

MİLLETLERARASI ANDLAŞMA

**Karar Sayısı: 4682**

31 Mayıs 2012 tarihinde İzmir’de imzalanan ve 7003 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan ekli “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Moritanya İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması”nın onaylanmasına, 9 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 2 nci ve 3 üncü maddeleri gereğince karar verilmiştir.

28 Ekim 2021

Recep Tayyip ERDOĞAN
CUMHURBAŞKANI

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

İÇERİK

MADDE

BASLIK

1	TANIMLAR
2	HAKLARIN TANINMASI
3	TAYİN VE YETKİLENDİRME
4	İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI
5	KAPASİTE
6	TARİFELER
7	VERGİLER, GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER ÜCRETLER
8	TRANSİT GEÇİŞ
9	KULLANICI ÜCRETLERİ
10	YEREL HİZMETLERE ERİŞİM VE YABANCI PERSONEL
11	KAZANÇLARIN DÖVİZ DÖNÜŞÜMÜ VE TRANSFERİ
12	SERTİFİKA VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI
13	HAVACILIK EMNİYETİ
14	HAVACILIK GÜVENLİĞİ
15	SEYAHAT BELGELERİNİN GÜVENLİĞİ
16	BİLGİSAYARLI REZERVASYON SİSTEMLERİ (CRS)
17	SİGARA YASAĞI
18	ÇEVRENİN KORUNMASI
19	CHARTER/TARİFESİZ UÇUŞLARA UYGULANABİLİRLİK
20	KİRALAMA
21	UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI
22	İSTATİSTİKLER
23	YASA VE YÖNETMELİKLERİN UYGULANMASI
24	İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER
25	İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ
26	TESCİL
27	ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR
28	BAŞLIKLAR
29	GEÇERLİLİK VE SONA ERME
30	YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ
EK I	HAT ÇİZELGESİ
EK II	KOD PAYLAŞIMI

Bundan sonra "Akit Taraflar" olarak nitelendirilecek Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Moritanya İslam Cumhuriyeti Hükümeti.

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

Uluslararası hava hizmetlerine ilişkin fırsatların genişletilmesini kolaylaştırmak isteyerek,

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

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

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

AŞAĞIDAKİ MADDELERDE ANLAŞMIŞLARDIR

MADDE 1 TANIMLAR

1. Bu Anlaşmanın amacı doğrultusunda metin içeriği aksini gerektirmediği takdirde:
 - a. "Havacılık otoriteleri" terimi; Türkiye Cumhuriyeti için, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve Moritanya İslam Cumhuriyeti için Teçhizat ve Ulaştırma Bakanlığı Ulusal Sivil Havacılık Acentesi veya bahse konu her iki otorite için görevi yerine getirmeye yetkili herhangi bir kurum veya kişiyi ifade etmektedir;
 - b. "Anlaşma" terimi, bu Anlaşmayı, Eklerini ve bunlarda yapılacak herhangi bir değişikliği ifade etmektedir;
 - c. "Belirlenen hizmetler" terimi, bu Anlaşma hükümlerine göre belirlenmiş hatlarda işletilebilen uluslararası hava hizmetlerini ifade etmektedir;
 - d. "Ek" terimi, bu Anlaşmanın Eklerini veya bu Anlaşmanın 24. Maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda yapılan değişiklikleri ifade eder..
 - e. "Hava hizmeti", "uluslararası hava hizmeti", "havayolu" ve "trafik amacı dışındaki duraklama" terimleri, Sözleşmenin 96. Maddesinde tanımlanan anlamlarında kullanılır;
 - f. "Kapasite" terimi
 - Hava aracı için, bu hava aracı tarafından hatta veya hattın belirli bir kısmında taşınabilen yükü
 - Belirlenmiş bir hava hizmeti için; bu hizmette kullanılan hava aracının kapasitesinin, bu hava aracı için bir hatta veya hattın bir kısmında belli bir dönemde işletilen frekans sayısının çarpımını ifade etmektedir;
 - g. "Sözleşme" terimi; 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesini ifade etmekte ve her iki Akit Tarafça yürürlüğe konması veya kabul edilmesi koşuluyla, Sözleşmenin 90. Maddesi altında kabul edilen herhangi bir Ek'i ve 90. ve 94. Maddeler uyarınca Sözleşmenin Eklerinde yapılan herhangi bir değişikliği içermektedir;
 - h. "Tayin edilen havayolu (havayolları)" terimi, bu Anlaşmanın 3. Maddesi ("Tayin ve Yetkilendirme") uyarınca tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş havayolunu (havayollarını) ifade etmektedir.

- i. "Yer hizmetleri" terimi, bununla sınırlı olmamak kaydıyla yolcu, kargo ve bagaj hizmetleri ve ikram servisleri ve/veya hizmetlerinin teminini ifade etmekte ve içermektedir;
- j. "ICAO" terimi, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünü ifade etmektedir;
- k. "Uluslararası hava ulaşım" terimi, birden fazla Devletin ülkesi üzerindeki hava sahasının kullanıldığı hava ulaşımı ifade etmektedir;
- l. "Pazarlamacı havayolu" terimi, kod paylaşımı vasıtasıyla başka bir havayolu tarafınca işletilen hava aracı ile hava ulaşım hizmeti sunan havayolunu ifade etmektedir;
- m. "Hat Çizelgesi" terimi, mevcut Anlaşmanın 24.. Maddesindeki (İstisnalar ve Değişiklikler) hükümlere uygun olarak mevcut Anlaşmaya ve ekinde belirtilen herhangi bir değişikliğe de ilave edilen hava ulaşım hizmetinin yapılacağı hatların çizelgesini ifade etmektedir;
- n. "Belirlenen hatlar" terimi, bu Anlaşmanın Ekinde onaylanmış veya onaylanacak hatları ifade etmektedir;
- o. "Yedek parçalar" terimi, hava aracına yerleştirilmek için motorların da dâhil olduğu gerekli yenileme veya tamir nesnelerini ifade etmektedir;
- p. "Tarife" terimi, hava taşımacılığında, bununla bağlantılı olan diğer ulaşım modları dâhil olmak üzere, yolcu, bagaj ve/veya posta hariç tutulmak üzere kargonun taşınması için havayolları ve acenteleri tarafından alınacak her türlü ücret, fiyat veya oranı ve bu ücret, fiyat ve oranın geçerli olduğu şartları ifade eder;
- q. "Ülke" terimi, Sözleşmenin 2. Maddesinde belirtilmiş olan anlamı içerir;
- r. "Trafik" terimi, yolcular, bagaj, kargo ve postayı ifade etmektedir;
- s. "Olağan teçhizat" terimi, çıkartılabilir yedek parçalar ve malzemeler dışında, ilk yardım ve yaşamsal teçhizatlar da dâhil uçuş sırasında kullanılan maddeleri ifade etmektedir;
- t. "Kullanıcı ücretleri" terimi, bir Akit Tarafça diğerine sağlanan havalimanları, seyrüsefer olanakları ve diğer ilgili hizmetlerin kullanımı için tahsil edilen ücret ve oranları ifade etmektedir;

MADDE 2

HAKLARIN TANINMASI

- 1 Her bir Akit Taraf, diğ er Akit Tarafa, tayin edilmiş havayollarının bu Anlaş ma'nın Ek 1'inde belirlenen hatlar üzerinde tarifeli uluslararası hava hizmetlerini yürütebilmesi için şu hakları tanımaktadır:
 - a. Diğ er Akit Tarafın ülkesi üzerinden iniş yapmaksızın uçma hakkı,
 - b. Söz konusu ülkede trafik dışındaki amaçlar için duraklama hakkı,
 - c. Birlikte veya birbirinden ayrı olarak uluslararası trafiğı indirmek ve almak amacıyla bu Anlaş manın Ek 1'inde belirtilen o hat için ülkede belirlenen noktalarda duraklama hakkı,
 - d. Bu Anlaş mada başka bir şekilde belirtilmiş haklar.
- 2 Bu Maddenin (1) paragrafındaki hiçbir husus, bir Akit Tarafın havayollarını a. diğ er Akit Taraf ülkesinde bu diğ er tarafın ülkesindeki başka bir noktaya ücret veya kira karş ılığı taş ınmak üzere trafik almak ayrıcalığını verdiği şeklinde anlaşılamaz

MADDE 3

TAYİN VE YETKİLENDİRME

1. Her bir Akit Taraf, belirlenen hatlarda belirlenen hizmetleri işletmesi amacıyla bir veya daha fazla havayolunu tayin etme hakkına sahip olacaktır. Bu tayin, diplomatik kanallar aracılığıyla yazılı bildirim yoluyla gerçekleştirilecektir
- 2 Söz konusu tayin tebliğinin alınması üzerine, diğ er Akit Tarafın havacılık otoriteleri bu Maddenin (3) ve (4.) paragraflarına tabi olarak, gereken işletme iznini gecikmeksizin tayin edilen havayoluna (havayollarına) tanıyacaktır.
- 3 Bir Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri, diğ er Akit Tarafa tayin edilen havayolunun (havayollarının) sözü geçen havacılık otoritelerince Sözleşmenin hükümlerine uygun şekilde uluslararası hava hizmetlerinin işletilmesinde normal ve makul bir şekilde uygulanan yasa ve yönetmeliklerin şartlarını yerine getirebilecek yeterlilikte olduğunu (olduklarını) temin etmesini isteyebilir

4. Her bir Akit Taraf

- a. havayolunun hakiki sahipliği ve etkin kontrolünün havayolunu tayin eden Akit Tarafın kendisinde veya Akit Taraf Devletin uyruğundakilerin yetkisinde olması ve/veya
- b. havayolunu tayin eden Hükümetin, bu Anlaşmanın 13. Maddesi (Havacılık Emniyeti) ve 14. Maddesindeki (Havacılık Güvenliği) standartlarına sahip olması ve bu standartları uyguluyor olması.

hususlarında tatmin olmaması halinde, bu Akit Taraf, bu Maddenin (2.) paragrafında sözü geçen işletme yetkilerini tanımayı reddedebilir veya tayin edilen havayolunun bu Anlaşmanın 2. Maddesinde (Hakların Tanınması) belirlenen hakları kullanabilmesi için gerekli göreceği birtakım şartlar getirebilir.

5. Bir havayolu bu şekilde tayin edilip yetkilendirildiğinde, bu Anlaşmanın 5. Maddesindeki (Kapasite) ve 6. Maddesindeki (Tarifeler) geçerli hükümler uyarınca, o hizmetle ilgili olarak uzlaşılan bir kapasitenin ve saptanmış bir tarifenin yürürlükte olması koşuluyla, belirlenen hizmetleri vermeye istediği herhangi bir zamanda başlayabilir.

MADDE 4

İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI

1. Her bir Akit Taraf, aşağıdaki hallerde, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayoluna (havayollarına) verilmiş bulunan işletme yetkisini iptal etmek veya bu havayolu (havayolları) tarafından bu Anlaşmanın 2. Maddesinde (Hakların Tanınması) belirtilen hakların kullanılmasını durdurmak veya bu hakların kullanılmasında gerekli gördüğü kayıtları koymak hakkına sahip olacaktır.
 - a. Tayin edilen havayollarının hakiki sahipliği ve etkin kontrolünün tayin eden Akit Tarafın veya Akit Taraf Devletin uyruğundakilerin yetkisinde olduğu konusunda tatmin olunmaması halinde, veya,
 - b. Tayin edilen havayollarının kendisine bu hakları tanıyan Akit Tarafın kanun ve yönetmeliklerine uymaması veya,
 - c. Tayin edilen havayollarının bu Anlaşma'da belirtilen hükümlere göre işletilmesinde başarısız olunması halinde.
2. İptal, askıya alma veya bu Maddenin (1.) paragrafında belirtilen hükümlerin derhal uygulanması kanun ve yönetmeliklerin daha ileri ihlali önlemek açısından zaruri değilse, sözü geçen hak, diğer Akit Taraf Devlet ile istişarelerden sonra kullanılabilir. Böyle bir durumda istişareler, herhangi bir Akit Tarafın talep tarihinden itibaren altmış (60) günlük bir dönem içinde başlamak durumundadır.

MADDE 5 KAPASİTE

1. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları) Akit Tarafların kendi ülkeleri arasında belirlenen hava hizmetlerini işletmeleri için adil ve eşit imkânlardan faydalanacaktır.
2. Belirlenen hava hizmetlerinin, her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından işletilmesinde, aynı hatların tamamı veya bir kısmında diğer işletme tarafından sunulan hizmetleri haksız yere etkilemeyecek biçimde diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun çıkarları dikkate alınacaktır.
3. Akit Tarafların tayin edilmiş havayollarının sağladıkları belirlenen hizmetler belirlenen hatlardaki taşımacılık için kamunun gereksinimleri ile yakından ilişkili olacak ve havayolu tayin etmiş Akit Tarafların ülkeleri arasında yolcular ve posta da dâhil olmak üzere kargo için mevcut ve makul olarak beklenen taşıma ihtiyaçlarını makul bir yük faktörü ile karşılayacak bir kapasiteyi sağlamak asıl amaçları olacaktır.
4. Belirlenen hizmetlerin işletilmesinde her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından sağlanacak toplam kapasite ve hizmet frekansları, hizmetler başlamadan önce Akit Tarafların havacılık otoriteleri tarafından karşılıklı olarak başlangıçta belirlenecektir. Başlangıçta belirlenen kapasite ve hizmetlerin frekansı sözü geçen otoriteler tarafından zaman zaman gözden geçirilebilir ve yeniden düzenlenebilir.

MADDE 6 TARİFELER

1. Her bir Akit Taraf, ülkesine, ülkesinden veya ülkesi üzerinden olacak uluslararası hava hizmetleri için uygulanacak tarifelerin; tayin edilen havayolları tarafından işletme maliyeti, makul kâr ve diğer havayollarının tarifeleri de dâhil olmak üzere tüm ilgili etkenlere ödenenlere göre makul seviyelerde belirlemesine izin verecektir. Akit Taraflarca müdahale aşağıdaki hallerle sınırlıdır:
 - a) Makul olmayan, ayrımcı ücret ve uygulamaları önlemek;
 - b) Pazardaki baskın konumun suistimalinden kaynaklanan çok yüksek veya kısıtlayıcı ücretlerden tüketicileri korumak; ve
 - c) Havayollarını doğrudan veya dolaylı devlet sübvansiyonundan veya desteğinden kaynaklanan düşük ücretlerden korumak

2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından paragraf (1) uyarınca belirlenen tarifeler diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinin onayını gerektirmeyecektir.
3. Hiçbir Akit Taraf, kendi tayin edilmiş havayolunun veya havayollarının, tarifelerinin oluşturulmasında, başka bir havayolu veya havayolları ile birlikte veya tek başına, diğer Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu olan rakibini ciddi bir biçimde zayıflatmak veya onu hat dışı bırakabilecek bir biçimde piyasa gücünü suistimal etmesine izin vermeyecektir.
4. Akit Taraflar, tarifelerin belirlenmesine ilişkin olarak aşağıdaki havayolu uygulamalarının daha yakından incelenmesi gerekebilecek adil olmayan rekabet uygulamaları olarak değerlendirilebileceği hususunda mutabıktır:
- a. belirlenen hatlardaki hizmetlerin sağlanabilmesindeki maliyetleri tümüyle karşılamayacak ücretlerin ve oranların oluşturulması;
 - b. söz konusu uygulamaların geçici olmak yerine süreklilik arz etmesi,
 - c. söz konusu uygulamaların diğer Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu (havayolları) üzerinde önemli ekonomik etkileri olması veya önemli zarara uğratması, ve
 - d. hattaki hakim konumun suistimaline işaret eden davranışlar
5. Havacılık otoritelerinden herhangi birinin, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu tarafından önerilen veya uygulamada olan tarifesinden memnun olmaması halinde, otoritelerden birinin talebı üzerine, havacılık otoriteleri sorunu istişareler yoluyla çözmeye çalışacaklardır. Hiçbir surette, bir Akit Tarafın havacılık otoritesi, diğer Akit Tarafın havayolunun tarifesinin yürürlüğe girmesini veya devamını önlemek amacıyla tek taraflı müdahalede bulunmayacaktır.
6. Yukarıdaki hükümlere bakılmaksızın, bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları, talep üzerine diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine bu otoritelerin belirlediği şekil ve düzen çerçevesinde tarifelerin oluşturulmasına dair bilgi verecektir.
7. Hiçbir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayollarına kapasite, frekans veya trafiğe ilişkin olarak, bu Anlaşmanın amaçlarına uygun olmayacak ilk ret zorunluluğu, iyileştirme oranı, itiraz etmeme ücreti veya herhangi bir şart uygulayamaz.

MADDE 7

VERGİLER, GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER ÜCRETLER

1. Beraberindeki olağan teçhizatları, yedek parçaları (motor dâhil), yakıt ve yağ tedarikleri (hidrolik yağlar dâhil) ve uçakta taşınan hava aracı depoları (yiyecek, içecek, sigara ve uçuş sırasında yolcuların kullanımı veya satış için bulunan diğer ürünler)na ilaveten, herhangi bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun uluslararası hava hizmetlerinde işletilen hava aracı diğer Akit Tarafın ülkesine varışta, bu teçhizatlar ve tedarikler yeniden ihraç edilene veya bu ülke üzerinden yapılacak yolculuğun bir kısmında kullanılına kadar hava aracında kalmak kaydıyla her türlü gümrük harcı, denetleme ücreti ve diğer harç veya vergilerden muaf olacaktır.
2. Aşağıda sayılan maddeler de gerçekleştirilen hizmetle bağlantılı taşıma muafiyetiyle ilgili benzer harç ve vergilerden muaf tutulacaktır:
 - a. Herhangi bir Akit Tarafın otoritelerinin belirlediği sınırlar içinde, bu Akit Tarafın ülkesinde uçağa alınan ve bir Akit Tarafın uluslararası hizmetlerde bulunan hava aracına kullanım için alınan hava aracı depoları.
 - b. Diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından uluslararası hizmetlerde kullanılan hava aracının bakım ve onarımı için herhangi bir Akit Tarafın ülkesine giren yedek parçalar (motor dâhil) ve olağan hava teçhizatları.
 - c. Diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu tarafından uluslararası hizmetlerde işletilen hava aracına tedarik için, bunların uçağa alındığı Akit Tarafın ülkesinin üzerindeki uçuşların bir kısmında kullanılacak olsa dahi hava aracına gönderilen yakıt ve yağlar (hidrolik sıvılar dâhil).
 - d. Basılı bilet koçanları, konşimento ve bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun amblemini taşıyan basılı materyaller ve tayin edilen havayolu tarafından tekrar çıkış yapana kadar uluslararası hizmetlerde kullanmak için ücretsiz dağıtılan matlat tanıtım materyalleri.
3. Paragraf (2)' de belirtilen malzemeler gümrük otoritelerinin denetimi veya kontrolüne tabi olacaktır.

4. Herhangi bir Akit Tarafın hava aracında bulundurulana malzeme ve tedariklere ilâveten, olağan hava teçhizatları, yedek parçalar (motor dâhil), hava aracı depoları ile yakıt ve yağ tedarikleri (hidrolik sıvılar dâhil), diğer Akit Tarafın ülkesinde sadece o ülkenin gümrük otoritelerinin onayı ile indirilebilir. Bu durumda, bunlar söz konusu Akit Tarafın gümrük düzenlemelerine göre yeniden ihraç edilene veya başka bir biçimde elden çıkarılana kadar söz konusu otoritelerin gözetiminde tutulacaktır.
5. Depolama ve gümrüklemeyle ilişkin hizmetlerle bağlantılı harçlar Akit Taraf Devletlerin ulusal yasa ve yönetmeliklerine uygun olarak tahsil edilecektir.

MADDE 8

TRANSİT GEÇİŞ

Her bir Akit Tarafın yasa ve yönetmeliklerine tabi olarak, bir Akit Tarafın ülkesinden transit geçişlerde ve havalimanının bu amaçla ayrılan kısmını terk etmemek kaydıyla yolcu, bagaj, kargo ve posta; hava korsanlığı, şiddet, narkotik ve psikotrop madde kaçakçılığına karşı güvenlik önlemleri haricinde sadece basitleştirilmiş bir kontrole tabi olacaklardır. Bu bagaj, kargo ve posta varışta sağlanan hizmetin maliyetine bağlanmayan gümrük, işlem ve benzer vergiler ile harç ve ücretlerden muaf tutulacaktır.

MADDE 9

KULLANICI ÜCRETLERİ

1. Bir Akit Tarafın kendi ülkesinde diğer Akit Tarafın havayollarına havalimanları, havacılık güvenliği ve diğer ilgili olanaklar ve hizmetlerde sağlayacağı koşullar, anlaşmaların yapıldığı tarihte benzer uluslararası hava hizmetlerinde bulunan herhangi bir havayoluna sağlanan en avantajlı koşullardan daha az avantajlı olmayacaktır.
2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu veya havayollarına, her iki Akit Tarafın ulusal yasa ve yönetmeliklerine uygun şekilde diğer Akit Tarafın ülkesinde kendi belirlenmiş yer hizmetlerini yürütmesine ve kendi tercihi doğrultusunda, kanun ve düzenlemelerce gerekirse tamamı veya bir kısmı diğer Akit Tarafın yetkili makamları tarafından yetkilendirilmiş herhangi bir acenteden sağlanan yer hizmetlerini almasına izin verilecektir.

3. Bir Akit Tarafın ülkesinde, diğer Akit Tarafın havayoluna, havalimanlarının, havacılık güvenliği ve diğer ilgili olanaklar ve hizmetlerin kullanımı için uygulanan ücret ve harçların belirlenmesi ve toplanması adil ve eşit olacaktır. Diğer Akit Tarafın havayoluna uygulanan bu harç ve ücretler, bu harç ve ücretlerin uygulandığı zamanda benzer uluslararası hava hizmetlerinde bulunan herhangi bir havayoluna sağlanan en iyi koşullardan daha az avantajlı olmamak kaydıyla oluşturulacaktır.
4. Her bir Akit Taraf, yetkili ücretlendirme mercileri ile hizmet ve olanakları kullanan havayolları arasında veya uygulanabilir olduğu durumlarda havayollarını temsil eden kuruluşlar arasında görüşmelere teşvik edeceklerdir. Kullanıcılar, değişiklikler yapılmadan önce görüşlerini belirtebilmelerini sağlamak üzere, kullanıcı ücretlerindeki her değişiklik önerisi hakkında mümkün olduğu ölçüde bilgilendirilecektir.

MADDE 10

YEREL HİZMETLERE ERIŞİM VE YABANCI PERSONEL

1. Diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu veya havayolları, bir Akit Tarafın ülkesine giriş, ikamet ve istihdamla ilgili yasa ve yönetmeliklerine uygun şekilde belirlenen hizmetlerin işletilmesi için gerekli olan kendi idari, ticari, satış, operasyonel, teknik ve diğer uzman personelini diğer Akit Tarafın ülkesine getirebilecek ve bulundurabilecektir.
2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu veya havayolları personel ihtiyaçlarını tercihleri doğrultusunda kendi personeliyle veya diğer Akit Tarafın ülkesinde havayolları için bu hizmetleri vermekle yetkilendirilmiş başka bir kurum, şirket veya havayolunun hizmetlerini ve personelini kullanarak sağlayabilir.
3. Bu temsilciler ve personel diğer Akit Tarafıta geçerli olan yasa ve yönetmeliklere tabi olacaklardır. Bu yasa ve yönetmeliklere uygun şekilde her bir Akit Taraf karşılıklı olarak en az gecikmeyle gerekli çalışma izinlerini, ziyaretçi vizelerini veya benzer dokümanları bu Madde'nin (1) paragrafında belirtilen temsilcilere ve personele sağlayacaktır.

MADDE 11

KAZANÇLARIN DÖVİZ DÖNÜŞÜMÜ VE TRANSFERİ

1. Her bir tayin edilen havayolu(havayolları), diğer Akit Tarafın ülkesinde satış ofisleri ve acenteleri aracılığıyla taşımacılık belgelerini satma ve düzenleme hakkına sahip olacaktır. Bu havayolları, bu taşıma hizmetini o ülkenin ulusal para biriminden veya herhangi bir konvertibl para biriminden satma ve her hangi bir kişi de bu taşıma hizmetini satın alma hakkına sahip olacaktır.
2. Her bir tayin edilen havayolu(havayolları) trafiğin taşınması ile bağlantılı olarak iletildiği giderlerden artan gelirleri, talep ederse, resmi döviz kuru oranından çevirme ve ülkesine götürme hakkına sahip olacaktır. Taraflar arasında ödemelerle ilgili uygun ödeme anlaşması hükümleri olmaması halinde yukarıda belirtilen transfer, konvertibl para birimleriyle ve yürürlükteki ulusal yasalara ve kambiyo düzenlemelerine uygun şekilde gerçekleşecektir.
3. Bu gelirlerin çevrilmesi ve havalesine o anda geçerli olan döviz kuru üzerinden, sıfırlama getirilmeden izin verilecektir ve bankalar tarafından bu tür çevirme ve havaleye uygulanan ücretler dışında başka bir ücrete tabi olmayacaktır.
4. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları), isteğine bağlı olarak yakıt alımı dâhil olmak üzere diğer Akit Tarafın ülkesindeki yerel giderlerini ulusal para biriminden veya ulusal döviz düzenlemelerine uygun olmak kaydıyla konvertibl bir para biriminden ödeme hakkına sahip olacaktır.

MADDE 12

SERTİFİKA VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI

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

2 Bir Akit Tarafın havacılık otoriteleri tarafından bir kişiye veya tayin edilen havayoluna veya belirlenen hizmetlerin işletilmesinde kullanılan bir hava aracına verilen yukarıda (1.) paragrafta belirtilen lisans ve sertifikalarla ilgili ayrıcalıklar ve koşullar. Sözleşmeye uygun olarak belirlenen asgari standartlarla bir fark yaratıyorsa ve bu fark konusunda Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne (ICAO) başvuruda bulunulmuşsa, diğer Akit Taraf, havacılık otoriteleri arasında bu muallâktaki uygulamanın açıklığa kavuşturulması amacıyla istişare talep edebilir. Uygun bir anlaşmaya varılamaması durumu, bu Anlaşmanın 4. Maddesinin (Yetkilendirmenin iptali veya Askıya Alınması) uygulanmasına temel oluşturacaktır.

MADDE 13 **HAVACILIK EMNİYETİ**

- 1 Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafça havacılık tesisleri ve hizmetlerine, hava mürettebatına, hava aracına veya bunların işletilmesine ilişkin herhangi bir alanda benimsenmiş bulunan emniyet standartları ile ilgili olarak herhangi bir zamanda istişarelerde bulunmayı talep edebilir. Bu istişareler, talepten itibaren 30 gün içinde gerçekleştirilecektir.
2. Eğer bu istişareleri takiben, Akit Taraflardan biri diğer Akit Tarafın bu Maddenin (1.) paragrafında belirtilen hususlardaki emniyet standartlarını ve gerekliliklerini en az Sözleşmeye uygun olarak belirlenen asgari standartlara eşit şekilde sağlamadığı ve uygulamadığı bulgusuna ulaşırsa, sözü geçen Akit Taraf diğer Akit Tarafı bu bulgular ve asgari ICAO standartlarını sağlamak için atılması gereken adımlar hakkında uyaracak ve diğer Akit Taraf belirlenen bir sürede gereken düzeltici önlemleri alacaktır. Diğer Akit Tarafın belirlenenenden daha uzun bir süre içerisinde gerekli düzeltici önlemleri almaması, bu Anlaşmanın 4. Maddesinin (Yetkilendirmenin iptali, Askıya Alınması veya Sınırlandırılması) uygulanmasına temel teşkil edecektir.
3. Sözleşmenin 16. Maddesindeki hükümlere bakılmaksızın, bir Akit Tarafın havayolu adına veya tarafından diğer Akit Taraf Devletin ülkesine veya ülkesinden olan hizmetlerde işletilen bir hava aracının diğer Akit Taraf Devletin ülkesinde olağandışı bir gecikmeye yol açmamak şartıyla denetime (bu Maddede "rampa denetim" olarak adlandırılacaktır) tabi tutulabileceği konusunda mutabık kalmıştır. Bu denetim hava aracının içinde veya çevresinde, diğer Akit Tarafın yetkili temsilcileri tarafından yapılabilecektir. Ancak, Sözleşmenin 33. Maddesinde sözü edilen yükümlülüklere uygun olarak söz konusu denetimin amacı, Sözleşme temelinde oluşturulan yürürlükteki normlara uygun olarak hava aracının ve mürettebatı belgelerinin geçerliliği ile hava araç ve teçhizatının görünürdeki durumunu kontrol etmek olacaktır.

4. Eğer böyle herhangi bir rampa denetimi veya bir dizi rampa denetimleri:

a) bir hava aracının veya bir hava aracının işletilmesinin o sırada Sözleşmeye göre belirlenen asgari standartlara uymadığı, veya

b) o sırada Sözleşmeye göre belirlenen emniyet standartlarının etkin bir şekilde sağlanamadığı ve uygulanamadığı hususunda ciddi kaygılar doğurursa,

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

5. Yukarıda yer alan (3.) paragraf uyarınca bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunca işletilen hava aracının rampa denetlemesinin söz konusu havayolunun temsilcisi tarafından reddedilmesi durumunda, diğer Akit Taraf yukarıda yer alan (4.) paragrafta belirtilen ciddi endişelerin olduğu sonucuna varabilecek ve söz konusu paragrafta belirtilen sonuçları çıkarabilecektir.

6. Her bir Taraf: ilk Akit tarafın, bir rampa denetlemesinin sonucunda, bir veya bir dizi rampa denetlemesinin engellenmesi sonucunda, istişare sonrasında veya başka bir şekilde hava aracının işletilmesinin emniyeti açısından derhal eyleme geçilmesi gerektiği sonucuna varması durumunda, diğer Akit Tarafın havayolunun işletme yetkilerini derhal askıya alma veya değiştirme hakkını saklı tutmaktadır.

7. Bu Madde'nin (2.) veya (6.) paragrafları uyarınca bir Akit Tarafça gerçekleştirilen bir eylem, bu eylemin gerçekleştirilmesine temel olan durumun ertadan kalkmasıyla sona erebilecektir.

MADDE 14

HAVACILIK GÜVENLİĞİ

1. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut hak ve yükümlülüklerine uygun olarak, sivil havacılık güvenliğinin yasadışı müdahalelere karşı korunması amacıyla birbirlerine karşı üstlendikleri yükümlülüğün, bu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini teyit ederler. Akit Taraflar uluslararası hukuka göre mevcut haklarının ve yükümlülüklerinin genel niteliklerini kısıtlamaksızın, özellikle 14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzalanan Hava araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere ilişkin Sözleşme, 16 Aralık 1970 tarihinde Lahey'de imzalanan Hava araçlarının Yasadışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine İlişkin Sözleşme, 23 Eylül 1971 tarihinde Montreal'de imzalanan Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı İşlenen Suçların Önlenmesine ilişkin Sözleşme ve 24 Şubat 1988 tarihinde Montreal'de imzalanan Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Limanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine ilişkin Protokol 1 Mart 1991'de Montreal'de imzalanan Plastik Patlayıcıların Teshisi Amacıyla İşaretlenmesi Sözleşmesi veya Akit Tarafların taraf oldukları sivil havacılık güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir sözleşme hükümlerine uygun hareket edeceklerdir.
2. Akit Taraflar sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesini önlemek, bu hava aracının, yolcularının ve mürettebatının havaalanlarının ve hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı diğer yasadışı eylemleri ve sivil havacılığın güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir tehdidi bertaraf etmek üzere, talep halinde birbirlerine gerekli her türlü yardımda bulunacaklardır.
3. Akit Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, Akit Taraflara uygulanabilir olduğu ölçüde, ICAO tarafından konulan ve Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine Ek olarak kabul edilen tüm havacılık güvenliği standartlarına ve tavsiye edilen uygulamalara uygun olarak hareket edeceklerdir. Akit Taraflar, kendi tescilindeki hava aracı işletmecilerinin veya işyeri merkezi ülkelerinde bulunan veya ülkelerinde sürekli mukim olan hava aracı işletmecilerinin ve ülkelerindeki havaalanı işletmecilerinin Akit Tarafları bağlayan bu tür havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini talep edeceklerdir. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa kendi ulusal düzenlemeleri ve uygulamaları ve yukarıda belirtilen Eklerdeki havacılık güvenlik standartları arasındaki farklılıkları haber vermelidir. Her bir Akit Taraf diğer Akit Taraftan herhangi bir zamanda bu Anlaşmanın 24 Maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) (2.) paragrafına göre ele alınmak üzere, bu tip farklılıkları diğer Akit Tarafla görüşmek için acil istişare talebinde bulunabilir.

4. Akit Taraflardan her biri, söz konusu hava aracı işletmecilerinin, diğer Akit Tarafın ülkesine giriş için, bu ülkeden çıkış için veya bu ülkede kalınan süre zarfında diğer Akit Tarafça yukarıda yer alan (3.) paragrafta atıf yapılan havacılık güvenliği hükümlerine uymalarının istenebileceği hususunda mutabıktır. Akit Taraflardan her biri, kendi ülkesinde hava aracının güvenliğini sağlanması, yolcuların, mürettebatın el bagajlarının, genel bagajın, kargo ve hava aracı levazimatının yükleme ve boşaltma öncesinde ve sırasında kontrolü amacıyla yeterli tedbirlerin alınmasını ve etkin şekilde uygulanmasını sağlayacaktır. Akit Taraflardan her biri, belirli bir tehdidin bertaraf edilmesi amacıyla diğer Akit Tarafın makul özel güvenlik tedbirleri alınması yolunda yapacağı herhangi bir talebi olumlu şekilde dikkate alacaktır.
5. Sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesi olayı veya bu doğrultuda bir tehdidin vuku bulması veya bu hava aracının, hava aracının yolcularının ve mürettebatının, havaalanlarının veya hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine yönelik diğer yasadışı müdahalelerin meydana gelmesi halinde Akit Taraflar, haberleşmede ve bu tür bir olayın veya olay tehdidinin insan hayatı konusunda riski asgariye indirmek suretiyle süratli ve emniyetli biçimde sona erdirilmesini amaçlayan diğer uygun tedbirlerin alınmasında kolaylık sağlayarak birbirlerine yardımcı olacaklardır.
6. Her bir Akit Taraf, kalkışı insan hayatını korumak için gerekli olmadıkça, kendi ülkesine iniş yapmış olan yasadışı yollarla ele geçirilmiş veya diğer yasadışı müdahale eylemlerine maruz kalmış bir hava aracının, uygun olduğu takdirde, yerde kalmasını sağlamak üzere gerekli önlemleri alacaktır. Mümkün olduğu durumlarda bu tip önlemler karşılıklı istişare temelinde alınacaktır.

MADDE 15 SEYAHAT BELGELERİNİN GÜVENLİĞİ

1. Her bir Akit Taraf, pasaportlarının ve diğer seyahat belgelerinin güvenliğini sağlayacak önlemler almayı kabul eder.
2. Bu bağlamda, her bir Akit Taraf, bu Akit Tarafça veya onun adına düzenlenen pasaportların ve diğer seyahat belgelerinin ve kimlik belgelerinin yasalara uygun biçimde oluşturulması, düzenlenmesi, onaylanması ve kullanılmasında kontrol sağlayacağını kabul eder.
3. Her bir Akit Taraf ayrıca kendileri tarafından düzenlenen seyahat ve kimlik belgelerinin rahatlıkla suistimal edilemeyecek ve rahatlıkla yasadışı şekilde değiştirilemeyecek, kopyalanamayacak veya düzenlenemeyecek nitelikte olmasını temin edecek prosedürler koymayı ve geliştirmeyi kabul eder.

- 4 Yukarıdaki amaca istinaden, her bir Akit Taraf, pasaportlarını ve diğer seyahat belgelerini ICAO Doküman 9303 (Makine Tarafından Okunabilir Seyahat Dokümanları: Bölüm 1- Makine Tarafından Okunabilir Pasaportlar, Bölüm 2- Makine Tarafından Okunabilir Vizeler, ve/veya Bölüm 3- Makine Tarafından Okunabilir Ebat 1 ve Ebat 2 Resmi Seyahat Belgeleri) doğrultusunda düzenleyecektir
- 5 Her bir Akit Taraf, düzmece veya sahte seyahat belgelerine ilişkin operasyonel bilgi alışverişinde bulunmayı ve seyahat belgelerinde sahteciliği, düzmece veya sahte seyahat belgelerinin kullanımını, geçerli seyahat belgelerinin sahtekarlarca kullanımını, hak sahipleri tarafından gerçek seyahat belgelerinin bir suçun işlenmesi sırasında kötüye kullanımını, süresi dolmuş veya iptal edilmiş seyahat belgelerinin kullanımını ve sahtecilikle ele geçirilmiş seyahat belgelerinin kullanımını içeren seyahat belgesi dolandırıcılığına karşı direnci güçlendirmek için diğer Tarafla işbirliği yapmayı kabul eder.

MADDE 16

BİLGİSAYARLI REZERVASYON SİSTEMLERİ (CRS)

Her bir Akit Taraf kendi ülkesi içindeki Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemleri'nin Düzenlenmesi ve İşletilmesi için ICAO Yönetmelik Kurallarını uygulayacaktır. .

MADDE 17

SİGARA YASAĞI

- 1 Her bir Akit Taraf, Akit Tarafların ülkeleri arasında kendi havayollarınca işletilen yolcu taşıyan tüm uçuşlarda sigara içilmesini yasaklayacak veya kendi havayollarının yasaklamasını sağlayacaktır. Bu yasak hava aracının tüm bölümlerinde uygulanacak ve yolcular uçağa alınmaya başladığı andan, yolcuların uçaktan indirilmesinin tamamlandığı ana kadar geçerli olacaktır.
- 2 Her bir Akit Taraf, kendi havayollarının, yolcularının ve mürettebat üyelerinin bu Anlaşmanın hükümlerine uymasını sağlamak için uygunsuzluk durumunda uygun cezaların uygulanması da dâhil makul gördüğü tüm önlemleri alacaktır

MADDE 18

ÇEVRENİN KORUNMASI

Akit Taraflar havacılığın sürdürülebilir gelişimini teşvik ederek çevrenin korunması ihtiyacını desteklerler. Akit Taraflar, ilgili ülkeleri arasındaki operasyonlara ilişkin ICAO Standartlarına ve Sözleşme Ekinin Tavsiye Edilen Uygulamalarına (SARPs) ve çevrenin korunmasına ilişkin mevcut ICAO politikasına ve kılavuzuna uymayı kabul ederler

MADDE 19

CHARTER/TARİFESİZ UÇUŞLARA UYGULANABİLİRLİK

- 1 Bu Anlaşmanın 23. Maddesi (Yasa ve Yönetmeliklerin Uygulanması), 13. Maddesi (Havacılık Emniyeti), 12. Maddesi (Sertifika ve Lisansların Karşılıklı Tanınması), 14. Maddesi (Havacılık Güvenliği), 7. Maddesi (Vergiler, Gümrük Harçları ve Diğer Ücretler), 22. Maddesi (İstatistikler), 9. Maddesi (Kullanıcı Ücretleri), 10. Maddesi (Yerel Hizmetlere Erişim ve Yabancı Personel), 11. Maddesi (Kazançların Döviz Dönüşümü ve Transferi) ve 24. Maddesinde (İstisnalar ve Değişiklikler) belirtilen hükümler, bir Akit Tarafın hava taşıyıcıları tarafından diğer Akit Tarafın ülkesine veya ülkesinden yapılacak olan charter ve diğer tarifesiz uçuşlara ve bu uçuşları gerçekleştiren hava taşıyıcılarına da uygulanacaktır.
- 2 Bu Maddenin (1.) paragrafındaki hükümler, charter veya tarifesiz uçuşların onaylanmasını veya bu operasyonların organizasyonlarında yer alan hava taşıyıcılarının veya diğer tarafların sevk ve idaresini düzenleyen ulusal yasa ve yönetmelikleri etkilemeyecektir

MADDE 20

KİRALAMA

1. Her bir Akit Taraf, bu Anlaşmanın 13. Maddesi (Havacılık Emniyeti) ve 14. Maddesindeki (Havacılık Güvenliği) standartlara uygun olmayan bu Anlaşma kapsamındaki hizmetler için kiralanmış hava aracının kullanımını önleyecektir.
2. Yukarıdaki 1. paragrafa tabi olacak biçimde, her bir Akit Tarafın tayin edilmiş havayolları kiralayan havayollarının sahip olmadığı trafik haklarını kullanmasında yol açmaması koşuluyla, başka havayolları da dahil olmak üzere herhangi bir firmadan kiralanmış olan hava aracını kullanabilir.

MADDE 21

UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI

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

MADDE 22

İSTATİSTİKLER

Her iki Akit Tarafın havacılık otoriteleri diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine, talep üzerine, birinci Akit Tarafın tayin edilmiş havayollarınca belirlenen hizmetlerde sunulan kapasitenin değerlendirilmesi amacıyla makul nedenlerle gerekli olabilecek periyodik istatistik veya diğer benzer istatistikî bilgileri temin edeceklerdir. Bu beyanatlar bu havayollarının belirlenen hizmetlerde taşımış oldukları trafik miktarını ve bu trafiğin başlangıç ve varış noktalarını belirlemek için gerekli tüm bilgileri içerecektir.

MADDE 23

ULUSAL YASA VE YÖNETMELİKLERİN UYGULANMASI

1. Bir Akit Tarafın, uluslararası hava hizmetinde bulunan bir hava aracının, ülkesine girişi, kalışı ve çıkışı veya bu hava aracının işletilmesi ve seyrüseferi veya bu hava aracının bu ülke üzerindeki uçuşlarıyla ilgili yasa ve yönetmelikleri, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun hava aracının da ilk Akit Tarafın ülkesine girişi kalışı ve çıkışında da uygulanacaktır.
2. Bir Akit Tarafın yolcu, mürettebat, bagaj veya posta dâhil olmak üzere kargonun ülkesine giriş, kalış veya ayrılışıyla ilgili giriş, çıkış, gümrükleme, göç, havacılık güvenliği, pasaport, döviz, sağlık ve karantina gibi formaliteleri düzenleyen yasalarına ve düzenlemelerine diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun hava aracı tarafından taşınan yolcu, mürettebat, bagaj, kargo veya posta tarafından veya onlar adına söz konusu ülkede uyulacaktır.

3. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın talebı üzerine bu Anlaşmada belirtilen ilgili yasa, düzenleme ve prosedürlerin kopyasını karşı tarafa sağlayacaktır.

MADDE 24 İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER

1. Yakın işbirliği anlayışı içinde, Akit Tarafların Havacılık Otoriteleri, zaman zaman bu Anlaşmanın ve Eklerinin uygulanması, yorumlanması ve değişikliklerin uygulanması konusunda birbirleriyle istişareler yürüteceklerdir.
2. Bir Akit Tarafın bu Anlaşmayı veya Eklerini değiştirmek amacıyla istişare talep etmesi durumunda, Taraflarca aksine karar alınmadıkça istişareler karşı tarafın yazılı talebı almasından sonra en kısa surede ve her hâl ve kârdâ en geç altmış (60) gün içinde başlayacaktır. Bu istişareler muzakere veya yazışma yoluyla gerçekleştirilecektir. Her bir Akit Taraf bu istişareler sırasında mantıklı ve ekonomik kararların alınabilmesini kolaylaştırmak amacıyla, tutumunu destekleyen ilgili gerekçeleri hazırlayacak ve sunacaktır.
3. Eğer Akit Taraflardan biri bu Anlaşmanın herhangi bir hükmünün değiştirilmesini talep ederse, söz konusu değişiklik Akit Tarafların anayasal prosedürlerinin tamamlandığını bildirmelerinden sonra yürürlüğe girecektir.
4. Ek l'de yapılacak değişiklikler Tarafların havacılık otoritelerinin aralarında doğrudan anlaşmasıyla da yapılabilir. Değişiklikler geçici olarak karşılıklı mutabakata varıldığı tarihten itibaren uygulanmaya başlanacak ve diplomatik nota teatisi ile teyit edilmesinden sonra yürürlüğe girecektir.

MADDE 25 İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ

1. Bu Anlaşmanın yorumlanmasında veya uygulanmasında Akit taraflar arasında herhangi bir uyuşmazlık çıkması durumunda, Akit Taraflar öncelikle uyuşmazlıklarını her iki Akit Taraf Devletinın havacılık otoriteleri arasında istişare yoluyla çözme yoluna gideceklerdir.

2. Eğer söz konusu Havacılık Otonomeleri istişare yoluyla çözüme ulaşamazlarsa, uyuşmazlık diplomatik kanallar yoluyla çözüme kavuşturulacaktır.
3. Eğer Akit Taraflar yukarıda yer alan (1) ve (2.) paragraf doğrultusunda bir çözüme ulaşamazlarsa, herhangi bir Akit Taraf ilgili yasa ve yönetmeliklere uygun olarak uyuşmazlığı, birer üyesi her bir Akit Tarafça belirlenecek, üçüncü hakem ise Akit Taraflardan birinin milliyetinden olmayar ve de her iki Akit Tarafın hakemlerin belirlendiği dönemde diplomatik ilişkide olduğu üçüncü bir devletin milliyetinden olmak kaydıyla bu iki hakem tarafından seçileceği, üç hakemden oluşan bir tahkim heyetine sunulabilir

Her bir Akit Taraf, hakemini, hakem kararı bildirimini taahhütlü posta ile aldıktan sonra altmış (60) gün içinde aday gösterecektir. Üçüncü hakem her bir Akit Tarafın hakemini belirlemesinden sonra diğer bir altmış (60) gün içinde atanacaktır.

Eğer bir Akit Taraf belirlenen süre içinde hakemini aday göstermezse veya seçilen hakemler tahkim heyeti başkanının belirlenmesine belirtilen sürede karar veremezlerse, gerekli hallerde, her bir Akit Taraf ICAO Konsey Başkanından tahkim heyeti başkanını veya bildirmeyen tarafın hakemini belirlemesini talep edebilir

4. Akit Tarafların milliyetinden olmamak kaydıyla ICAO Konseyi Başkan Yardımcısı veya kıdemli bir üyesi, gerekli hallerde ICAO Başkanının yokluğunda veya yetersizlik durumunda onun bu Maddenin (3) paragrafında belirtilen tahkim sorumluluklarını üstlenecektir
5. Tahkim Heyeti, usullerini ve hakem kurulunun yerni Akit Taraflar arasında mutabık kalınan hükümlere tabi şekilde belirleyecektir.
6. Tahkim Heyetinin kararları Akit Taraflar için uyuşmazlığa dair nihai ve bağlayıcı olacaktır
7. Eğer bir Akit Taraf veya Akit Taraflardan birinin tayin edilmiş havayolu bu Maddenin (2.) paragrafına göre verilen karara uymazsa, diğer Akit Taraf bu Anlaşma doğrultusunda diğer Akit Tarafa sağlanan hakları veya ayrıcalıkları sınırlandırabilir, askıya alabilir veya iptal edebilir.
8. Her bir Akit Taraf kendi hakeminin masraflarını karşılayacaktır. Üçüncü hakemin masrafları, ICAO'nun bu Maddenin (3.) paragrafında belirtilen üçüncü hakemi atamasında veya bildirilmeyen hakemi belirlemesinde yapacağı her türlü ödeme ve masraflar da dâhil olmak üzere, Akit Taraflarca eşit olarak paylaşılacaktır.

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

MADDE 26

TESCİL

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

MADDE 27

ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR

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

MADDE 28

BAŞLIKLAR

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

MADDE 29

GEÇERLİLİK VE SONA ERME

Bu Anlaşma süresiz olarak imzalanmıştır.

Akit Taraflardan her biri, bu Anlaşmayı feshetme kararını her zaman diğer Akit Tarafa bildirebilir, bu bildirim eş zamanlı olarak ICAO'ya da ulaştırılacaktır.

Bu durumda sona erme bildirimi, karşılıklı mutabakatla süre bitiminden önce geri çekilmediği takdirde sona erme bildiriminin diğer Akit Tarafça alınış tarihinden on iki (12) ay sonra Anlaşma sona erecektir. Diğer Akit Tarafça bildirimin alındığı teyit edilemezse söz konusu teyit ICAO'nun bildirimi aldığı tarihten sonraki on dört (14) gün içinde alınmış sayılacaktır.

MADDE 30
YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

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

Yukarıdaki hükümlerin kanıtı olmak üzere, kendi Hükümetleri tarafından usulüne uygun olarak yetkili kılınmış imzası geçen taraflar otuz (30) Madde ve iki (2) Ekten oluşan bu Anlaşmayı imzalamış ve mühürlemişlerdir.

Her bir versiyonu birbirine eşdeğer olmak üzere İzmir'de 31 Mayıs 2012 tarihinde Türkçe, Arapça ve İngilizce dillerinde çift nüsha halinde düzenlenmiştir. Herhangi bir uygulama veya yorumlama farklılığının oluşması durumunda İngilizce metin geçerli olacaktır.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA

MORİTANYA İSLAM
CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA

Bilal EKŞİ
Genel Müdür
Türkiye Sivil Havacılık
Genel Müdürlüğü

Aboubékrine Seddigh OULD
MOHAMED EL HACEN
Genel Müdür
Moritanya Ulusal Sivil
Havacılık Acentesi

EK I
HAT ÇİZELGESİ

- 1 Türkiye Cumhuriyeti tarafından tayin edilen havayollarının her iki yönde aşağıdaki hava hizmetlerini işletmeye hakkı olacaktır

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	İleri Noktalar
Türkiye'deki Noktalar	Herhangi bir nokta (*)	Nouakchott ve daha sonra belirlenecek bir nokta	Herhangi bir nokta (*)

- 2 Montanya İslam Cumhuriyeti tarafından tayin edilen havayollarının her iki yönde aşağıdaki hava hizmetlerini işletmeye hakkı olacaktır.

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	İleri Noktalar
Moritanya'daki Noktalar	Herhangi bir nokta (*)	Daha sonra belirlenecek iki nokta	Herhangi bir nokta (*)

Notlar:

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

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

EK II

KOD PAYLAŞIMI

Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları).

- a) aynı Akit Tarafın havayolu veya havayolları
- b) diğer Akit Tarafın havayolu veya havayolları
- c) üçüncü bir ülkenin havayolu veya havayolları

ile

söz konusu tüm havayollarının, uygun hat ve trafik haklarına sahip olma koşulunu ve satılan her bilet için, alıcıyı satış noktasında hizmetin her bir kısmında hangi havayolunun işleyeceği konusunda bilgilendirme koşulunu sağlaması koşuluyla; bloke yer, kod paylaşımı veya diğer ticari uygulamalar gibi pazarlama uygulamalarına katılabilir

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

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

إتفاق متعلق بالخدمات الجوية

بين

حكومة جمهورية تركيا

و

حكومة الجمهورية الإسلامية الموريتانية

المحتويات

- المادة 1: التعريفات
- المادة 2: حقوق الإستغلال
- المادة 3: التعيين والترخيص
- المادة 4: الإعتراض والتعليق وترخيص الإستغلال
- المادة 5: الطاقة الإستيعابية
- المادة 6: الأسعار
- المادة 7: الضرائب وحقوق الجمارك ومصاريف أخرى
- المادة 8: العبور المباشر
- المادة 9: رسوم الإستخدام
- المادة 10: العمال غير الوطنيين والنفاذ إلى الخدمات المحلية
- المادة 11: صرف العملات وتحويل المداخيل
- المادة 12: الإعتراف المتبادل بالشهادات والرخص
- المادة 13: سلامة الطيران
- المادة 14: أمن الطيران
- المادة 15: أمن وثائق السفر
- المادة 16: نظم الحجوزات بالحاسوب
- المادة 17: حظر التدخين
- المادة 18: الحماية البيئية
- المادة 19: تطبيق الإتفاق على الرحلات غير المبرمجة
- المادة 20: الإيجار
- المادة 21: تقديم جداول الرحلات
- المادة 22: الإحصاء

المادة 23: تطبيق القوانين والنظم

المادة 24: المشاورات والتعديل

المادة 25: تسوية النزاعات

المادة 26: التسجيل

المادة 27: الاتفاقات متعددة الأطراف

المادة 28: العناوين

المادة 29: المصادقة والإنهاء

المادة 30: سريان المفعول

المحلق 1: جدول الطريق

الملحق 2: مدونة التفاسم

إن حكومة جمهورية تركيا وحكومة الجمهورية الإسلامية الموريتانية المدعوتين فيما يلي "الطرفين المتعاقدين"

باعتبارهما عضوين في إتفاقية الطيران المدني الدولية وإتفاق خدمات العبور الجوية الدولية، المفتوحة للتوقيع في شيكاغو في السابع من ديسمبر 1944؛

ورغبة منهما في تسهيل النفاذ لخدمات النقل الجوي المتنوعة؛

وإعترافا منهما بأن كفاءة وتنافسية الخدمات الجوية الدولية تعزز النمو الإقتصادي والتجارة والسياحة والاستثمار ورفاهية المستهلكين؛

ورغبة منهما في تأمين درجة عالية من الأمن والسلامة في مجال الخدمات الجوية الدولية، وتأكيدا منهما على قلقهما البالغ إزاء الأعمال والتهديدات ضد أمن الطائرات، مما يعترض سلامة الأشخاص والممتلكات للخطر، ويؤثر سلبا على تشغيل الخدمات الجوية، ويقوض ثقة الجمهور في سلامة الطيران المدني، ورغبة في توقيع إتفاق بغرض إنشاء وتشغيل الخدمات الجوية داخل أراضيها وخارجها

يتفقان على ما يلي:

المادة الأولى

تعريفات

لتطبيق الاتفاق الراهن وملحقاته ما لم تكن هناك أحكام مناقضة، فالمصطلحات والعبارات الواردة أدناه تأخذ الدلالات التالية:

(أ) "سلطات الطيران": تعني في حالة الجمهورية التركية وزارة النقل والبحرية والاتصالات، الإدارة العامة للطيران المدني وفي حالة الجمهورية الإسلامية الموريتانية وزارة التجهيز و النقل، الوكالة الوطنية للطيران المدني أو في كلتا الحالتين أي شخص أو سلطة مخولة تولي المهام التي تمارسها السلطات المذكورة؛

(ب) "الاتفاق": يعني الاتفاق الراهن وملحقاته وأي تغيير أو تعديل يُجرى عليه؛

(ج) "الخدمات المعتمدة": تعني الخدمات الجوية الدولية التي يمكن إستغلالها وفقا لأحكام هذا الاتفاق على طرق معينة؛

(د) "الملحق" يعني ملحق هذا الاتفاق أو أي تعديل يطرا عليه وفقا لأحكام السادة 24 (المشاورات والتعديل) من هذا الاتفاق؛

(هـ) "الخدمة الجوية"، "الخدمة الجوية الدولية"، "التوقف غير التجاري": عبارات لها نفس دلالاتها في المادة 96 من الاتفاقية؛

(و) "الطاقة الاستيعابية" تعني:

- فيما يتعلق بالطائرة حمولتها المتاحة على الطريق أو على قسم من الطريق،

- وفيما يتعلق بالخدمات الجوية المحددة الطاقة الاستيعابية للطائرة المستخدمة في هذه الخدمات المتنوعة في الرحلات التي تقوم بها الطائرات على مدى فترة معينة، على طريق أو قسم من الطريق؛

(ز) "الإتفاقية": تعني الإتفاقية الدولية للطيران المدني، المفتوحة للتوقيع في شيكاغو 07 ديسمبر 1944 بما فيها جميع الملاحق التي تم تبنيها بالمادة 90 من الإتفاقية وأي تعديل آخر لملاحق هذه الإتفاقية وفق المادتين 90 و 94 ما دامت هذه التعديلات والملحقات تم تبنيها من قبل الطرفين المتعاقدين؛

(ح) "الشركة(ات) المعنية": تعني أي شركة (أو شركات) معينة ومرخص لها حسب المادة 3 من هذا الإتفاق (التعيين والترخيص)؛

(ط) "المناولة الأرضية": تعني وتشمل، دون حصر، التعامل مع المسافرين والبضائع والأمتعة وتوفير خدمات المطاعم و/ أو خدمات أخرى؛

(ي) "م د ط م": تعني المنظمة الدولية للطيران المدني؛

(ك) "النقل الجوي الدولي": يعني النقل الجوي الذي يعبر الفضاء الجوي لأكثر من دولة؛

(ل) "شركة التسويق": تعني أي شركة توفر النقل الجوي على متن طائرة تشغلها شركة طيران أخرى من خلال تقاسم الرموز؛

(م) "الجدول": يعني جدول الطرق المخصصة لاستغلال خدمات النقل الجوي الملحق بالإتفاق الراهن وأي تعديلات تُجرى عليه يتم الإتفاق عليها طبقاً لأحكام المادة 24 (المشاورات والتعديل) من هذا الإتفاق؛

(ن) "الطرق المحددة": تعني الطرق الواردة أو التي ترد مستقبلاً في ملحق هذا الإتفاق؛

(س) "قطع الغيار": تعني مواد الإصلاح أو الاستبدال الإعتيادي بالطائرة بما فيها المحركات؛

(ع) "الأسعار": تعني أي أجرة أو سعر أو رسوم تدفع لنقل الركاب أو الأمتعة و/أو الشحن الجوي باستثناء البريد في النقل الجوي بما في ذلك أية وسيلة أخرى من وسائل النقل المناسبة، تحملها الشركات بما في ذلك وكلاهما والشروط التي تحكم وجود هذه الأجرة أو السعر أو الرسوم؛

(ف) "الحوزة الترايبية": لها نفس دلالتها في المادة 2 من الاتفاقية؛

(ص) "النقل"، يعني الركاب والأمتعة والشحن الجوي والبريد؛

(ق) "التجهيزات الإعتيادية": تعني المواد غير الموجودة في المستودعات وقطع التبديل القابلة للنقل والموجهة للاستخدام على متن الطائرة خلال الرحلة، بما في ذلك المساعدة الأولية وتجهيزات النجاة؛

(ر) "أعباء الاستخدام": تعني الرسوم أو الأسعار المخصصة لاستخدام المطارات وتسهيلات الملاحة وخدمات أخرى لها علاقة بذلك، يقدمها أحد الطرفين المتعاقدين للطرف الآخر .

المادة 2

حقوق الاستغلال

1. يمنح كل طرف متعاقد للطرف الآخر المتعاقد الحقوق الواردة أدناه لاستغلال الخدمات الجوية الدولية على الطرق المحددة في الملحق 1 من هذا الاتفاق، عن طريق الشركة التي يعينها الطرف المتعاقد الآخر:

(أ) الحق في التحليق فوق تراب الطرف المتعاقد الآخر دون هبوط؛

(ب) الحق في إجراء توقفات غير تجارية على الحوزة الترايبية المذكورة؛

(ج) الحق في إجراء توقفات على الأرض في النقاط المبينة التي تظهر على الطريق في الملحق 1 من هذا الاتفاق وذلك بهدف صعود وهبوط حركة النقل الدولي بطريقة منفصلة أو مجتمعة؛

(د) وغيرهما من الحقوق الواردة في هذا الاتفاق.

2. لا شيء في الفقرة 1 من هذه المادة يمنح الإفضلية في حمل الركاب على أرض

الطرف الآخر المتعاقد أو النقل بأجرة إلى نقطة أخرى على أرض الطرف

المتعاقد الآخر.

المادة 3

التعيين والترخيص

1. لأي طرف متعاقد الحق في أن يعين شركة أو عدة شركات لاستغلال الخدمات المعتمدة على الطرق المبينة. هذا التعيين يجب أن يتم عن طريق اشعار مكتوب عبر الطرق الدبلوماسية.
2. بإستلام هذا التعيين تمنح سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر للشركة المعنية دون تأخير رخص الاستغلال المناسبة وفق الفقرتين 3 و4 من هذه المادة.
3. لسلطات طيران أي طرف متعاقد أن تشترط على شركة (أو شركات) معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أن تكون موهلة لإستيفاء الشروط المنصوص عليها في القوانين والنظم العادية وحسب التطبيق الطبيعي والمعقول لعمليات إستغلال الخدمات الجوية الدولية من قبل هذه السلطات طبقاً لأحكام الإتفاقية.
4. لكلا الطرفين المتعاقدين الحق في رفض منح تراخيص الإستغلال الواردة في الفقرة 2 من هذه المادة أو فرض شروط يعتقد أنها ضرورية لمزاولة الخدمة بالنسبة للشركة المعنية حسب الحقوق الواردة في المادة 2 (حقوق الإستغلال) من هذا الإتفاق، متى كان الطرف المتعاقد لا تتوفر فيه الشروط التالية:
 - أ) الملكية الحقيقية والتنفيذ الفعلي لهذه الشركة، يداوان بالطرف المتعاقد المعين لهذه الشركة أو برعاياه و/أو
 - ب) تديرها الحكومة المعنية لهذه الشركة وتبقي على القواعد النمطية لواردة في المادة 13 (سلامة الطيران) والمادة 14 (أمن الطيران) من هذا الإتفاق.
5. عندما يتم تعيين شركة والترخيص لها يصبح بإمكانها أن تبدأ استغلال الخدمات بطاقتها المعتادة وبأسعار معدة وفق أحكام المادة 5 (السعة) والمادة 6 (الأسعار). وتصبح سارية المفعول بالنسبة لهذه الخدمات.

المادة 4

الإعتراض عل رخصة الإستغلال أو تعليقها

1. لكل طرف متعاقد الحق في الاعتراض على رخصة الإستغلال أو تعليقها أو فرض الشروط الواردة في المادة 2 (الحقوق الممنوحة) من الإتفاق الراهن على الشركات التي يعينها الطرف المتعاقد الآخر أو فرض الشروط التي ترى ضرورتها لممارسة هذه الحقوق.

(أ) في حالات عدم تلبية الملكية الجوهريّة والرقابة الفعلية المناطة بالطرف المتعاقد المعين للشركة أو رعاياه؛ أو

(ب) في حالة فشل هذه الشركة في مطابقة قوانين ونظم الطرف المتعاقد المانح لهذه الحقوق.

(ج) في حالة عدم تمكن الشركة من الإستغلال وفقاً للشروط المبينة في هذا الإتفاق

2. ما لم يكن هنالك إلغاء فوري أو تعليق أو فرض للشروط المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة فمن الضروري تفادي مخالفات أخرى للقوانين أو الأنظمة. هذا الحق لا يمارس إلا بعد التشاور مع سلطات الطيران بدولة الطرف المتعاقد الآخر. وفي هذه الحالة يجب أن تبدأ هذه المشاورات خلال ستين (60) يوماً من تاريخ طلب أي من الأطراف للتشاور.

المادة 5

الطاقة الإستيعابية

1. تتمتع الشركة (أو الشركات) التي يعينها أحد الطرفين المتعاقدين بفرص عادلة ومتكافئة لإستغلال الخدمات الجوية بين الحوزتين الترابيتين للطرفين المتعاقدين.

2. في حالة إستغلال الشركة المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين للخدمات الجوية المحددة، فعليها أن تأخذ في الحسبان مصالح شركة الطرف الآخر المتعاقد حتى لا تؤثر وببحر غير ملائم في الخدمات المقدمة من طرفها على نفس الطريق كلياً أو جزئياً.
3. على الخدمات المعتمدة التي تتولاها الشركات الجوية المعنية من قبل طرف متعاقد أن تأخذ في الحسبان العلاقة الوثيقة لإحتياجات الجمهور في مجال النقل عبر الطرق المبنية. ويجب أن يكون هدفها الرئيسي هو توفير طاقة كافية بعامل شحن معقول لتلبية الإحتياجات الحالية والإستيعابية للركاب والشحن بما في ذلك البريد بين الحوزتين الترابيتين.
4. في حالة إستغلال الخدمات المعتمدة بالطاقة الإستيعابية التي يمكن تقديمها ووفرة الخدمات التي يمكن إستغلالها من قبل الشركة المعنية لكلا الطرفين، يجب أن تكون متبادلة ومحددة من قبل سلطات الطيران في كلا الطرفين المتعاقدين قبل تدشينها. طاقة الإستيعاب هذه و وتيرة الخدمات المحددة سلفاً يمكن إستعراضها ومراجعتها من وقت لآخر من قبل السلطات.

المادة 6

الأسعار

1. على الطرفين المتعاقدين السماح بأسعار الخدمات الجوية الدولية من وإلى وداخل أراضيها والتي تحددها الشركات المعنية بمستويات معقولة تأخذ في الحسبان كافة عناصر التقويم الوجيهة بما في ذلك كلفة التشغيل وهامش ربح معقول وأسعار الشركات الأخرى. ويجب أن يقتصر تدخل الطرفين المتعاقدين على:

(أ) تجنب تحديد الأسعار التمييزي أو الممارسات غير المبررة؛

(ب) حماية المستهلكين ضد الاسعار المرتفعة جداً أو المقيدة دون مبرر مقبول بفعل شطط في موقف مسيطر و؛

(ج) حماية شركات النقل الجوي ضد الأسعار المنخفضة بشكل مصطنع بسبب منحة أو دعم من السلطات العمومية بصفة مباشرة أو غير مباشرة.

2. لا تعرض الشركات المعنية من قبل أحد الطرفين على سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر الأسعار المحددة في الفقرة 1 للمصادقة.

3. يتيح كلا الطرفين المتعاقدين لشركته أو شركاته بوضع الأسعار إما بالإرتباط بشركة أو شركات طيران وإما منفصلة دون أن يؤثر ذلك على القوى المسيطرة في السوق بطريقة تعسفية أو يسهم في إضعاف تنافسية الشركة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو يقضي المنافسة من الطريق.

4. يتفق الطرفان المتعاقدان على أن ممارسات الشركات الواردة أدناه فيم يتعلق بوضع الأسعار يمكن اعتبارها ممارسات تنافسية غير منصفة مما يستدعي دراسة أعمق:

(أ) أن تكون أجور وأسعار الشحن على الطرق في مجملها في مستويات غير كافية لتغطية تكاليف توفير الخدمات التي تتعلق بها.

(ب) أن تكون الممارسات المذكورة مستمرة بدل أن تكون مؤقتة.

(ج) أن يكون للممارسات المذكورة تأثير حقيقي على الإقتصاد أو أضرار كبيرة على الشركة (الشركات) من قبل الطرف المتعاقد الآخر؛ و

(د) أن تكون هنالك مؤشرات تدل على تجاوزات في التعامل من لدن الطرف المهيمن على الطريق.

5. في حال ما إذا كانت إحدى سلطتي الطيران غير راضية عن الأسعار التي تقدم بها شركة طيران الطرف المتعاقد الآخر، تسعى سلطات طيران الطرفين لتسوية المسألة من خلال المشاورات، إذا طلب ذلك إحدى السلطتين. وعلى أية حال، فلا ينبغي لسلطات طيران طرف متعاقد اتخاذ

إجراء أحادي لمنع سريان مفعول أو استمرار سعر مطبق أو متوقع من قبل شركة لهذا الطرف المتعاقد الآخر.

6. وعلى الرغم مما سبق، يتعين على شركات طيران أحد الطرفين المتعاقدين بناء على طلبها أن تقوم بتقديم المعلومات المتعلقة بوضع الأسعار لسلطات طيران الطرف الآخر المتعاقد بالطريقة والشكل الذي تحدده هذه السلطات.

7. لا يفرض أي من الطرفين المتعاقدين على الشركة المعنية من قبل الطرف الآخر شروطاً سبق رفضها أو معدلات مرتفعة أو رسوم عدم ممانعة أو أية شروط أخرى لا تتماشى مع احترام الطاقة الاستيعابية ووتيرة الاسعار أو مع مقتضيات هذا الاتفاق.

المادة 7

الضرائب وحقوق الجمارك والرسوم الأخرى

1. الطائرات المستغلة في الخدمات الجوية الدولية التي تعينها شركة معينة من قبل أحد الطرفين، فضلاً عن ما عليها من تجهيزات وقطع غيار إعتيادية (بما في ذلك المحركات) وإمدادات الوقود وزيوت التشحيم (بما في ذلك السوائل الهيدروليكية) ومخازن الطائرة (بما في ذلك الضعم والشراب، والتبغ وأي منتجات أخرى للبيع للركاب أو لاستعمالهم خلال الرحلة) المنقولة على متن الطائرة، هذه الطائرة يجب أن تعفى من كافة حقوق الجمارك ورسوم التفتيش والحقوق الأخرى أو الضرائب عند الوصول إلى أرض الطرف المتعاقد الآخر. تبقى هذه المعدات واللوازم على متن الطائرة لحين تصديرها أو استخدامها على متن الطائرة، في الرحلات التي يتم القيام بها على تلك الأراضي.

2. تعفى الأشياء التالية أيضاً من نفس الحقوق والرسوم التي لها علاقة باستثناءات النقل المتماشية مع الخدمة المقدمة.

(أ) مخازن الطائرة الموجودة على الممتز فوق أرض أي من الطرفين المتعاقدين، ضمن حدود تحددها سلطات الطيران بالطرف المتعاقد

وللإستخدام على متن طائرة تؤمن خدمات جوية دولية للطرف المتعاقد.

(ب) قطع الغيار (بما في ذلك المحركات) والعتاد الجوي المحمول، جوا والداخل لأرض أي من الطرفين للصيانة أو التبديل بطائرة مستخدمة للخدمات الدولية من قبل الشركة (أو اشركات) التي يعينها الطرف المتعاقد الآخر.

(ج) الوقود والزيوت (بما في ذلك السوائل الهيدروليكية) المخصصة لتزويد طائرة مشغلة في مجال خدمات النقل الدولي من قبل الشركة التي يعينها الطرف المتعاقد الآخر ما دامت هذه الإمدادات المحتفظ بها على متن الطائرة ستستخدم في جزء من الرحلات التي سيقام بها على أرض الطرف المتعاقد.

(د) مخزون التذاكر المطبوعة، وفواتير الخطوط الجوية وأي مواد مطبوعة تحمل شعار الشركة المعنية من قبل طرف متعاقد ومواد الدعاية المعتادة الموزعة دون مسؤولية من الشركة المعنية والتي تنوي إستخدامها في عمليات النقل الجوي حتي يحين الوقت لإعادة تصديرها.

2. يجب أن تخضع المواد الواردة في الفقرة (1) الواردة أعلاه لإشراف السلطات الجمركية أو رقبتها.

3. العتاد الإعتيادي المحمول جوا وقطع الغيار (بما في ذلك المحركات) ومخازن الطائرة وإمدادات الوقود والزيوت (بما في ذلك السوائل الهيدروليكية) فضلا عن العتاد والإمدادات المحتفظ بها على متن طائرة أي من الطرفين المتعاقدين لا يتم تفريغها في أرض الطرف الآخر إلا بموافقة السلطات الجمركية بهذا الطرف المتعاقد. في هذه الحالة توضع تحت إشراف السلطات المذكورة حتى يتم إعادة تصديرها أو التخلص منها وفقا للأنظمة الجمركية لذلك الطرف المتعاقد.

4. يتم فرض رسوم مقابل الخدمات التي لها علاقة بالتخزين والتخليص الجمركي وفقا لقوانين وأنظمة دولة الطرف المتعاقد.

المادة 8:

العبور المباشر

وفقاً لقوانين ونظم أي طرف متعاقد فإن الركاب والأمتعة في حالة عبور مباشر، العابرة لأراضي أحد الطرفين المتعاقدين وغير المغادرة لنطاق المطار المخصص لذلك تخضع فقط لمراقبة مبسطة ما لم يتعلق الأمر بالإجراءات الأمنية ضد العنف والقرصنة الجوية وتهريب المخدرات والمؤثرات العقلية.

تعفى كل الأمتعة والشحن والبريد من الرسوم الجمركية والحقوق المطبقة في حالات مماثلة والرسوم والنفقات غير المعتمدة على كلفة الخدمات المقدمة عند الوصول.

المادة 9

رسوم الاستخدام:

1. المطارات وسلامة الطيران والأمور الأخرى التي لها علاقة بالمشنات والخدمات المقدمة على أرض أحد الطرفين المتعاقدين يجب أن تكون متاحة للإستخدام من طرف شركة الطرف المتعاقد الآخر وفقاً لشروط ليست أقل من تلك المتاحة لأي شركة تستخدم خدمات جوية دولية مشابهة، في وقت إتخاذ هذه الترتيبات.

2. تسمح الشركة أو الشركات المعينة من قبل هذا الطرف أو ذاك وفقاً للقوانين والأنظمة الوطنية لكلا الطرفين المتعاقدين بالاستفادة من خدماتها الأرضية المحددة على أرض الطرف المتعاقد الآخر ولها الخيار في أن تقدم خدمات أرضية كلية أو جزئية بواسطة وكيل مرخص من قبل السلطات المختصة للطرف المتعاقد الآخر لتقديم هذه الخدمات في حال إشتراط ذلك القوانين والنظم المحلية.

3. إعداد وتحصيل الرسوم و المصاريف المفروضة على أرض هذا الطرف المتعاقد أو ذاك، على شركة الطرف المتعاقد الآخر والمتعلقة باستخدام المطارات وسلامة الطيران وأمور أخرى لها علاقة بالمنشآت والخدمات يجب أن يكون عادلا ومنصفا. وأي من هذه الرسوم أو المصاريف يتوجب تطبيقها على شركة الطرف المتعاقد الآخر بشروط لا تقل ملائمة عن تلك المتاحة لأي شركة تقدم خدمات جوية دولية مشابهة في نفس الوقت، الذي فرصت فيه هذه الرسوم والمصاريف.

4. يشجع كل من الطرفين المتعاقدين النقاش بين سلطاته المختصة والخطوط التي تستخدم الخدمات والمنشآت متى كان ذلك ممكنا من خلال شركات تمثله. ويجب إخطار المستخدمين عن طريق مذكرة إشعار متى كان ذلك ممكنا بأي مقترحات تتعلق بتغيير مصاريف الإستخدام لتمكينهم من التعبير عن آرائهم قبل إجراء التغييرات.

المادة 10:

العمال غير الوطنيين والنفاذ الى الخدمات المحلية

1. وفقا لقوانين ونظم الطرف المتعاقد الآخر المتعلقة بالدخول والإقامة والشغل فإن الشركة أو الشركات المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بحق لها إستجلاب عمالها الإداريين والتجاربيين وعمال البيع والتشغيل والفنيين وغيرهم من الطاقم المتخصص والضروري لإستغلال الخدمات المعتمدة، مع الإبقاء عليهم.

2. يمكن تلبية حاجات الطاقم كما تراه الشركة أو الشركات المعنية من قبل أحد الطرفين بإستخدام عمالها أو بإستخدام خدمات عمال هيئة أخرى أو شركة عاملة على تراب الطرف المتعاقد الآخر مرخص لها في تقديم هذه الخدمات لشركات أخرى.

3. يجب على عمال الممثلة والطاقم الخاضوع للقوانين والنظم المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر، وطبقا لهذه القوانين والنظم على كل طرف متعاقد وعلى

أساس المعاملة بالمثل في أقل أجل أن يمنح تراخيص العمل الضرورية وتأشيرات الدخول وغيرها من الوثائق المشابهة، لعمال الممثلة ولطاقم المذكورين في الفقرة 1 من هذه المادة.

المادة 11

تبديل العملات والحوالات

1. يجب أن تتمتع أي شركة معينة بالحق في بيع وإصدار وثائق النقل الخاصة بها على أرض الطرف المتعاقد الآخر من خلال مكاتب بيعها وبالطريقة التي تلائمها من خلال وكلائها. ولكل شركة الحق في بيع الوثائق ولأي شخص مطلق الحرية في شراء هذه الوثائق بأي عملة قابلة للصرف و/ أو بالعملة المحلية.
2. لأي شركة معينة الحق في الصرف والتحويل نحو بلد بسعر الصرف الرسمي لفانض مداخلها على المصاريف المنجزة ذات الصلة بحركة النقل. وفي غياب أحكام مناسبة في اتفاق تسديد بين الطرفين المتعاقدين فإن التحويل المشار إليه أعلاه يجب أن يتم بعملات قابلة للصرف وفقا للقوانين الوطنية ونظم صرف العملات الأجنبية المعمول بها.
3. يجب أن يتاح صرف وتحويل هذه المداخل دون قيود على أساس سعر صرف التعاملات الحارية المعمول بها في وقت تقديم هذه العملات للصرف والتحويل. ويجب أن لا تكون موضع أي مصاريف باستثناء تلك العادية التي تقوم بها البنوك لإجراء مثل هذا الصرف أو التحويل.
4. للشركة (أو الشركات) المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين الحق في دفع النفقات المحلية بما فيها مشتريات الوقود على أرض الطرف المتعاقد الآخر بالعملة المحلية أو تقديمه بعملات قابلة للتحويل بحرية بما يتفق مع نظم العملة المحلية.

المادة 12

الإعتراف المتبادل بالشهادات والرخص

1. شهادة صلاحية الطائرات لتطيران وشهادات الكفاءة والرخص المحررة والصالحة لدى أحد الطرفين المتعاقدين والتي لا تزال سارية المفعول، يتم الإعتراف بصلاحياتها من قبل الطرف الآخر المتعاقد وذلك بهدف إستغلال الخدمات المعتمدة على الطرق المحددة، شريطة أن تكون هذه الشهادات والرخص المحررة والسارية المفعول مساوية أو أعلى من الحد الأدنى من المعايير النمطية التي يمكن إعدادها وفقاً للاتفاقية. ومع ذلك فإن كل طرف يحتفظ بحقه في قبول أو رفض الإعتراف بصلاحية الطائرات للقيام برحلات جوية فوق أراضيهِ والشهادات والرخص الممنوحة لرعايا و كفاءات الطرف المتعاقد الآخر و المعتمدة من قبله أو من قبل أي دولة أخرى و السارية الصلاحية.

2. إذا كانت إمتيازات أو شروط الرخص أو الشهادات الواردة في الفقرة 1 الأنفة الذكر صادرة عن سلطات طيران أحد الطرفين المتعاقدين لأي شخص أو شركة معينة، أو تتعلق بطائرة مستخدمة في إستغلال الخدمات المعتمدة، فيجب أن تسمح بفارق عن الحد الأدنى للمعايير النمطية الواردة في الاتفاقية. هذا الفرق يجب أن يقدم لمنظمة الطيران المدني الدولية. ويمكن لأي طرف متعاقد أن يطلب التشاور بين سلطات الطيران المدني المعنية بغية توضيح الممارسة المذكورة. وإذا لم يتم التوصل إلى إتفاق مرضي فيكون ذلك سبباً لتطبيق المادة 4 (اعتراض أو تعليق إستغلال الرخصة) من هذا الإتفاق.

المادة 13

سلامة الطيران

1. يمكن لأي طرف أن يطلب في أي وقت التشاور حول موضوع المعايير النمطية للسلامة في أي مجال يتعلق بمنشآت الطيران أو خدماته بالنسبة للطواقم والطائرات والعمليات المعتمدة من قبل الطرف المتعاقد الآخر. ويجب إجراء هذا التشاور خلال 30 يوما من الطائب الأنف الذكر.
2. وإذا أكتشف أحد الطرفين المتعاقدين أثر هذا التشاور أن الطرف المتعاقد الآخر لا يطبق ولا يعتمد المعايير النمطية للسلامة، في الجوانب المشار إليها في الفقرة 1، المعايير النمطية في أي من هذه المجالات التي يجب أن لا تقل عن الحد الأدنى للمعايير النمطية المعدة في نفس الوقت وفقا للاتفاقية، وعلى المتعاقد الأول أن يعلم الطرف المتعاقد الآخر بهذه النتائج والخطوات التي تعتبر ضرورية لمطابقة الحد الأدنى من المعايير النمطية لمنظمة الطيران المدني الدولي، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يتخذ الإجراءات التصحيحية المناسبة في أجال مقبولة. وإذا لم يتخذ الإجراءات المناسبة في أجال مقبولة يكون ذلك سببا لتطبيق المادة 4 من هذا الإتفاق (اعتراض أو تعليق أو الحد من الرخصة).
3. بغض النظر عن الواجبات الواردة في المادة 16 من هذا الإتفاق، فمن المتفق عليه أن أي طائرة تشغل من قبل أو نيابة عن شركة أحد الطرفين المتعاقدين من وإلى أرض دولة الطرف المتعاقد الآخر، يمكن أن تكون موضع إختبار على أراضي دولة الطرف المتعاقد الآخر (المعبر عنها في هذه المادة بـ "تفتيش الطريق")، دون تأخير غير مقبول. ويجب أن يكون التفتيش من قبل ممثلين مرخصين من قبل الطرف المتعاقد الآخر على متن الطائرة وفي جميع أنحاء الطائرة. لكن الواجبات الواردة في المادة 33 من "الإتفاقية نوضح أن الهدف من هذا التفتيش يجب أن يكون التأكد من صلاحية وثائق الطائرة وطاقمها وحالتها وتجهيزها وفقا للمعايير الفعلية المعدة على أساس الإتفاقية

4. إذا كان "تفتيش الطريق" هذا أو سلسلة تفتيشات الطريق تأثير:

(أ) مخاوف حقيقية من أن الطائرة أو إستغلال طائرة لا يستوفي الحد الأدنى من المعايير النمطية في ذلك الوقت وفقا للاتفاقية أو

(ب) مخاوف حقيقية من عدم وجود صيانة حقيقية أو إدارة للمعايير النمطية للسلامة المعدة في ذلك الوقت وفقا للاتفاقية.

يجب أن يكون الطرف المتعاقد الذي ينفذ التفتيش، حسب المادة 33 من الاتفاقية، حرا في إستنتاج ما إذا كانت الشهادات أو الرخص المرتبطة بهذه الطائرة أو بصاقمها قد أصدرت و هي متوفرة و سارية الصلاحية، أو أن المتطلبات التي بمقتضاها تشغل الطائرة تتجاوز الحد الأدنى من المعايير النمطية المعدة وفق هذه الاتفاقية.

5. في حالة عدم النفاذ لإجراء تفتيش الطريق على طائرة تستغلها شركة معينة من قبل طرف متعاقد حسب الفقرة (3) الواردة أنفا بسبب رفض ممثل تلك الشركة، يكون الطرف الآخر حرا في إستنتاج مخاوف حقيقية من النوع المشار إليه في الفقرة 4 أنفة الذكر وإستخلاص النتائج المشار إليها في تلك الفقرة.

6. يحتفظ كل طرف بحقه في تعليق أو تغيير مضمون رخصة الإستغلال لشركة الطرف المتعاقد الآخر فورا في حالة ما إذا إستنتج الطرف الأول، سواء نتج ذلك عن تفتيش الطريق أو الحرمان من النفاذ لتفتيش الطريق أو سلسلة تفتيشات الطريق بالتشاور أو بدونه، ضرورة القيام بعمل فوري لتحقيق سلامة تشغيل شركة.

7. أي عمل يقوم به أحد الطرفين المتعاقدين حسب الفقرتين (2) و(6) الأنقضى الذكر يجب أن يكون منقطعاً ويتوقف بمجرد زوال الأسباب التي دعت للقيام به.

المادة 14

أمن الطيران

1. طبقا لحقوقهما وواجباتهما المبينة في القانون الدولي، فإن الطرفين المتعاقدين يؤكدان أن واجبهما المتبادل لحماية الطيران المدني ضد أعمال التدخل غير المشروع لضمان أمنه، بشكل جزءا مكملًا للإتفاق الراهن. ودون الحد من عمومية حقوقهما وواجباتهما طبقا للقانون الدولي، يتفق الطرفان على التصرف بصفة خاصة طبقا لأحكام الإتفاقية المتعلقة بالمخالفات أو الأعمال الأخرى التي تحصل على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو 14 سبتمبر 1963، والإتفاقية المتعلقة بالإستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970، وإتفاقية محاربة الأعمال غير المشروعة ضد أمن الطيران المدني، الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1991، وبروتوكول منع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، الموقعة في مونتريال في 24 فبراير 1988، وإتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، الموقعة في مونتريال فاتح مارس 1991 أو أي إتفاقية أخرى متعلقة بأمن الطيران ينتمي إليها الطرفان.

2. يمنح الطرفان تبادليا وعلى الطلب، كل المساعدة الضرورية للتوقياية من أعمال الإستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، والأعمال غير المشروعة الأخرى الموجهة ضد سلامة هذه الطائرات أو ركابها أو طاقمها أو المطارات أو المنشآت وخدمات الملاحة الجوية وكذا أي تهديد آخر لأمن الملاحة الجوية المدنية.

3. على الطرفين المتعاقدين، في علاقاتهما المتبادلة، إمتثال الأحكام المتعلقة بأمن الطيران التي وضعتها المنظمة الدولية للطيران المدني والمشار إليها باعتبارها ملحقات بالإتفاقية مادامت هذه الأحكام تطبق على الطرفين المذكورين، كما أن عليهما أن يلزما مشغلي الطائرات المرقمة من قبلهما ومشغلي المضاربات الذين يوجد مقر أعمالهم الرئيسي أو إقامتهم الدائمة على

أراضيهم، أن يمثلوا لهذه الأحكام المتعلقة بأمن الطيران المدني. ووفقاً لذلك فعلى كل طرف متعاقد أن يقدم النصيحة للطرف المتعاقد الآخر حول أي اختلاف بين نظمه الوطنية والممارسات والمعايير النمطية للطيران المدني المبينة في الملحق ألف الذكر. ويمكن لأي طرف متعاقد أن يطلب مشاورات فورية مع الطرف المتعاقد الآخر في أي وقت لمناقشة أي من هذه الاختلافات. هذه المشاورات يجب أن تعقد وفقاً للفقرة 2 من المادة 24 (المشاورات التعديلية) من هذا الإتفاق.

4. يوافق كل طرف متعاقد على أنه قد تكون هنالك حاجة لمشغلي الطائرات هؤلاء لمراقبة أحكام أمن الطيران الواردة في الفقرة 3 ألفة الذكر على أرض ذلك الطرف المتعاقد الآخر. ويؤمن كل طرف متعاقد التطبيق الفعلي على أرضه للإجراءات المناسبة لحماية الطائرة وتفتيش الركاب والطاقم والبضائع والأمتعة والشحن ومستودعات الطائرات قبل وأثناء الإقلاع والهبوط. وعلى كل طرف أن يدرس بإيجابية أي طلب يوجه له الطرف الآخر المتعاقد بغية التأكد من أنه تم القيام بإجراءات أمنية إستثنائية لمواجهة تهديد خاص.

5. في حالة وقوع حادث أو التهديد بحادث يتعلق بالإستيلاء غير المشروع على الطائرات أو أعمال غير مشروعة أخرى موجهة ضد سلامة ركاب وطواقم الطائرات والمطارات أو المنشآت وخدمات الملاحة الجوية، يتعاقد الطرفان لتسهيل الإتصال والإجراءات الأخرى المناسبة الهادفة إلى وضع حد لهذا الحادث أو التهديد وذلك بصفة سريعة وأمنة وبأقلخطر على الحياة.

6. على كل طرف متعاقد أن يتخذ إجراءات عملية للتأكد من أن طائرته كانت موضع إستيلاء غير مشروع أو أعمال غير مشروعة أخرى وهبطت، يتم إحتجارها على الأرض ما لم تكن مغادرتها يفرضها واجب حماية حياة الناس. وأن تتخذ كلما كان ذلك ممكناً، على أساس مشاورات متبادلة.

المادة 15

أمن وثائق السفر

1. يوافق كل طرف متعاقد على اتخاذ تدابير لضمان أمن الجوازات ووثائق السفر التي يصدرها؛
2. في هذا الصدد، يوافق كل طرف على مراقبة قانونية إعداد وإصدار وتدفيق استخدام جوازات السفر ووثائق السفر الأخرى ووثائق الهوية التي يصدرها أو يصدرها من ينوب عن هذا الطرف المتعاقد.
3. يوافق كل طرف كذلك أن يعد أو يحسن الإجراءات التي تضمن أن تكون وثائق السفر أو الهوية التي يصدرها ذات جودة عالية بحيث لا يمكن أن يساء استخدامها بسهولة كما لا يمكن أن تغير أو تستنسخ أو تزور بسهولة.
4. وفقا للهدف أنف الذكر على كل طرف أن يعد الجوازات ووثائق السفر التي يصدرها وفق للوثيقة 9303 من الاتفاقية الدولية للطيران المدني ووثائق السفر المقروءة آليا: الجزء 1- جوازات السفر المقروءة آليا الجزء 2- الناشيرات المقروءة آليا 1 أو الجزء 3- الحجم 1 والحجم 2 من وثائق السفر الرسمية المقروءة آليا.
5. يوافق كل طرف متعاقد كذلك على تبادل المعلومات العملية بشأن تزوير أو تقليد وثائق السفر والتعاون مع الطرف المتعاقد الآخر لتعزيز مقاومة تزوير وثائق السفر بما في ذلك استخدام وثائق السفر المزورة واستخدام وثائق السفر الصالحة من قبل المزورين وسوء استخدام وثائق سفر حقيقية من قبل أصحابها الحقيقيين بما يساعد على ارتكاب جرائم وإساءة استخدام وثائق سفر منتهية الصلاحية أو ملغية وإساءة استخدام وثائق السفر التي تم الحصول عليها عن طريق الاحتيال.

المادة 16

نظم الحجز بالحاسوب

على كل طرف متعاقد أن يطبق على أرضه، مدونة المنظمة الدولية للطيران المدني لقوانين وعمليات أنظمة الحاسوب للحجوزات.

المادة 17

حظر التدخين

1. على كل طرف متعاقد أن يحظر التدخين أو أن يجعل شركاته تحظره في كل الرحلات التي تحمل الركاب، و التي تشغلها هذه الشركات بين أراضي الطرفين المتعاقدين. هذا الحظر يجب أن يطبق على كل موقع الطائرة ويجب أن يبدأ العمل به من بدء صعود الركاب إلى الطائرة حتى اكتمال نزولهم منها.
2. على كل طرف أن يتخذ التدابير التي يعتبرها معقولة لضمان إمتثال شركاته وركابها وطواقمها وفقا لأحكام هذه المادة، بما في ذلك فرض غرامة مناسبة على المخالفين.

المادة 18

حماية البيئة

يدعم الطرفان المتعاقدان الحاجة لحماية البيئة عن طريق التنمية المستدامة للطيران. يوافق الطرفان المتعاقدان فيما يتعلق بالعمليات بين أراضيهم، أن يمثلوا المعايير النمطية للمنظمة الدولية للطيران المدني والممارسات الموصى بها (SARPS) في الملحق والسياسات والتوجيهات الموجودة لمنظمة الطيران المدني الدولي.

المادة 19

تطبيق الاتفاق على الرحلات غير المبرمجة

1. الأحكام المبينة في المواد 23 تطبيق القوانين والنظم، 13 سلامة الطيران، 12 الاعتراف المتبادل بالشهادات والرخص، 14 أمن الطيران، 7 الضرائب والحقوق الجمركية والمصاريف الأخرى، 22 الإحصاء، 9 مصاريف الاستخدام، 10 العمال غير الوطنيين والنفاد إلى الخدمات المحلية، 11 صرف العملات وتحويل المداخيل و 24 التشاور وتعديل هذا الاتفاق، تطبيق كذلك على القوانين والرحلات غير المبرمجة المستغلة من قبل شركات طيران أحد الطرفين المتعاقدين من أو إلى أرض الطرف المتعاقد الآخر وعلى شركات الطيران التي تشغل هذه الرحلات.
2. لا يجب أن تفسر أحكام الفقرة 1 من هذه المادة القوانين الوطنية التي تحكم المواثيق أو الرحلات غير المبرمجة التي تديرها شركات طيران أو أطراف أخرى مشاركة في تنظيم هذه العمليات.

المادة 20

الإيجار

1. يجوز لأي طرف متعاقد منع استخدام الطائرات المستأجرة للخدمة بموجب هذه الاتفاقية التي لا تتفق مع المادة 13 (سلامة الطيران) و 14. (أمن الطيران) من هذا الاتفاق.
2. مراعاة لأحكام الفقرة 1 المذكورة أعلاه فإن الشركة التي يعينها أحد الطرفين يمكن أن تستخدم طائرة موجهة من أي شركة شريطة أن لا ينجم عن ذلك ممارسة شركة أقل لحقوق نقل لا تملكها.

المادة 21

تقديم الجدول الزمني للرحلات

1. تقدم الشركة (أو الشركات) المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين جدول الرحلات التي تعتزم القيام بها لكل الفترات (الصيف والشتاء)، للمصادقة عليه من قبل سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر، ثلاثين (30) يوما على الأقل قبل موعد البدء في إستغلال الخدمات المعتمدة.
2. بالنسبة للرحلات الإضافية التي ترغب الشركة المعنية من قبل أحد الأطراف أن تستغل فيها الخدمات المعتمدة خارج الجدول الزمني للرحلات، المصادق عليه، يجب أن تطلب هذه الشركة إذا مسبقا من سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر. هذا المطلب يجب أن يقدم وفقا لقوانين ونظم الطرفين المتعاقدين. ويطبق نفس الاجراء على أي تعديل يجرى عليه.

المادة 22

الإحصاء

تقوم سلطات الطيران لأي من الطرفين المتعاقدين بتزويد سلطات طيران لطرف المتعاقد الآخر بطلب من هذه الأخيرة بكل اندوريات وبيانات الإحصاء التي قد تكون مطلوبة لإستعراض القدرة المقدمة على تقديم الخدمات المعتمدة. هذه لبيانات يجب أن تتضمن كل المعلومات المطلوبة لتحديد إحصائيات النقل الذي تنفذه هذه الشركة على الخدمات المعتمدة وأصول ووجهات هذا النقل.

المادة 23

تطبيق القوانين والنظم الوطنية

1. يجب أن تطبق قوانين ونظم أي طرف متعاقد المتعلقة بالدخول والتواجد والمغادرة لأرضه من قبل شركة تؤمن الخدمات الجوية الدولية أو للاستغلال والملاحة في هذه الطائرة أو رحلات هذه الطائرة على حوزته الترابية يجب أن تطبق على طائرة الشركة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

2. يجب الإمتثال لقوانين ونظم أي طرف متعاقد التي تحكم الدخول والتواجد والمغادرة لأرضه من قبل الركاب والطاقم والأمتعة والشحن بما في ذلك البريد، هذه الإجراءات المتعلقة بالدخول والخروج والطاقم والركاب والشحن بما في ذلك البريد، مثل هذه الإجراءات المتعلقة بالدخول والخروج والتخليص والتوطن وسلامة الطيران والجوازات والجمارك والعملة والبريد والصحة والحجر يجب الإمتثال لها من قبل أو نيابة عن الركاب والطاقم والأمتعة والشحن والبريد المنقول بالطائرة من قبل الشركات التي يعينها الطرف الآخر المتعاقد، أثناء وجودها على أرضه.

3. يزود كل طرف متعاقد بطلب من الطرف الآخر نسخاً من قوانينه والنظم والإجراءات الواردة في هذا الاتفاق.

المادة 24

المشاورات والتعديل

1. في جو من التعاون الوثيق فإن سلطتي طيران الطرفين المتعاقدين تتشاوران دورياً للتأكد من تطبيق وإحترام احكام الاتفاق الراهن وتتشاوران كلما كانت هنالك ضرورة لتعديل هذا الاتفاق وملحقاته.

2. يمكن لهذا الطرف المتعاقد أو ذاك أن يطلب التشاور على أساس رؤية لتعديل هذا الاتفاق أو ملحقاته. ويبدأ هذا التشاور كلما كان ذلك ممكناً، دون أن يتجاوز

التأخير ستين (60) يوما ابتداء من تاريخ استلام الطرف المدني للطلب المكتوب، ما لم يقرر الطرفان المتعاقدان يتفق مشترك تمديد هذه الفترة. هذا التشاور يمكن أن يجري عن طريق النقاش أو المراسلة، ويحضر كل طرف ويقدم خلال هذا التشاور الأدلة ذات الصلة التي تدعم موقفه، سبيلا لتسهيل إتخاذ قرارات معقنة واقتصادية.

3. إذا أبدى أي من الطرفين رغبته في تعديل بعض أحكام هذا الاتفاق تدخل هذه التعديلات حيز التنفيذ عند ما يشعر الطرفان ببعضهما بإكتمال إجراءاته الدستورية.

4. يمكن إجراء تعديل الملحق رقم 1 باتفاق مباشر بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين، وعليها أن تطبقه بصورة مؤقتة اعتبارا من تاريخ الموافقة عليه على أن يتم العمل به عند ما يتم تبادل ذلك و يؤكده الطرفان بتبادل المذكرات الدبلوماسية بهذا الخصوص.

المادة 25

تسوية النزاعات

1. في حال وجود نزاع بين الطرفين المتعاقدين متعلق بتفسير أو تطبيق أحكام الاتفاق الراهن فعلى الطرفين المتعاقدين السعي مبدئيا لتسويته عن طريق التفاوض بين سلطات الطيران المدني بدولتي الطرفين المتعاقدين.

2. إذا فشلت سلطات الطيران في تسوية النزاع عن طريق المفاوضات، تتم تسويته من خلال القنوات الدبلوماسية.

3. إذا فشل الطرفان المتعاقدان في تسوية النزاع وفقا للفقرتين 1 و 2 الإنفتي الذكر، يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين وفقا لقوانينه ونظمه أن يحيل النزاع إلى محكمة تحكيمية من ثلاثة حكاه، يحين كل طرف متعاقد حكما على أن يختار

الثالث الذي سيكون مرجحاً من قبل الحكّمين المعيّنين. ويجب أن لا يكون هذا الحكم من رعايا إحدى الدولتين وأن يكون من رعايا دولة تربطها علاقات دبلوماسية بكلّا الطرفين المتعاقدين وقت التعيين.

3. يتعين على كلا الطرفين المتعاقدين تنصيب حكمه خلال ستين (60) يوماً ابتداء من استلام إشعار تحكيم بالبريد المسجل. ويجب أن يعين الحكم الثالث خلال الستين (60) يوماً التي تلي تعيين الحكّمين من قبل الطرفين المتعاقدين. وإذا لم يتمكن أحد الطرفين المتعاقدين من تعيين حكمه حتى إنقضاء الفترة أو إذا فشل الحكمان في اختيار الحكم الثالث خلال الفترة المذكورة، يمكن أن يطلب هذا الطرف المتعاقد أو ذاك من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولية تعيين الحكم الثالث أو الحكّمين اللذين يمثلان الطرفين حسب الحالة المطلوبة.

4. في مثل هذه الحالة يمكن لنائب الرئيس أو العضو الأكبر في مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني من غير رعايا دولتي الطرفين المتعاقدين، أن يخلف رئيس المنظمة الدولية للطيران المدني في تحكيم هذا النزاع، كما هو مدين في الفقر 3 من هذه المادة، في حالة غياب أو عجز هذا الأخير.

5. يجب أن تحدد المحكمة التحكيمية إجراءاتها ومكان التحكيم موضع ترتيبات متفق عليها بين الطرفين المتعاقدين؛

6. قرارات المحكمة التحكيمية يجب أن تكون نهائية وملزمة للطرفين المتعاقدين حيال هذا النزاع.

7. في حالة ما إذا لم يمثل أحد الطرفين المتعاقدين أو الشركة المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين للقرار فحسب الفقرة (2) من هذه المادة يمكن للطرف المتعاقد الآخر أن يحد من أو يعلق أو يرفض أي حقوق أو أفضلية كان يمكنها بمقتضى هذا الإتفاق لذلك الضرف المتعاقد.

8. يتحمل كل طرف متعاقد مصاريف حكمه، أما مصاريف الحكم الثالث بما فيها الرسوم وأي مصاريف تكلفتها الوكالة الدولية للطيران المدني فيما يتعلق بتعيين الحكم الثالث و/أو حكمي الطرفين بما يتماشى مع الفقرة 3 من هذه المادة وذلك بالتناصف بينهما.

9. وريثما يقدم التحكيم وحتى تنشر المحكمة التحكيمية قرارها فعلى الطرفين المتعاقدين أن يواصلوا أداء واجباتهما عملاً بهذا الاتفاق دون مساس بالسوية النهائية وفقاً لقرار المحكمة.

المادة 26

التسجيل

يجب تسجيل هذا الاتفاق وملحقاته وكذلك أي تعديل يتم إجراؤه عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة 27

الاتفاقية متعددة الأطراف

في حالة وجود اتفاقيات متعددة الأطراف أو إتفاقيات تعنى بالنقل الجوي ينسب إليها الطرفان المتعاقدان، يعدل هذا الاتفاق ليتطابق مع أحكام هذه الإتفاقيات.

المادة 28

العناوين

يتم إدراج العناوين في هذا الاتفاق على رأس كل مادة بغية المرجعية والملائمة في حدود متناهية أو لوصف نطاق أو قصد هذا الإتفاق.

المادة 29

الصلاحية والانتهاء

هذا الاتفاق مبرم لفترة غير محددة من الزمن.
ويمكن لأي طرف متعاقد أن يقدم إشعاراً للطرف الآخر بقراره إنهاء هذا الاتفاق؛
هذا الإشعار يجب أن يبلغ في نفس الوقت لمنظمة الطيران المدني الدولي.
في هذه الحالة ينتهي الاتفاق إثني عشر (12) شهراً من تاريخ استلام الإشعار من
قبل أحد الطرفين المتعاقدين، ما لم يسحب إشعار الإنهاء باتفاق ثنائي قبل إقضاء
هذه الفترة. وفي غياب أي إشعار باستلام أحد الطرفين المتعاقدين، يعتبر الإشعار
مستملاً أربعة عشر (14) يوم عمل بعد التاريخ الذي سلم فيه التبليغ لمنظمة الطيران
المدني الدولي.

المادة 30

سريان المفعول

يسري مفعول هذا الاتفاق عند ما يتبادل الطرفان إشعاراً بأكملال الإجراءات
القانونية فيما يتعلق بإبرامه وسريانه مفعونه وفق الإتفاقات الدولية.
واثباتاً لذلك قام المفوضان الموقعان أدناه المخولون حسب الأصول من قبل
حكومتيهما بتوقيع هذا الاتفاق المتضمن ثلاثين (30) مادة وملحقين (2) ووضعاً
ختميهما.

حرر في إزمير بتركيا، يوم 31 مايو سنة 2012، في نسخ باللغات التركية، العربية والإنجليزية، يصادق على كل النصوص على قدم المساواة، وفي حالة وجود أي اختلاف في التنفيذ أو التفسير أو التطبيق فاللغة الإنجليزية هي المعتبرة.

عن حكومة الجمهورية الإسلامية الموريتانية

أبو بكر الصديق ولد محمد الحسن

المدير العام للوكالة الوطنية

للطيران المدني

عن حكومة جمهورية تركيا

بلال أكشي

المدير العام للطيران المدني

الملحق 1

جدول الطريق

1. يحق للشركات المعنية من قبل الجمهورية التركية إستغلال خدمات النقل الجوي في كلا الإتجاهين على النحو التالي:

من	النقاط الوسيطة	إلى	النقاط الخارجية
النقاط في تركيا	أي نقطة (*)	النقاط في	أي نقطة (*)

2. يحق للشركات المعنية من قبل الجمهورية الإسلامية الموريتانية إستغلال خدمات النقل الجوي في كلا الإتجاهين على النحو التالي:

من	النقاط الوسيطة	إلى	النقاط الخارجية
النقاط في موريتانيا	أي نقطة (*)	النقاط في تركيا	أي نقطة (*)

ملاحظة: (*) النقاط الوسيطة والنقاط الخارجية على كامل الطريق و حقوق الحرية الخامسة للحركة الجوية التي تمكن ممارستها على هذه الطرق من قبل الشركات المعنية يجب تحديدها من قبل سلطات الطيران في كلا الطرفين المتعاقدين بصفة مشتركة.

ملاحظة: (*) النقاط الوسيطة والنقاط الخارجية يمكن أن يتم حذفها من قبل الشركة المعنية في بعض الرحلات أو كلها إذا أرادت أن الخدمات على هذه الطريق تبدأ وتنتهي على أرض الطرف المتعاقد المعين للشركة.

الملحق 2: مدونة التقاسم

يمكن لشركة (أو شركات) أحد الطرفين المتعاقدين ان تضيف ترتيبات تسويقية ينفق عليها مثل غلق الفضاء، ومدونة التقاسم أو ترتيبات تجارية أخرى مثل:

- (أ) شركة أو شركات لنفس الطرف المتعاقد
- (ب) شركة أو شركات للطرف المتعاقد الآخر
- (ج) شركة أو شركات لدولة ثالثة.

شريطة استمرار كافة هذه الشركات في الترتيبات المذكورة أعلاه على الطريق المناسب وحقوق الحركة فيما يتعلق بكافة التذاكر المباعة يبلغ المشتري بنقطة البيع لأي شركة تشغل قطاع هذه الخدمات بالكامل.

بالنسبة للطرف الثالث فإن ترتيبات مدونة تشارك كل الشركات في هذه الترتيبات يخضع لمصادقة سلطات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين. وينبغي لمثل هذا لطرف الثالث عدم الترخيص أو السماح بترتيبات مقارنة بين شركات الطرف الثاني المتعاقد وشركات أخرى عاملة إلى ومن وغير هذه الدولة الثالثة، وبحق لسلطات طيران الطرف المتعاقد المعني، أن لا توافق على هذه الترتيبات.

هذا هو التفاهم المشترك لكلا الطرفين المتعاقدين ورمز التقاسم هذا لا يحسب ضد استحقاقات مالوفة لدى شركة التسويق.

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

CONTENT

<u>ARTICLE</u>	<u>TITLE</u>
1	DEFINITIONS
2	GRANT OF RIGHTS
3	DESIGNATION AND AUTHORIZATION
4	REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION
5	CAPACITY
6	TARIFFS
7	TAXES, CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES
8	DIRECT TRANSIT
9	USER CHARGES
10	NON -NATIONAL PERSONNEL AND ACCESS TO LOCAL SERVICES
11	CURRENCY CONVERSION AND REMITTANCE OF EARNINGS
12	MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES
13	AVIATION SAFETY
14	AVIATION SECURITY
15	SECURITY OF TRAVEL DOCUMENTS
16	COMPUTER RESERVATION SYSTEMS (CRS)
17	BAN ON SMOKING
18	ENVIRONMENTAL PROTECTION
19	APPLICABILITY TO CHARTER/NON SCHEDULED FLIGHTS
20	LEASING
21	FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION
22	STATISTICS
23	APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS
24	CONSULTATIONS AND AMENDMENT
25	SETTLEMENT OF DISPUTES
26	REGISTRATION
27	MULTILATERAL AGREEMENTS
28	TITLES
29	VALIDITY AND TERMINATION
30	ENTRY INTO FORCE

ANNEX I : ROUTE SCHEDULE

ANNEX II : CODE SHARING

The Government of the Republic of Turkey and the Government of Islamic Republic of Mauritania hereinafter referred to as "Contracting Parties".

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

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities,

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

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE I DEFINITIONS

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

- a "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Republic of Turkey, the Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications, Directorate General of Civil Aviation (DGCA) and in the case of the Islamic Republic of Mauritania, Ministry of Equipment and Transport, National Agency of Civil Aviation, or in both cases any person or body authorised to exercise the functions presently assigned to the said authorities;
- b "Agreement" means, this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;
- c "Agreed services" means, the international air services which can be operated, according to provisions of this Agreement on the specified routes;
- d "Annex" means the Annex to this Agreement or any amendments thereto, in accordance with the provisions of Article 24 (Consultations and Amendment) of this Agreement;
- e "Air service" "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings specified in Article 96 of the Convention;
- f. "Capacity" means,
 - in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on the route or section of a route,
 - in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;
- g. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes of the Convention under Articles 90 and 94 thereof, so far as those annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;
- h "Designated airline(s)" means any airline(s) which has/have been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;

- i. "Ground-handling" means and includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services;
- j. "CAO" means the International Civil Aviation Organization;
- k. "International air transportation" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State.
- l. "Marketing airline" means an airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline, through code-sharing.
- m. "Schedule" means the schedule of the routes to operate air transportation services annexed to the present Agreement and any modifications thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 24 (Consultations and Amendment) of the present Agreement.
- n. "Specified routes" means the routes established or to be established in the Annex to this Agreement.
- o. "Spare parts" means, articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines;
- p. "Tariff" means any fare, rate or charge, the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and/or cargo, excluding mail, in air transportation, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by airlines, including their agents and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge.
- q. "Territory" has the meaning specified in Article 2 of the Convention.
- r. "Traffic" means, passengers, baggage, cargo and mail;
- s. "Regular equipment" means articles, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment.
- t. "User charges" means fees or rates levied for the use of airports, navigational facilities and other related services offered by one Contracting Party to the other.

ARTICLE 2 GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of scheduled international air services on the routes specified in Annex I to this Agreement by the designated airlines of the other Contracting Party
 - a. to fly without landing across the territory of the other Contracting Party,
 - b. to make stops in the said territory for non-traffic purposes
 - c. to make stops in the territory at the points specified for that route in Annex I to this Agreement for the purpose of embarking and disembarking the international traffic in combination or separately,
 - d. the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, traffic carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party

ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORISATION

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

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

ARTICLE 4

REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

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

ARTICLE 5 CAPACITY

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

ARTICLE 6 TARIFFS

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

2 The tariffs established under paragraph (1) shall not be required to be filed by the designated airlines of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval.

3 Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, in the establishment of tariffs, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor, being a designated airline of the other Contracting Party, or excluding such a competitor from a route

4 The Contracting Parties agree that the following airline practices, in relation to the establishment of tariffs, may be regarded as possible unfair competitive practices which may merit closer examination:

- a. charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;
- b. the practices in question are sustained rather than temporary;
- c. the practices in question have a serious economic effect on, or cause significant damage to, designated airline(s) of the other Contracting Party; and
- d. behaviour indicating an abuse of dominant position on the route

5 In the event that either aeronautical authority is dissatisfied with a tariff proposed or in effect for an airline of the other Contracting Party, the aeronautical authorities will endeavour to settle the matter through consultations if so requested by either authority. In any event, the aeronautical authority of a Contracting Party shall not take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a tariff of an airline of the other Contracting Party.

6 Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of one Contracting Party shall provide, on request, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party the information relating to the establishment of the tariffs, in a manner and format as specified by such authorities.

7 No Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

ARTICLE 7
TAXES, CUSTOMS DUTIES
AND OTHER CHARGES

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

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

ARTICLE 8 DIRECT TRANSIT

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control except in respect of security measures against violence, air piracy and smuggling of narcotics & psychotropic substances. Such baggage, cargo and mail shall be exempt from customs, excise and similar duties, fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

ARTICLE 9 USER CHARGES

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

*T.C

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

ARTICLE 10 NON- NATIONAL PERSONNEL AND ACCESS TO LOCAL SERVICES

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

ARTICLE 11

CURRENCY CONVERSION AND REMITTANCE OF EARNINGS

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

ARTICLE 12

MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

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

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

ARTICLE 13 AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities and services, to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer in the aspects mentioned in paragraph 1 of this Article, safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum ICAO standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action within an agreed period. Failure to take appropriate action within the agreed period shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation, Suspension or Limitations of Authorization) of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 16 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of the airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the State of the other Contracting Party may, while within the territory of the State of the other Contracting Party, be made subject of an examination (in this Article called "ramp inspection"), without unreasonable delay. This would be an inspection by the authorized representatives of the other Contracting Party on board and around the aircraft. However, the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the objective of this inspection will be to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment in accordance with the established effective norms on the basis of the Convention.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
 - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention.

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airline of a Contracting Party in accordance with paragraph (3) above is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
6. Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the airline of the other Contracting Party immediately in the case the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, the denial of an access to a ramp inspection or a series of ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 14 AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 or the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection done at Montreal on 1 March 1991 or any other Convention on aviation security to which the Contracting Parties are parties
2. Upon request, the Contracting Parties shall provide all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation
3. The Contracting Parties, in their mutual relations, shall act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by ICAO and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences which shall be held in accordance with paragraph 2 of Article 24 (Consultations and Amendment) of this Agreement

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall secure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, and baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof, with minimum risk to life.
6. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference, which has landed in the territory of the respective State is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

ARTICLE 15 SECURITY OF TRAVEL DOCUMENTS

1. Each Contracting Party agrees to adopt measures to ensure the security of their passports and other travel documents.
2. In this regard, each Contracting Party agrees to establish controls on the lawful creation, issuance, verification and use of passports and other travel documents and identity documents issued by, or on behalf of, that Contracting Party.
3. Each Contracting Party also agrees to establish or improve procedures to ensure that travel and identity documents issued by it are of such quality that they cannot easily be misused and cannot readily be unlawfully altered, replicated or issued.

4. Pursuant to the objective above, each Contracting Party shall issue their passports and other travel documents in accordance with ICAO Doc 9303, Machine Readable Travel Documents, Part 1-Machine Readable Passports, Part2- Machine Readable Visas, and/or Part3- Size 1 and Size2 Machine Readable Official Travel Documents.
5. Each Contracting Party further agrees to exchange operational information regarding forged or counterfeit travel documents, and to cooperate with the other to strengthen resistance to travel document fraud, including the forgery or counterfeiting of travel documents, the use of forged or counterfeit travel documents, the use of valid travel documents by imposters, the misuse of authentic travel documents by rightful holders in furtherance of the commission of an offence, the use of expired or revoked travel documents, and the use of fraudulently obtained travel documents.

ARTICLE 16

COMPUTER RESERVATION SYSTEMS (CRS)

Each Contracting Party shall apply the ICAO Code of Conduct for the Regulation and Operation of Computer Reservation Systems within its territory

ARTICLE 17

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 within the provisions of this Article, including the imposition of appropriate penalties for non-compliance.

ARTICLE 18

ENVIRONMENTAL PROTECTION

The Contracting Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Contracting Parties agree with regard to operations between their respective territories to comply with the ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) of Annex and the existing ICAO policy and guidance on environmental protection.

ARTICLE 19

APPLICABILITY TO CHARTER/NON SCHEDULED FLIGHTS

1. The provisions set out in Articles 23 Application of Laws and Regulations, 13 Aviation Safety, 12 Mutual Recognition of Certificates and Licenses, 14 Aviation Security, 7 Taxes Customs Duties and Other Charges, 22 Statistics, 9 User Charges, 10 Non-National Personnel and Access to Local Services, 11 Currency Conversion and Remittance of Earnings, and 24 Consultations and Amendment of this Agreement apply as well to charters and other non-scheduled flights operated by the air carriers of one Contracting Party into or from the territory of the other Contracting Party and to the air carriers operating such flights.
2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect national laws and regulations governing the authorization of charter or non-scheduled flights or the conduct of air carriers or other parties involved in the organization of such operations

ARTICLE 20

LEASING

1. Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Articles 13 (Aviation Safety) and 14 (Aviation Security) of this Agreement
2. Subject to paragraph 1 above, the designated airlines of each Contracting Party may use aircraft leased from any company, including other airlines, provided that this would not result in a lesser airline exercising traffic rights it does not have

ARTICLE 21 FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION

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

ARTICLE 22 STATISTICS

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

ARTICLE 23 APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

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

3. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party, supply the copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

ARTICLE 24 CONSULTATIONS AND AMENDMENT

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

ARTICLE 25 SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle their dispute by negotiations between Aeronautical Authorities of the States of both Contracting Parties.

2. If the said Aeronautical Authorities fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.
3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs (1) and (2) above, either Contracting Party may in accordance with its relevant laws and regulations refer the dispute to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third arbitrator, who shall be the umpire, to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such arbitrator shall not be a national of the State either Contracting Party and shall be a national of a State having diplomatic relations with each of the Contracting Parties at the time of appointment.

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

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

4. The Vice-President or a senior member of the ICAO Council, not being a national of either of the Contracting Parties, as the case may be, shall replace the President of ICAO in its arbitral duties, as mentioned in paragraph (3) of this Article, in case of absence or incompetence of the latter.
5. The arbitral tribunal shall determine its procedures and the place of arbitration subject to provisions agreed upon between the Contracting Parties.
6. The decisions of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Contracting Parties to the dispute.
7. If either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with the decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which have been granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.
8. Each Contracting Party shall bear the expenses of its own arbitrator. The expenses of the umpire, including his/her fees and any expenses incurred by ICAO in connection with the appointment of the umpire and/or the arbitrator of the Party in default as referred to in paragraph (3) of this Article shall be shared equally by the Contracting Parties.

9. Pending the submission to arbitration and there after until the arbitral tribunal publishes its award, the Contracting Parties shall, except in the event of termination, continue to perform all their obligations under this Agreement without prejudice to a final adjustment in accordance with the said award.

ARTICLE 26 REGISTRATION

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

ARTICLE 27 MULTILATERAL AGREEMENTS

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

ARTICLE 28 TITLES

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

ARTICLE 29 VALIDITY and TERMINATION

This Agreement is concluded for an unlimited period of time.

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

In such case, the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) working days after the date on which ICAO will have received communication thereof.

ARTICLE 30
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 thirty (30) Articles and two (2) Annexes and have affixed thereto their seals.

Done at Izmir Turkey, this 31st day of May, the year 2012 in duplicate, in the Turkish, Arabic and English languages, all texts being equally authenticated. In case of any divergence of implementation interpretation or application, the English text shall prevail

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

**FOR THE GOVERNMENT
OF ISLAMIC REPUBLIC OF
MAURITANIA**

Bilal EKŞİ
Director General of DGCA Turkey

**Aboubekrine Seddigh OULD
MOHAMED EL HACEN**
Director General of National Civil
Aviation Agency of Mauritania

ANNEX I ROUTE SCHEDULE

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

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Turkey	Any points (*)	Nouakchott and a point to be specified later	Any points (*)

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

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Mauritania	Any points (*)	Two points to be specified later	Any points (*)

Notes:

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

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

ANNEX II CODE SHARING

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

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

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

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

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