

MİLLETLERARASI ANDLAŞMA



Karar Sayısı: 6341

27 Mart 2016 tarihinde Amman'da imzalanan ve 7388 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan ekli "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Ürdün Haşimi Krallığı Hükümeti Arasında Hava Hizmetleri Anlaşması"nın onaylanmasına, 9 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 2 nci ve 3 üncü maddeleri gereğince karar verilmiştir.

31 Ekim 2022

Recep Tayyip ERDOĞAN
CUMHURBAŞKANI

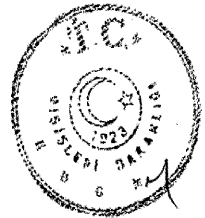
TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ

VE

ÜRDÜN HAŞİMİ KRALLIĞI HÜKÜMETİ

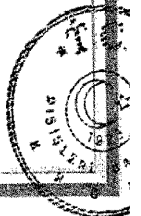
ARASINDA

HAVA HİZMETLERİ ANLAŞMASI



İÇİNDEKİLER

<u>MADDE</u>	<u>BASLIK</u>
1	TANIMLAR
2	HAKLARIN TANINMASI
3	TAYİN VE YETKİLENDİRME
4	İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI
5	KANUNLARIN VE DÜZENLEMELERİN UYGULANMASI
6	SERTİFİKA VE LİSANSLARIN TANINMASI
7	GÜMRÜK VERGİSİ VE DİĞER VERGİ VE HARÇLARDAN MUAFİYET
8	DOĞRUDAN TRANSİT GEÇİŞ
9	KULLANICI ÜCRETLERİ
10	TİCARİ FAALİYETLER
11	MALİ HÜKÜMLER
12	KAPASİTE
13	TARİFELER
14	UÇUŞ PROGRAMININ ONAYI
15	HAVACILIK GÜVENLİĞİ
16	HAVACILIK EMNİYETİ
17	SEYAHAT BELGELERİNİN GÜVENLİĞİ
18	BİLGİSAYARLI REZERVASYON SİSTEMLERİ (CRS)
19	SİĞARA YASAĞI
20	ÇEVRENİN KORUNMASI
21	CHARTER/TARİFESİZ UÇUŞLARA UYGULANABİLİRLİK
22	KİRALAMA
23	İSTATİSTİKLER
24	İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER
25	ANLAŞMAZLIKLARIN ÇÖZÜMÜ
26	TESCİL
27	BASLIKLAR
28	ÇOK TARAFLI ANLAŞMALARIN GEÇERLİLİĞİ
29	SONA ERME
30	YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ
EK	HAT ÇİZELGESİ



Bundan sonra "Akit Taraflar" olarak nitelendirilecek Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Ürdün Haşimi Krallığı Hükümeti,

Asgari seviyede hükümet müdahalesi ile piyasadaki hava yolları arasında rekabete dayalı bir uluslararası havacılık sistemini desteklemek isteyerek,

Sivil havacılık alanındaki karşılıklı ilişkilerini desteklemek ve böylelikle aralarındaki uluslararası havacılık hizmetlerinin gelişmesine yardımcı olmak isteyerek,

Etkin ve rekabetçi uluslararası hava hizmetlerinin ekonomik büyümeyi, ticareti ve tüketicilerin refahını artırdığının bilincinde olarak,

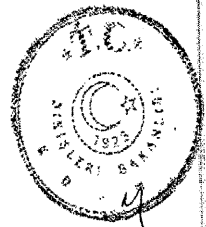
Havayollarının, seyahat eden halka çeşitli hizmet opsiyonları sağlamasını isteyerek ve bireysel havayollarını yenilikçi ve rekabetçi fiyatlar geliştirmeye ve uygulamaya teşvik etmeyi hedefleyerek,

Hava araçlarının güvenliğine karşı yapılan, kişilerin ve mülklerin emniyetini tehdit eden, hava hizmetlerini olumsuz etkileyen ve sivil havacılığın emniyeti konusunda halkın güvenini sarsan eylemler ve tehlikeler konusundaki ciddi endişelerini teyit ederek ve uluslararası hava hizmetlerinde en üst seviyede emniyet ve güvenliği sağlamayı isteyerek;

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

Kendi bölgeleri arasında ve dışında hava hizmetleri tesis etmek ve yürütmek amacıyla bir anlaşmaya varmayı arzu ederek,

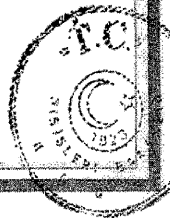
AŞAĞIDAKİ MADDELERDE ANLAŞMIŞLARDIR:



MADDE 1 TANIMLAR

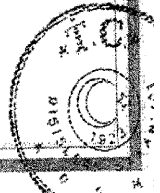
1. İşbu Anlaşmanın amacı doğrultusunda, metin içeriği aksini gerektirmediği takdirde:
- a) "Sözleşme" terimi; 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Hakkında Sözleşmeyi ifade etmekte ve her iki Akit Tarafın yürürlüğe koyması veya kabul etmesi koşuluyla, Sözleşmenin 90. Maddesi uyarınca kabul edilen tüm Ekleri ve 90. ve 94. Maddeler uyarınca Sözleşmenin Eklerinde yapılan tüm değişiklikleri içermektedir;
 - b) "Anlaşma" terimi işbu Anlaşmayı, Eklerini ve bunlarda yapılacak herhangi bir değişikliği ifade etmektedir;
 - c) "Havacılık Otoriteleri" terimi; Türkiye Cumhuriyeti için, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü (SHGM), Ürdün Haşimi Krallığı için Sivil Havacılık Düzenleme Komisyonu'nu (CARC) veya bahse konu her iki ülke için hâlihazırda bu otoritelere tevdi edilmiş olan görevleri yerine getirmeye yetkili herhangi bir kurum veya kişiyi ifade etmektedir;
 - d) "Mutabık Kalınan Hizmetler" terimi; belirlenen hatlarda işbu Anlaşma hükümlerine göre sunulabilecek uluslararası hava hizmetlerini ifade etmektedir;
 - e) "Tayin edilen havayolları" terimi; işbu Anlaşmanın 3. Maddesi uyarınca tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş Havayollarını ifade etmektedir;
 - f) "Ülke" terimi, Sözleşmenin 2. Maddesinde belirtilmiş olan anlamı içerir;
 - g) "Hava hizmeti", "uluslararası hava hizmeti", "havayolu" ve "trafik amacı dışındaki duraklama" terimleri, Sözleşmenin 96. Maddesinde tanımlanan anlamlarında kullanılmaktadır;
 - h) "Kapasite" terimi,
 - (i) hava aracı için, bu hava aracı tarafından hatta veya hattın belirli bir kısmında taşınabilen yükü ve/veya koltukları,
 - (ii) belirtilen hava hizmeti için; işbu Anlaşma kapsamında, herhangi bir pazarda (iki şehirden karşılıklı ya da ülkeden ülkeye) veya belirli bir hatta veya hattın bir kısmında belirli bir dönemde sunulan ve genellikle sefer sayısı (frekans) ya da koltuk sayısı veya kargo tonajı şeklinde sağlanan hizmetlerin miktarını(miktarlarını) ifade etmektedir;

- i) "Ücret tarifesı" terimi; bağlantılı tüm ulaşım vasıtaları da dâhil olmak üzere, hava taşımacılığında, yolcuların, bagajların ve/veya posta dışındaki kargoların taşınması için havayolları ve acenteleri tarafından tahsil edilecek her türlü bilet ücreti ile harçları ve sair giderleri ve bu bilet ücretleri ile harçların ve sair giderlerin tabi olduğu şartları ifade etmektedir;
- j) "Trafik" terimi; yolcular, bagaj, kargo ve postayı ifade etmektedir;
- k) "Kullanıcı ücretleri" terimi; uçak, mürettebat, yolcu ve kargo için bir Akit Tarafın diğerine sunduğu havalimanlarının, hava seyrüsefer tesislerinin ve ilgili diğer hizmetlerin kullanımı karşılığında yetkili idareler tarafından havayollarına tarh edilen harçları ve ücretleri ifade etmektedir;
- l) "Yer Hizmetleri" terimi; yolcu, kargo ve bagaj hizmetleri ve ikram tesisleri ve/veya hizmetleri de dâhil olmak ancak bunlarla sınırlı kalmamak kaydıyla çeşitli hizmetlerin teminini ifade etmektedir;
- m) "ICAO" terimi; Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünü ifade etmektedir;
- n) "Uluslararası hava taşımacılığı" terimi; birden fazla Devletin ülkesi üzerindeki hava sahasının kullandığı hava taşımacılığını ifade etmektedir;
- o) "Pazarlamacı havayolu" terimi; kod paylaşımı vasıtasıyla başka bir havayolu tarafından işletilen bir hava aracı ile hava taşımacılığı ulaşım hizmeti sunan havayolunu ifade etmektedir;
- p) "Hat Çizelgesi" terimi; işbu Anlaşmanın Ek 'inde yer aldığı şekliyle hava taşımacılığı hizmetlerinin sunulacağı hatların çizelgesini ve işbu Anlaşmanın 24. Maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda bu hat çizelgesi üzerinde yapılan değişiklikleri ifade etmektedir;
- q) "Belirlenen hatlar" terimi, bu Anlaşmanın Ekinde onaylanmış veya onaylanacak hatları ifade etmektedir;
- r) "Yedek parçalar" terimi, motorlar da dâhil olmak üzere, yenileme veya onarım amacı ile hava aracına monte edilecek aksamı ifade etmektedir;
- s) "Olağan teçhizat" terimi; ikmal malzemeleri ve çıkartılabilir nitelikteki yedek parçalar ve malzemeler dışında, ilk yardımı ve yaşamsal teçhizat da dâhil olmak üzere, uçuş sırasında kullanılan tüm malzemeleri ifade etmektedir;
2. Anlaşma Ekleri ve ona yapılacak herhangi bir değişiklik Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasıdır.



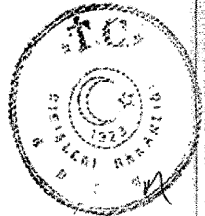
MADDE 2 HAKLARIN TANINMASI

1. Her bir Akit Taraf, işbu Anlaşma'nın Ekinde belirlenen hatlar üzerinde tarifeli uluslararası hava hizmetlerini icra edebilmeleri için diğer Akit Tarafa bu Anlaşmada belirtilen hakları tanımaktadır. Her bir Akit Tarafa tayin edilen havayolları aşağıdaki haklardan faydalanacaktır:
 - a) diğer Akit Tarafın ülkesi üzerinden iniş yapmaksızın uçuşa hakkı,
 - b) söz konusu ülkede trafik dışındaki amaçlar için duraklama hakkı,
 - c) Uluslararası trafiği indirmek ve almak amacıyla işbu Anlaşmanın Ekinde belirtilen hat için Akit Tarafların ülkelerinde belirlenen noktalarda duraklama hakkı.
2. İşbu Madde'nin (1.) fıkrasında yer verilen hiçbir husus, bir Akit Tarafın havayollarına, diğer Akit Tarafın ülkesinde, bu diğer Akit Tarafın ülkesindeki başka bir noktaya ücret veya kira karşılığı taşınmak üzere trafik alına ayrıcalığı verdiği şeklinde anlaşılabilir.
3. İşbu anlaşmanın 3. maddesinde belirtilenler dışında her bir Akit Tarafın havayolları aynı zamanda bu maddenin 1. fıkrası (a) ve (b) bentlerinde belirtilen haklardan faydalanacaktır.
4. Silahlı çatışma, doğal afet veya siyasi gerilim nedeniyle bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu normal çalışma içerisinde bir hizmeti yürütemezse, diğer Akit Taraf hatların geçici biçimde yeniden ayarlanması yoluyla ilgili hizmetin sürekliliğine yardımcı olmak amacıyla elinden gelen tüm çabayı sarf edecektir.



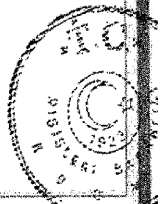
MADDE 3
TAYİN VE YETKİLENDİRME

1. Her bir Akit Taraf diğer Akit Tarafa yazılı olarak işbu Anlaşmaya uygun biçimde mutabık kalınan hizmetleri gerçekleştirmek üzere bir veya daha fazla havayolunu tayin etme ve bu tayin etmeyi geri çekme veya değiştirme hakkına sahip olacaktır.
2. Söz konusu tayinin ve tayin edilen havayolundan ilgili başvuru formunun alınması üzerine, işletme yetkisi için belirtilen formatta ve biçimde her bir Akit Taraf aşağıdaki şartlara tabi olarak gereken işletme yetkisini gecikmeksizin verecektir.
 - a) Tayin edilen havayolunun işyeri merkezi tayin eden Akit Tarafın ülkesinde yer alacaktır ve işletme ruhsatını tayin eden Akit Tarafın ilgili ulusal kanunları ve yönetmeliklerine uygun biçimde alması olacaktır;
 - b) Tayin edilen havayollarının etkin mülkiyeti havayolunu/havayollarını tayin eden Akit Tarafa veya aynı uyruklara ait olacaktır;
 - c) Havayolunu tayin eden Akit Taraf havayolunun düzenleyici etkin kontrolüne sahiptir ve bu kontrolü sürdürmektedir;
 - d) Havayolunu tayin eden Akit Taraf Madde 15 ve 16'da verilen hükümlere uygun olacaktır; ve
 - e) Tayin edilen havayolu normal şartlarda diğer Akit Tarafça uluslararası hava taşımacılığı hizmetlerinin işletimine uygulanan kanunlar ve yönetmelikler kapsamındaki diğer koşulları karşılar nitelikte olacaktır.
3. Bu şekilde tayin edilip yetkilendirilmiş bir havayolu, işbu Anlaşmanın 12. Maddesindeki (Kapasite) ve 13. Maddesindeki (Tarifeler) hükümler uyarınca, söz konusu hizmetle ilgili olarak üzerinde mutabakata varılan bir kapasitenin ve belirlenmiş bir tarifenin yürürlükte olması koşuluyla, mutabık kalınan hizmetleri sunmaya istediği herhangi bir zamanda başlayabilecektir.



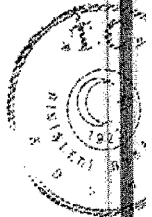
MADDE 4
İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI

1. Her bir Akit Taraf, aşağıdaki hallerde, diğer Akit Tarafça tayin edilen herhangi bir havayolu tarafından işbu Anlaşma Madde 2'de verilen hakları uygulama yetkisini veya işletme yetkisini iptal etme veya askıya alma veya bu hakların kullanılmasına yönelik olarak gerekli gördüğü şartları tatbik etme hakkına sahip olacaktır:
 - a) söz konusu havayolunun mülkiyetinin büyük bir kısmının ve etkin kontrolünün söz konusu havayolunu tayin eden Akit Tarafın kendisinde veya uyruğundakilerin yetkisinde olmaması; veya
 - b) söz konusu havayolunun ilgili hakları veren Akit Tarafın kanunları ve/veya yönetmeliklerine uymaması; veya
 - c) havayolunun işbu Anlaşmada belirtilen koşullara uygun olarak işletilmemesi.
2. İptalin, askıya alma işleminin veya bu Maddenin (1.) fıkrasında belirtilen hükümlerin derhal uygulanması kanun ve yönetmeliklerin ihlalinin devam etmesini önlemek açısından zaruri değilse, sözü geçen hak ancak Akit Tarafların havacılık otoriteleri arasında müzakere edilmesinden sonra kullanılacaktır.



MADDE 5
KANUNLARIN VE DÜZENLEMELERİN UYGULANMASI

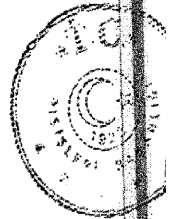
1. Bir Akit Tarafın uluslararası hava taşımacılığında kullanılan bir hava aracının ülkesine girişi, kalışı veya ayrılışını ya da bu hava aracının kendi ülkesi dâhilinde işletilmesini veya seyrüseferini ya da uçuşlarını düzenleyen kanunları ve düzenlemeleri uyruk ayrımı olmaksızın her iki Akit Tarafın hava taşıtı için de geçerli olacak şekilde ilgili Akit Tarafın hava aracının ülkesine girişi, kalışı veya ayrılışı üzerine diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayoluna da uygulanacaktır.
2. Bir Akit Tarafın yolcu, mürettebat, bagajlar veya posta da dâhil olmak üzere kargonun ülkesine girişi, kalışı veya ayrılışıyla ilgili giriş, çıkış, gümrükleme, göç ve iltica, havacılık güvenliği, pasaport, gümrük, döviz, posta, sağlık ve karantina gibi formaliteleri düzenleyen kanunlarına ve düzenlemelerine, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından taşınan yolcu, mürettebat, bagajlar, kargo ve posta tarafından veya onlar adına, bu ülkede bulundukları süre zarfında, uyulacaktır.
3. Akit Taraflardan hiçbiri bu maddenin (1) ve (2) fıkralarında belirtilen düzenlemelerin uygulanmasında veya kendi kontrolündeki havalimanları, hava yolları, hava trafik hizmetleri ve ilgili tesislerin kullanımında diğer Akit Tarafla benzer uluslararası hava hizmetleri gerçekleştiren havayolları karşısında kendi havayoluna veya diğer bir havayoluna imtiyaz tanımayacaktır.
4. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın talebi üzerine işbu Anlaşmada atıfta bulunulan ilgili kanunların, düzenlemelerin ve prosedürlerin suretlerini karşı tarafa sunacaktır.



MADDE 6

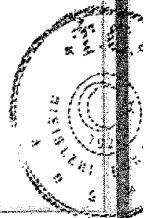
SERTİFİKA VE LİSANSLARIN TANINMASI

1. Bir Akit Tarafça tanzim edilen veya geçerli ve halen geçerli olan uçuşa elverişlilik sertifikaları, yeterlilik sertifikaları ve lisanslar, bu sertifika veya lisansların tanzim edildiği veya geçerli sayıldığı koşulların, Şikago Sözleşmesi uyarınca belirlenen asgari standartlara eşit seviyede veya daha yüksek seviyede olması kaydıyla, mutabık kalınan hava hizmetlerinin belirlenen hatlarda yürütülmesi amacıyla diğer Akit Tarafça da tanınacaktır.
2. Ancak Akit Tarafların her biri, kendi ülkelerinin üzerinde yapılan uçuşlar ile ilgili olarak kendi vatandaşlarına diğer Akit Tarafça veya başka bir Devlet tarafından tanzim edilen veya geçerli kılınan yeterlilik sertifikalarını ve lisansları tanımayı reddetme hakkını saklı tutmaktadır.
3. Akit Taraflardan herhangi birinin havacılık otoriteleri tarafından herhangi bir kişiye veya tayin edilen bir havayoluna ya da mutabık kalınan hizmetlerin yürütülmesinde kullanılan bir hava aracına verilen ve yukarıda (1.) fıkrada atıfta bulunulan lisans ve sertifikalarla ilgili imtiyazlar ve koşullar, Sözleşmeye uygun olarak belirlenen asgari standartlardan farklı bir standardın uygulanmasına izin veriyorsa ve bu fark konusunda Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne (ICAO) başvuruda bulunulmuş ise, diğer Akit Taraf, bu muallak uygulamanın açıklığa kavuşturulması amacıyla havacılık otoritelerinin istişarede bulunmasını talep edebilecektir. Uygun bir anlaşmaya varılamaması durumu, bu Anlaşmanın 4. Maddesinin (İşletme Yetkisinin İptali veya Askıya Alınması) uygulanmasına gerekçe oluşturacaktır.



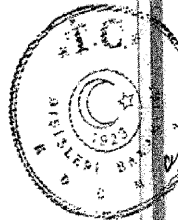
MADDE 7
GÜMRÜK VERGİSİ VE DİĞER VERGİ VE HARÇLARDAN
MUAFİYET

1. Bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolunun uluslararası hava hizmetlerinde işletilen hava aracı ve bununla birlikte olağan teçhizatları, yedek parçaları (motorlar da dâhil olmak üzere), yakıt ve yağ tedarikleri (hidrolik yağlar da dâhil olmak üzere), hava aracı ikmal malzemeleri (uçuş sırasında yolculara ikram edilen veya satışı yapılan yiyecek, içecek, alkol, sigara ve diğer ürünler) ve herhangi bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolunun amblemini taşıyan basılı bilet stokları, havayolu konşimentoları ve sair basılı materyaller ile tayin edilen havayolu tarafından yeniden ihraç edilene kadar, uluslararası hizmetlerde kullanmak için ücretsiz dağıtılan mutat tanıtım materyalleri diğer Akit Tarafın ülkesine varışta, bu teçhizatlar ve tedarikler tekrar ihraç edilene veya bu ülke üzerinden yapılacak yolculuğun bir kısmında kullanılana kadar hava aracında kalmak kaydıyla her türlü gümrük harcı, denetleme ücreti ve diğer harç veya vergilerden muaf olacak, bu uygulama en az diğer Akit Tarafın ülkesinde diğer Akit Tarafın tarifeli uluslararası havacılık hizmetleri sunan kendi havayolu/havayollarına veya en avantajlı konumdaki ülkenin havayollarına bulunduğu şartlarda olacaktır.
2. İlgili diğer Akit Taraf ilk Akit Tarafın tayin edilmiş havayoluna/havayollarına ilgili ücretlerden muafiyet hakkı veya bu ücretleri geri alma hakkı tanımadıkça, Akit Taraflardan hiçbiri diğer Akit Tarafın tayin edilmiş havayoluna/havayollarına gümrük vergisi, denetim ücreti veya diğer benzer ücretlerden muafiyet hakkı veya bu ücretleri geri alma hakkı tanımak zorunda olmayacaktır.
3. Yukarıda (1). fıkrada belirtilen malzemeler gümrük otoritelerinin denetimine veya kontrolüne tabi olacaktır.



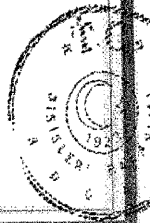
MADDE 8 DOĞRUDAN TRANSİT GEÇİŞ

Bir Akit Tarafın ülkesinden doğrudan transit geçişlerde, havalimanının bu amaçla ayrılan kısmını terk etmemek kaydıyla yolcular, bagaj, kargo ve posta; sivil havacılık güvenliği ve narkotik kontrol önlemleri haricinde sadece basitleştirilmiş bir kontrole tabi tutulacaklardır. Doğrudan transit geçişlerdeki bu bagaj ve kargo; gümrük vergisi ve diğer ücretlerden muaf olacaktır.



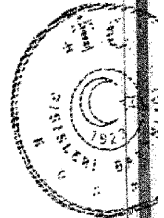
MADDE 9 KULLANICI ÜCRETLERİ

1. Bir Akit Tarafın kendi ülkesinde bulunan havalimanları, havacılık güvenliği kolaylıkları ve diğer ilgili kolaylıklar ve hizmetler, diğer Akit Tarafın havayollarının kullanımına, kullanım anlaşmalarının yapıldığı tarih itibarıyla benzer uluslararası hava hizmetleri ile iştirak eden herhangi bir havayoluna sağlanan en iyi koşullardan daha az avantajlı koşullarla sunulmayacaktır.
2. Bir Akit Tarafça tayin edilen havayolunun veya havayollarının, her iki Akit Tarafın ulusal yasa ve yönetmeliklerine uygun bir şekilde, diğer Akit Tarafın ülkesinde kendisi tarafından belirlenmiş yer hizmetlerini yürütmesine ve kendi tercihi doğrultusunda, yerel kanun ve yönetmelikler uyarınca gerekli görülmesi halinde, tamamen ya da kısmen, diğer Akit Tarafın yetkili makamları tarafından bu hizmetleri vermek üzere yetkilendirilmiş herhangi bir acenteden sağlanan yer hizmetlerini almasına izin verilecektir.
3. Akit Taraflar, söz konusu ücretleri ve harçları tarh eden yetkili mercileri ile söz konusu hizmetlerden ve tesislerden faydalanan havayolları arasında veya pratikte mümkün olması halinde, söz konusu havayollarını temsil eden kuruluşlar arasında görüşmeler ve müzakereler yapılmasını destekleyecekler ve teşvik edeceklerdir. Değişiklikler yapılmadan önce görüş bildirmelerini sağlamak amacıyla ilgili kullanıcılara kullanıcı ücretlerinde yapılacak değişiklik önerileri hakkında makul süre öncesinde bildirim yapılacaktır.



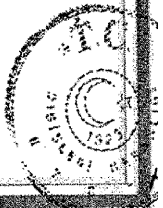
MADDE 10 TİCARİ FAALİYETLER

1. Bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolu veya havayolları, karşılıklılık esasına dayalı olarak, mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesi için gerekli olan kendi ticari, operasyonel, teknik uzanan çalışanlarını diğer Akit Tarafın ülkesine getirme ve ülkesinde bulundurma hakkına sahip olacaktır.
2. Bu personel ihtiyaçları, Akit Taraflarca tayin edilmiş havayolunun veya havayollarının tercihleri doğrultusunda bu havayolunun veya havayollarının kendi personeli vasıtasıyla veya diğer Akit Tarafın ülkesinde diğer havayollarına bu tür hizmetler sunulması konusunda yetkilendirilmiş herhangi bir kuruluş, şirket veya havayolu tarafından sunulan hizmetlerden ve personelden faydalanmak suretiyle karşılanabilecektir.
3. Bu temsilciler ve personel diğer Akit Tarafın yürürlükteki yasalarına ve düzenlemelerine tabi olacaklardır ve bu kanunlar ve yönetmeliklere uygun davranacaktır:
 - a) Her bir Akit Taraf mütekabiliyet esasına tabi olmak kaydıyla, gerekli çalışma izinlerini, ziyaretçi vizelerini veya benzeri dokümanları gereksiz gecikmelere mahal vermeksizin, işbu Madde'nin (1.) fıkrasında belirtilen temsilcilere ve personele temin edecektir; ve
 - b) Her iki Akit Taraf belirli geçici görevleri yerine getiren personel için çalışma izni gereksinimlerini kolaylaştıracak ve hızlandıracaktır.



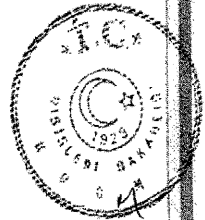
MALİ HÜKÜMLER

4. Bu gelirlerin çevrilmesine ve transfer edilmesine cari işlemler için, geçerli olan döviz kuru üzerinden, herhangi bir sınırlama getirilmeden izin verilecektir ve bu işlemler bankalar tarafından bu tür çevrilme ve transfer işlemlerine uygulanan ücretler dışında başka bir ücrete veya harca tabi olmayacaktır.



MADDE 12 KAPASİTE

1. Her iki Akit Tarafın tayin etmiş oldukları havayoluna (havayollarına), iki Akit Tarafın ülkeleri arasında hava hizmetlerini yürütmeleri için adil ve eşit düzeyde imkân sağlanacaktır.
2. Belirlenen hava hizmetlerinin herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından işletilmesinde, aynı hatların tümünde veya bir kısmında bulunduğu hizmetlerin haksız yere etkilenmesini önlemek amacı ile, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolunun çıkarları dikkate alınacaktır.
3. Akit Taraflarca tayin edilmiş havayolları tarafından sunulan, mutabık kalman hizmetler, Akit Tarafların vatandaşlarının belirlenen hatlardaki ulaşım ihtiyaçları ile yakından ilintili olacak ve bu hava hizmetlerinin asli amacı Akit Tarafların ülkeleri arasında yolcular ve posta da dâhil olmak üzere kargo için mevcut ve makul olarak beklenen ulaşım ihtiyaçlarını makul bir yük faktörü ile karşılayacak bir kapasiteyi sağlamak olacaktır.
4. Mutabık kalman hizmetlerin işletilmesinde her bir Akit Tarafça tayin edilen havayolları tarafından sağlanacak toplam kapasite ve hizmet frekansları, söz konusu hizmetlerin sunulmasına başlanmadan önce Akit Tarafların havacılık otoriteleri tarafından karşılıklı olarak belirlenecektir. Başlangıçta belirlenen kapasite ve hizmetlerin frekansı söz konusu otoriteler tarafından zaman içerisinde gözden geçirilebilecek ve yeniden düzenlenebilecektir.



MADDE 13 TARİFELER

1. Her bir Akit Taraf kendi ülkesinde, kendi ülkesinden veya ülkesi üzerinden sunulacak uluslararası hava hizmetleri için uygulanacak ücret tarifelerinin, tayin edilen havayolları tarafından, işletme maliyeti, makul bir kar oranı ve diğer havayollarının tarifeleri de dâhil olmak üzere ilgili tüm etkenlerin dikkate alınması suretiyle makul seviyelerde belirlenmesine izin verecektir. Akit Taraflarca müdahale aşağıdaki hallerle sınırlıdır:

- a) Makul olmayan ölçülerdeki ayrımcı ücret ve uygulamaları önlemek;
- b) Pazardaki hakim konumun kötüye kullanılmasından kaynaklanan çok yüksek veya kısıtlayıcı ücretlerden tüketicileri korumak; ve
- c) Havayollarını doğrudan veya dolaylı devlet sübvansiyonundan veya desteğinden kaynaklanan düşük ücretlerden korumak.

2. İşbu Maddenin (1) fıkrası uyarınca belirlenen ücret tarifeleri ile ilgili olarak herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen havayollarının diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinden onay alması gerekmemektedir.

3. Akit Taraflar, tayin ettikleri havayolunun veya havayollarının ücret tarifelerini tek başlarına veya herhangi bir diğer havayolu veya havayolları ile birlikte belirlerken, diğer Akit Tarafça tayin edilmiş havayolu olan rakibini ciddi bir biçimde zayıflatmak veya onu hat dışı bırakabilecek bir biçimde pazar gücünü suistimal etmesine izin vermeyecektir.

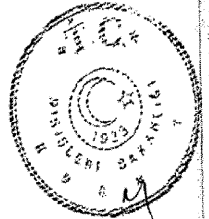
4. Akit Taraflar, ücret tarifelerinin belirlenmesine ilişkin olarak aşağıdaki havayolu uygulamalarının adil olmayan rekabet uygulamaları olduğu ve yakın takip gerektirebileceği hususunda mutabıktır:

- a) belirlenen hatlardaki hizmetlerin sağlanabilmesindeki maliyetleri tümtüyle 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 Tarafça tayin edilen havayolu tarafından önerilen veya uygulamada olan ücret tarifesinden memnun olmaması halinde, işlerinden herhangi birinin talebi üzerine, havacılık otoriteleri sorunu istişare yoluyla çözmeye çalışacaklardır. Akit Taraflardan herhangi birinin havacılık otoritesi

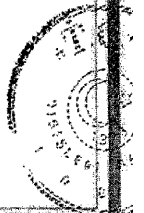
hiçbir surette diğerk Akit Tarafın bir havayolunun ücret tarifesinin yürürlüğe girmesini veya hâlihazırda yürürlükte bulunan ücret tarifesinin uygulanmasının sürdürülmesini önlemek amacıyla tek taraflı müdahalede bulunmayacaktır.

6. Yukarıdaki hükümlere bakılmaksızın, bir Akit Tarafça tayin edilen havayolları, talep edilmesi halinde, diğerk Akit Tarafın havacılık otoritelerine bu otoritelerin belirlediğı şekil ve düzen çerçevesinde, ücret tarifelerinin oluşturulmasına dair bilgi verecektir.
7. Akit Taraflardan hiçbirisi, diğerk Akit Tarafça tayin edilen havayollarına kapasite, frekans veya trafiğe ilişkin olarak, işbu Anlaşmanın amaçlarına ters düşecek nitelikte rüçhan hakkı zorunluluğı, uçuş kotası, itiraz hakkından feragat tazminatı veya sair şartlar uygulayamaz.



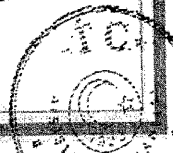
MADDE 14
UÇUŞ PROGRAMININ ONAYI

1. Mutabık kalınan hizmetlerin uçuş planları bir Akit Tarafın tayin edilmiş havayolları tarafından hedeflenen uygulama tarihinden en az altmış (60) gün önce diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinin onayına sunulacaktır. İlgili uçuş planlarında yapılan değişiklikler aynı zamanda en az otuz (30) gün önce diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinin onayına sunulacaktır.
2. Tayin edilmiş havayolları aynı zamanda diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine anlaşma gereksinimlerinin gereğince karşılandığını ispat etmek amacıyla gerekli tüm diğer bilgileri temin edecektir.



MADDE 15 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, işbu 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 Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesi Sözleşmesi veya Akit Tarafların taraf oldukları sivil havacılık güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir sözleşme hükümlerine uygun hareket edeceklerdir.
2. Akit Taraflar; sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesini, bu hava aracının, yolcularının ve mürettebatının, havalimanlarının ve hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı girişilebilecek diğer yasa dışı eylemleri önlemek ve sivil havacılığın güvenliğine ilişkin diğer tehditleri bertaraf etmek üzere, talep halinde birbirlerine gerekli her türlü yardımda bulunacaklardır.
3. Akit Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, Akit Taraflara uygulanabilir olduğu ölçüde, ICAO tarafından tesis edilen ve Uluslararası Sivil Havacılık Hakkında Sözleşmenin Ekleri olarak ihdas edilen tüm havacılık güvenliği standartlarına ve tavsiye edilen uygulamalara uygun olarak hareket edeceklerdir. Akit Taraflar, kendi teşcillerindeki hava aracı işletmecilerinin veya işyeri merkezi ya da daimi ikametgâhı kendi ülkelerinde bulunan hava aracı işletmecilerinin ve ülkelerindeki havalimanı işletmecilerinin Akit Tarafları bağlayan bu tür havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini sağlayacaklardır.
4. Akit Taraflar söz konusu hava aracı işletmecilerinin, diğer Akit Tarafın ülkesine giriş için, bu ülkeden çıkış için veya bu ülkede kalınan süre zarfında diğer Akit Tarafça, yukarıda yer alan (3.) fıkrada atıf yapılan havacılık güvenliği hükümlerine uymalarının istenebileceği hususunda mutabıktır.
5. Akit Taraflardan her biri, kendi ülkelerinde hava aracının güvenliğinin sağlanması, yolcuların, mürettebatın, el bagajlarının, bagajların, kargonun ve ikmal malzemelerinin yükleme ve boşaltma sırasında ve öncesinde kontrol edilmesi amacıyla yeterli tedbirlerin alınmasını ve etkin şekilde uygulanmasını sağlayacaktır. Akit Taraflardan her biri, belirli bir tehdidin bertaraf edilmesi amacıyla diğer Akit Tarafın makul ölçülerde özel güvenlik tedbirleri alınması yolunda yapacağı herhangi bir talebi olumlu şekilde dikkate alacaktır.

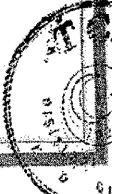


6. Sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesi olayının veya bu doğrultuda bir tehdidin vuku bulması veya bu hava aracının, hava aracının yolcularının ve mürettebatının, havalimanlarının veya hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine yönelik diğer yasadışı müdahalelerin meydana gelmesi halinde Akit Taraflar, haberleşme ve bu tür bir olayın veya tehdidin insan hayatı konusunda riski asgariye indirmek suretiyle hızlı ve emniyetli biçimde sona erdirilmesini amaçlayan diğer uygun tedbirlerin alınmasında kolaylık sağlayarak birbirlerine yardımcı olacaklardır.
7. Her bir Akit Taraf, kalkışı insan hayatını korumak için gerekli olmadıkça, yasadışı yollarla ele geçirilmiş veya diğer yasadışı müdahale eylemlerine maruz kalmış ve kendi ülkesine iniş yapmış olan bir hava aracının, yerde kalmasını sağlamak üzere pratikte mümkün olan gerekli önlemleri alacaktır. Mümkün olduğu durumlarda bu tip önlemler karşılıklı istişarelere dayanılarak alınacaktır.
8. Her bir Akit Taraf talep üzerine diğer Akit Tarafa ulusal kanunlar ve yönetmeliklere uygun olarak ateşli silah, cephanelik ve diğer gerekli ekipmanların uçuşa taşınması amacıyla yerleştirilen IFSO'lara yönelik genel izin verecektir. Bu izin yalnız ticari hava araçları bünyesinde ateşli silah taşınmasını da içerecektir.
9. Her bir Akit Taraf tayin edilmiş havayollarının Geliştirilmiş Yolcu Bilgileri (API) ve Yolcu İsim Kaydı (PNR) olarak bilinen yolcu verilerini göndermek veya bunlara erişim sağlamak zorunda kalabileceğini kabul etmektedir. Her bir Akit Taraf bu verileri havalimanlarında gümrük ve göçmenlik işlemlerini hızlandırmak, havacılık güvenliğini arttırmak, ulusal ve sınır güvenliğini arttırmak ve terörizm, milletler arası ve organize suçları engellemek ve bunlarla mücadele etmek amacıyla kullanmayı kabul etmektedir. PNR rezervasyon sırasında elde edilen veya havayolları veya seyahat acentelerinin elinde bulunan kredi kartı bilgileri ve diğer benzer özel mali bilgiler gibi bilgileri içerebilir.

Her bir Akit Taraf bu fıkrafta açıklanan amaçlar doğrultusunda yolcu verilerine yönelik işlemlerin uygun tedbirler çerçevesinde ve özellikle verilerin güvenliği, orijinalliği, bütünlüğü ve gizliliğine ilişkin tedbirlere uygun olarak gerçekleştirilmesini sağlamak amacıyla düzenleyici, prosedüre ilişkin ve teknik önlemleri uygulamayı kabul etmektedir.

Her bir Akit Taraf veri gereksinimlerine uymayı ve verileri ICAO tarafından geliştirilen kılavuzlara uygun olarak yönetmeyi kabul etmektedir.

10. Bir Akit Tarafın bu maddedeki havacılık güvenliği hükümleri ile sorun yaşaması durumunda, herhangi bir Akit Tarafın havacılık otoriteleri diğer Akit Tarafın havacılık otoriteleri ile derhal istişare talebinde bulunabilir.



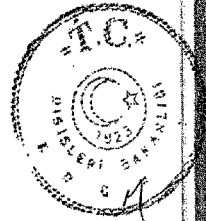
MADDE 16 HAVACILIK EMNİYETİ

1. Akit Taraflardan her biri, diğer Akit Tarafça havacılık mürettebatına, hava aracına veya bunların işletilmesine ilişkin herhangi bir alanda benimsenmiş bulunan emniyet standartları ile ilgili olarak herhangi bir zamanda istişarelerde bulunmayı talep etme hakkına sahip olacaktır. Bu istişareler, söz konusu talebin yapıldığı tarihten itibaren otuz (30) gün içinde gerçekleştirilecektir.
2. Bu istişareleri müteakiben, Akit Taraflardan herhangi birinin diğer Akit Tarafın bu alanlardaki emniyet standartlarını, en azından söz konusu tarih itibarıyla Sözleşmede belirtilen asgari standartlara eşit şekilde sağlamadığını ve uygulamadığını tespit etmesi halinde, sözü geçen Akit Taraf bu tespitlerini ve asgari standartlara uygunluğun sağlanması için atılması gereken adımları diğer Akit Tarafa bildirecek ve diğer Akit Taraf da gerekli düzeltici önlemleri alacaktır. Diğer Akit Tarafın (15) on beş gün içerisinde veya kararlaştırılan daha uzun süre içerisinde gerekli düzeltici önlemlerin alınması, işbu Anlaşmanın 4. Maddesinin (Yetkilendirmenin İptali, Askıya Alınması veya Sınırlandırılması) uygulanmasına gerekçe oluşturacaktır.
3. Sözleşmenin 33. Maddesinde öngörülen yükümlülöklere bakılmaksızın, bir Akit Tarafın havayolu tarafından diğer Akit Taraf Devletin bölgesine incek veya bölgesinden kalkacak şekilde gerçekleştirilen uçuşlarda işletilen bir hava aracının diğer Akit Taraf Devletin bölgesinde bulunduğu sırada, olağandışı bir gecikmeye yol açmamak şartıyla hava aracı belgelerinin geçerliliği ve mürettebatı, hava aracı ve ekipmanlarının görünür durumunu kontrol etmek üzere hava aracı içinde ve etrafında diğer Akit Tarafın yetkili temsilcileri tarafından denetime (işbu Maddede "rampa denetimi" olarak adlandırılacaktır) tabi tutulabileceği konusunda mutabık kalmıştır.
4. Herhangi bir rampa denetimi veya bir dizi rampa denetimi sırasında:
 - a) bir hava aracının veya bir hava aracının işletilmesinin, Sözleşme uyarınca belirlenmiş olan ve denetimin gerçekleştirildiği tarih itibarıyla yürürlükte bulunan asgari standartlara uygun olmadığı yönünde ciddi kaygıların oluşması, veya
 - b) Sözleşme uyarınca belirlenmiş olan ve denetimin gerçekleştirildiği tarih itibarıyla yürürlükte bulunan emniyet standartlarının etkin bir şekilde sağlanamadığı ve uygulanamadığı hususunda ciddi kaygıların oluşması halinde,denetimi icra eden Akit Taraf Sözleşmenin 33. Maddesine göre, ilgili hava aracının veya mürettebatın sertifika ve lisanslarının tanzimine veya geçerli kılınmasına veya hava aracının işletilmesine esas koşulların, Sözleşmeye göre belirlenen asgari standartlara eşit seviyede veya daha üst seviyede olmadığı sonucuna varmakta serbest olacaktır.

5. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu tarafından işletilen bir hava aracına yukarıdaki (3.) fıkra uyarınca, rampa denetimi uygulamak amacıyla erişim

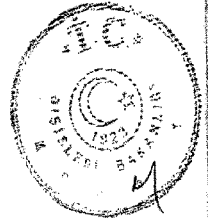
sağlanmasına söz konusu havayolunun temsilçisi tarafından müsaade edilmemesi durumunda, diğer Akit Taraf işbu Maddenin (4.) fıkrasında belirtilen ciddi kaygıların oluştuğu sonucuna varabilecek ve söz konusu fıkra da belirtilen sonuçları çıkarabilecektir.

6. Herhangi bir Akit Tarafın, bir veya bir dizi rampa denetimi sonucunda, bir veya bir dizi rampa denetiminin engellenmesi sonucunda, istişareler sonrasında ve sair nedenlerle, havayolunun operasyonlarının emniyeti açısından derhal bir tedbir alınması gerektiği sonucuna varması durumunda, söz konusu Akit Taraf diğer Akit Tarafın havayolunun işletme yetkilerini derhal askıya alma veya tadil etme hakkına sahip olacaktır.
7. Akit Taraflardan herhangi birinin işbu Madde'nin (2.) veya (6.) fıkraları uyarınca aldığı tedbirler, bu tedbirin alınmasını gerektiren durumu ortadan kalkmasıyla sona erdirilecektir.
8. Her bir Akit Tarafın tayin edilmiş havayolları yetkilendirilmiş bir Emniyet Ajansı veya Uçuşa elverişlilik Otoritesi tarafından yayınlanmış herhangi bir Yasak listesinde (veya dengi liste) yer almayacaktır.



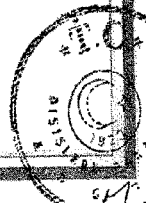
MADDE 17
SEYAHAT BELGELERİNİN GÜVENLİĞİ

1. Her bir Akit Taraf, pasaportlarının ve diğer seyahat belgelerinin güvenliğini sağlayacak önlemleri 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 kullanılması amacı ile gerekli kontrolleri uygulamayı kabul etmektedir.
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 sağlayacak prosedürleri koymayı ve geliştirmeyi kabul eder.
4. Yukarıda belirtilen amaca istinaden, her bir Akit Taraf, pasaportlarını ve diğer seyahat belgelerini ICAO Doküman 9303 Makine Tarafından Okunabilir Seyahat Belgeleri: 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 ile uyumlu olarak 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 sahtekârlarca 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 mücadeleyi güçlendirmek amacı ile operasyonel bilgileri paylaşmayı kabul etmektedir.



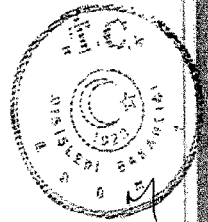
MADDE 18
BİLGİSAYARLI REZERVASYON SİSTEMLERİ (CRS)

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



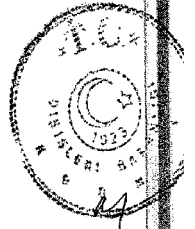
MADDE 19 SİGARA YASAĞI

1. Her bir Akit Taraf, Akit Tarafların bölgeleri arasında kendi havayolları tarafından işletilen ve 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 mürettebatının işbu Madde hükümlerine uymalarını sağlamak amacı ile bu kurallara uyulmaması durumunda ilgili yasalar ve yönetmelikler doğrultusunda gerekli cezaların uygulanması da dâhil olmak üzere makul gördüğü tüm önlemleri alacaktır.



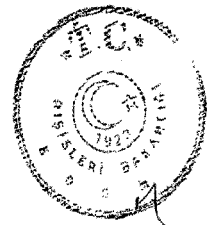
MADDE 20
ÇEVRENİN KORUNMASI

Akit Taraflar, havacılığın sürdürülebilir gelişimini teşvik ederek çevrenin korunması ihtiyacını desteklerler. Akit Taraflar, ilgili bölgeleri arasındaki operasyonlara ilişkin olarak ICAO Standartları ve Ekteki Tavsiye Edilen Uygulamalara (SARP) ve çevrenin korunmasına ilişkin mevcut ICAO politikasına ve kılavüzuna uymayı kabul etmektedirler.



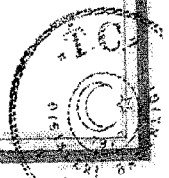
MADDE 21
CHARTER/TARİFESİZ UÇUŞLARA UYGULANABİLİRLİK

1. İşbu Anlaşmanın Kanunlar ve Yönetmeliklerin Uygulanması başlıklı 5. Maddesi, Havacılık Emniyeti başlıklı 16. maddesi, Sertifikalar ve Lisansların Tanınması başlıklı 6. maddesi, Havacılık Güvenliği başlıklı 15. maddesi, Gümrük Vergisi ve Diğer Vergi ve Harçlardan Muafiyet başlıklı 7. maddesi, İstatistik başlık 23. maddesi, Kullanıcı Ücretleri başlıklı 9. maddesi, Ticari Faaliyetler başlıklı 10. maddesi, Mali Hükümler başlıklı 11. maddesi ve İstisnalar ve Değişiklikler başlıklı 24. maddesinde 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. İşbu Madde'nin 1. fıkrasındaki hükümler, charter veya tarifesiz uçuşların onaylanmasını veya bu operasyonların organizasyonlarında yer alan hava taşıyıcılarının veya diğer tarafların sevk ve idaresini düzenleyen ulusal kanunları ve düzenlemeleri etkilemeyecektir.



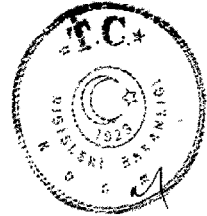
MADDE 22 KİRALAMA

1. Her bir Akit Taraf, işbu Anlaşma kapsamındaki hizmetler için kiralanan ve işbu Anlaşmanın 16. Maddesinde (Havacılık Emniyeti) ve 15. Maddesinde (Havacılık Güvenliği) belirtilen standartlara uygun olmayan hava araçlarının kullanımını önleyebilecektir.
2. Yukarıdaki 1. fıkraya tabi olmak kaydıyla, her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları, kiraya veren havayolunun sahip olmadığı trafik haklarını kullanmasına yol açmaması koşuluyla, diğer havayolları da dâhil olmak üzere herhangi bir şirketten kiralınmış olan hava aracını kullanabilecektir.



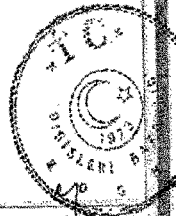
MADDE 23 İSTATİSTİKLER

Akit Tarafların havacılık otoriteleri, talep edilmesi halinde, diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine, birinci Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolları tarafından mutabık kalınan hizmetlerde sunulan kapasitenin değerlendirilmesi amacıyla makul ölçülerde gerekli olabilecek periyodik istatistiki raporlar veya sair istatistiki raporlar sunacaklardır. Bu raporlar söz konusu havayolunun mutabık kalınan hizmetler ile ilgili olarak taşınmış olduğu trafik miktarını ve bu trafiğin başlangıç ve varış noktalarını belirlemek için gerekli tüm bilgileri içerecektir.



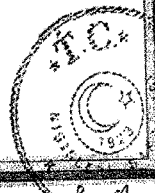
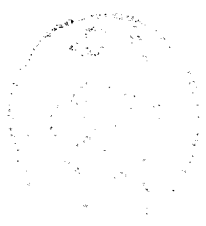
MADDE 24
İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER

1. Her bir Akit Taraf herhangi bir zamanda bu Anlaşmanın uygulanması, yorumlanması, yürütülmesi veya değiştirilmesi konusunda istişare talep edebilir. Havacılık Otoriteleri arasında ve müzakere veya yazışma yoluyla gerçekleştirilecek bu istişareler diğer Akit Tarafın yazılı talebi almasını müteakip altmış (60) gün içerisinde başlayacaktır.
2. Mutabakata varılan hususlar ilgili anayasal usullerin tamamlanmasını takiben diplomatik yazışmalar yoluyla teyit edilmeleri üzerine yürürlüğe girecektir.
3. Ek'te yapılacak değişiklikler Akit Tarafların havacılık otoritelerince doğrudan yapılabilecektir.



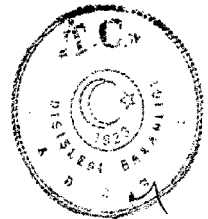
MADDE 25
ANLAŞMAZLIKLARIN ÇÖZÜMÜ

1. İşbu Anlaşmanın yorumlanmasında veya uygulanmasında Akit taraflar arasında herhangi bir uyuşmazlık çıkması durumunda, Akit Taraflar öncelikle uyuşmazlıklarını müzakere yoluyla çözmeye çaba göstereceklerdir.
2. Akit Tarafların müzakere ile anlaşmaya varamaması durumunda başka bir kişi veya kuruluşun görüşüne başvurma kararı alabilirler.
3. Akit Tarafların, yukarıda yer alan (1.) ve (2.) fıkraların hükümleri doğrultusunda bir çözüme ulaşamamaları halinde, Akit Taraflardan herhangi biri söz konusu uyuşmazlığı, birer üyesi her bir Akit Tarafça belirlenecek, üçüncü üyesi ise bu iki hakem tarafından seçilecek, üç hakemden oluşan bir hakem heyetine sunabilecektir. Her bir Akit Taraf her bir Akit Tarafın karşı tarafın bildirimini almasını müteakip altmış (60) gün içerisinde diplomatik kanallar aracılığıyla ilgili anlaşmazlığın söz konusu kurul tarafından çözülmesini talep ederek bir hakem atayacak ve üçüncü hakem sonraki altmış (60) gün içerisinde atanacaktır. Akit Taraflardan herhangi birinin belirlenen süre içinde aday göstereceği hakemi belirleyememesi veya seçilen hakemlerin hakem heyeti başkanı olarak görev yapacak üçüncü hakemin belirlenmesine öngörülen sürede karar verememeleri halinde, duruma bağlı olarak, her bir Akit Taraf ICAO Konsey Başkanından üçüncü hakemi veya bir hakem tayin etmemiş olan Tarafın hakemini belirlemesini talep edebilecektir. Ancak üçüncü hakem üçüncü bir uyruktan olacaktır ve hakem heyetinin başkanı olarak görev alacak ve tahkimin gerçekleştirileceği yeri belirleyecektir.
4. Hakem kurulu kendi prosedürlerini belirleyecektir.
5. Tahkim masrafları Akit Taraflar arasında eşit olarak paylaşılacaktır.
6. Akit Taraflar bu maddenin uygulanmasına ilişkin kararlara uyacaktır.
7. Akit Taraflardan herhangi birinin veya kendisi tarafından tayin edilen havayolunun işbu Maddenin (3.) fıkrası uyarınca verilen karara uymaması durumunda, diğer Akit Taraf işbu Anlaşma uyarınca sağlanan hakları veya ayrıcalıkları sınırlandırabilecek, askıya alabilecek veya iptal edebilecektir.
8. Tahkime başvurulmasından itibaren tahkim heyeti kararını açıklayana dek, Akit Taraflar fesih hali dışında, verilen nihai karar doğrultusunda yapabilecek düzeltmelere hâfif getirmeksizin, işbu Anlaşmadan doğan tüm yükümlülüklerini yerine getirmeye devam edeceklerdir.



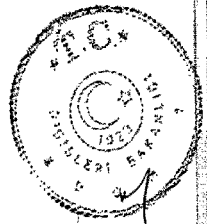
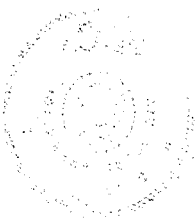
MADDE 26
TESCİL

Bu Anlaşma ve Anlaşmada yapılacak değişiklikler Ürdün Haşimi Krallığı Hükümeti tarafından ICAO'ya tescil ettirilecektir.



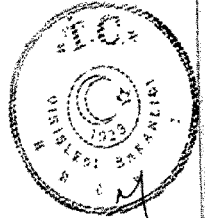
MADDE 27
BAŞLIKLAR

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



MADDE 28
ÇOK TARAFLI ANLAŞMALARIN GEÇERLİLİĞİ

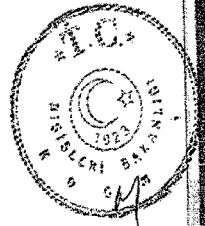
Her iki Akit Tarafın da hava ulaştırmasına dair çok taraflı bir sözleşme veya anlaşmaya taraf olmaları halinde, işbu Anlaşma söz konusu sözleşme veya anlaşmanın hükümlerine uyum sağlayacak şekilde değiştirilecektir.



MADDE 29
SONA ERME

İşbu Anlaşma süresiz olarak geçerli olmak üzere imzalanmıştır.
Akit Taraflardan herhangi biri her an diğer Akit Tarafa işbu Anlaşmayı feshetmek istediğini yazılı olarak bildirebilecektir; bu bildirim eşzamanlı olarak Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne de ulaştırılacaktır.

Bu durumda, sona erme bildirimi, karşılıklı mutabakatla süre bitiminden önce geri çekilmediği takdirde, işbu Anlaşma sona erme bildiriminin diğer Akit Tarafa tebellüğ edildiği tarihten on iki (12) ay sonra sona erecektir. Diğer Akit Tarafın bildirimi tebellüğ ettiğini teyit etmemesi durumunda, söz konusu bildirimin, bu bildirimin Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne ulaştığı tarihten on dört (14) gün sonra tebellüğ edilmiş olduğu kabul edilecektir.



MADDE 30
YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

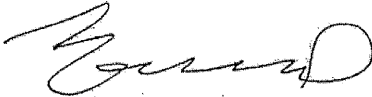
İşbu Anlaşma, Akit Tarafların uluslararası anlaşmaların akdedilmesine ve yürürlüğe konulmasına ilişkin yasal gerekliliklerini yerine getirdiklerini karşılıklı olarak birbirlerine bildirdikleri tarihte yürürlüğe girecektir.

Yukarıdaki hususlar muvacehesinde, aşağıda imzaları bulunan ve ilgili Hükümetler tarafından bu yönde usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş tam yetkili temsilciler, otuz (30) Maddeden ve bir (1) Ekten ibaret olan işbu Anlaşmayı imzalamıştır.

2016 yılının Mart ayının işbu 27 inci gününde Amman'da, her bir metin birbirine eşdeğer olmak üzere, Arapça, Türkçe ve İngilizce dillerinde iki eş nüsha halinde düzenlenmiştir. Yürütmeye, yorumlamaya veya uygulamaya herhangi bir farklılığın oluşması halinde, İngilizce metin hâkim gelecek ve geçerli olacaktır.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ

HÜKÜMETİ ADINA



Binali YILDIRIM

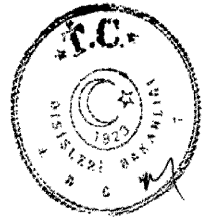
**Ulaştırma, Denizcilik ve
Haberleşme Bakanı**

ÜRDÜN HAŞİMİ KRALLIĞI

HÜKÜMETİ ADINA

Ayman HATAHET

Ulaştırma Bakanı



EK
HAT ÇİZELGESİ

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

Türkiye'deki noktalar	Ara Noktalar	Ürdün'deki noktalar	Öte Noktalar
Herhangi bir nokta	Herhangi bir nokta	Amman Akaba	Herhangi bir nokta

2. Ürdün Haşimi Krallığı tarafından tayin edilen havayolları her iki yönde aşağıda belirtilen uluslararası hava hizmetlerini işletme hakkına sahip olacaktır:

Ürdün'deki noktalar	Ara Noktalar	Türkiye'deki noktalar	Öte Noktalar
Herhangi bir nokta	Herhangi bir nokta	Ankara İstanbul Adana	Herhangi bir nokta

Notlar:

1. İlgili güzergâhtaki hizmetlerin başlangıç ve bitiş noktasının, havayolunu tayin eden Akit Tarafın ülkesi içinde bulunması koşuluyla, tayin edilmiş havayolu (havayolları), tamamen kendi takdirinde olmak kaydıyla, herhangi bir uçuşta ya da hiç bir uçuşta ara noktaları ve öte noktaları kullanmayabilecektir.

2. Yukarıdaki hatlar arasındaki ara noktalar ve ileri noktalar ile tayin edilen havayolları tarafından bu noktalar arasında kullanılabilecek 5. trafik hakları her iki Akit Tarafın havaçılık otoriteleri arasında adil ve eşit esasta müştereken belirlenecektir.

3. Her bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolu (havayolları);

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

ile, söz konusu tüm havayollarının uygun hat haklarına sahip olmaları ve satılan her bilet için, alıcıyı satış noktasında hizmetin hangi kısmında hangi havayolunun görev yapacağı konusunda bilgilendirmeleri koşuluyla, bloke yer angajmanı, kod paylaşımı veya diğer ticari uygulamalar gibi pazarlama uygulamalarına katılabilecektir.

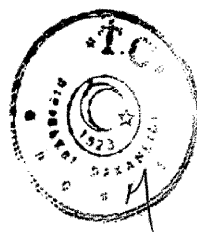
اتفاقية خدمات جوية

بين

حكومة الجمهورية التركية

و

حكومة المملكة الاردنية الهاشمية



المحتويات

المادة	العنوان
1-	التعريفات
2-	منع الحقوق
3-	التعيين وتصاريح التشغيل
4-	إلغاء أو تجميد تصاريح التشغيل
5-	تطبيق القوانين والأنظمة
6-	الاعتراف بالشهادات والتراخيص
7-	الإعفاء من الرسوم الجمركية والضرائب والرسوم الأخرى
8-	الترانزيت المباشر
9-	رسوم المستخدم
10-	النشاطات التجارية
11-	الأحكام المالية
12-	السعة
13-	التعريفات
14-	اعتماد مواعيد الرحلات
15-	أمن الطيران
16-	سلامة الطيران
17-	أمن وثائق السفر
18-	أنظمة الحجز الحاسوبية
19-	منع التدخين
20-	حماية البيئة
21-	قابلية التطبيق للرحلات العارضة/ غير المنتظمة
22-	التأجير
23-	الإحصائيات
24-	المشاورات والتعديلات
25-	تسوية النزاعات
26-	التسجيل
27-	عناوين الفقرات
28-	قابلية تطبيق الاتفاقيات متعددة الأطراف
29-	الإنهاء
30-	الدخول خير النفاذ

الملحق جدول الطرق الجوية

حكومة المملكة الأردنية الهاشمية وحكومة الجمهورية التركية، ويشار إليهما فيما يلي بالطرفين المتعاقدين، حيث ترغبان في تعزيز نظام الطيران الدولي القائم على المنافسة بين مؤسسات النقل الجوي في السوق بالحد الأدنى من التدخل الحكومي؛

وحيث ترغبان في تعزيز علاقتهما المتبادلة في مجال الطيران المدني وبالتالي تسهيل توسيع فرص الخدمات الجوية الدولية بينهما؛

وحيث تدركان أن من شأن الخدمات الجوية الفعالة والتنافسية تعزيز التجارة ورفاه المستهلكين والنمو الاقتصادي؛

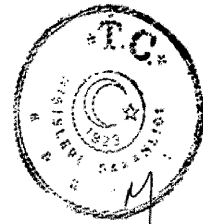
وحيث ترغبان في تمكين مؤسسات النقل الجوي من توفير مجموعة من خيارات خدمة السفر والشحن العامة وبرغبان في تشجيع مؤسسات النقل الجوي المنفردة على تطوير وتطبيق أسعار مبتكرة وتنافسية؛

وحيث تدركان وتلتزمان بتوفير والحفاظ على أعلى درجات السلامة والأمن في الخدمات الجوية الدولية وتشديدهما مجدداً على قلقهما البالغ بشأن الأفعال والتهديدات ضد أمن الطائرات، التي تعرض سلامة الأشخاص أو الممتلكات إلى الخطر وتؤثر سلباً في عمل الخدمات الجوية وتقوض الثقة العامة في سلامة الطيران المدني؛ و

بوصفهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولية المفتوحة للتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من شهر كانون الأول للعام 1944؛

ورغبة منهما في إبرام اتفاقية بغرض إنشاء خدمات جوية فيما بين وما وراء إقليميهما؛

فقد اتفقتا على النحو الآتي:



المادة 1

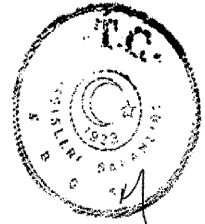
التعريفات

- (أ) 1- لأغراض هذه الاتفاقية، ما لم يقتض السياق خلاف ذلك:
يعني مصطلح "المعاهدة" المعاهدة بشأن الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع والمبرمة في شيكاغو في السابع من شهر كانون الأول لعام 1944 وتشمل أي ملاحق يتم تبنيها بموجب المادة 90 من تلك المعاهدة، وأي تعديل في الملاحق أو المعاهدة بموجب المادتين 90 و 94 منها يتم تبنيه من قبل كلا الطرفين المتعاقدين؛
- (ب) يعني مصطلح "الاتفاقية" هذه الاتفاقية وملاحقها وأي تعديلات فيها؛
- (ج) يعني مصطلح "سلطات الطيران"، في حالة حكومة الجمهورية التركية، وزارة النقل والشؤون البحرية والاتصالات - المديرية العامة للطيران المدني وفي حالة حكومة المملكة الأردنية الهاشمية، هيئة تنظيم الطيران المدني، أو في كلتا الحالتين، أي سلطة أو شخص آخر مخول قانوناً بالقيام بالمهام التي تمارسها حالياً السلطات المذكورة؛
- (د) يعني مصطلح "الخدمات المتفق عليها" الخدمات الجوية الدولية المقررة التي يمكن تشغيلها وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية على الطرق المحددة؛
- (هـ) يعني مصطلح "مؤسسة النقل الجوي المعنية" مؤسسة النقل الجوي التي تم تعيينها وإجازتها وفقاً للمادة 3 من هذه الاتفاقية؛
- (و) يكون لمصطلح "الإقليم" المعنى المحدد له في المادة 2 من المعاهدة؛
- (ز) يكون لمصطلحات "الخدمة الجوية" و "الخدمة الجوية الدولية" و "خط الطيران" و "التوقف لأغراض غير تجارية" المعاني المحددة لها في المادة 96 من هذه الاتفاقية؛
- (ح) يعني مصطلح "السعة" (1) فيما يتعلق بالطائرة، سعة مقاعد و / أو حمولة الطائرة المذكورة على طريق جوي أو جزء من طريق جوي؛
- (2) فيما يتعلق بالخدمات المتفق عليها، سعة الطائرة المستخدمة في تلك الخدمات مضروبة بالتركار التشغيلي لتلك الطائرة خلال فترة زمنية معينة على طريق جوي ما أو جزء من طريق جوي؛
- (ط) يعني مصطلح "التعرفة" الأسعار التي يتم دفعها عن حمل الركاب والحمولات والشروط التي تطبق بموجبها هذه الأسعار، بما في ذلك الأسعار والشروط الخاصة بالوكالات والخدمات المساندة الأخرى، ولكن باستثناء التعويض والشروط الخاصة بحمل البريد؛
- (ي) يعني مصطلح "الحركة" الركاب والأمتعة والحمولات والبريد؛
- (ك) يعني مصطلح "رسوم المستخدم" أي رسم مفروض على مؤسسات النقل الجوي من قبل السلطات المختصة أو الذي تجيز تلك السلطات فرضه مقابل توفير منشآت أو مرافق المطار أو مرافق الملاحة الجوية أو الخدمات والمرافق ذات العلاقة للطائرة وطاقمها وركابها وحمولتها
- (ل) يعني مصطلح "المناولة الأرضية" ويشمل ولكن دون أن يقتصر على مناولة الركاب والشحن والأمتعة، وتوفير مرافق و / أو خدمات الطعام والشراب؛
- (م) يعني مصطلح "المنظمة" المنظمة الدولية للطيران المدني؛
- (ن) يعني مصطلح "النقل الجوي الدولي" النقل الجوي الذي يمر فوق الفضاء الجوي لأراضي أكثر من دولة واحدة؛
- (س) يعني مصطلح "مؤسسة النقل الجوي المسوقة" مؤسسة نقل جوي تقدم النقل الجوي على طائرة مشغلة من قبل مؤسسة نقل جوي أخرى، من خلال ترتيبات الرمز المشترك؛
- (ع) يعني مصطلح "الجدول" جدول الطرق الجوية لتشغيل خدمات النقل الجوي المرفق بهذه الاتفاقية وأي تغييرات فيه حسبما يتم الاتفاق عليها وفقاً لأحكام المادة 24 (المشاورات والتعديل) من هذه الاتفاقية؛
- (ف) يعني مصطلح "قطع الغيار" المواد ذات طبيعة الإصلاح أو الاستبدال لتزكيبها في طائرة، بما يشمل المحركات؛
- (ض) يعني مصطلح "المعدات العادية" المواد، غير المخازن وقطع الغيار ذات الطبيعة القابلة للفك، لاستخدامها على متن الطائرة خلال رحلة، بما يشمل معدات الإسعاف الأولي والإنقاذ.

المادة 2

منح الحقوق

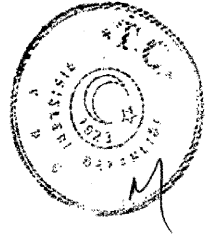
- 1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية بغرض تشغيل الخدمات الجوية الدولية على الطرق المحددة في ملحق هذه الاتفاقية. تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف متعاقد بالحقوق التالية:
 - (أ) الطيران دون هبوط عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر؛
 - (ب) القيام بتوقيفات في الإقليم المذكور لأغراض غير تجارية؛
 - (ج) إنشاء تشغيل خدمة متفق عليها على طريق محدد، القيام بتوقيفات في أراضي الطرفين المتعاقدين في النقاط المحددة لذلك الطريق في ملحق هذه الاتفاقية بغرض التنزيل والتحميل للحركة الجوية؛
- 2- لا تتضمن الفقرة 1 من هذه المادة ما يعتبر منحاً لمؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين امتياز تحميل الركاب مقابل عوض أو أجر، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، والمتجهة إلى نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر.
- 3- تتمتع مؤسسات النقل الجوي التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين، بخلاف تلك المعنية بموجب المادة 3 من هذه الاتفاقية، بالحقوق المحددة في الفقرة 1 (أ) و 1 (ب) من هذه المادة.
- 4- في حال كان إحدى مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين غير قادرة، نظراً لنزاع مسلح أو كوارث طبيعية أو اضطرابات سياسية، على تشغيل خدمة على طريقها المعتاد، يلتزم الطرف المتعاقد الآخر ببذل قصارى جهده لتسهيل مواصلة تشغيل تلك الخدمة من خلال ترتيبات طرق مؤقتة ملائمة.



المادة 3

التعيين وتصاريح التشغيل

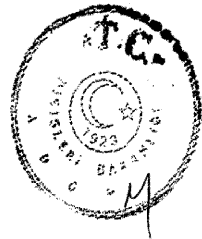
- 1- يكون لكل من الطرفين المتعاقدين الحق في أن يعين بأشعار خطي إلى الطرف الآخر مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لتشغيل الخدمات المتفق عليها وفقاً لهذه الاتفاقية، وأن يسحب أو يعدل ذلك التعيين.
- 2- لدى استلام أي تعيين كهذا، وبعد استلام طلب من مؤسسة النقل الجوي المعنية، بالشكل والطريقة المقررة لتصريح التشغيل، يلتزم كل طرف متعاقد بمنح تصريح التشغيل المناسب بعد أدنى من التأخير في الإجراءات، شريطة أن:
 - (أ) يقع مكان العمل الرئيسي لمؤسسة النقل الجوي المعنية في إقليم الطرف المتعاقد المعين لها وأن تكون قد حصلت على رخصتها التشغيلية وفقاً للقوانين والأنظمة الوطنية ذات العلاقة للطرف المتعاقد المعين لها؛
 - (ب) تنحصر لدى الطرف المتعاقد المعين لمؤسسات النقل الجوي أو رعاياه الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية على مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي؛
 - (ج) أن يكون لدى الطرف المتعاقد المعين لمؤسسة النقل الجوي رقابة تنظيمية على مؤسسة النقل الجوي والحفاظ عليها؛
 - (د) يكون الطرف المتعاقد المعين لمؤسسة النقل الجوي متقيداً بالأحكام المنصوص عليها في المادة 15 والمادة 16؛
 - (هـ) أن تكون مؤسسة النقل الجوي مؤهلة لتلبية الشروط المقررة بموجب القوانين والأنظمة المطبقة عادة على تشغيل خدمات النقل الجوي الدولي من قبل الطرف المتعاقد المستلم للتعيين.
- 3- عند تعيين مؤسسة نقل جوي بهذه الطريقة ومنحها التصريح يجوز لها تشغيل الخدمات المتفق عليها في أي وقت، شريطة أن تكون السعة المتفق عليها والتعرفة المقررة بموجب أحكام المادة 12 (السعة) نافذة المفعول فيما يتعلق بتلك الخدمة.



المادة 4

إلغاء أو تجميد تصاريح التشغيل

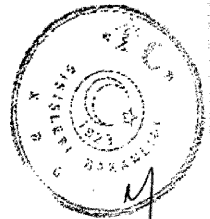
- 1- يكون لكل من الطرفين المتعاقدين الحق في إلغاء إجازة التشغيل أو تجميد ممارسة الحقوق المحددة في المادة 2 من هذه الاتفاقية من قبل مؤسسة نقل جوي معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو فرض تلك الشروط حسبما قد يراه ضرورياً على ممارسة هذه الحقوق:
- (أ) في أي حالة لم يتسنع بكون الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية لمؤسسات النقل الجوي تلك في يد الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي أو في يد رعايا ذلك الطرف المتعاقد؛ أو
- (ب) في حال عدم تنفيذ مؤسسات النقل الجوي تلك بالقوانين و/أو الأنظمة الخاصة بالطرف المتعاقد المانع لهذه الحقوق؛ أو
- (ج) في أي حالة حيث لا تنفذ مؤسسات النقل الجوي بخلاف ذلك بأحكام هذه الاتفاقية.
- 2- ما لم يكن الإلغاء أو التجميد الفوري أو فرض الشروط المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة ضرورياً لمنع المزيد من انتهاكات القوانين أو الأنظمة، يمارس كل طرف متعاقد هذه الحقوق فقط بعد المشاورات بين سلطات الطيران لكلا الطرفين.



المادة 5

تطبيق القوانين والأنظمة

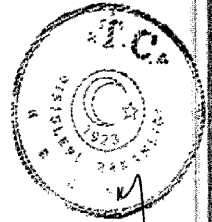
- 1- يتم تطبيق قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول أو البقاء في أو مغادرة إقليمه من قبل الطائرة العاملة في النقل الجوي الدولي، أو المتعلقة بتشغيل وملاحة تلك الطائرة أثناء وجودها في إقليمه على طائرات كلا الطرفين المتعاقدين دون تمييز على أساس الجنسية، ويجب التقيد بها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية للطرف المتعاقد الآخر لدى دخول أو المغادرة من أو أثناء تواجدها في الإقليم المذكور لذلك الطرف المتعاقد.
- 2- يجب التقيد بالقوانين والأنظمة الخاصة بأحد الطرفين المتعاقدين والمتعلقة بمتطلبات الدخول والتخليص والتراخيص والهجرة والجوازات والجمارك والعملة والصحة والحجر الصحي من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر ومن قبل ونيابة عن طائرتها العاملة في النقل الجوي الدولي وطاقتها وركابها والشحن والبريد لدى مرورها بالترانزيت عبر ودخولها إلى ومغادرتها وتواجدها في إقليم ذلك الطرف المتعاقد.
- 3- لا يقوم أي من الطرفين المتعاقدين بمنح أفضلية لأي من مؤسسات النقل الجوي التابعة له أو أي مؤسسات نقل جوي أخرى على مؤسسات النقل الجوي العاملة في خدمات نقل جوي مشابهة تابعة للطرف المتعاقد الآخر تطبيقاً لأنظمتها المحددة في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة أو في استخدام المطارات والممرات الجوية وخدمات الحركة الجوية والمرافق ذات العلاقة الواقعة تحت سيطرته؛
- 4- يلتزم كل طرف متعاقد، بناء على طلب من الطرف المتعاقد الآخر، بتزويده نسخ من القوانين والأنظمة والإجراءات المشار إليها في هذه الاتفاقية.



المادة 6

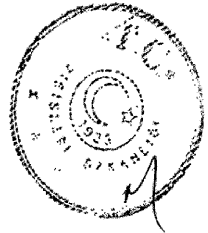
الاعتراف بالشهادات والترخيص

- 1- يتم الاعتراف بشهادات السلامة الجوية وشهادات الكفاءة والرخص الصادرة أو المعتمدة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين خلال فترة سريان مفعولها، باعتبارها مساوية المفعول، من قبل الطرف المتعاقد الآخر؛ شريطة أن تكون المتطلبات التي تم بموجبها إصدار تلك الشهادات والرخص أو اعتمادها مساوية أو تتفوق الحد الأدنى للمعايير التي قد تكون مقررّة بمقتضى المعاهدة.
- 2- من جانب آخر، يحتفظ كل طرف متعاقد بحق رفض الاعتراف بالصلاحيّة، لغرض الرحلات فوق أو الهبوط في إقليمه، بشهادات الكفاءة والترخيص الممنوحة إلى رعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو أي دولة أخرى.
- 3- في حال أتاح امتيازات أو شروط الرخص أو الشهادات المشار إليها في الفقرة (1) أعلاه، والصادرة من قبل سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين إلى أي شخص أو مؤسسة نقل جوي معينة أو المتعلقة ببطائرة مستخدمة في تشغيل الخدمات المتفق عليها وجود اختلاف عن الحد الأدنى للمعايير المقررة بموجب المعاهدة، وسبق وأن تم إيداع ذلك الاختلاف لدى المنظمة الدولية للطيران المدني؛ يجوز للطرف المتعاقد الآخر طلب إجراء مشاورات بين سلطات الطيران بغرض توضيح الممارسة موضوع البحث. يشكل عدم التوصل إلى اتفاق مقبول أساساً لتطبيق المادة (4) إلغاء وتجميد تصاريح التشغيل من هذه الاتفاقية.



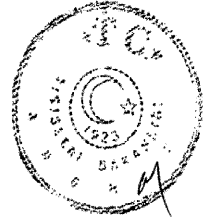
الإعفاء من الرسوم الجمركية والضرائب والرسوم الأخرى

- 1- مع مراعاة قوانين وأنظمة الطرف المتعاقد، تكون الطائرة المشغلة في خدمات النقل الجوي الدولي من قبل مؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين، بالإضافة إلى معداتهما المعتادة وقطع الغيار (بما في ذلك المحركات) ولوازم الوقود وزيوت التشحيم (بما في ذلك السوائل الهيدروليكية) ومخازن الطائرة (بما في ذلك الطعام والمشروبات والمشروبات الكحولية والتبغ وغيرها من المنتجات المخصصة للبيع إلى أو الاستخدام من قبل الركاب خلال الرحلة) والموجودة أصلاً على متن تلك الطائرة، أو التي يتم إدخالها أو تحميلها على متن تلك الطائرة والمخصصة حصراً للاستخدام من قبل أو في تلك الطائرة ومخازن الطائرة) المحمولة على متن الطائرة ومخزون التذاكر المطبوعة وبيانات الشحن الجوي لأي مواد مطبوعة تحمل شعار مؤسسة نقل جوي معينة تابعة لطرف متعاقد والمواد الدعائية المعتادة التي يتم توزيعها مجاناً من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية يجب أن تكون معفاة، فيما يتعلق بكافة الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم أو الضرائب المشابهة الأخرى، الممنوحة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، على أساس معاملة لا تقل أفضلية عن تلك الممنوحة من قبل الطرف المتعاقد الآخر لمؤسسة/ مؤسسات النقل الجوي التابعة له والتي تشغل خدمات جوية دولية مجدولة أو إلى مؤسسات النقل الجوي للدولة الأولى بالرعاية.
- 2- لا يكون أي طرف متعاقد ملزماً بمنح مؤسسة/ مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر إعفاء أو تخفيض للرسوم الجمركية أو رسوم التفتيش أو المصاريف المشابهة ما لم يمنح ذلك الطرف المتعاقد الآخر إعفاء أو تخفيضاً من تلك الرسوم إلى مؤسسة/ مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الأول.
- 3- قد يطلب إبقاء المواد المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة تحت الإشراف أو الرقابة الجمركية.



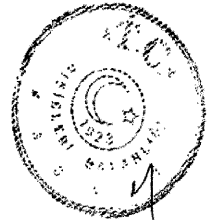
المادة 8
الترانزيت المباشر

لا يخضع الركاب والأمتعة والشحن في الترانزيت المباشر عبر أراضي أحد الطرفين المتعاقدين والذين لا يتجاوزون منطقة المطار المخصصة لهذا الغرض إلى ما يزيد عن الرقابة المبسطة باستثناء ما يتعلق بالإجراءات الخاصة بأمن الطيران المدني والرقابة على المخدرات. تكون الأمتعة والشحنات في الترانزيت المباشر معفاة من الرسوم الجمركية والنفقات الأخرى.



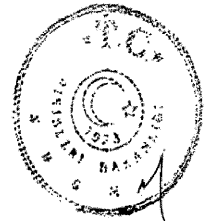
المادة 9
رسوم المستخدم

- 1- يتم توفير المطارات وأمن الطيران والمرافق والخدمات الأخرى ذات العلاقة المقدمة في أراضي أحد الطرفين المتعاقدين للاستخدام من قبل مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر بموجب شروط لا تقل تفضيلاً عن تلك الشروط المفضلة المتوفرة لأي مؤسسة نقل جوي تعمل في خدمات نقل جوي مشابهة في الوقت الذي تم فيه وضع ترتيبات الاستخدام.
- 2- يسمح لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين، وفقاً للقوانين والأنظمة الوطنية لكلا الطرفين المتعاقدين، بتنفيذ خدمات المناولة الأرضية المحددة الخاصة بها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، ويكون لها حسب خيارها تقديم خدمات المناولة الأرضية بالكامل أو جزئياً من قبل أي وكيل معتمد، في حال اقتضت القوانين والأنظمة المحلية ذلك، من قبل السلطات المختصة للطرف المتعاقد الآخر لتقديم تلك الخدمات.
- 3- يلتزم الطرفان بتشجيع المشاورات بشأن رسوم المستخدم بين سلطاته المختصة التي تفرض الرسوم ومؤسسات النقل الجوي التي تستخدم خدماته ومرافقه، حيثما أمكن، من خلال المنظمات الممثلة لمؤسسات النقل الجوي تلك. يجوز توجيه إشعار منطقي بأي مقترحات لتغييرات في رسوم المستخدم إلى أولئك المستخدمين لتمكينهم من التعبير عن آرائهم قبل إجراء التغييرات.



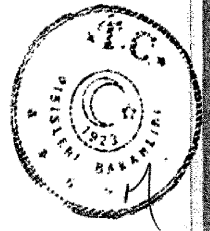
المادة 10
النشاطات التجارية

- 1- يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين، على أساس المعاملة بالمثل، الاحتفاظ في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، بمكاتبها وممثليها، وكذلك بموظفيها التجاريين والتشغيليين والفنيين حصيماً يكون مطلوباً فيما يتعلق بتشغيل الخدمات المتفق عليها.
- 2- يجوز أن يتم تلبية الطلب على الموظفين، حسب اختيار مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين إما من قبل موظفيها، أو باستخدام خدمات أي منظمة أو شركة أو مؤسسة نقل جوي أخرى عاملة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، ومصرح لها بأداء تلك الخدمات في إقليم ذلك الطرف المتعاقد.
- 3- يخضع الممثلون والموظفون إلى القوانين والأنظمة نافذة المفعول للطرف المتعاقد الآخر وبما يوافق وتلك القوانين والأنظمة:
(أ) يقوم كل من الطرفين المتعاقدين، على أساس المعاملة بالمثل وبالحد الأدنى من التأخير، بمنح موافقات العمل الضرورية أو تأشيرات الزيارة أو غيرها من الوثائق المماثلة إلى الممثلين والموظفين المشار إليهم في الفقرة (1) من هذه المادة؛ و
(ب) يقوم كل من الطرفين المتعاقدين بتسهيل وتسريع متطلبات تصاريح العمل للموظفين الذين يقومون بأداء مهام مؤقتة معينة.



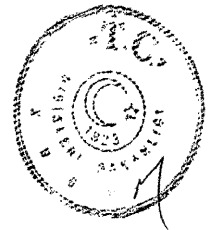
المادة 11
الأحكام المالية

- 1- يكون لكل مؤسسة نقل جوي معينة الحق في بيع وإصدار وثائق النقل الخاصة بها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بصورة مباشرة، وحسب تقديرها، من خلال وكلائها . ويكون لمؤسسات النقل الجوي تلك الحق في بيع ذلك النقل، ويكون لأي شخص حرية شراء ذلك النقل بالعملة المحلية أو بأي عملة قابلة للتحويل.
- 2- يكون لكل مؤسسة نقل جوي معينة الحق في صرف وتحويل فائض مقبوضاتها التي تزيد عن النفقات المتحققة فيما يتصل بنقل الركاب والشحن و البريد إلى بلدها بسعر الصرف الرسمي . يتم تنفيذ التحويل المذكور أعلاه بعملات قابلة للتحويل ووفقا للقوانين الوطنية وقوانين وأنظمة الصرف الأجنبي واجبة التطبيق.
- 3- في حال وجود ترتيبات خاصة نافذة تحكم تسوية الدفعات بين الطرفين المتعاقدين، يتم تطبيق أحكام تلك الترتيبات على تحويل الأموال بموجب الفقرة (2) من هذه المادة.
- 4- يتم صرف و تحويل تلك الإيرادات دون قيد بسعر الصرف المطبق على التعاملات الحالية النافذة في وقت تقديم تلك الإيرادات إلى الصرف والتحويل، ولا تخضع لأي رسوم باستثناء تلك المطبقة عادة من قبل البنوك لتنفيذ ذلك الصرف والتحويل.

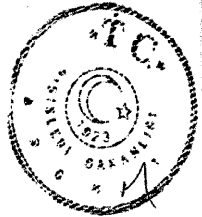


المادة 12
السعة

- 1- تتمتع مؤسسة/ مؤسسات النقل الجوي التابعة لكل طرف متعاقد بفرصة عادلة ومتكافئة لتشغيل الخدمات الجوية الخاصة بحمل الركاب بين إقليمي الطرفين المتعاقدين.
- 2- في تشغيل مؤسسة/ مؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين للخدمات الجوية المحددة، يتم وضع مصالح مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر بالاعتبار بحيث لا يؤثر ذلك بصورة غير مبررة في الخدمات التي تقدمها الأخيرة على كامل الطريق ذاته.
- 3- يكون للخدمات المتفق عليها المقدمة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة للطرفين المتعاقدين علاقة وثيقة بمتطلبات النقل العام على الطرق المحددة ويكون هدفها الأساسي توفير، بمعامل حمولة معقول، سعة مناسبة للنقل ومتطلبات الركاب والشحن المتوقعة على نحو معقول بما يشمل البريد بين إقليمي الطرفين المتعاقدين.
- 4- في تشغيل الخدمات المتفق عليها، يتم تحديد السعة الإجمالية التي يجب توفيرها وعدد الرحلات التي سيتم تشغيلها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لكل طرف، في البداية، بصورة متبادلة من قبل سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين قبل مباشرة الخدمات، ويجوز مراجعة وتعديل تلك السعة وعدد الرحلات المحددة في البداية من حين إلى آخر من قبل السلطات المذكورة.



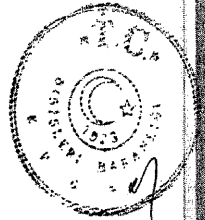
- 1- يلتزم كل من الطرفين المتعاقدين بالسماح بتحديد أسعار الخدمات الجوية الدولية إلى / من / عبر إقليمه من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية بمستويات معقولة، مع وضع كافة العوامل ذات العلاقة بالاعتبار، بما في ذلك تكلفة التشغيل والربح المعقول وتعريفات مؤسسات النقل الجوي الأخرى. يقتصر تدخل الطرفين المتعاقدين على ما يلي:
 - (أ) منع الأسعار أو الممارسات التمييزية غير المقبولة؛
 - (ب) حماية الزبائن من الأسعار التي تكون مرتفعة أو مقيدة بصورة غير مقبولة من جراء إساءة استعمال وضع مسيطر؛
 - (ت) حماية مؤسسات النقل الجوي من الأسعار التي تكون منخفضة بصورة زائفة من جراء المعونة أو الدعم الحكومي المباشر أو غير المباشر.
- 2- لا تحتاج التعريفات المقررة بموجب الفقرة (1) إلى إيداعها من قبل مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين لدى سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر للموافقة عليها.
- 3- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين السماح لمؤسسة/ مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة له، في تحديدها للتعريفات، إما بالاشتراك مع أي مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي أخرى أو بصورة منفصلة، إساءة استخدام القوة السوقية بصورة يكون لها أو من المحتمل أن يكون لها أو تهدف إلى أن يكون لها أثراً يضعف أي منافس معين، يكون مؤسسة نقل جوي معنية تابعة للطرف المتعاقد الآخر، بقوة، أو لاستبعاد ذلك المنافس من الخط الجوي.
- 4- اتفق الطرفان المتعاقدان على إمكانية اعتبار ممارسات مؤسسات النقل الجوي التالية، والمتعلقة بتحديد التعريفات، باعتبارها ممارسات منافسة غير مشروعة محتملة، والتي قد تستوجب فحصاً دقيقاً:
 - (أ) احتساب أجور سفر وأسعار على الخطوط بمستويات تكون؛ في مجموعها، غير كافية لتغطية تكاليف الخدمات المقدمة التي تتعلق بها؛
 - (ب) استمرار الممارسات موضوع البحث بما يزيد عن كونها مؤقتة؛
 - (ت) أن يكون للممارسات موضوع البحث أثراً اقتصادياً جدياً، أو تتسبب بضرر كبير لمؤسسة/ مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة للطرف الآخر؛ و
 - (ث) السلوك الذي يدل على إساءة استخدام مركز مهيم على الخط الجوي.
- 5- في حال كانت أي سلطة طيران غير راضية عن التعرفة المقترحة أو المطبقة الخاصة بمؤسسة نقل جوي تابعة للطرف الآخر، على سلطات الطيران السعي لتسوية المسألة من خلال المشاورات، في حال تم طلب ذلك أي من السلطتين. وفي أي من الأحوال، لا يجوز لسلطة الطيران التابعة لأحد الطرفين اتخاذ إجراء أحادي الجانب لمنع سريان مفعول أو استمرارية تعرفة مؤسسة نقل جوي تابعة للطرف الآخر.
- 6- على الرغم مما تقدم، يلتزم مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين، عند الطلب، بأن تقدم إلى سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر المعلومات المتعلقة بتحديد التعرفة، بالصورة والشكل المحددين من قبل تلك السلطات.
- 7- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يفرض على مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر متطلب الرفض الأول (الأولوية)، أو نسبة ارتفاع أو رسم عدم اعتراض أو أي متطلب آخر يتعلق بالسعة أو الرحلات أو التعرفة من شأنه أن لا يكون متوافقاً مع أغراض هذه الاتفاقية.



المادة 14

اعتماد مواعيد الرحلات

- 1- يتم تقديم مواعيد الرحلات للخدمات المتفق عليها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين لاعتمادها من قبل السلطات الجوية التابعة للطرف المتعاقد الآخر قبل ستين (60) يوماً على الأقل من التاريخ المعتمد لتطبيقها . كما يتم تقديم أي تعديل على مواعيد تلك الرحلات إلى السلطات الجوية التابعة للطرف المتعاقد الآخر لاعتمادها قبل ثلاثين (30) يوماً على الأقل.
- 2- تقوم مؤسسة النقل الجوي المعنية كذلك بتقديم أي معلومات أخرى حسبما يكون ضرورياً وذلك لإثبات الالتزام بمتطلبات هذه الاتفاقية إلى السلطات الجوية التابعة للطرف المتعاقد الآخر.



المادة 15
أمن الطيران

- 1- بما يتوافق وحقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يشدد الطرفان المتعاقدان على أن التزامهما اتجاه بعضهما البعض لحماية أمن الطيران المدني ضد أشكال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية . ودون الحد من عمومية حقوقهما والتزامهما بموجب القانون الدولي، يعمل الطرفان بصورة خاصة وفقاً لأحكام المعاهدة المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في 14 أيلول 1963، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في 16 كانون الأول 1970، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في 23 أيلول 1971، والبروتوكول التكميلي لها الخاص بمنع أفعال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال في 24 شباط 1988، و أي معاهدة أخرى أو بروتوكول آخر تحكم/ يحكم أمن الطيران المدني تكون/ يكون ملزماً لكلا الطرفين.
- 2- يتوجب على الطرفين المتعاقدين عند الطلب تقديم كل المساعدة الضرورية إلى بعضهما البعض لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال غير المشروعة الأخرى ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات ومرافق الملاحة الجوية، وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني.
- 3- يتوجب على الطرفين، في علاقتهما المتبادلة، العمل بما يتوافق وأحكام أمن الطيران المقررة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني والمحددة كملاحق للمعاهدة بمقدار ما تكون أحكام الأمن تلك واجبة التطبيق على الطرفين المتعاقدين؛ وعليهما أن يطلبتا من مشغلي الطائرات المسجلين لديهما أو المشغلين الذين يقع مقر عملهم الرئيسي أو الإقامة الدائمة لهم في إقليميهما، ومشغلي المطارات في إقليميهما، بالعمل وفقاً لأحكام أمن الطيران تلك.
- 4- يوافق كل من الطرفين المتعاقدين على أن يطلب من مشغلي الطائرات لديه التقيد بأحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (3) أعلاه المطبقة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى أو التواجد في أو المغادرة من إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر.
- 5- يتوجب على كل من الطرفين المتعاقدين ضمان تطبيق الإجراءات الفعالة في إقليمه لحماية الطائرات وتفتيش ركبائها وأفراد طاقمها والمواد التي يحملونها معهم والأمتعة والشحن ومخازن الطائرة قبل وخلال الصعود على متن الطائرة أو التحويل . يتوجب على كل من الطرفين المتعاقدين دراسة أي طلب من الطرف الآخر بصورة إيجابية وذلك بغرض اتخاذ الإجراءات الأمنية الخاصة المقبولة لمواجهة أي تهديد معين.
- 6- لدى وقوع أي حادث أو تهديد بوقوع حادث استيلاء غير مشروع على طائرة مدنية أو أي أفعال غير مشروعة أخرى ضد سلامة تلك الطائرة أو ركبائها وطاقمها أو المطارات أو مرافق الملاحة الجوية، يتوجب على الطرفين المتعاقدين مساعدة بعضهما البعض عن طريق تسهيل الاتصالات والإجراءات الملزمة الأخرى الهادفة إلى إنهاء ذلك الحدث أو التهديد بصورة سريعة وأمنة.
- 7- يتوجب على كل من الطرفين المتعاقدين اتخاذ كافة الإجراءات التي يراها قابلة للتطبيق لضمان احتجاز الطائرة على الأرض التي تتعرض لفعل استيلاء غير مشروع أو أفعال تتدخل غير مشروع أخرى على الأرض في إقليمه ما لم يحتم الواجب الأساسي لحماية الأرواح ضرورة مغادرتها. وحيث يكون ملائماً، يجب أن يتم اتخاذ تلك الإجراءات على أساس المشاورات المتبادلة.
- 8- عند الطلب، يمتنع كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر وفقاً لقوانينه وأنظمته الوطنية، إذاً عاملاً لضباط أمن الطائرات المخصصين لحمل الأسلحة النارية والذخيرة والمعدات الضرورية الأخرى على متن الرحلات. يشمل هذا الإذن حمل الأسلحة النارية على متن الطائرات التجارية فقط.
- 9- يوافق كل من الطرفين المتعاقدين على جواز الطلب من مؤسسات النقل الجوي المعنية إرسال أو منح حق الإطلاع على بيانات الركاب، والمعروفة بمعلومات الركاب المتقدمة (API) وسجل

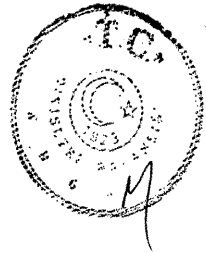


أسماء الركاب (PNR). يوافق كل طرف متعاقد على استخدام هذه البيانات لتلك الأغراض مثل تسريع إجراءات الجمارك والسفر في المطارات، وتحسين أمن الطيران، وتعزيز الأمن الوطني وأمن الحدود ومنع ومكافحة الإرهاب، والجرانم عبر الدول والجرانم المنظمة. قد يتضمن سجل أسماء الركاب معلومات متقدمة خلال عملية الحجز أو محتفظ بها من قبل مؤسسات النقل الجوي أو وكلاء السفر، بما في ذلك تفاصيل بطاقات الائتمان والمعلومات المالية الخاصة المشابهة الأخرى.

يوافق كل طرف متعاقد على وضع إجراءات تنظيمية وإجرائية وفنية لضمان تنفيذ معالجة بيانات الركاب للأغراض المحددة في هذه الفقرة وفقا للضوابط الملائمة، والمتعلقة أساسا بأمن ومصداقية وكمال وسرية البيانات.

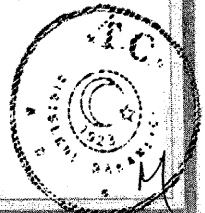
يوافق كل طرف متعاقد على التقيد بمتطلبات البيانات الخاصة به والتعامل مع تلك البيانات وفقا للإرشادات العامة الموضوعة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني.

10- في حال واجه أحد الطرفين المتعاقدين مشاكل تتعلق بأحكام أمن الطيران الواردة في هذه المادة، يجوز لسلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين طلب إجراء مشاورات فورية مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.



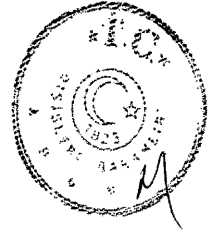
المادة 16
سلامة الطيران

- 1- يجوز لكل طرف متعاقد طلب إجراء مشاورات في أي وقت فيما يتعلق بمعايير السلامة المتبعة من قبل الطرف المتعاقد الآخر في المجالات المتعلقة بمراقب الطيران وطاقم الطائرة وتشغيل الطائرة. يجب أن يتم إجراء هذه المشاورات خلال ثلاثين (30) يوماً من ذلك الطلب.
- 2- في حال تبين لأحد الطرفين، بعد تلك المشاورات، أن الطرف المتعاقد الآخر لا يحتفظ ويدير معايير السلامة بصورة فعالة في أي من هذه المجالات والتي تكون مساوية على الأقل للحد الأدنى للمعايير المقررة في ذلك الوقت بمقتضى المعاهدة، يتوجب على الطرف الأول إبلاغ الطرف الآخر بذلك النتائج والخطوات التي تعد ضرورية لغايات التقيد وذلك الحد الأدنى للمعايير. ويتوجب على ذلك الطرف المتعاقد اتخاذ الإجراء التصوبيي الملزم. وبعد عدم اتخاذ الإجراء الملزم خلال خمسة عشرة (15) يوماً من إشعاره بذلك، أو خلال أي فترة أطول حسبما قد يتم الاتفاق عليه سبباً لتطبيق المادة (4): الإلغاء والتجميد وتحديد التصريح) من هذه الاتفاقية.
- 3- على الرغم من الالتزام الوارد في المادة (33) من المعاهدة، فمن المتفق عليه، أنه يجوز أن تخضع أي طائرة مشغلة من قبل، أو خاضعة لترتيب تأجير، نيابة عن مؤسسة/ مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين، تعمل على الخدمات إلى أو من إقليم الطرف الآخر، أثناء تواجدها في إقليم الطرف الآخر، للفحص من قبل الممثلين المفوضين للطرف المتعاقد الآخر، وذلك على متن أو محيط الطائرة. للتحقق من صلاحية وثائق الطائرة ذات العلاقة ووثائق طاقمها والحالة الظاهرة للطائرة ومعداتاتها (المشار إليه في هذه المادة بـ "التفتيش الميداني") شريطة أن لا يؤدي ذلك إلى تأخير غير مبرر.
- 4- في حال أدى هذا التفتيش الميداني أو سلسلة التفتيشات الميدانية إلى نشوء:
(أ) مخاوف جادة بشأن كون الطائرة أو تشغيل الطائرة لا يطابق المعايير الدنيا المقررة في حينه بمقتضى المعاهدة، أو
(ب) مخاوف جادة بعدم وجود صيانة وإدارة فعالة لمعايير السلامة المقررة في حينه بمقتضى المعاهدة، يكون للطرف المتعاقد الذي يقوم بالتفتيش، لأغراض المادة 33 من المعاهدة، حرية التوصل إلى أن المتطلبات التي تم بموجبها إصدار أو تأكيد صحة الشهادة أو التراخيص الخاصة بتلك الطائرة أو الخاصة بطاقم تلك الطائرة، أو المتطلبات التي يتم تشغيل الطائرة بموجبها، غير مساوية أو تفوق الحد الأدنى للمعايير المقررة بمقتضى المعاهدة.
- 5- في حال رفض منح حق الوصول إلى الطائرة لأغراض إجراء تفتيش ميداني لأي طائرة يتم تشغيلها من قبل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين وفقاً للفقرة (3) أعلاه وذلك من قبل ممثل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي تلك، يكون للطرف المتعاقد الآخر حرية استنتاج وجود مخاوف جادة من ذلك النوع المشار إليه في الفقرة (4) أعلاه بما يؤدي إلى الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.
- 6- يحتفظ كل من الطرفين بحق تجميد أو تعديل تصريح التشغيل لمؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر على الفور في حال توصل الطرف الأول، سواء نتيجة لتفتيش ميداني أو سلسلة تفتيشات ميدانية أو رفض الدخول للتفتيش الميداني، أو تشاور أو خلافه، بحيث يكون اتخاذ إجراء فوري ضرورياً لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.
- 7- يتم وقف أي إجراء متخذ من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بموجب الفقرتين (2) أو (7) أعلاه حال انتهاء وجود الأساس لاتخاذ ذلك الإجراء.
- 8- يجب أن تكون مؤسسات النقل الجوية المعنية التابعة لكل طرف متعاقد غير مدرجة على أي قائمة حظر (أو ما يعادلها) منشورة من قبل وكالة سلامة أو هيئة صلاحية جوية معترف بها.



المادة 17
أمن وثائق السفر

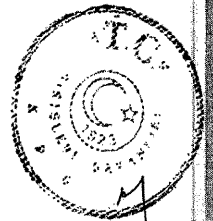
- 1- يوافق كل طرف متعاقد على تبني إجراءات لضمان أمن جوازات السفر ووثائق السفر الأخرى الخاصة به.
- 2- بهذا الصدد، يوافق كل طرف متعاقد على وضع ضوابط بشأن وضع وإصدار والتحقق من واستخدام جوازات السفر ووثائق السفر الأخرى ووثائق الهوية الصادرة من قبل أو نيابة عن ذلك الطرف المتعاقد.
- 3- كما يوافق كل طرف متعاقد على وضع أو تحسين الإجراءات لضمان تمتع وثائق السفر والهوية الصادرة من قبله بجودة عالية بحيث لا يكون من الممكن إساءة استخدامها وعدم التمكن من إجراء تغييرات فيها أو تقليدها أو إصدارها.
- 4- بمقتضى الغرض المذكور أعلاه، على كل طرف متعاقد إصدار جوازات سفره ووثائق السفر الخاصة به وفقاً للوثيقة (9303) للمنظمة الدولية للطيران المدني، ووثائق السفر المقررة آلياً: الجزء 1- جوازات السفر المقررة آلياً، والجزء 2- التأشيرات المقررة آلياً ؛ و/ أو الجزء 3- وثائق السفر الرسمية المقررة آلياً الحجم (1) والحجم (2).
- 5- ويوافق كذلك كل طرف متعاقد على تبادل المعلومات التشغيلية المتعلقة بوثائق السفر المزورة أو المزيفة، وعلى التعاون مع الطرف الآخر على تعزيز مقاومة الاحتيال باستخدام وثائق السفر، بما في ذلك تزوير أو تزيف وثائق السفر واستخدام وثائق سفر مزورة أو مزيفة واستخدام وثائق سفر ضالحة من قبل متجلى الشخصية وإساءة استخدام وثائق السفر الأصلية من قبل حامليها الشرعيين دعماً لارتكاب جريمة واستخدام وثائق سفر منتهية أو لاغية واستخدام وثائق السفر التي تم الحصول عليها بصورة احتيالية.



المادة 18

أنظمة الحجز الحاسوبية

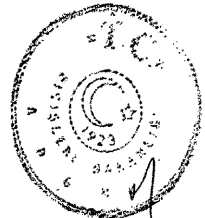
يلتزم كل طرف متعاقد بتطبيق مدونة سلوك المنظمة الدولية للطيران المدني لتنظيم وتشغيل أنظمة الحجز الحاسوبية في إقليمه.



المادة 19

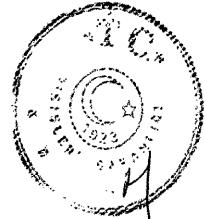
منع التدخين

- 1- يلتزم كل طرف متعاقد بحظر أو الإيعاز بحظر التدخين على كافة الرحلات التي تنقل ركابا والتي تشغلها مؤسسة النقل الجوي التابعة له بين إقليميّ الطرفين المتعاقدين، يطبق الحظر على كافة المواقع في الطائرة ويسري اعتبارا من الوقت الذي تبدأ في الطائرة بتحميل الركاب إلى وقت إتمام تنزيل الركاب من الطائرة.
- 2- يلتزم كل طرف متعاقد باتخاذ كافة الإجراءات التي يعتبرها معقولة لضمان التزام مؤسسات النقل الجوي التابعة له وركابها وأفراد طواقمها بأحكام هذه المادة، بما في ذلك فرض عقوبات ملائمة على عدم الالتزام.



المادة 20
حماية البيئة

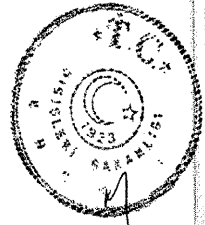
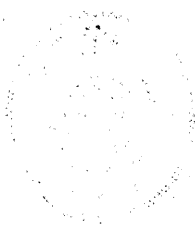
يدعم الطرفان المتعاقدان الحاجة إلى حماية البيئة عن طريق تعزيز التنمية المستدامة للطيران. يوافق الطرفان المتعاقدان فيما يتعلق بالعمليات بين إقليميهما على الالتزام بالمعايير والممارسات الموصى بها للمنظمة الدولية للطيران المدني (SARPs) في الملحق وسياسة المنظمة الدولية للطيران الدولي وإرشاداتها بشأن حماية البيئة.



المادة 21

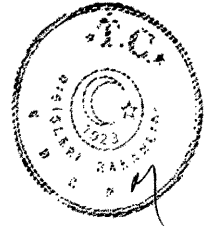
قابلية التطبيق للرحلات العارضة/ غير المجدولة

- 1- تسري الأحكام الواردة في المواد (5: تطبيق القوانين والأنظمة) و (16: سلامة الطيران) و (8: الاعتراف بالشهادات والتراخيص) و (15: أمن الطيران) و (7: الإعفاء من الرسوم الجمركية والضرائب والرسوم الأخرى) و (23: الإحصائيات) و (9: رسوم المستخدم) و (10: النشاطات التجارية) و (11: الأحكام المالية) و (14: المشاورات وتعديل هذه الاتفاقية) أيضا على الرحلات العارضة والرحلات الأخرى غير المجدولة التي يتم تشغيلها من قبل ناقلين جويين تابعين لأحد الطرفين المتعاقدين إلى أو من إقليم الطرف المتعاقد الآخر وعلى الناقلين الجويين الذين يشغلون تلك الرحلات.
- 2- لا تفسر أحكام الفقرة (1) من هذه المادة القوانين والأنظمة الوطنية التي تحكم إجازة الرحلات العارضة أو غير المجدولة أو سلوك الناقلين الجويين أو الأطراف الأخرى المشاركة في تنظيم تلك العمليات.



المادة 22
التأجير

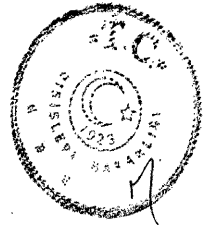
- 1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين منع استخدام طائرة مؤجرة للخدمات بموجب هذه الاتفاقية لا تكون ملتزمة بالمادتين (16: سلامة الطيران) و (15: أمن الطيران) من هذه الاتفاقية.
- 2- مع مراعاة الفقرة (1) أعلاه، يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكل طرف متعاقد استخدام طائرة مستأجرة من أي شركة، بما في ذلك مؤسسات نقل جوي أخرى، شريطة أن لا ينتج عن ذلك ممارسة مؤسسة نقل جوي أقل حقوق النقل الجوي الحاصلة عليها.



المادة 23

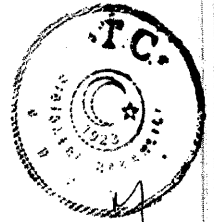
الإحصائيات

تلتزم سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين بتزويد سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر، بناءً على طلبها، ببيانات الطيران الدورية أو غيرها من البيانات الإحصائية حسبما قد يكون ضرورياً بحد مقبول يفرض دراسة السعة المقدمة على الخدمات المتفق عليها من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية للطرف المتعاقد الأول. تشمل هذه البيانات كافة المعلومات المطلوبة لتحديد حجم الحركة الذي يؤمنه مؤسسة النقل الجوي تلك في مجال الخدمات المتفق عليها ونقاط إقلاع ووجهات تلك الحركة الجوية.



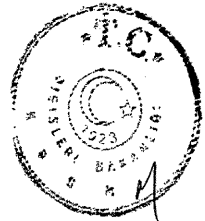
المشاورات والتعديلات

- 1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت طلب إجراء مشاورات بشأن تطبيق أو تفسير أو سريان أو تعديل هذه الاتفاقية. تبدأ هذه المشاورات، التي قد تكون بين سلطات الطيران والتي قد تتم عبر النقاشات أو عن طريق المراسلات، خلال سبتين (60) يوماً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر لطلب خطي.
- 2- يسري مفعول أي تعديلات يتم الاتفاق عليها لدى تأكيدها عن طريق تبادل المذكرات الدبلوماسية لدى استكمال الإجراءات الرسمية المستوية المتعلقة بها.
- 3- يجوز الاتفاق على التعديلات على الملحق بصورة خطية فورية بين سلطات الطيران لكل من الطرفين المتعاقدين.



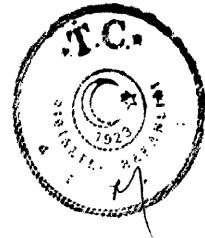
المادة 25
تسوية النزاعات

- 1- في حال نشوب أي نزاع بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، يتوجب على الطرفين المتعاقدين في البداية السعي إلى تسويته عن طريق المفاوضات.
- 2- في حال لم يتمكن الطرفان المتعاقدان من التوصل إلى تسوية عن طريق المفاوضات، يجوز لهما الاتفاق على إحالة النزاع إلى شخص أو هيئة للحصول على رأي استشاري.
- 3- في حال لم يتمكن الطرفان المتعاقدان من التوصل إلى تسوية بمقتضى الفقرتين (1) و (2) أعلاه، تتم إحالة النزاع إلى هيئة من ثلاثة محكمين، يتم تعيين واحد منهم من قبل كل من الطرفين المتعاقدين ويتم الاتفاق على الثالث من قبل المحكمين المعيّنين. يقوم كل من الطرفين المتعاقدين بتعيين محكم خلال فترة ستين (60) يوماً من تاريخ استلام إشعار من قبل الطرف المتعاقد الآخر، عبر القنوات الدبلوماسية، يطلب فيه تحكيم النزاع من قبل هيئة كذلك ويتم تعيين المحكم الثالث خلال فترة إضافية من ستين (60) يوماً. في حال لم يتمكن أي من الطرفين المتعاقدين من تسمية محكمه خلال الفترة المحددة، يجوز الطلب إلى رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني من قبل أي من الطرفين المتعاقدين بتعيين محكم أو محكمين حسب مقتضى الحال، على أنه في حال كان رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني مواطناً لأي من الطرفين المتعاقدين، يجوز الطلب إلى النائب الأول لرئيس المجلس، أو إذا كان مواطناً كذلك، العضو الأقدم في المجلس الذي ليس مواطناً للقيام بالتعيينات حسب مقتضى الحال. على أي حال، يجب أن يكون المحكم الثالث مواطناً لدولة ثالثة وأن يعمل كرئيس لهيئة التحكيم وأن يحدد مكان إجراء التحكيم.
- 4- تقوم هيئة التحكيم بتحديد إجراءاتها.
- 5- يتم تقاسم نفقات هيئة التحكيم بالتساوي بين الطرفين المتعاقدين.
- 6- يتعهد كلا الطرفين المتعاقدين بالالتزام بأي قرار صادر تطبيقاً لهذه المادة.
- 7- في حال وطالما لم يتمكن أي من الطرفين المتعاقدين أو مؤسسة نقل جوي تابعة له من التقيد بالقرارات الصادرة بموجب الفقرة (3) من هذه المادة، يجوز للطرف المتعاقد الآخر تقييد أو حجز أو إلغاء أي حقوق أو امتيازات سبق وأن تم منحها بمقتضى هذه الاتفاقية.
- 8- بانتظار التقدم إلى التحكيم وبعد ذلك إلى حين نشر هيئة التحكيم لقراراتها، يلتزم الطرفان المتعاقدان، باستثناء في حالة الإنهاء، بمواصلة أداء كافة التزاماتهما بموجب هذه الاتفاقية دون الإخلال بأي تعديل نهائي وفقاً للقرار المذكور.



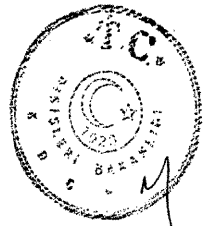
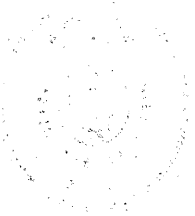
المادة 26
التسجيل

يتم تسجيل هذه الاتفاقية وأي تعديل لاحق فيها لدى المنظمة الدولية للطيران المدني من قبل حكومة المملكة الأردنية الهاشمية.



المادة 27
عناوين الفقرات

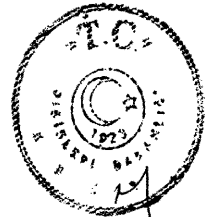
تم إدراج عناوين الفقرات في هذه الاتفاقية في بداية كل مادة بغرض الرجوع إليها والتسهيل فقط ولا تعرف أو تخذ أو تصف بأي صورة كانت نطاق أو نية هذه الاتفاقية.



المادة 28

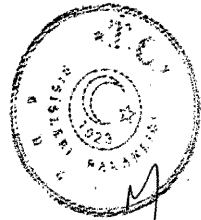
قابلية تطبيق المعاهدات متعددة الأطراف

في حال دخول أي معاهدة جوية عامة متعددة الأطراف حيز النفاذ فيما يتعلق بكل من الطرفين المتعاقدين، يتم تطبيق أحكام تلك المعاهدة.



الإنهاء

تم إبرام هذه الاتفاقية لفترة غير محددة زمنياً. يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين، في أي وقت، توجيه إشعار خطي عبر القنوات الدبلوماسية إلى الطرف المتعاقد الآخر يبلغه فيه بنيتّه إنهاء هذه الاتفاقية. وفي تلك الحالة، يتم إنهاء هذه الاتفاقية بعد اثني عشرة (12) شهراً من تاريخ استلام الإشعار من الطرف المتعاقد الآخر، ما لم يتم سحب إشعار الإنهاء بالاتفاق قبل انتهاء هذه المدة. يتم توجيه إشعار الإنهاء بالتزامن إلى المنظمة الدولية للطيران المدني. وفي غياب إقرار الاستلام من قبل الطرف المتعاقد الآخر، يعتبر الإشعار مبلغاً بعد أربعة عشرة (14) يوماً من تاريخ استلامه من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني.



المادة 30
الدخول حيز النفاذ

تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ بعد قيام كلا الطرفين بإشعار بعضهما البعض خطياً بإتمامهما للإجراءات القانونية المتعلقة بإبرام وفناذ مفعول الاتفاقيات الدولية.

شهادة على ما تقدم، قام الموقعين أدناه، بصفتهم المفوضين حسب الأصول من قبل حكومتهما بتوقيع هذه الاتفاقية المؤلفة من ثلاثين (30) مادة و ملحق (1) واحد.

حررت في عمان في هذا اليوم 27 لشهر اذار لعام 2016 على نسختين أصليتين باللغات العربية والتركية الإنجليزية، تعد كافة نصوصها أصلية بالتساوي . وفي حال الاختلاف في التفسير، يتم اعتماد النص الإنجليزي.

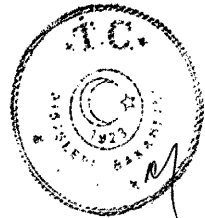
عن حكومة المملكة الاردنية الهاشمية

عن حكومة الجمهورية التركية

أيمن حتاحت
وزير النقل

أ.م.م.

بنالي يلدرم
وزير النقل والملاحة البحرية والاتصالات



الملحق
جدول الطرق الجوية

يكون لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الجمهورية التركية الحق في تشغيل خدمات جوية دولية مجدولة في كلا الاتجاهين على الطرق المحددة فيما يلي:

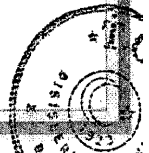
النقاط في الأردن	النقاط المتوسطة	النقاط في تركيا	النقاط ما وراء ذلك
أي نقطة	أي نقطة	أنقرة إسطنبول أضنة	أي نقطة

يكون لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة للمملكة الأردنية الهاشمية الحق في تشغيل خدمات جوية دولية مجدولة في كلا الاتجاهين على الطرق المحددة فيما يلي:

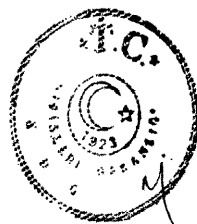
النقاط في تركيا	النقاط المتوسطة	النقاط في الأردن	النقاط ما وراء ذلك
أي نقطة	أي نقطة	عمان العقبة	أي نقطة

ملاحظات:

- يجوز حذف أي نقطة أو نقاط على الطرق المحددة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين على واحدة من أو كافة الرحلات، شريطة أن تكون نقطة الانطلاق أو الوصول في إقليم ذلك الطرف المتعاقد.
- يجوز خدمة النقاط المتوسطة والنقاط ما وراء ذلك وممارسة حقوق الحرية الخامسة الخاصة بالمرور في تلك النقاط من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أي من الطرفين المتعاقدين، شريطة الحصول على موافقة سلطات الطيران لكل من الطرفين المتعاقدين.
- في تشغيل خدمات جوية على طرق محددة، يجوز لأي مؤسسة نقل جوي معينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين إبرام ترتيبات تشارك الرموز مع:
 - أو مؤسسات نقل جوي تابعة لذات الطرف المتعاقد.
 - مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي تابعة للطرف المتعاقد الآخر.
 - مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي تابعة لبلد ثالث.
 في حال لم يقر ذلك الطرف الثالث بإجازة أو السماح بترتيبات مماثلة بين مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر ومؤسسات نقل جوي أخرى بشأن الخدمات إلى ومن وعبر ذلك البلد الثالث، يكون لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد المعني الحق في عدم قبول تلك الترتيبات.
- على أي حال، تخضع الأحكام المتعلقة بتشارك الرموز مع طرف ثالث إلى شروط كون كافة مؤسسات النقل الجوي في تلك الترتيبات:
 - قد حصلت على الموافقة من وتلبي المتطلبات المطبقة على تلك الترتيبات من قبل سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين.
 - تحتفظ بحقوق مرور أساسية وتلبي شروط هذه الاتفاقية.
 - تقدم المعلومات اللازمة للمتشاركين فيما يتعلق بترتيبات تشارك الرموز تلك.
- من المفهوم عموماً لدى كلا الطرفين المتعاقدين بأنه لا يتم احتساب خدمات تشارك الرموز مقابل حق التكرار لمؤسسة النقل الجوي الممثلة.



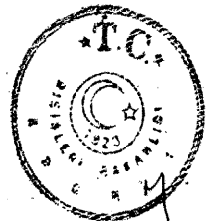
AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY
AND
THE GOVERNMENT OF THE HASHEMITE KINGDOM OF JORDAN



CONTENT

<u>ARTICLE</u>	<u>TITLE</u>
1	DEFINITIONS
2	GRANT OF RIGHTS
3	DESIGNATION AND AUTHORIZATIONS
4	REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING
5	AUTHORIZATIONS
	APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS
6	RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES
7	EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES AND TAXES
8	DIRECT TRANSIT
9	USER CHARGES
10	COMMERCIAL ACTIVITIES
11	FINANCIAL PROVISIONS
12	CAPACITY
13	TARIFFS
14	APPROVAL OF FLIGHT SCHEDULE
15	AVIATION SECURITY
16	AVIATION SAFETY
17	SECURITY OF TRAVEL DOCUMENTS
18	COMPUTER RESERVATION SYSTEMS (CRS)
19	BAN ON SMOKING
20	ENVIRONMENTAL PROTECTION
21	APPLICABILITY TO CHARTER/NON SCHEDULED FLIGHTS
22	LEASING
23	STATISTICS
24	CONSULTATIONS AND AMENDMENT
25	SETTLEMENT OF DISPUTES
26	REGISTRATION
27	TITLES
28	APPLICABILITY OF MULTILATERAL CONVENTIONS
29	TERMINATION
30	ENTRY INTO FORCE

ANNEX ROUTE SCHEDULE



The Government of the Republic of Turkey and Government of the Hashemite Kingdom of Jordan hereinafter referred to as the Contracting Parties,

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum governmental interference,

Desiring to promote their mutual relations in the field of civil aviation and thus to facilitate the expansion of international air services opportunities between them,

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

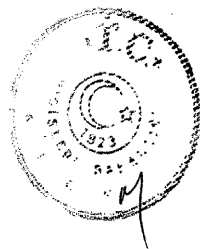
Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices,

Being aware and committed to provide and to maintain 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 jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation and

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

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

Have agreed as follows:

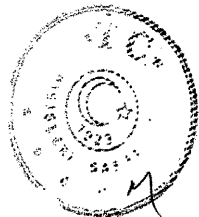


ARTICLE 1 DEFINITIONS

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires.
 - a) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annexes adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, which have been adopted by both Contracting Parties;
 - b) The term "Agreement" means this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;
 - c) The term "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Government of the Republic of Turkey the Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications, Directorate General of Civil Aviation (DGCA) and in the case of the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan, Civil Aviation Regulatory Commission or in both cases, any other authority or person legally empowered to perform the functions presently exercised by the said authorities;
 - d) The term "Agreed Services" means the international scheduled air services which can be operated, according to the provisions of this Agreement, on the specified routes,
 - e) The term "Designated Airlines" means Airlines which have been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
 - f) The term "Territory" has the meaning specified in Article 2 of the Convention;
 - g) The terms "Air service" "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings specified in Article 96 of the Convention;
 - h) The term "Capacity" means,
 - (i) in relation to an aircraft, the availability of seats and/or cargo of the said aircraft on a route or section of a route;
 - (ii) in relation to the agreed services, 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;
 - i) The term "Tariff" means, the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo, and the conditions under which these prices apply, including prices and

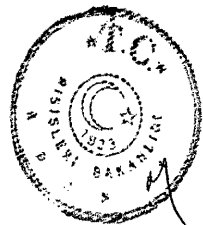
conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;

- j) The term "Traffic" means, passengers, baggage, cargo and mail;
 - k) The term "User Charges" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by those authorities to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.
 - l) The term "Ground-handling" means and includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services;
 - m) The term "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;
 - n) The term "International air transportation" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
 - o) The term "Marketing airline" means an airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline, through code-sharing;
 - p) The term "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;
 - q) The term "Specified routes" means the routes established or to be established in the Annex to this Agreement;
 - r) The term "Spare parts" means, articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines
 - s) The term "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;
2. The Annex to this Agreement and any amendments thereto forms an integral part of the Agreement.



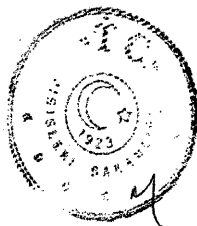
ARTICLE 2 GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in Annex to this Agreement. The airlines designated by each Contracting party shall enjoy the following rights:
 - a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party,
 - b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes and
 - c) while operating an agreed service on a specified route, to make stops in the territories of the Contracting Parties at the points specified for that route in Annex to this Agreement for the purpose of putting down and taking up international traffic.
2. Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the designated 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.
3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under article 3 of this agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 1 (a) and (b) of this Article.
4. If due to armed conflict, natural disasters, or political disturbances a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes.



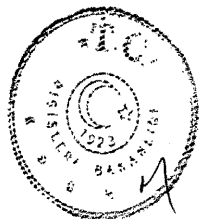
ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORISATIONS

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines to operate the agreed services in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designation.
2. On receipt of such designation and upon receipt of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization, each Contracting Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:
 - a) The designated airline has its principal place of business in the territory of the designating Contracting Party and has received its operating licence, in accordance with the relevant national laws and regulations of the designating Contracting Party;
 - b) The substantial ownership of the designated airlines are vested in the Contracting Party designating the airline(s) or in its nationals;
 - c) The Contracting Party designating the airline has and maintains regulatory effective control of the airline;
 - d) The Contracting Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 15 and Article 16; and
 - e) The designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Contracting Party receiving the designation.
3. 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 12 (Capacity) and Article 13 (Tariffs) of this Agreement is in force in respect of that service.



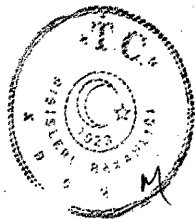
ARTICLE 4
REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATIONS

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



ARTICLE 5
APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

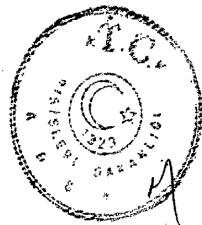
1. The laws and the regulations of one Contracting Party relating to the admission into, stay in , or departure from its Territory of aircraft engaged in international air transport, or to the operation and navigation of such aircraft while within its Territory, shall be applied to aircraft of both Contracting Parties without distinction as to nationality, and shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party upon entering or departure from or while within the said territory of that Contracting Party.
2. The laws and the regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, currency, sanitary requirements and quarantine shall be complied with by designated airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of their aircraft engaged in international air transport, crews, passengers, baggage, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such Contracting Party.
3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over the airlines engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its regulations specified in paragraphs (1) and (2) of this article or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.
4. 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 6

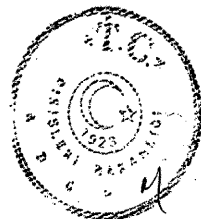
RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses, issued or rendered valid by one Contracting Party shall, during the period of their validity, be recognized as valid by the other Contracting Party, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.
2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize as valid, for the purpose of flights over its own territory, certificates of competency and licenses granted to or rendered valid for its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.
3. 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 Authorizations) of this Agreement.



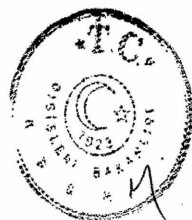
ARTICLE 7
EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES
AND TAXES

1. Subject to the laws and regulations of the Contracting Party, aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts (including engines), supplies of fuel and lubricants (including hydraulic fluids), aircraft stores (including food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight) already on board, introduced into or taken on board such aircraft and intended solely for use by or in such aircraft and aircraft stores) carried on board, 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, shall be exempted, with respect to all custom duties, inspection fees and other similar duties or taxes, be accorded in the territory of the other Contracting Party, treatment not less favourable than the granted by the other Contracting Party to its own airline(s) operating scheduled international air services or to the airlines of the most favoured nation.
2. Neither Contracting Party shall be obliged to grant to the designated airline(s) of the other Contracting Party exemption or remission of customs duty, inspection fees or similar charges unless such other Contracting Party grants exemption or remission of such charges to the designated airline(s) of the first Contracting Party.
3. Materials referred to in paragraph (1) of this article may be required to be kept under customs supervision or control.



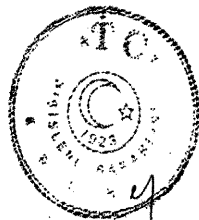
ARTICLE 8
DIRECT TRANSIT

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control except in respect of measures relating to civil aviation security and narcotics control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other charges.



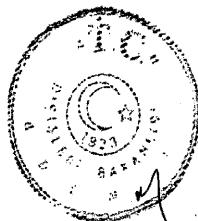
ARTICLE 9 USER CHARGES

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.
3. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable, through those airlines representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges may be given to such users to enable them to express their views before the changes are made.



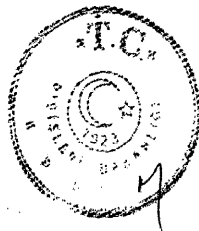
ARTICLE 10 COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The designated airlines of each Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party, their offices and representatives, as well as their commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.
2. The request for staff may, at the option of the designated airlines of each Contracting Party, be satisfied either by their own personnel or by using the services of any other organisation, company or airlines operating in the territory of the other Contracting Party, and authorised to perform such services in the territory of that Contracting Party.
3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and consistent with such laws and regulations:
 - a) Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with minimum 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; and
 - b) Both Contracting Parties shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties.



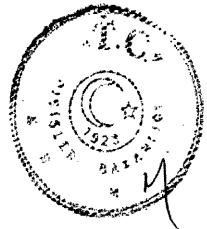
ARTICLE II
FINANCIAL PROVISIONS

1. Each designated airline shall have the right to sell and issue its own transportation documents in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Such airlines shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation in local currency or any convertible currency.
2. Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, at the official rate of exchange, the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of passengers, cargo and mail. The above mentioned transfer shall be made in convertible currencies and in accordance with the national laws and foreign exchange laws and regulations applicable.
3. In case special arrangements ruling the settlement of payments are in force between the Contracting Parties, the provisions of such arrangements shall be applied to the transfer of funds under paragraph (2) of this article.
4. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.



ARTICLE 12
CAPACITY

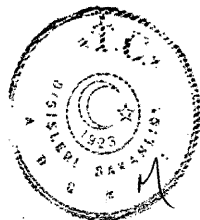
1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall enjoy fair and equal opportunity for the operation of air services for the carriage of traffic between the territories of two Contracting Parties.
2. In the operation by the designated airline(s) of either Contracting Party of the specified 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 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 13 TARIFFS

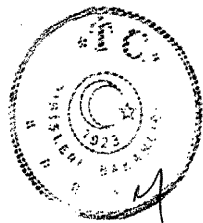
1. Each Contracting Party shall allow the tariffs for international air services operated to/from/through its territory to be established by the designated airlines at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other 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 tariff, 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 14
APPROVAL OF FLIGHT SCHEDULES

1. The flight schedules of the agreed services shall be submitted by the designated airlines of one Contracting Party for the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least sixty (60) days before the intended date of their implementation. Any modification to such flight schedules shall also be submitted to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval at least thirty (30) days in advance.
2. The designated airlines shall also furnish any other information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of the agreement are being duly observed.



ARTICLE 15 AVIATION SECURITY

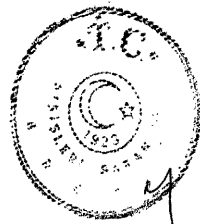
1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their 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 and all other international instruments in the same field which the Contracting Parties may be parties to.
2. The Contracting Parties shall provide upon request, all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention to the extent that such 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.
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.
5. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
6. 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.

7. Each Contracting Party shall take measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference, which has landed in its territory 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.
8. On request each contracting party will grant the other contracting party in accordance with its national laws and regulations, general permission for deployed IFSOs to carry firearms, ammunition and other necessary equipment on flights. This permission will include the carriage of firearms on board commercial aircraft only.
9. Each Contracting Party agrees that designated airlines may be required to send or give access to passenger data, known as Advance Passenger Information (API) and Passenger Name Record (PNR). Each Contracting Party agrees to use these data for such purposes as expediting customs and immigration processing at airports, improving aviation security, enhancing national and border security and preventing and combating terrorism, transnational and organized crimes. The PNR may include information provided during the booking process or held by airlines or travel agents, including credit card details and other similar private financial information.

Each Contracting Party agrees to put in place regulatory, procedural and technical measures to ensure that the processing of passenger data for the purposes identified in this paragraph is carried out in accordance with appropriate safeguards, notably with respect to the security, authenticity, integrity and confidentiality of the data.

Each Contracting Party agrees to conform their data requirements and their handling of such data to guidelines developed by ICAO.

10. Should one Contracting Party have problems with regard to the aviation security provisions of this article, the aeronautical authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

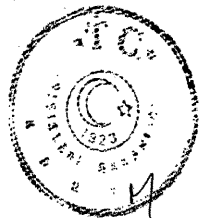


ARTICLE 16 AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating, 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, 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 standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed 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 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination, by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft 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 this Article called "ramp inspection") provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the 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 airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type

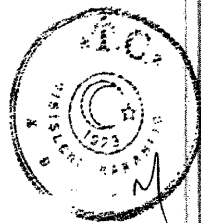
referred to in paragraph (4) above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one 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.
8. The designated airlines of each Contracting Party shall be a non-listed in any Banning list (or equivalent) published by recognized Safety Agency or Airworthiness Authority.



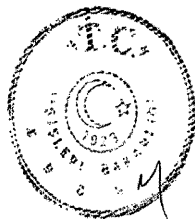
ARTICLE 17
SECURITY OF TRAVEL DOCUMENTS

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.



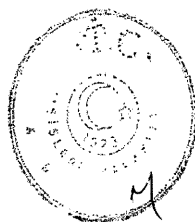
ARTICLE 18
COMPUTER RESERVATION SYSTEMS (CRS)

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



ARTICLE 19
BAN ON SMOKING

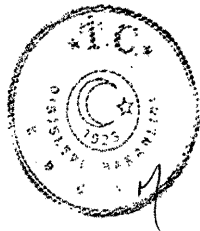
1. Each Contracting Party shall prohibit or cause their airlines to prohibit smoking on all flights carrying passengers operated by its airlines between the territories of the Contracting Parties. This prohibition shall apply to all locations within the aircraft and shall be in effect from the time an 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 20

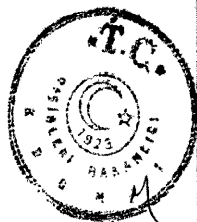
ENVIRONMENTAL PROTECTION

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.



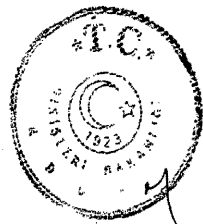
ARTICLE 21
APPLICABILITY TO CHARTER/NON SCHEDULED FLIGHTS

1. The provisions set out in Articles 5 Application of Laws and Regulations, 16 Aviation Safety, 6 Recognition of Certificates and Licenses, 15 Aviation Security, 7 Exemption From Customs, Other Duties and Taxes, 23 Statistics, 9 User Charges, 10 Commercial Activities, 11 Financial Provisions, 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.



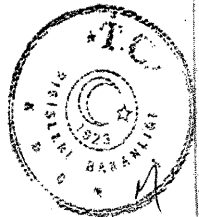
ARTICLE 22
LEASING

1. Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Articles 16 (Aviation Safety) and 15 (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.



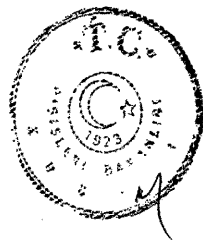
ARTICLE 23 STATISTICS

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.



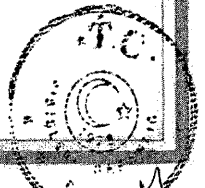
ARTICLE 24
CONSULTATIONS AND AMENDMENTS

1. Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations, which may be between Aeronautical Authorities and which may be through discussions or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date on which the other Contracting Party received a written request.
2. Any amendments so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes upon completion of their respective constitutional formalities.
3. Amendments to the Annex may be made directly by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.



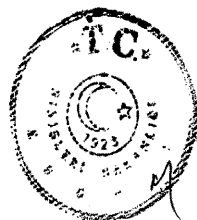
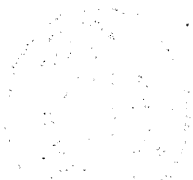
ARTICLE 25
SETTLEMENT OF DISPUTES

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 endeavour to settle it by negotiations.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute for an advisory opinion to some person or body.
3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs (1) and (2) above, the dispute shall be referred to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two so nominated. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice, through diplomatic channels, requesting arbitration of the dispute, by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate its arbitrator within the period specified, the president of the council ICAO may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case may require; provided that if the president of the Council of ICAO is a national of either Contracting Party, the senior Vice-President of the council or if he is such a national, the senior member of the council who is not such a national may be requested to make the appointments as the case may be. The third arbitrator, however, shall be a national of a third state and shall act as the president of the tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.
4. The tribunal shall determine its own procedures.
5. The expenses of the tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.
6. The Contracting Parties undertake to comply with any decision delivered in application of this article.
7. If and so long as either Contracting Party or its designated airline fails to comply with the decisions given under paragraph (3) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement.
8. 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.



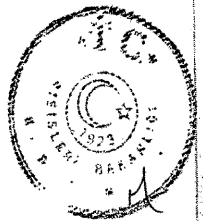
ARTICLE 26
REGISTRATION

This Agreement and any subsequent modification to it shall be registered with ICAO by the Government of the Hashemite kingdom of Jordan



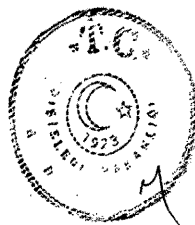
ARTICLE 27
TITLES

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 28
APPLICABILITY OF MULTILATERAL CONVENTIONS

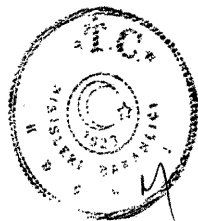
If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail.



ARTICLE 29 TERMINATION

This Agreement is concluded for an unlimited period of time.

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement. In such case, the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. The notice of termination shall be simultaneously communicated to ICAO. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by ICAO.



ARTICLE 30
ENTRY INTO FORCE

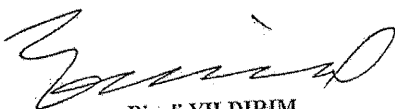
This Agreement shall enter into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfillment of their legal formalities with regard to the conclusion and the entering into force of international agreements.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement comprising thirty (30) Articles and one (1) Annex.

Done at Amman on this 27th day of March the year 2016 in two originals, in the Turkish, Arabic and English languages, all the texts being equally authentic. In case of the divergence of interpretation, the English text shall prevail.

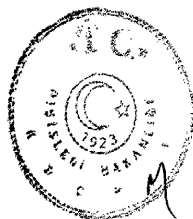
FOR THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF TURKEY

FOR THE GOVERNMENT
OF THE HASHEMITE KINGDOM OF
JORDAN



Binali YILDIRIM
Minister of Transport,
Maritime Affairs and Communications

Ayman HATAHET
Minister of Transport



ANNEX ROUTE SCHEDULE

1. The designated airline or airlines of the Republic of Turkey shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points in Turkey	Intermediate Points	Points in Jordan	Beyond Points
Any point	Any point	Amman Aqaba	Any point

2. The designated airline or airlines by the Hashemite Kingdom of Jordan shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points in Jordan	Intermediate Points	Points in Turkey	Beyond Points
Any point	Any point	Ankara Istanbul Adana	Any point

Notes:-

1. Any point or points on the specified routes may be omitted by the designated airlines or either Contracting Party on one or all flights, provided that the point of origin or arrival is in the territory of that Contracting Party.
2. 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 by either Contracting Party, subject to the approval of aeronautical authorities of both Contracting Parties.
3. In operating air services on the specified routes any designated airline of one Contracting Party may enter into code-share arrangement 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.

should such a third party not authorise 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.

4. The above provisions on third-party code-share are, however, subject to the conditions that all airlines in such arrangements.

a) have received approval from and meet the requirements applied to such arrangements by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

b) hold the underlying traffic rights and meet the terms of this agreement.

d) provide the consumers with the proper information concerning such code-share arrangements.

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

