စာချုပ်ဝင်အခြားနိုင်ငံ၏ နယ်နိမိတ်အတွင်း၌ လေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်မှုရောင်းချခြင်းကို တိုက်ရိုက်သော် လည်းကောင်း၊ သတ်မှတ်

Handwritten signature and two circular official stamps (one with 'T.C.' and another with 'Cell' handwritten next to it).

လေကြောင်းလိုင်းက ခန့်ထားသော ကိုယ်စားလှယ်များမှတစ်ဆင့်သော်လည်းကောင်း၊
ဆောင်ရွက်ရန် အခွင့်အရေး ရှိရမည်။

အပိုဒ် ၁၇

လေယာဉ်ငှားရမ်းအသုံးပြုခြင်း

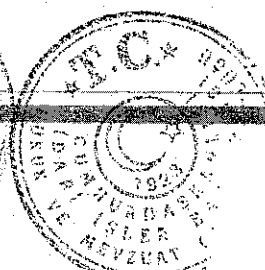
၁။ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းတစ်လိုင်းသည် ၎င်းကိုယ်ပိုင်မဟုတ်သော လေယာဉ်
တစ်စီးကို ဤသဘောတူစာချုပ်အရ ဆောင်ရွက်သော လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်း
များတွင် အသုံးပြုရန် အဆိုပြုသောအခါ ယင်းကိစ္စကို အောက်ဖော်ပြပါ စည်းကမ်းသတ်မှတ်
ချက်များ အရသာ ဆောင်ရွက်စေရမည်-

- (က) ထိုအစီအစဉ်များသည် တတိယနိုင်ငံတစ်နိုင်ငံမှ လေယာဉ်အငှားချထားသည့်
လေကြောင်းလိုင်းအား ၎င်းခံစားခွင့် မရှိသည့် ပျံသန်းခွင့်များကို ရရှိစေရန်
ခွင့်ပြုပေးခြင်း မဖြစ်စေရ၊
- (ခ) လေယာဉ်အငှားချထားသည့် လေကြောင်းလိုင်းက ရရှိမည့် ငွေကြေးအကျိုး
အမြတ်သည် သက်ဆိုင်ရာ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း၏ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်
မှုမှ ရရှိသော အမြတ်အစွန်း သို့မဟုတ် အရှုံးအပေါ်တွင် တည်မှီခြင်း မရှိစေရ၊
- (ဂ) သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းတစ်လိုင်းက အသုံးပြုသော အငှားလေယာဉ်၏
ပျံသန်းနိုင်မှုအခြေအနေကို စဉ်ဆက်မပြတ်စစ်ဆေး၍ ပျံသန်းခွင့်ပြုပေးသည့်
တာဝန်ယူမှုနှင့် ပျံသန်းရေးနှင့် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေးဆိုင်ရာ စံချိန်စံညွှန်းများ
ပြည့်မီမှုတို့ကို စာချုပ်ဝင်နှစ်နိုင်ငံလုံးမှ လေကြောင်းအာဏာပိုင်များက
ကျေနပ်နှစ်ခြိုက်ရမည်။

၂။ ငှားရမ်းမှုအစီအစဉ်တစ်ရပ်ရပ်သည် အထက်စာရင်းပါ စည်းကမ်းသတ်မှတ်ချက်များ
ကို ဖြည့်ဆည်းပြီးဖြစ်ပါက သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းတစ်လိုင်းအား အငှားလေယာဉ်
အသုံးပြု၍ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ခြင်းမှ တစ်နည်းနည်းဖြင့်
တားဆီးခြင်း မပြုရ။

၃။ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းတစ်လိုင်းအနေဖြင့် မည်သည့်လေယာဉ်ငှားရမ်းမှုကိုမဆို
အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ လေကြောင်းအာဏာပိုင်များထံသို့ ဖြစ်နိုင်သမျှ ကြိုတင်၍ စာရေး
သား အကြောင်းကြားရမည်ဖြစ်ပြီး အငှားလေယာဉ်ကို အသုံးမပြုမီ အဆိုပါလေကြောင်း
အာဏာပိုင်များ၏ ကြိုတင်ခွင့်ပြုချက်ကို ရရှိရမည်။

4



ICM

၄။ အကြောင်းကြားစာလက်ခံရရှိသော လေကြောင်းအာဏာပိုင်များအနေဖြင့် လေယာဉ်
ငှားရမ်းမှုကို အကြောင်းကြားသော သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း၏ ဤအပိုဒ်ပါ ပြဋ္ဌာန်းချက်
များအား လိုက်နာမှုကို ကျေနပ်ပါက အထက်စာပိုဒ် ၃ တွင် ဖော်ပြထားသည့် အကြောင်းကြား
စာကို လက်ခံရရှိသည့် နေ့ရက်မှ ရက်ပေါင်း (၆၀) အတွင်း ၎င်းတို့၏ ခွင့်ပြုချက်ကို ပေးအပ်
ရမည်။

အပိုဒ် ၁၈

ဆေးလိပ်သောက်ခြင်းကို တားမြစ်ခြင်း

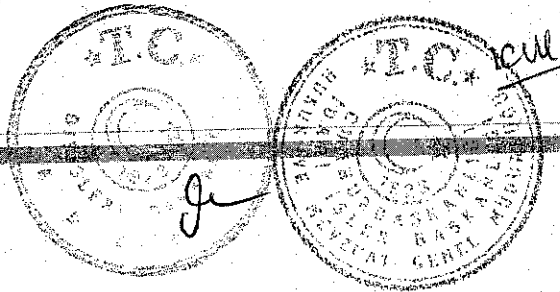
၁။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည် ၎င်းတို့၏ နယ်မြေများအကြားတွင် ၎င်း၏ လေ
ကြောင်းလိုင်းများက ဆောင်ရွက်သည့် ခရီးသည်တင်ဆောင်သော ပျံသန်းမှုအားလုံးတွင်
ဆေးလိပ်သောက်ခြင်းကို တားမြစ်ရမည် သို့မဟုတ် ၎င်းတို့၏ လေကြောင်းလိုင်းများကို
တားမြစ်စေရမည်။ ဤသို့တားမြစ်ခြင်းသည် လေယာဉ်အတွင်းရှိ နေရာအားလုံးနှင့် သက်ဆိုင်
မှုရှိပြီးလျှင် လေယာဉ်တစ်စီး၏ ခရီးသည်များ လေယာဉ်ပေါ်သို့ တက်ရောက်သည့် အချိန်မှ
စ၍ ခရီးသည်များ လေယာဉ်ပေါ်မှ ဆင်းသက်မှု ပြီးဆုံးသည့်အချိန်ထိ အကျိုးသက်ရောက်မှု
ရှိရမည်။

၂။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည် လိုက်နာမှု မရှိခြင်းအတွက် သင့်တော်သည့် ပြစ်ဒဏ်
များ ချမှတ်ခြင်းအပါအဝင် ၎င်း၏ လေကြောင်းလိုင်းများ၊ ယင်းတို့၏ ခရီးသည်များနှင့်
လေယာဉ်အမှုထမ်းများက ဤအပိုဒ်ပါ ပြဋ္ဌာန်းချက်များအား လိုက်နာမှု သေချာစေရေး
အတွက် သင့်လျော်သည်ဟု ယူဆသော အစီအမံအားလုံးကို ဆောင်ရွက်ရမည်။

အပိုဒ် ၁၉

စာရင်းအင်းများ

စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း(များ)က သဘောတူထား
သည့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် တင်ဆောင်ပျံသန်းခဲ့သည့်
ခရီးသည်/ကုန်စည် ပမာဏကို ပြန်လည်သုံးသပ်နိုင်ရန်အတွက် လိုအပ်သော ပုံမှန် သို့မဟုတ်
အခြားစာရင်းအင်း ထုတ်ပြန်ချက်များကို (တောင်းခံခဲ့ပါက) စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီး၏ လေ
ကြောင်းအာဏာပိုင်များသည် အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ လေကြောင်းအာဏာပိုင်များထံသို့
ပေးအပ်ရမည် သို့မဟုတ် ယင်း၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း သို့မဟုတ် သတ်မှတ် လေ
ကြောင်းလိုင်းများအား ပေးအပ်စေရမည်။



အပိုဒ် ၂၀
ခရီးစဉ်အစီအစဉ်များ ခွင့်ပြုခြင်း

၁။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးမှ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းသည် သဘောတူထားသည့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ခြင်းမပြုမီ အနည်းဆုံး ရက်ပေါင်း (၃၀) ကြိုတင်၍ ၎င်း၏ မျှော်မှန်းထားသော ပျံသန်းမှုအစီအစဉ်များကို အတည်ပြုချက်ရယူရန် အတွက် အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ လေကြောင်းအာဏာပိုင်များထံသို့ တင်ပြရမည်။ ယင်း၏ မည်သည့်ပြင်ဆင်ပြောင်းလဲမှုတွင်မဆို အလားတူလုပ်ထုံးလုပ်နည်းများကို ကျင့်သုံးရမည်။

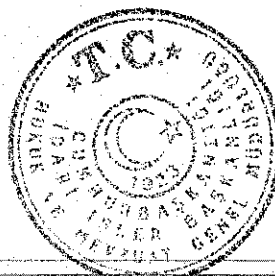
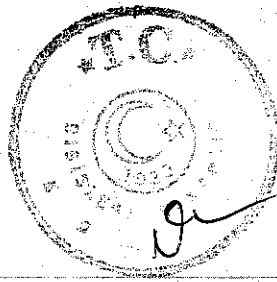
၂။ အတည်ပြုချက်ရရှိထားပြီးဖြစ်သော ပျံသန်းမှုအစီအစဉ်များအပြင် သဘောတူထားသည့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရန် စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းက ဆန္ဒပြုထားသည့် အပိုပျံသန်းမှုများအတွက် ထိုလေကြောင်းလိုင်းသည် အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ လေကြောင်းအာဏာပိုင်များထံမှ ကြိုတင်ခွင့်ပြုချက် တောင်းခံရမည်။ အဆိုပါတောင်းခံမှုများကို သာမန်အားဖြင့် ခရီးစဉ်ပျံသန်းမှုမပြုမီ အနည်းဆုံး အလုပ်လုပ်ရက် (၁၄) ရက် ကြိုတင်၍ တင်ပြရမည်။

အပိုဒ် ၂၁
ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးခြင်း

၁။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်ရပ်ရပ်သည် မည်သည့်အချိန်တွင်မဆို ဤသဘောတူစာချုပ်အား အဓိပ္ပါယ် ကောက်ယူခြင်း၊ ကျင့်သုံးခြင်း၊ အကောင်အထည်ဖော်ခြင်း သို့မဟုတ် ပြင်ဆင်ခြင်း သို့မဟုတ် ဤသဘောတူစာချုပ်ကို လိုက်နာခြင်းတို့အပေါ် ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးရန် တောင်းဆိုနိုင်သည်။

၂။ ထိုညှိနှိုင်းဆွေးနွေးမှုများကို လေကြောင်းအာဏာပိုင်များအကြား ပြုလုပ်နိုင်ပြီး စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံများက အခြားတစ်နည်းနည်းဖြင့် သဘောတူညီထားခြင်းမရှိလျှင် အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံက တောင်းဆိုမှုကို လက်ခံရရှိသည့်နေ့မှစ၍ ရက်ပေါင်း (၆၀) အတွင်း ထိုညှိနှိုင်းဆွေးနွေးမှုများကို တွေ့ဆုံဆွေးနွေးခြင်းဖြင့်သော်လည်းကောင်း၊ စာအသွားအလာ ပြုလုပ်ခြင်းဖြင့်သော်လည်းကောင်း စတင်ရမည်။

4



icm

အပိုဒ် ၂၂

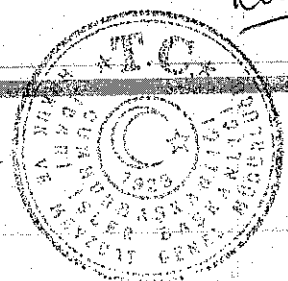
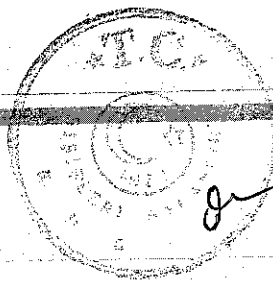
အငြင်းပွားမှုများ ဖြေရှင်းခြင်း

၁။ ဤသဘောတူစာချုပ်အား အဓိပ္ပါယ်ကောက်ယူခြင်း သို့မဟုတ် ကျင့်သုံးခြင်းနှင့် စပ်လျဉ်း၍ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံများအကြား ပေါ်ပေါက်လာသော မည်သည့်အငြင်းပွားမှုကိုမဆို စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံများအနေဖြင့် တိုင်ပင်ဆွေးနွေးခြင်းနှင့် စေ့စပ်ညှိနှိုင်းခြင်းတို့ဖြင့် ဖြေရှင်းရန် ပထမအဆင့် ကြိုးပမ်းအားထုတ်ကြရမည်။

၂။ အကယ်၍ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံများသည် စေ့စပ်ဆွေးနွေးခြင်းများမှတစ်ဆင့် ဖြေရှင်း၍ မရခဲ့လျှင် စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်ရပ်ရပ်၏ တောင်းဆိုမှုဖြင့် ထိုအငြင်းပွားမှုကို အောက်တွင် ဖော်ပြထားသော လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများနှင့်အညီ အနုညာတစီရင်ဆုံးဖြတ်ခြင်းဖြင့် စီရင်ဆုံးဖြတ်ရန် တင်ပြရမည်။

၃။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံများသည် ၎င်းတို့၏ အငြင်းပွားမှုကို အနုညာတစီရင်ဆုံးဖြတ်ခြင်းဖြင့် စီရင်ဆုံးဖြတ်ရန် သဘောတူညီခဲ့ပါက အဆိုပါစီရင်ဆုံးဖြတ်မှုကို စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးမှ အမည်စာရင်း တင်သွင်းသည့် ခုံသမာဓိလူကြီး တစ်ဦးစီနှင့် ထိုခုံသမာဓိလူကြီးနှစ်ဦး၏ သဘောတူညီချက်ဖြင့် ရွေးချယ်ထားသော တတိယခုံသမာဓိလူကြီး တစ်ဦး၊ စုစုပေါင်း ခုံသမာဓိလူကြီး သုံးဦး ပါဝင်သော အနုညာတခုံရုံးဖြင့် ဆောင်ရွက်ရမည်။ သို့ရာတွင် တတိယ ခုံသမာဓိလူကြီးသည် စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်ရပ်ရပ်၏ နိုင်ငံသား မဖြစ်စေရ။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ တစ်ရပ်ရပ်က အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံထံမှ အငြင်းပွားမှုကို အနုညာတစီရင်ဆုံးဖြတ်ခြင်းဖြင့် စီရင်ဆုံးဖြတ်ရန် တောင်းဆိုသည့် သံတမန်စာကို လက်ခံရရှိသည့်နေ့ရက်မှ ရက်ပေါင်း (၆၀) အတွင်း ခုံသမာဓိလူကြီး တစ်ဦးစီကို စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးက သတ်မှတ်ပေးရမည်ဖြစ်ပြီး နောက်ထပ်ရက်ပေါင်း (၆၀) အတွင်း တတိယခုံသမာဓိ လူကြီးကို သဘောတူရွေးချယ်ရမည်။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်ရပ်ရပ်က ရက်ပေါင်း (၆၀) အတွင်း ၎င်း၏ ခုံသမာဓိလူကြီးကို သတ်မှတ် ရန် ပျက်ကွက်ခဲ့လျှင် ဖြစ်စေ၊ သတ်မှတ်ထားသော ကာလအတွင်း တတိယခုံသမာဓိလူကြီးကို သဘောတူရွေးချယ်ခြင်း မပြုနိုင်လျှင်ဖြစ်စေ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်ရပ်ရပ်သည် ခုံသမာဓိ လူကြီး တစ်ဦး သို့မဟုတ် ခုံသမာဓိလူကြီးများ ခန့်အပ်ပေးရန်အတွက် အိုင်စီအေအို၏ ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌထံသို့ မေတ္တာရပ်ခံနိုင်သည်။ အကယ်၍ ဥက္ကဋ္ဌသည် စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံများ အနက်မှ တစ်နိုင်ငံ၏ နိုင်ငံသားဖြစ်ခဲ့လျှင် အရည်အချင်းမပျက်ယွင်းသည့် လုပ်သက် အရင့်ဆုံး ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌက ခန့်အပ်မှုကို ပြုလုပ်ရမည်။

၄။ အနုညာတခုံရုံးသည် ၎င်း၏ ကိုယ်ပိုင်လုပ်ငန်းစဉ်ကို ရေးဆွဲချမှတ်ရမည်။



၅။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည် အနုညာတခုံရုံး၏ မည်သည့် ဆုံးဖြတ်ချက် သို့မဟုတ် စီရင်ချက်ကိုမဆို မိမိ၏ ပြည်တွင်းဥပဒေနှင့် ကိုက်ညီသော အတိုင်းအတာအထိ အပြည့်အဝ အကျိုးသက်ရောက်မှု ပေးရမည်။

၆။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည် ၎င်းတို့ ခန့်အပ်ထားသော ခုံသမာဓိလူကြီး၏ ကုန်ကျစရိတ်ကို ကျခံရမည်။ ဤအပိုဒ်၏ စာပိုဒ် ၃ ပါ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများကို အကောင်အထည် ဖော်ဆောင်ရွက်ရာတွင် အိုင်စီအေအို၏ ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌက ကျခံခဲ့သော စရိတ်စကများ အပါအဝင် အနုညာတခုံရုံး၏ အခြားကုန်ကျစရိတ်များကိုလည်း စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံများက အညီအမျှ ကျခံရမည်။

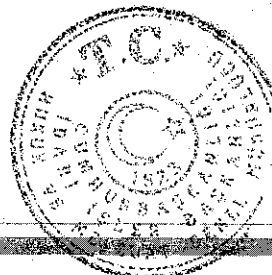
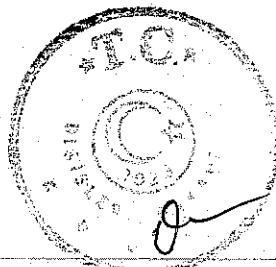
၇။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်ရပ်ရပ်သည် စာပိုဒ် ၃ အရ ချမှတ်ခဲ့သော မည်သည့်ဆုံးဖြတ်ချက်ကိုမဆို လိုက်နာရန် ပျက်ကွက်ပါက ထိုသို့ပျက်ကွက်နေသမျှကာလပတ်လုံး အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံက ပျက်ကွက်သော စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ သို့မဟုတ် ပျက်ကွက်သောလေကြောင်းလိုင်းများအား ဤသဘောတူစာချုပ်အရ ပေးအပ်ထားပြီးသော မည်သည့် အခွင့်အရေး သို့မဟုတ် အခွင့်ထူးကိုမဆို ကန့်သတ်ခြင်း၊ ဆိုင်းငံ့ထားခြင်း သို့မဟုတ် ရုပ်သိမ်းခြင်းတို့ကို ပြုလုပ်နိုင်သည်။

အပိုဒ် ၂၃

ပြင်ဆင်ချက်များ

၁။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်ရပ်ရပ်က မည်သည့်အချိန်တွင်မဆို ဤသဘောတူစာချုပ် သို့မဟုတ် ယင်း၏ နောက်ဆက်တွဲများကို ပြင်ဆင်ရန်အလို့ငှာ အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံနှင့် ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးမှုများ ပြုလုပ်ရန် တောင်းဆိုနိုင်သည်။ အဆိုပါတောင်းဆိုမှုကို လက်ခံရရှိသည့် နေ့ရက်မှစ၍ ရက်ပေါင်း (၆၀) ကာလအတွင်း ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးမှုကို စတင်ရမည်။ အဆိုပါ ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးမှုများကို တွေ့ဆုံဆွေးနွေးခြင်း သို့မဟုတ် စာအဆက်အသွယ်ပြုလုပ်ခြင်းတို့ဖြင့် ဆောင်ရွက်နိုင်သည်။

၂။ သဘောတူစာချုပ်နှင့် သက်ဆိုင်သည့် မည်သည့်ပြင်ဆင်ချက်မဆို သံတမန်စာလဲလှယ်မှုဖြင့် အတည်ပြုသည့်အချိန်တွင် သက်ဝင်၍ အတည်ဖြစ်စေရမည်။

icw

၃။ နောက်ဆက်တွဲအပေါ် ပြင်ဆင်မှုတစ်ရပ်ရပ်ကို စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံများ၏ လေကြောင်း အာဏာပိုင်များအကြား စာရေးသားသဘောတူညီမှုဖြင့် ပြုလုပ်နိုင်ပြီး သံတမန်စာလဲလှယ်မှု ဖြင့် အတည်ပြုသည့်အခါတွင် သက်ဝင်၍ အတည်ဖြစ်စေရမည်။

အပိုဒ် ၂၄

နိုင်ငံစု သဘောတူစာချုပ်များ

စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံလုံးနှင့် သက်ဆိုင်သော လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ နိုင်ငံစု သဘောတူစာချုပ်တစ်ရပ် အတည်ဖြစ်လာခဲ့ပါက ဤသဘောတူစာချုပ်ကို ထိုနိုင်ငံစုသဘော တူစာချုပ်ပါ ပြဌာန်းချက်များနှင့် ညီညွတ်ရန် လိုအပ်သည်အထိ ပြင်ဆင်ရမည်။

အပိုဒ် ၂၅

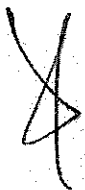
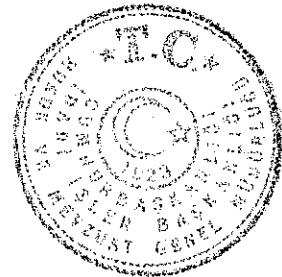
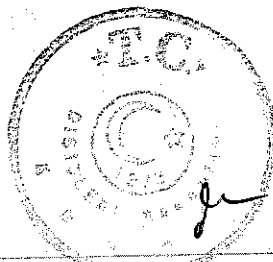
ရပ်စဲခြင်း

စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်ရပ်ရပ်သည် ဤသဘောတူစာချုပ်အား ရပ်စဲလိုကြောင်းကို မည် သည့် အချိန်တွင်မဆို အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံသို့ သံတမန်လမ်းကြောင်းမှတစ်ဆင့် စာရေးသား ၍ အကြောင်းကြားနိုင်သည်။ ထိုအကြောင်းကြားစာကို အိုင်စီအေအိုသို့လည်း တစ်ပြိုင် တည်း ပေးပို့ရမည်။ နှစ်ဖက်သဘောတူညီမှုဖြင့် အကြောင်းကြားစာကို ပြန်လည်ရပ်သိမ်းခြင်း မပြုလုပ်ခဲ့ပါက အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံက အကြောင်းကြားစာကို လက်ခံရရှိသောနေ့မှ တစ် ဆယ့်နှစ်လအကြာတွင် ဤသဘောတူစာချုပ်ကို ရပ်စဲရမည်။ အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံက အကြောင်းကြားစာ လက်ခံရရှိမှုကို ပြန်ကြားရန် ပျက်ကွက်ခဲ့လျှင် ထိုအကြောင်းကြားစာကို အိုင်စီအေအိုက လက်ခံရရှိပြီး (၁၄) ရက်အကြာတွင် လက်ခံရရှိပြီးဖြစ်သည်ဟု မှတ်ယူရ မည်။

အပိုဒ် ၂၆

အိုင်စီအေအိုတွင် မှတ်ပုံတင်ခြင်း

ဤသဘောတူစာချုပ်နှင့် ယင်း၏ မည်သည့်ပြင်ဆင်ချက်ကိုမဆို အိုင်စီအေအိုတွင် မှတ်ပုံတင်ရမည်။


အပိုဒ် ၂၇

စာချုပ်သက်ဝင်အတည်ဖြစ်ခြင်း

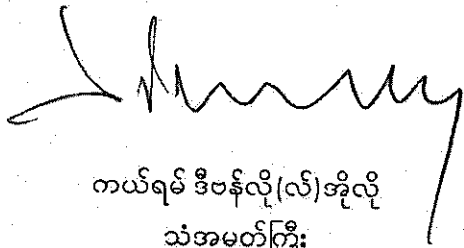
ဤသဘောတူစာချုပ်သည် စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံများက အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာသဘောတူစာချုပ်များ ချုပ်ဆိုရေးနှင့် အတည်ဖြစ်ရေးဆိုင်ရာ ၎င်းတို့၏ ဥပဒေလုပ်ထုံးလုပ်နည်းများအား ဖြည့်ဆည်းဆောင်ရွက်ပြီးစီးကြောင်းကို အပြန်အလှန်အကြောင်းကြားသည့်အခါတွင် သက်ဝင်၍ အတည်ဖြစ်ရမည်။

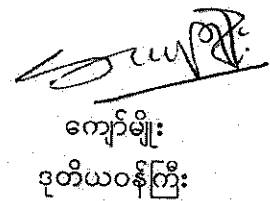
ဤသဘောတူစာချုပ်ကို ချုပ်ဆိုကြောင်း သက်သေအဖြစ် အောက်တွင် လက်မှတ်ရေးထိုးကြသူများသည် သက်ဆိုင်ရာ မိမိတို့အစိုးရအသီးသီးက မိမိတို့အား နည်းလမ်းတကျ အာဏာအပ်နှင်းထားသည့်အားလျော်စွာ အပိုဒ် (၂၇) ပိုဒ်နှင့် နောက်ဆက်တွဲ (၁) ခုပါ ဤသဘောတူစာချုပ်တွင် လက်မှတ်ရေးထိုးပြီး ၎င်းတို့၏ အမှတ်တံဆိပ်များကို ခတ်နှိပ်ကြသည်။

ရန်ကုန်မြို့၌ ၂၀၁၇ ခုနှစ်၊ ဇွန်လ ၂၂ ရက်နေ့တွင် တူရကီဘာသာ၊ မြန်မာဘာသာနှင့် အင်္ဂလိပ်ဘာသာများဖြင့် မူရင်းနှစ်စုံ ချုပ်ဆိုကြပြီး စာသားအားလုံးသည် တူညီစစ်မှန်ကြသည်။ အကောင်အထည်ဖော်ခြင်း သို့မဟုတ် ကျင့်သုံးခြင်းတွင် ကွဲလွဲမှု တစ်စုံတစ်ရာ ဖြစ်ပေါ်ပါက အင်္ဂလိပ်ဘာသာစာသားက လွှမ်းမိုး၍ အတည်ဖြစ်ရမည်။

တူရကီသမ္မတနိုင်ငံ
အစိုးရအတွက်

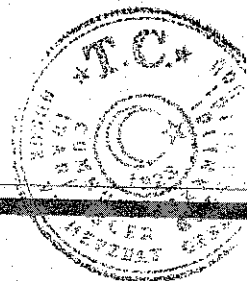
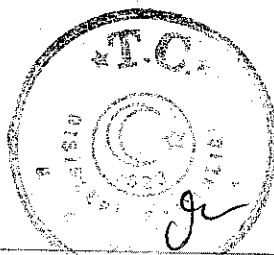
ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော်
အစိုးရအတွက်


ကယ်ရမ် ဒီဗန်လို(လ်)အိုလို
သံအမတ်ကြီး


ကျော်မျိုး
ဒုတိယဝန်ကြီး

ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာ
တူရကီသမ္မတနိုင်ငံသံရုံး

ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန



နောက်ဆက်တွဲ

ခရီးစဉ်ဇယားများ

၁။ တူရကီသမ္မတနိုင်ငံ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း(များ) အသွားအပြန် ပျံသန်းနိုင်သည့် ခရီးစဉ်များမှာ အောက်ပါအတိုင်း ဖြစ်သည်-

ခရီးစဉ်စတင်မြို့များ	ကြားစခန်းမြို့များ	ခရီးဆုံးမြို့များ	ကျော်လွန်စခန်းမြို့များ
တူရကီနိုင်ငံရှိ မြို့များ	မည်သည့်မြို့ မဆို	ရန်ကုန်မြို့နှင့် နောင်တွင် သတ်မှတ်မည့် အခြားမြို့နှစ်မြို့	မည်သည့်မြို့ မဆို

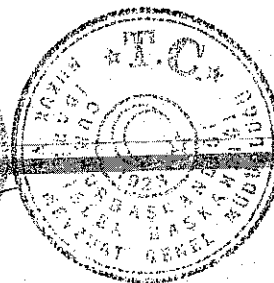
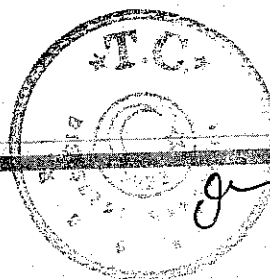
၂။ ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော်၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း(များ) အသွားအပြန် ပျံသန်းနိုင်သည့် ခရီးစဉ်များမှာ အောက်ပါအတိုင်း ဖြစ်သည်-

ခရီးစဉ်စတင်မြို့များ	ကြားစခန်းမြို့များ	ခရီးဆုံးမြို့များ	ကျော်လွန်စခန်းမြို့များ
မြန်မာနိုင်ငံရှိ မြို့များ	မည်သည့်မြို့ မဆို	အီစတန်ဘူလ်မြို့ နှင့် နောင်တွင် သတ်မှတ်မည့် အခြားမြို့နှစ်မြို့	မည်သည့်မြို့ မဆို

မှတ်ချက်

၁။ စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်ရပ်ရပ်၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း(များ)သည် သတ်မှတ်ထားသော ခရီးစဉ်များရှိ မည်သည့်မြို့ကိုမဆို ပျံသန်းမှုတစ်ခုခု သို့မဟုတ် ပျံသန်းမှုအားလုံးတွင် ဆင်းသက်မှု မပြုလုပ်ဘဲ နေနိုင်ပြီး ထိုခရီးစဉ်များကို နှစ်သက်ရာ အစီအစဉ်ဖြင့် ပျံသန်းနိုင်သည်။ သို့ရာတွင် သဘောတူထားသည့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများသည် လေကြောင်းလိုင်းကို သတ်မှတ်သော စာချုပ်ဝင်နိုင်ငံ၏ နယ်နိမိတ်အတွင်းမှ စတင်၍ ထိုနယ်နိမိတ်တွင် ပြီးဆုံးရမည်။

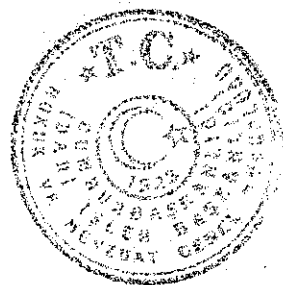
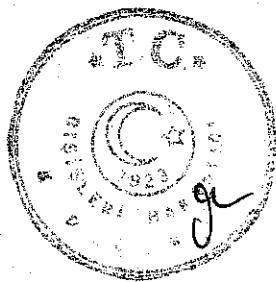
4



ICU

၂။ အထက်ပါခရီးစဉ်များတွင် စာချုပ်ဝင်နှစ်နိုင်ငံလုံးမှ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း(များ)
၏ အခြားစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံရှိ မြို့များနှင့် တတိယနိုင်ငံများရှိ မြို့များအကြား ခရီးသည်/
ကုန်စည် တင်ဆောင်ပျံသန်းပိုင်ခွင့် ကျင့်သုံးမှုသည် စာချုပ်ဝင်နှစ်နိုင်ငံမှ လေကြောင်း
အာဏာပိုင်များအကြား သဘောတူညီမှုအပေါ် မူတည်ရမည်။

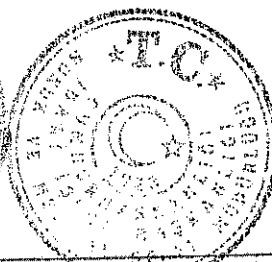
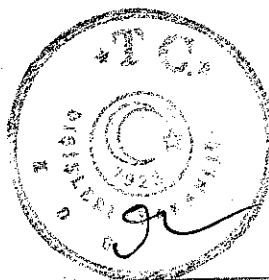
✍



ICM

AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF THE UNION OF MYANMAR

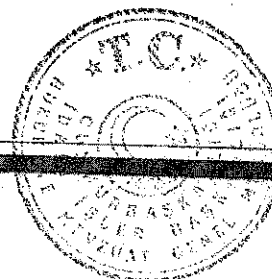
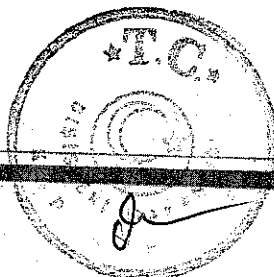
[Handwritten signature]



[Handwritten signature]

TABLE OF CONTENTS

Preamble	
Article 1	- Definitions
Article 2	- Grant of rights
Article 3	- Designation and authorization
Article 4	- Withholding, revocation and limitation of authorization
Article 5	- Application of laws
Article 6	- Recognition of certificates
Article 7	- Safety
Article 8	- Aviation security
Article 9	- User charges
Article 10	- Customs duties
Article 11	- Fair competition
Article 12	- Capacity
Article 13	- Tariffs
Article 14	- Safeguards
Article 15	- Transfer of Earnings
Article 16	- Representation
Article 17	- Leasing
Article 18	- Ban on smoking
Article 19	- Statistics
Article 20	- Approval of Schedule
Article 21	- Consultations
Article 22	- Settlement of disputes
Article 23	- Amendments
Article 24	- Multilateral agreements
Article 25	- Termination
Article 26	- Registration with ICAO
Article 27	- Entry into force
Annex	- Route Schedules



**AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF THE UNION OF MYANMAR**

PREAMBLE

The Government of the Republic of Turkey and the Government of the Republic of the Union of Myanmar, hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

Being parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to contribute to the progress of regional and international civil aviation;

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

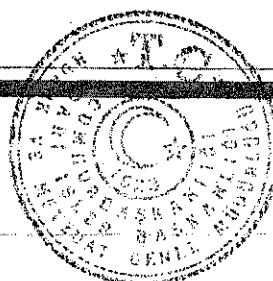
Have agreed as follows:

**ARTICLE 1
Definitions**

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

- a) "air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- b) "aeronautical authorities" means, in the case of the Government of the Republic of Turkey, the Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications, Directorate General of Civil Aviation (DGCA); in the case of the Government of the Republic of the Union of Myanmar, the Department of Civil Aviation of the Ministry of Transport and Communications or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;
- c) "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;
- d) "capacity" (i) in relation to an aircraft, means the payload of that aircraft available on a route or section of a route; (ii) in relation to an air service, means the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;

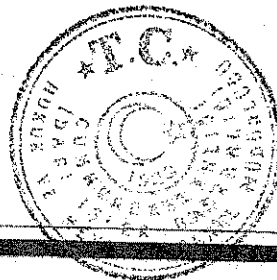
[Handwritten signature]



10/11

- e) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94, insofar as such Annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;
- f) "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
- g) "ICAO" means the International Civil Aviation Organisation;
- h) "international air transportation" is air transportation in which the passengers, baggage, cargo and mail which are taken on board in the territory of one State are destined to another State;
- i) "Contracting Party" is a State which has formally agreed to be bound by this agreement;
- j) "tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding mail) in air transportation (including any other mode of transportation in connection therewith) charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- k) "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent and airspace thereabove under the sovereignty of that State;
- l) "user charges" means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo; and
- m) "air service", "international air service", "airline", and "stop for non-traffic purposes", have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention.

[Handwritten signature]



[Handwritten signature]

ARTICLE 2 Grant of Rights

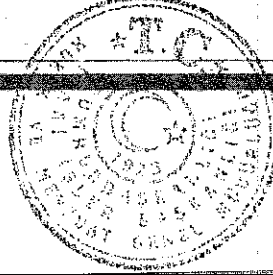
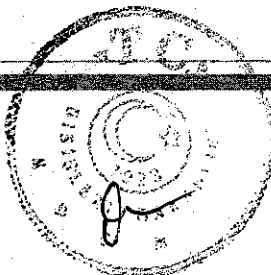
1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedule. Such services and routes are hereinafter called "agreed services" and "specified routes" respectively.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights, while operating an agreed service on a specified route,
 - (a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - (b) the right to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;
 - (c) the right to make stops at the point(s) on the route(s) specified in the Route Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, cargo or mail separately or in combination.
3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2 (a) and (b) of this Article.
4. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the airline(s) of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3 Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines to operate the agreed services in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designation.
2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization and technical permission, each Contracting Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:

[Handwritten signature]

[Handwritten initials]



- (a) the substantial ownership and effective control of the designated airline shall remain vested in the designating Contracting Party or its nationals;
 - (b) the Contracting Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security); and
 - (c) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Contracting Party receiving the designation.
3. On receipt of the operating authorization of paragraph 2, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 4

Withholding, Revocation and Limitation of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently:
- (a) in the event that they are not satisfied that the substantial ownership and effective control of the said designated airline are vested in the designating Contracting Party or its nationals;
 - (b) in the event of failure of the Contracting Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security); and
 - (c) in the event of failure that such designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Contracting Party receiving the designation.
2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above or unless safety or security requires action in accordance with the provisions of Article 7 (Safety) or Article 8 (Aviation Security), the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations between the aeronautical authorities in conformity with Article 21 (Consultations) of this Agreement.

cell

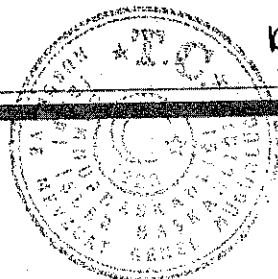
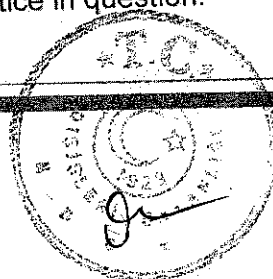
ARTICLE 5 Application of Laws

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, baggage and cargo including mail such as those regarding immigration, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.
3. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.
4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of any Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances.

ARTICLE 6 Recognition of Certificates

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.
2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the ICAO, the other Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

[Handwritten signature]



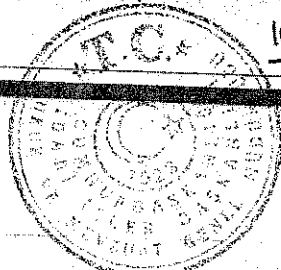
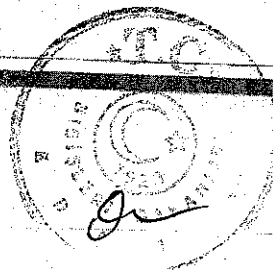
cell

3. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

ARTICLE 7 Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that meet the Standards established at that time pursuant to the *Convention on International Civil Aviation (Doc 7300)*, the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.
3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Contracting Party, on service to or from the territory of another Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Contracting Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the Standards established at that time pursuant to the Convention.
4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party.
5. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 4 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
6. With reference to paragraph 2, if it is determined that one Contracting Party remains in non-compliance with ICAO standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

4

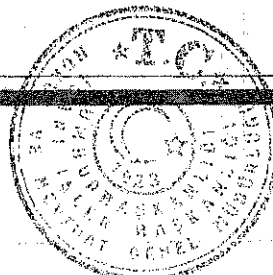


ICall

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 Offences 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 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention to the extent that such Standards and Recommended Practices 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.
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 ensure 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.

8



Cell

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

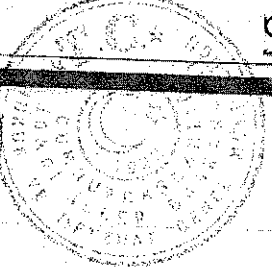
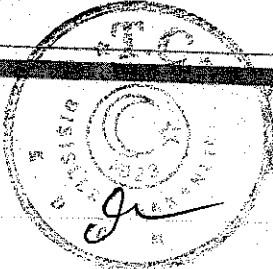
ARTICLE 9 User Charges

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international services.
2. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 10 Custom Duties

1. Aircraft operated in international air services by the designated airlines of one Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such regular equipment and such other items remain on board the aircraft.
2. Regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco), printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears insignia of a designated airline of one Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline, introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline, shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when such regular equipment and such other items are to be used on any part of a journey performed over the area of the other Contracting Party.

X



cu

3. The regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities of the other Contracting Party.
4. The regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article may be unloaded in the area of the other Contracting Party with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In these circumstances, such regular equipment and such items shall enjoy, on the basis of reciprocity, the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations. The customs authorities of that other Contracting Party may however require that such regular equipment and such items be placed under their supervision up to such time.
5. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided that, that other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Contracting Party.
6. Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

ARTICLE 11 Fair Competition

Each Contracting Party agrees:

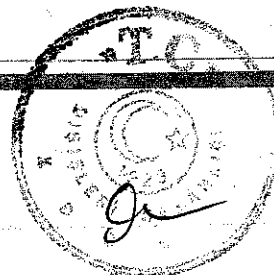
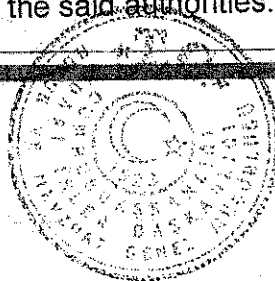
- a) that each designated airline shall have a fair and equal opportunity to compete in providing the international air transportation governed by the agreement; and
- b) to take action to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of a designated airline of the other Contracting Party.

ARTICLE 12 Capacity

1. The total capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Parties shall be agreed between, or approved by, the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such capacity and frequency of services initially determined may be reviewed and revised from time to time by the said authorities.

4

icu



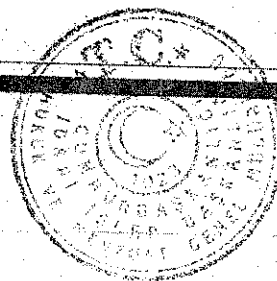
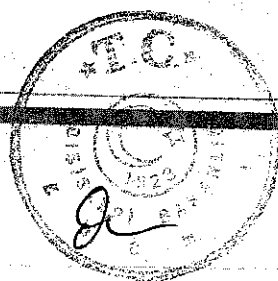
2. The agreed services to be operated by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision at reasonable load factors of capacity adequate to meet the traffic requirements between the territories of the two Contracting Parties.
3. Each Contracting Party shall allow fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services between their respective territories so as to achieve equality and mutual benefit.
4. Each Contracting Party and its designated airline(s) shall take into consideration the interests of the other Contracting Party and its designated airline(s) so as not to affect unduly the services which the latter provides.
5. If, on review, the Contracting Parties fail to agree on the capacity to be provided on the agreed services, the capacity that may be provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall not exceed the total capacity (including seasonal variations) previously agreed to be provided.

ARTICLE 13

Tariffs

1. The tariffs in respect of the agreed services operated by the designated airline(s) of each Contracting Party shall be established by each designated airline based upon its commercial considerations in the market place at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operation and reasonable profit.
2. The tariffs established under paragraph 1 shall not be required to be filed by the designated airline(s) of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.
3. Notwithstanding the foregoing, each Contracting Party shall have the right to intervene so as to:
 - a) prevent tariffs whose application constitutes anti-competitive behavior which has or is likely to or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a route;
 - b) protect consumers from tariffs that are excessive or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - c) protect airlines from tariffs that are predatory or artificially low.

[Handwritten signature]



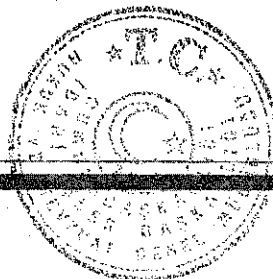
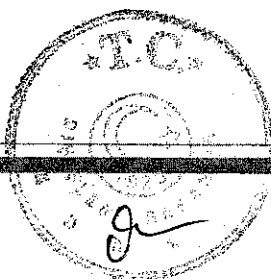
[Handwritten signature]

4. For the purposes set out in paragraph 3 of this Article, the designated airline(s) of each Contracting Party may be required to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party information relating to the establishment of the tariffs.

ARTICLE 14 Safeguards

1. The Contracting Parties agree that the following airline practices may be regarded as possible unfair competitive practices which may merit closer examination:
- a) charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;
 - b) the addition of excessive capacity or frequency of service;
 - c) the practices in question are sustained rather than temporary;
 - d) the practices in question have a serious economic effect on, or cause significant damage to, another airline;
 - e) the practices in question reflect an apparent intent or have the probable effect, of crippling, excluding or driving another airline from the market; and
 - f) behaviour indicating an abuse of dominant position on the route.
2. If the aeronautical authorities of one Contracting Party consider that an operation or operations intended or conducted by the designated airline of the other Contracting Party may constitute unfair competitive behaviour in accordance with the indicators listed in paragraph 1, they may request consultation in accordance with Article 21 (Consultations) with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request, and the consultation shall begin within fifteen (15) days of the request.
3. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, either Contracting Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 22 (Settlement of Disputes) to resolve the dispute.

4



1001

ARTICLE 15 Transfer of Earnings

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted at the effective rate of exchange prevailing on the date of remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance. Such transfer shall be in accordance with the provisions of the foreign exchange control regulations of that Contracting Party.

ARTICLE 16 Representation

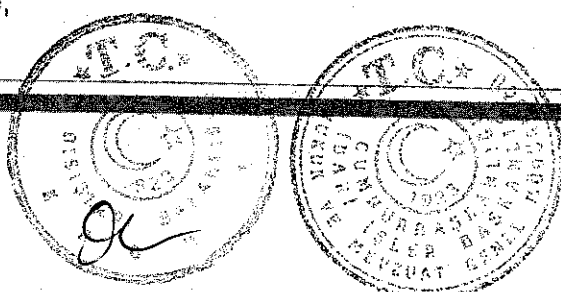
1. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity and in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services. These staff shall be chosen among nationals of either or both parties as necessary.
2. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of another organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.
3. The designated airline of each Contracting Party shall, subject to the respective Contracting Party's rules and regulations, have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents appointed by the designated airline.

ARTICLE 17 Leasing

1. When a designated airline proposes to use an aircraft other than one owned by it on the services provided hereunder, this shall only be done on the following conditions:
 - a) that such arrangements will not be equivalent to allowing a lessor airline of third Party access to traffic rights not otherwise available to that airline;

4

cul

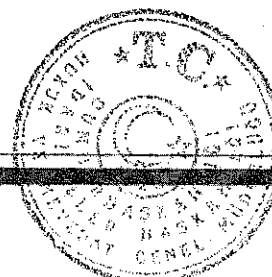
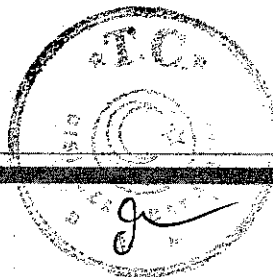


- b) that the financial benefit to be obtained by the lessor airline will not be dependent on the profit or loss of the operation of the designated airline concerned; and
 - c) that the responsibility of the continued airworthiness and the adequacy of operating and maintenance standards of the leased aircraft operated by a designated airline will be established to the satisfaction of the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.
- 2. A designated airline is not otherwise prohibited from providing services using leased aircraft provided that any lease arrangement entered into satisfies the conditions listed above.
 - 3. A designated airline shall notify in writing as far as possible in advance, to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, any leasing of aircraft and shall obtain prior approval of said Aeronautical Authorities before using any leased aircraft.
 - 4. The receiving Aeronautical Authorities shall give their approval within sixty (60) days of receipt of the notification referred to in paragraph (3) above if it is satisfied that the designated airline notifying such leasing of aircraft complies with the provisions of this Article.

ARTICLE 18 **Ban on Smoking**

- 1. Each Contracting Party shall prohibit or cause their airlines to prohibit smoking on all flights carrying passengers operated by its airlines between the territories of the Contracting Parties. This prohibition shall apply to all locations within the aircraft and shall be in effect from the time an aircraft commences enplanement of passengers to the time deplanement of passengers is completed.
- 2. Each Contracting Party shall take all measures that it considers reasonable to secure compliance by its airlines and by their passengers and crew members with the provisions of this Article, including the imposition of appropriate penalties for non-compliance.

[Handwritten signature]



[Handwritten signature]

ARTICLE 19

Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide or cause its designated airline or airlines to provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services operated by the designated airline(s) of the first Contracting Party.

ARTICLE 20

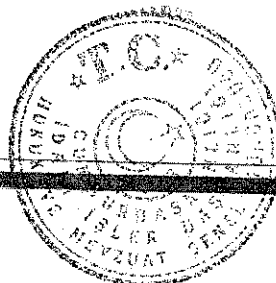
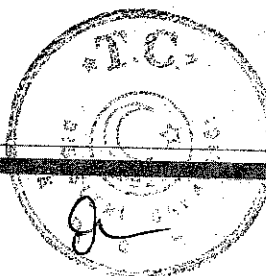
Approval of Schedules

1. The designated airline of each Contracting Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.
2. For supplementary flights which the designated airline of one Contracting 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 Contracting Party. Such requests shall usually be submitted at least fourteen (14) working days prior to the operation of such flights.

ARTICLE 21

Consultations

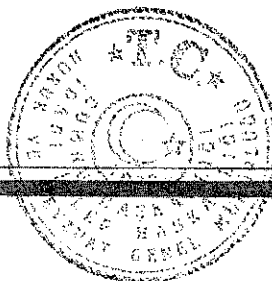
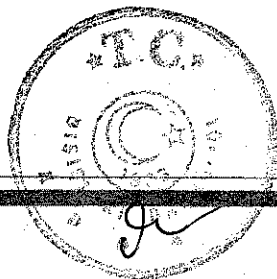
1. Either Contracting Party may, at any time, request consultations on the interpretation, application, implementation, or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.
2. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, and which may be through discussion or by correspondence shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.



ARTICLE 22
Settlement of Disputes

1. Any dispute arising between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by consultations and negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement through consultations, the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.
3. If the Contracting Parties have agreed to settle their disputes by means of arbitration, arbitration shall be by a Tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that the third such arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each Contracting Party shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed on within the period indicated, the President of the Council of ICAO may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
4. The arbitration tribunal shall determine its own procedure.
5. Each Contracting Party shall to the degree consistent with its national law give full effect to any decision or award of the tribunal.
6. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties, including any expenses incurred by the President of the Council of ICAO in implementing the procedures in paragraph 3 of this Article.
7. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 3, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines in default.

4



100

ARTICLE 23 Amendments

1. Either Contracting Party may at any time request consultation with the other Contracting Party for the purpose of amending this Agreement or its Annex. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such request. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.
2. Any amendment shall enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.
3. Any amendment of the Annex may be made by written agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall come into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 24 Multilateral Agreements

If a multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be amended so far as is necessary to conform with the provisions of that multilateral agreement.

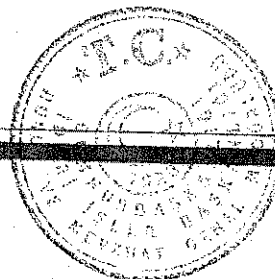
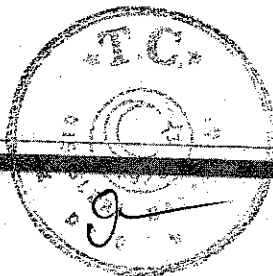
ARTICLE 25 Termination

Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to ICAO. This Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by ICAO.

ARTICLE 26 Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with ICAO.

[Handwritten signature]



Cell

ARTICLE 27
Entry into Force

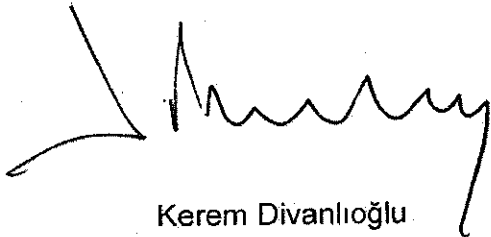
This Agreement shall enter into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfillment of their legal formalities with regard to the conclusion and the entering into force of international agreements.

In witness thereof, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement comprising twenty-seven (27) Articles and one (1) Annex and have affixed thereto their seals.

Done at Yangon this twenty-second day of June, the year two thousand and seventeen in duplicate, in the Turkish, Myanmar and English languages, all texts being equally authenticated. In case of any divergence of implementation or application, the English text shall prevail.

For the Government of
the Republic of Turkey

For the Government of
the Republic of the Union of Myanmar



Kerem Divanlıoğlu

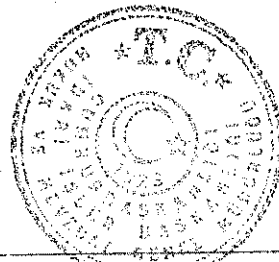
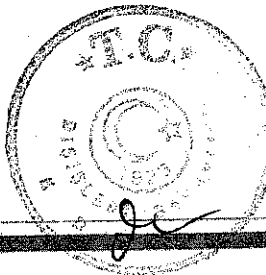
Ambassador of the Republic of Turkey
to the Republic of the Union of Myanmar



Kyaw Myo

Deputy Minister

Ministry of Transport and Communications



ANNEX Route Schedules

- I. The routes to be operated by the designated airline(s) of the Republic of Turkey in both directions are as follows:

<i>Points of Origin</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points of Destination</i>	<i>Points Beyond</i>
Points in Turkey	Any Points	Yangon and any other two points to be specified later	Any Points

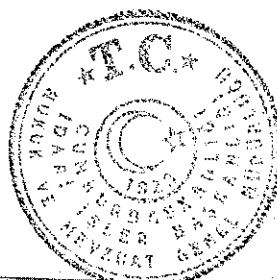
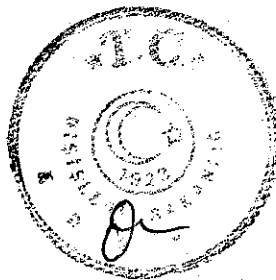
- II. The routes to be operated by the designated airline(s) of the Republic of the Union of Myanmar in both directions are as follows:

<i>Points of Origin</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points of Destination</i>	<i>Points Beyond</i>
Points in Myanmar	Any Points	Istanbul and any other two points to be specified later	Any Points

Notes:

1. The designated airline(s) of either Contracting Party may omit on any or all flights, any point on the specified routes and may serve them in any order, provided the agreed service begin and terminate in the territory of the Contracting Party designating the airline.
2. The exercise of fifth freedom traffic rights by the designated airline(s) of both Contracting Parties on the above routes shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

[Handwritten signature]



[Handwritten signature]