

موافقتنامه خدمات هوایی میان دولت جمهوری اسلامی افغانستان و دولت جمهوری ترکیه

ضمیمه اول: جدول خط سیر

ضمیمه دوم: شرایط کتبه

دولت جمهوری اسلامی افغانستان و دولت جمهوری ترکیه متعهد به خت جرابلس متعهد بد میگرددند.

با در نظر داشت آنکه جرابلس بین المللی هوانوردی ملکی، خدمات بین المللی هوایی و موافقتنامه ترانزیت میباشد که هر دو آن به منظور امضا در تاریخ 7 دسامبر 1944 در شهر شانگار گذاشته شده بود.

با امینواری در رابطه به تمهیلات توسعه فرصت های خدمات هوایی بین المللی.

با در نظر داشت آنکه خدمات هوایی موثر و رقابتی در رشد اقتصادی، تجاری، توریسم، سرمایه گذاری و آرامی مصروف کننده گان نقش به سزای به وجود بیورد.

با آرزو مندی لطیفان از بلند ترین درجه مصونیت و امنیت در خدمات بین المللی هوایی و تأیید مجدد نشوین مهم در رابطه به اجناس خطرناک در مقابل امنیت طیاره، که مصونیت افراد و اسول را به مخاطره می اندازد، و تأثیر بر چگس آن بر عملیات خدمات هوایی و تحویل اعمال عامه از مصونیت هوانوردی ملکی، و به آرزو مندی انعقاد موافقتنامه به منظور تلمیس خدمات عملیاتی هوایی بین قلمرو کشور های شان.

به موارد ذیل موافقه نمودند:

ماده اول

شریفات

• برای اهداف این قرارداد مگر اینکه شرایط دیگر لازم باشد.

اصطلاحات:

• **مقامات هوانوردی:** در ارتباط به جمهوری ترکیه وزارت ترانسپورت و مخابرات و در رابطه به جمهوری اسلامی افغانستان، وزارت ترانسپورت و هوانوردی ملکی، یا در هر دو حالت هر شخص و یا نهادهای صلاحیت اجرایی وظایف مقامات فوق الذکر را داشته باشد.

• **موافقت نامه:** این موافقت نامه با تمام ضمیمه و تعدیلات آن.

• **خدمات توافق شده:** خدمات هوایی بین المللی که می تواند مطابق احکام این موافقتنامه در مسیر های مشخص شده عملیات انجام نماید.

• **ضمیمه:** ضمیمه های که در این توافق نامه بدان اشاره می شود، و یا کدام تعدیل که در مضامینت با احکام ماده (18) این توافق نامه مشورت و تعدیل صورت میگرد. ضمیمه جز لاینفک این موافقتنامه و تمام موخدهای این موافقتنامه که باید دارای ضمیمه باشد را تشکیل میدهد به انشائی اینکه به شکل دیگری توافق صورت گرفته باشد.

• **خدمات هوایی:** خدمات بین المللی هوایی، خط هوایی و توقف به منظور غیر حمل و نقل دارای معانی میباشد که در ماده 965 کنوانسیون مشخص گردیده اند.

• **ظرفیت:** در ارتباط به شماره وزن و یا لود که بالای تعیین ها قابل تحویل باشد.

- در ارتباط به خدمت مشخص هوایی، ظرفیت طیاره که در مجموع خدمت استفاده می‌گردد ضروب در تعداد عملیات اجرا شده توسط آن طیاره در زمان داده شده در یک مسیر و یا قسمت از مسیر.
- کوانسیون : کنوانسیون بین المللی هوایوردی ملکی که جیت امضا در شیکگو در 7 دسمبر 1944 گذاشته شده بود و درای ضمیمه است که تحت ماده 90 کوانسیون مبنکره مورد تائید قرار گرفته است و تحلیلات ضمیمه کوانسیون تحت مواد 90 و 91 آن و همچنان ضمیمه و تعلیلات که بعد از تصویب از جانب کشور های عضو قدرت اجرایی پیدا نموده اند.
- خطوط هوایی معینه : خط و یا خطوط هوایی که مطابق ماده 3 این موافقتنامه تعیین و به آنها صلاحیت داده میشود.
- خدمت زمینی : به آنها در بر گرفته ازانه خدمات به مسافرین ، کارگو و خدمات اموال میباشد ، بلکه شامل تهیه امکانات غذا و خدمت هم میباشد.
- (ICAO) به معنی سازمان بین المللی هوایوردی ملکی می باشد.
- انتقالات هوایی بین المللی : به معنی اینکه از طریق فضا لاقط ارضیای هوایی بالای قلمرو بیش تر از یک مملکت عبور کنند.
- بازاریابی خطوط هوایی : به معنی اینکه یک خط هوایی پیشنهاد انتقالات هوایی را از طریق شرکتی که در یک کشور به یک طیاره دیگر که مربوط یک شرکت هوایی دیگر باشد ارائه نماید.
- تقسیم اوقات : به معنی پروگرام انجام خدمت حمل و نقل در مسیر های است که در ضمیمه این موافقتنامه مشخص گردیده است و همچنین هر تفریقیکه به توافق طرفین مطابق احکام ماده 18 این موافقتنامه به وجود بیاید.
- مسیر های مشخص : به معنی مسیر های است که به اماس ضمیمه این موافقتنامه مشخص گردیده است.
- پروژه جات اضافی : به معنی تجهیزات اند که به منظور ترمیم و تبدیلی در یک طیاره استفاده میگردند این های طیاره هم شامل آن میباشد.
- تعرفه : به معنی هر نوع کرایه ، نرخ ، چارج و قیمت های هستند که به منظور انتقال مسافرین ، اموال و کارگو به ابتدایی پست پرداخته میشود.
- سوزمین : به آن معنی است که در ماده دوم کوانسیون از آن تفکر به عمل آمده است.
- ترافیک : به معنی مسافرین ، اموال ، کارگو و پست میباشد.
- تجهیزات ادومی : به معنی تجهیزات اند که بر علاوه تخیل و پروژه جات به منظور استفاده در داخل طیاره در جریان پرواز موجود بوده که شامل کمک های اولیه و وسایل نجات میباشد.
- چارج های استفاده کننده : به معنی حق الزحمه و یا نرخ های میباشد که به دلیل استفاده از میدان های هوایی ، تسهیلات هوایوردی و دیگر خدمات مربوطه که از طرف یک جانب به جانب دیگر موافقتنامه ارائه میگردند قابل پرداخت میباشد.

اعطاء حقوق

- هر جانب متعاقد حقوق ذیل را جهت اجرای خدمات منظم و پژوهشی هوایی بین المللی در مسیرهای که در ضمیمه (1) این توافق نامه ذکر گردیده برای خطوط هوایی معینه جانب متعاقد دیگر اعطاء مینماید:
 - پرواز بدون نشست و عبور از قلمرو جانب متعاقد دیگر.
 - اجازه نشست در قلمرو یاد شده به منظور اهداف غیر ترافیکی.
 - اجازه نشست در نقاط مشخص شده برای همان مسیر در ضمیمه 1 این موافقتنامه به منظور نقل و انتقال ترافیک بین المللی به شکل ترکیبی و با جداگانه.
 - و دیگر حقوق که در این موافقتنامه به آن اشاره شده است.
- هیچ مورد در پراگراف سده 1 این ماده نباید به شکلی تعبیر گردد که گویا برای خطوط هوایی یک جانب متعاقد امتیاز ادامه حمل و نقل ترافیک در مقابل حق الزحمه در نقاط دیگر جانب متعاقد دیگر اعطاء میگردند.

ماده سوم

تعیین حدود صلاحیت

- هر جانب متعاقد باید حق آن را نداشته باشد تا یک یا چند خط هوایی را به منظور عملیات در مسیرهای مشخص خدمات موافقه شده تعیین و معرفی نماید. چنین تعیین و معرفی باید به شکل کتبی و از طریق چیلر بیلبوردیک صورت گیرد.
- با تریافت همچو تعیین و معرفی، مقامات هوایوردی بم جانب متعاقد باید مطابق به پراگراف های 3 و 4 این ماده، بدون تاخیر صلاحیت عملیات مربوطه را به خطوط هوایی معرفی شده اعطاء نمایند.
- مقامات هوایوردی یک جانب متعاقد ممکن ضرورت احسان نماید تا خط و یا خطوط هوایی معرفی شده جانب متعاقد دیگر قناعت شان را در این مورد که آنها توانایی انجام تمام حالات پیشبینی شده در قوانین و مقررات کشور را در رابطه به عملیات خدمات بین المللی هوایی مطابق به احکام کنوانسیون را دارند، فراهم نمایند.
- هر جانب متعاقد باید حق رد اعطاء صلاحیت عملیات اشاره شده را در پراگراف 2 این ماده داشته باشد، و یا شرایط را وضع نماید تا در مورد فعالیت یک خط هوایی که معرفی شده در رابطه به حقوق مشخص شده در ماده 2 این موافقتنامه اعطاء حقوق (ضروری بدانشته شود، در هر حالت اگر جوانب متعاقد به موارد ذیل رضایت نداشته باشند:

- ملکیت اساسی و کنترول مؤثر: خط هوایی را جانب متعاقدی دارا است که خط هوایی و شایع شامل آن را معرفی نموده باشد.
- تولد معرفی کننده خط هوایی مسئول حفظ و مراقبت و حفظ عملکرد های مندرج ماده 3 | مسئولیت هوایوردی و ماده 14: امنیت هوایوردی این موافقتنامه باشد.
- زمانیکه یک خط هوایی معرفی و به آن صلاحیت داده میشود ، آن خط هوایی میتواند در هر زمان عملیات خدمات موافقه شده را شروع نماید ، یا ظرفیت که روی آن موافقه صورت گرفته و تعرفه که مطابق احکام ماده 5 | ظرفیت (و ماده 6) | تعرفه ها این موافقتنامه در ارتباط با آن خدمات اسورت میگردند.

ماده چهارم

فسخ یا تعلیق صلاحیت عملیات

جانبین متعاقد حق دارند تا مطابق ماده (2 این موافقتنامه) اعطای حقوق صلاحیت عملیات را فسخ و اجرای حقوق مندرج ماده فوقی لشکر را در مورد ملیاره و یا ملیاره های معتبه جنب متعاقد را به حالت تعلیق در بیارند و مهلات را وضع نمایند که در مورد اجرای این حقوق ضروری پنداشته شود:

- در صورت نا رضایتی در ملکیت اساسی و کنترول مؤثر آن خط هوایی که متعلق به تولد باشد که آن خط هوایی و انباشتن میباشد یا،
- در صورت تکلیفی آن خطوط هوایی که مقررات و قوانین جانب را تکمیل کرده نتواند که حقوق را اعطاء بینماید و یا ،
- در صورت که آن خط هوایی نتواند مطابق شرایط پیشینی شده در این موافقتنامه عملیات خود را آغاز نماید،

مگر اینکه در لغو و تعلیق عاجل و وضع معین شرایط که در پراگراف 1 این ماده از آن اشاره به صل آمده است برای جلوگیری از تخلف بیشتر قوانین و مقررات ضروری باشد ، در غیر آن چنین حق باید تنها بعد از مشورت مقامات هوایوردی ملکی هوایوب متعاقد عملی گردد . در چنین حالت مشورت ها باید در طی مدت (6) روز از تاریخ تقاضا از جانب هر یک از هوایوب متعاقد بوان چنین مشورت ها آغاز گردد .

ماده پنجم

ظرفیت

- خطوط های هوایی هوایوب متعاقد باید شفافیت و فرصت های مساوی را در عملیات خدمات هوایی شان بین الملرو های پتانسیل بکار بگیرند.
- در عملیات خدمات مشخص هوایی خطوط هوایی معتبه هر جانب متعاقد ، باید منافع خط هوایی جانب دیگر در نظر گرفته ، تا خدمات که بعد از تمام و یا قسمت از همان مسیر اجرا میگردند بی جهت متاثر نگردد .

- خدمات توافق شده که توسط خطوط هوایی جوارب متعلق اجرا میگردند ، باید دارای روابط نزدیک به ضروریات عامه برای ترانسپورت در مسیر های مشخص و یا در نظر نداشت شرایط اهداف اولیه شان. در رابطه به بازگویی ظرفیت مناسب به حمل و نقل پشتیبانی شده ، مسول و معقول ضروریات مسافری و کارگر منحصلا بست بین قلمرو های جوارب متعلقه ایجاد گردد.
- در عملیات خدمات موافقه شده ، ظرفیت مکمل که باید تهیه گردد و تعداد خدمات که توسط خطوط هوایی هر جانب متعلقه اجرا میگردند ، باید در آغاز قبل از اینکه خدمات رسماً شروع گردند ، به شکل عو جانبه بین مقامات هوایوردی جوارب متعلقه تعیین گردند. چنین ظرفیت و تعداد خدمات که در آغاز معین میگردند ، وقتاً فوقتاً در آنها توسط مقامات فوق الذکر تغییرات آورد شده میوالند.

ماده ششم

تعرفه ها

- هر جانب متعلقه باید برای خطوط هوایی معینه تعرفه ها را برای اجرای خدمات هوایی بین المللی به از طریق قلمرو شان اجازه بدهد. این تعرفه ها باید اندازة معقول در ارتباط به تمام مصارف عوامل مربوطه ، شامل مصارف عملیات و مفاد معقول و تعرفه های دیگر خطوط هوایی را در نظر بگیرد. مداخله جوارب متعلقه باید در حالات ذیل محدود گردد:
- جلوگیری از قیمت های غیر معقول و مطلقاً یا تکرار آن ،
- حمایت از مصرف کننده گان در مقابل قیمت های که از طریق سو استفاده از موقعیت بلند و حاکم غیر معقول بلند یا نهندهدی میباشند ، و
- حمایت خطوط هوایی از قیمت ها که به دلیل پشتیبانی با اعانه مستقیم و یا غیر مستقیم دولتی به شکل غیر معمول پایین میباشند.
- تعرفه های که تحت پر انگراف از طرف خطوط هوایی معینه یک جانب متعلقه ترتیب میگردند ، ضرورتاً به نائید مقامات هوایوردی جانب متعلقه دیگر اسپیلند.
- هیچ یک از جوارب متعلقه نباید خط و یا خطوط هوایی خویش را اجازه بدهد ، که تعرفه های را ترتیب نمایند ، که با اتحاد یا هر خط و یا خطوط هوایی دیگر و یا جداگانه ، با سو استفاده از قدرت تاریکیت ، احتمالاً یا قصد فعالیت شدید به منظور تضعیف رفیب لن را انجام نهد. در حالی که از خط هوایی ، خط هوایی معینه جانب دیگر متعلقه باشد و یا به جز از همجو رفیب یک مسیر.
- جوارب متعلقه موافق هستند که اجرات و طرز العمل های خط هوایی که ذیلاً از آنها تذکر به صل میاید ، در مورد ترتیب تعرفه ها امکان دارد به حیث اجرات رقابتی ممکن غیر شفاف محاسبه گردند که متوازن بازار می قلمرو را ایجاب می نمایند:
- چارج کردن گروا به ها و نرخ ها در مسیر ها که روی هم رفته گذارت ندارند تا معارفه تهیه خدمات ای که به آنها مربوط میگردند.
- اجرات در سوال مورد تأیید بیشتر است تا موقتی.
- طرز اجرات سوال تأیید جدی اقتصادی دارد ، یا ضرورتی را متوجه خطوط هوایی معینه جانب متعلقه دیگر میسازد.

* رفتاریکه نشانده سو استفاده از موجدیت حاکم در مسیر باشد.

* درحالتیکه هر یک از مقامات هوآوردنی با تعرفه های پیشنهاد شده یا تحت اجرا یک خط هوآنی جانبی دیگر متعاقب ناراضی باشد ، مقامات هوآوردنی کوشش مینمایند تا موضوع را از طریق مشورت ها حل نمایند ، در صورتیکه چنین تقاضا از طرف هر مقام صورت بگیرد ، به هر حالت مقام هوآوردنی یک جانب متعاقب نباید به شکل یک جانبه عملی را انجام بدهد تا از اجرا و دوام یک تعرفه یک خط هوآنی جانبی متعاقب جلوگیری گردد.

* با وجود موارد فوق الذکر ، خطوط هوآنی یک جانبی متعاقب ، به اسباب تقاضای مقامات هوآوردنی جانبی دیگر متعاقب معلولات در مورد ترتیب تعرفه ها را به شکلی ترتیب نمایند که توسط چنین مقامات مشخص گردیده باشد.

* هیچ یکی از طرفین متعاقب نمیتواند بالای خطوط هوآنی معینه جانب متعاقب دیگر شرایط را وضع نماید . مانند ضروریات امنه به هدف ترقی ، قیس های غیر قابل انتقال ، یا شرایط دیگر در رابطه به ظرفیت ، تعداد یا ترافیک که متقاضی با اهداف این موافقتنامه باشد.

ماده هفتم

مالیات ، حقوق گمرکات و دیگر مصارف

* طیاره خط هوآنی هر جانب متعاقب در عملیات خدمات هوآنی بین المللی ، همچنان تجهیزات منظم آنها (برزه جات) شامل انجن ها (، تدارکات خیل و روغنات) شامل مایع هایندرولیک (، و ذخیره طیاره) شامل غذا ، مشروبات ، نوشابه ها ، تنباکو و سایر محصولات برای فروش و یا استفاده توسط مسافران در جریان پرواز (در داخل طیاره ، چنین طیاره باید از تمام حقوق گمرکی ، حق الزحمه های نقیض و دیگر حقوق و مالیات در زمان مواصلا در قلمرو جانب متعاقب دیگر ، در صورتیکه چنین تجهیزات و تدارکات تا زمانیکه آنها دوباره خارج میگردد و یا در قسمت از سفر اجرا شده در آن قلمرو در داخل طیاره آنها مورد استفاده قرار میگیرند ، معاف میباشد.

* اقدام ذیل نیز از حقوق و تکلیف ها در رابطه به انتضای حمل متقابل در خدمت اجرا شده معاف میباشد:

* تخمین طیاره موجود در داخل آن در قلمرو هر جانب متعاقب با سعودیت که از جانب مقامات جواب متعاقب فوق الذکر تعیین میگردد ، و به منظور استفاده در داخل طیاره که مصروف خدمات بین المللی برای جانب متعاقب میباشد .

* برزه جات شامل انجن ها و تجهیزات منظم و دایمی حمل شده در طیاره در زمان دخول در قلمرو هر یک از جواب متعاقب بعم منظور حفظ و مرآبت یا ترمیم طیاره ایکه به منظور خدمات بین المللی از طرف خطوط هوآنی معینه جانبی دیگر متعاقب استفاده میگردد .

* خیل و روغنات (شامل مایع هایندرولیک) مخلص به تدارک طیاره در حالت عملیات خدمات بین المللی توسط خطوط هوآنی معینه جانبی دیگر متعاقب ، حتی اگر این تدارکات در قسمت از سفر استفاده نگردد که در فضای قلمرو جانب متعاقب انجام گردد که آنها داخل طیاره باشند .

* تخیره تکت های چاپ شده ، بیل های هوآنی و هر نوع مواد چاپ شده آرم و نشان خط هوآنی معینه جانبی متعاقب و مواد معمول عام که توسط خط هوآنی معینه به مقصد عملیات خدمات بین المللی توزیع میگردد ، تا زمانیکه آنها دوباره خارج میگرددند.

* مواد اشرا شده در زیر اگر بعد 2 سید تابع نظارت یا کنترول مقامات گمرکی باشد.

- تجهیزات منظم در پرواز و پرواز به جات اضافه شامل اجزای هوا (تجهیزات پرواز و تدارکات تیل و روغنهای) شامل منابع هایدرونیگ و همچنین مواد و تدارکات حفظ شده در داخل پرواز هر جانب متعاقب در صورت نظایر در قلمرو جانب متعاقب دیگر تنها با تئید و اجازه مقامات گمرکی همان قلمرو امکان پذیر است. در چنین حالت آنها باید تا زمانی که در باره خارج میگردند تحت نظارت مقامات متذکره قرار بگیرند در غیر آن مطابق مقررات گمرکی آن کشور دو معرض فروش قرار میگیرند.
- حق الزحمه های مطابق خدمات انجام شده در رابطه به نگهداری و تصفیه گمرکی مطابق قوانین و مقررات ملی دولت خواندب متعاقب چارج میگردند.

ماده هفتم

ترانزیت مستقیم

مطابق قوانین و مقررات هر جانب متعاقب مسافری، اموال، کالگو و پست در ترانزیت مستقیم از طریق قلمرو یک جانب متعاقب مسافری معینه میدان هوایی را که به همین منظور تعیین گردیده است ترک نمیکنند، تابع کنترل بسیار ساده میباشند، به استثنای نادانین مربوطه امنیتی در مقابل به تخلف، نزدیکی هوایی یا اختطاف و قاچاق مواد مخدر و دوا با بیماری روانی. چنین اموال، کالگو و پست باید از تعامل گمرکی، حقوق مشابه آن، حق الزحمه ها و چارج های که در مصارف خدمات ارائه شده در زمان ورود اساسی نداشته باشد، باید معاف باشند.

ماده نهم

چارج های استفاده کننده

- میدان های هوایی، امنیت هوانوردی و تیگر خدمات و تسهیلات مربوطه که در قلمرو جانب متعاقب دیگر مهیا میباشند، باید امکان استفاده آنها با شرایط مناسب توسط خطوط هوایی جانب دیگر متعاقب داد. شرایط مساعدی که قابل استفاده برای هر خط هوایی که مصروف خدمات هوایی بین المللی هوایی باشد و به منظور استفاده آماده گردیده است.
- خط و یا خطوط هوایی معینه یک جانب متعاقب باید مطابق قوانین و مقررات ملی هر دو جانب متعاقب اجازه داشته باشند تا به اساس اصل با عمل خدمات مشخص زمینی خود را در قلمرو جانب دیگر متعاقب اجرا نموده و به انتخاب خود خدمات زمینی که کلا یا قسمتا از جانب تعیین شده با صلاحیت در آن عرصه مهیا میگردند تعیین نماید و اگر ضرورت باشد تهیه چنین خدمات به اساس قوانین و مقررات داخلی توسط مقامات با صلاحیت جانب دیگر متعاقب صورت بگیرد.
- ترتیب و جمع آوری حق الزحمه ها و چارج ها که در قلمرو کشور متعاقب بالای یک خط هوایی جانب دیگر متعاقب به منظور استفاده آن خط هوایی از خدمات و تسهیلات میدان های هوایی، امنیت هوانوردی و تیگر خدمات و تسهیلات مربوطه وضع میگردند، باید متناسب و عادلانه باشد چنین حق الزحمه ها و چارج ها بالای یک خط هوایی جانب دیگر متعاقب تا شرایط بسیار مناسب که قابل تطبیق برای هر خط هوایی که مصروف همچو خدمات هوایی بین المللی باشد، وضع میگردند.
- هر جانب متعاقب باید زمینه ضمیمه ها و تبادل نظر را بین مقامات با صلاحیت چارج ها و خطوط هوایی که از خدمات و تسهیلات استفاده می نمایند و یا برای آنها قابل اجرا میباشند از طریق نماینده خطوط هوایی مهیا نمایند. در مورد پیشنهادها به منظور تغییرات در چارج های استفاده کننده "باید برای استفاده کننده کلی معلومات داده شود و در صورت امکان برای آنها شرایط میسر گردد تا نظراتشان را در مورد تغییرات فوق الذکر قبل از اجرا نمایند.

کارمندان خارجی و دسترسی به خدمات محلی

- مطابق به قوانین و مقررات جانب دیگر متعاقب در ارتباط به دخول، اقامت و استخدام، باید برای خط و یا خطوط هوایی یک جانب متعاقب اجازه داده شود تا کارمندان اناری، تجارتي، فروسات، عملیاتی، تحقیقی و دیگر متخصصین ایگه برای عملیات خدمات موافقه شده ضرورت باشند به قلمرو و جانب دیگر متعاقب انتقال داده و از آنها استحصیل وظیفه صورت گیرد.
- این شرایط کارمندان که به انتخاب خط و یا خطوط هوایی معینه یک جانب متعاقب صورت میگیرد، باید مورد قبول کارمندان شان و یا از جانب کارمندان و خدمات کدام سازمان و یا کمپنی دیگر و یا خط هوایی ایگه در قلمرو جانب دیگر متعاقب عملیات اجرا مینماید، و دارای صلاحیت انجام هسچو خدمات به خطوط هوایی دیگر باشند فعالیت شان را فراهم نماید.
- نماینده گان و کارمندان باید تابع قوانین و مقررات نافذ جانب دیگر متعاقب باشند. در خطیقت با چنین قوانین و مقررات، هر جانب متعاقب باید به اساس رویه متقابل و بدون حد اقل تاخیر، صلاحیت های ضروری استخدام، ویزه ها و دیگر اسناد مشابه را برای نماینده گان و کارمندان ذکر شده در بر اگراف این ماده اعطا نماید.

ماده یازده شم

تبادلہ اسماء و ارسال عوائد

- هر خط و یا خطوط هوایی باید اجازه داشته باشند تا اسناد ترانسپورتی شان را در قلمرو جانب دیگر متعاقب از طریق دفاتر فروش و یا اجنت ها به انتخاب خود، صادر و به فروش برسانند. چنین خطوط هوایی باید اجازه فروش چنین اسناد ترانسپورتی را داشته باشند و هر شخص باید به طور آزادانه چنین اسناد ترانسپورتی را با هر نوع اسماء قابل تبادلہ و با محلی خریداری کرده بتواند.
- هر خط و یا خطوط هوایی معینه باید اجازه داشته باشند تا مطابق میل شان عوائد اسمائی شان را از خارج شان که در رابطه به انتقال ترافیک بدست میناید، مطابق نرخ رسمی اسماء تبادلہ و به کشور شان انتقال دهند در صورت عدم موجودیت احکام مربوطه عواقبتامه پرداخت ها بین جوانب متعاقب انتقال فوق الذکر باید با اسماء قابل تبادلہ و مطابق قوانین محلی و مقررات قابل تطبیق تبادلہ خارجی صورت گیرد.
- تبادلہ و انتقال چنین عوائد باید بدون محدودیت با نرخ معین تبادلہ در آن معاملات ایگه مطابق نرخ روز عوائد تبادلہ و انتقال میگردند، و نباید تابع هیچ نوع چارج ها به جز ایگه که طور نورمال به منظور همچو تبادلہ و انتقال توسط بانک ها وضع میگردد، صورت گیرد.
- خطوط هوایی معینه هر جانب متعاقب اجازه ندارد نظر به میل شان مصارف محلی را در قلمرو جانب دیگر متعاقب به شمول خریداری تیل توسط پول محلی، یا این تصفیه ها توسط مقررات پول محلی میباید گردند با اسماء آزاد قابل تبادلہ بپردازند.

به رسمیت شناختن متقابل تصدیقنامه ها و لایسنسها

تصدیقنامه های قابلیت پرواز ، صلاحیت و لایسنس ها بکه از جانب یک طرف متعاهد ضامن گردیده و مدار اعتبار باشند ، باید توسط جانب دیگر متعاهد به منظور عملیات تر مسیر های مشخص خدمات موافقه شده ، معتبر و به رسمیت شناخته شوند ، به این معنی که شرایط و ضرورت هاییکه چنین تصدیقنامه ها و لایسنس ها به اساس آن صادر گردیده اند و معتبر میباشند ، بر این است با حد اقل ستندرد هائیکه در کنوانسیون از آن تکرار به عمل آمده است . هر چند هر جانب متعاهد حق خود را محفوظ میدارد تا به منظور پرواز ها بر فراز قلمرو اش از به رسمیت شناختن تصدیقنامه ها ی صلاحیت و لایسنس های اعلا شده و معتبر به انبعاث از طرف جانب دیگر متعاهد و یا کدام دولت دیگر امتناع ورزد.

اگر امیازات و حالات لایسنس ها یا تصدیقنامه ها ی منتشر پر اگراف ۱ ، این موافقتنامه که از جانب مقامات هوانوردی یک جانب متعاهد برای هر شخص یا خط هوایی معینه یا در ارتباط به طیاره که در عملیات خدمات موافقه شده مورد استفاده قرار میگردد ، صادر گردیده باشد ، در حالت ایکه کدام تفاوت را در ارتباط به حد اقل ستندرد های قبول شده در کنوانسیون دارا باشد ، جانب دیگر متعاهد میتواند تقاضای مشورت را بین مقامات هوانوردی به منظور وضاحت تر مطلب فوق الذکر نماید . عدم رسیدن به موافقه زمینه را برای صلی نمودن ماده ۴ این موافقتنامه (لغو یا تعلیق صلاحیت عملیاتی) مساعدت میسازد.

ماده سیزدهم

مصلوبیت هوانوردی

هر جانب متعاهد اجازه ندارد تا در هر زمان در باره ستندرد های مصلوبیت در ساعات مربوط خدمت و تسهیلات هوانوردی ، در رابطه به عمله پرواز ، طیاره یا اتخاذ عملیات آنها توسط جانب دیگر متعاهد تقاضای مشورت را ننماید . چنین مشورت ها باید طی 30 روز از تاریخ تقاضا بر گزار گردند.

اگر طی چنین مشورت های ذیل یک جانب متعاهد درک نماید که جانب دیگر متعاهد نمیتواند اجازه و موافقت موثر را از لحاظ موضوعات تذکر یافته در پر اگراف ۱ این ماده ، ستندرد های مصلوبیت ، در تمام ساعات که حد اقل برابر باشند با ستندرد های حد اقل وضع شده در کنوانسیون را تکمیل نماید ، جانب متعاهد اول باید توسط یاندانست از جانب دیگر متعاهد تقاضا نماید ، تا در رفع کمیونتی ها قدم های لازمی و موثر برداشته ، تا موضوعات مطابق حد اقل ستندرد های ایگو (اعیار گردند) و جانب دیگر متعاهد باید اجراءات اصلاحی را در طی مدت زمان معین روی دست بگیرد . عدم اجراءات به موقع در طی مدت زمان معین زمینه را برای تطبیق ماده ۴ این موافقتنامه (لغو ، تعلیق یا محدود ساختن صلاحیت را مساعدت میسازد.

با وجود الزامات یاد شده در ماده شانزدهم کنوانسیون ، توافق صورت گرفته است تا هر طیاره ایکه توسط و یا از جانب خط هوایی یک جانب متعاهد در خدمات به از قلمرو توالت جانب دیگر متعاهد عملیات نمینماید ، میتواند در زمانیکه در قلمرو جانب دیگر متعاهد قرار داشته باشد ، مورد بازرسی که در این ماده به نام بازرسی رعب (یاد میگردند ، بدون تخفیر محفول قرار گیرد . این بازرسی از داخل و اطراف طیاره توسط نمایندگان با صلاحیت جانب متعاهد دیگر صورت میگیرد . با وجود الزامات تذکر یافته در ماده 3 کنوانسیون ، هدف از این بازرسی چک نمودن اعتبار اسناد طیاره ، اسناد عمله پرواز و حالت ظاهری طیاره و تجویزات آن مطابق باورم های کنوانسیون باشد.

• اگر در صورت بازرسی رعب و یا سلسله بازرسی ها موارد ذیل آشکار گردند:

• نگرانی جدی در مورد اینکه یک طیاره و یا عملیات یک طیاره مستند هائی حد اقل اساس گذاشته شده در کتوانسیون را نداشته باشد، یا

• نگرانی جدی از کمبود مراقبت و اداره مستند هائی مصونیت ، اساس گذاشته شده در کتوانسیون ،

جانب متعاقد اینکه بازرسی را انجام میدهد باید به اساس ماده 3 کتوانسیون از ادانه نتیجه گیری کرده نتواند شرایط لازمه ای که تحت آن تصدیقنامه یا لایسنس هائی مرتبط به طیاره و یا عمل آن طیاره که صادر و مناز اعتبار شناخته شده اند ، و یا شرایط لازمه اینکه طیاره تحت آن عملیات مجتهد ، برابر با مستند هائی حد اقل تعیین شده در کتوانسیون نباشد.

5. در صورت دسترسی به منظور به عهده گرفتن بازرسی رعب یک طیاره ای که مصروف عملیات توسط خط هوایی معینه جانب متعاقد در مطابقت با پروگرام 3 بالا از جانب نماینده آن خط هوایی رد میگردد ، جانب دیگر متعاقد باید از ادانه استنباط نماید که نگرانی جدی که در پروگرام 4 از آن اشاره به عمل آمده است باعث گرفتن نتایج اشاره شده در آن پروگرام میگردد.

6. هر جانب این حق را به خود محفوظ نگه میدارد تا صلاحیت عملیاتی خط هوایی جانب متعاقد دیگر را در صورتیکه جانب متعاقد اول به این نتیجه برسد که در نتیجه بازرسی رعب ، رد دسترسی به بازرسی رعب یا سلسله ای از بازرسی رعب ، مشورت ها و یا دیگر موارد ، که اجراء عاجل برای مصونیت عملیات آن خط هوایی ضروری باشد ، به صورت فوری تغییر و یا به حالت تعلیق در آورد.

7. هر عمل و اجراء توسط یک جانب متعاقد در مطابقت با پروگرام های 2 یا 6 فوق باید زمانی که آن موضوعات وجود نمیداشته باشند قطع گردند.

ماده چهاردهم

امنیت هوانوردی

1. مطابق با حقوق و وجایب آنها تحت قانون بین المللی ، جوانب متعاقد میپذیرند که وجایب آنها در مقابل یکدیگر در مورد حمایت از امنیت هوانوردی ملکی در مقابل اعمال مداخله غیر قانونی یک جز لاینفک این مواظقتنامه را تشکیل میدهد. بدون معنود ساختن قسمت عمده حقوق و وجایب آنها تحت قانون بین المللی ، جوانب متعاقد باید در یک عمل خاص مطابق به شرایط کتوانسیون در مورد تهاجم و اصل معین دیگر که در داخل طیاره ارتکاب صورت میگیرد در توکیو بتاريخ 14 سپتامبر 1963 به امضا گذاشته بود ، کتوانسیون جلوگیری از اشغال غیر قانونی طیاره که در 16 دسامبر 1970 در هنگ کنگ به امضا گذاشته شده بود ، و کتوانسیون جلوگیری از اعمال غیر قانونی در مقابل مصونیت هوانوردی ملکی که در مونترئال بتاريخ 23 سپتامبر 1971 به امضا گذاشته شده بود ، پروتوکول جلوگیری از اعمال غیر قانونی و تخلف در میدانها ی هوایی که خدمت بین المللی هوانوردی ملکی را انجام میدهند که بتاريخ 24 فوروری 1988 در مونترئال به امضا رسید ، کتوانسیون نشانی دادن مواد انفجار ، پلاستیکی بمنظور کشف آن ، که بتاريخ اول مارچ 1991 در مونترئال انجام گرفت و هر پیمان بین المللی در سلسله امنیت هوانوردی ملکی که هر دو کشور جوانب آن باشد.

2. به مجرد تقاضا ، جوانب متعاقد باید تمام کمک هائی ضروری را به منظور جلوگیری از اعمال غیر قانونی تصرف طیاره ملکی ، و دیگر اعمال غیر قانونی در مقابل امنیت چنین طیاره ، مسافری و عمله آن ، میدان های هوایی و تسهیلات هوانوردی و در مقابل هر خطر دیگر برای امنیت هوانوردی ملکی ، برای یکدیگر فراهم نمایند.

3. جوانب متعاقد باید در روابط دو جانبه شان مطابق استندارد های امنیت هوانوردی که توسط سازمان بین المللی هوانوردی ملکی و ضعیف معینه آن اسان گذاشته شده است عملی نمایند و چنین احکام و شرایط امنیتی باید بالای جوانب متعاقد قابل تطبیق باشد. آنها باید ضرورت داشته باشند که شرکت های هوانای طیاره را جستر آنها و شرکت های هوانای طیاره که دفتر اصلی اداری و تجاری شان باالامت دایمی در قلمرو خود آنها میباشد و گرداننده گان میدانهای هوانای در قلمرو آنها در مطابقت با همچو شرایط امنیتی هوانوردی قابل تطبیق برای جوانب متعاقد باشد. به این اسان هر جانب متعاقد باید جانب متعاقد دیگر را در مورد هر تغییر که بین مقررات ملی و عملی و استندارد امنیت هوانوردی ضعیف که در بالا از آن یاد گردید اطلاع و مشوره دهد. هر جانب متعاقد میتواند مشوره های عاجل را با جانب متعاقد دیگر در هر زمان بمنظور بحث روی همچو تخرات در مطابقت به باز اگراف (2) ماده (18) موافقتنامه فعلی تقاضا نمایند.

4. هر جانب متعاقد قبول میکند شرایط ای هوانای طیاره آنها ممکن ضرورت احساس نمایند تا شرایط امنیتی هوانوردی یاد شده در پاراگراف (3) بالا را نظارت نموده و توسط جانب متعاقد دیگر قابل تطبیق باشد، در داخل شدن و عزیمت از قلمرو دولت جانب متعاقد دیگر، هر جانب متعاقد دیگر مطمئن باشد که تدابیر مناسب بشکل موثر در داخل قلمرو دولت قابل تطبیق است بمنظور حفظ طیاره و تعیین مسافریین، عمه و مواد اجناس که انتقال میگردد، کازگر و ذخایر طیاره قبل از پرواز و در اثنای پرواز و لودینگ. هر جانب متعاقد باید به اسان تقاضای جانب متعاقد دیگر بخاطر تدابیر مخصوص معقول امنیتی در قلمرو دولت در حالات که احساس خطر نمایند به هوانوردی ملکی جواب مثبت دهد.

5. زمانیکه حادثه یا خطر حادثه تصرف غیر قانونی طیاره هوانوردی و دیگر اعمال غیر قانونی در مقابل مصونیت همچو طیاره، مسافریین، عمه، میدانهای هوانای و امکانات هوانوردی پیش می آید جوانب متعاقد باید یکدیگر را در مورد تعیین ارتباطات و دیگر تدابیر مربوطه کمک نمایند تا همچو حادثه و یا خطر را بدون تکرار آن را بشکل مسنون و حداقل خطر جانی ختم نمایند.

6. هر جانب متعاقد باید تدابیر را اتخاذ نماید که از آن اطمینان حاصل گردد زمانیکه یک طیاره مورد عمل غیر قانونی تصرف قرار میگیرد یا دیگر اعمال غیر قانونی انجام را که در قلمرو دولت مذکوره صورت میگیرد تا زمال در زمین معطل فرار داده میشود که اگر در مورد حفاظت زندگی انسانی عزیمت آن ضروری باشد به هر حال چنین تدابیر به اسان مشورت های توجیه صورت گیرد.

ماده پانزدهم

تحویل جدول پرواز ها

1. خطوط هوانای معینه هر جانب متعاقد باید جدول های مربوطه پرواز شان را به منظور تالیف به مقامات هوانوردی جانب دیگر متعاقد در هر دوره پروگرام تابستان و زمستان حد اقل 30 روز قبل از شروع عملیات تر مسیر های موافقه شده تسلیم نمایند.

2- برای پرواز های اساقی، که خط هوانای معینه یک جانب متعاقد از روی اجرای آن را در مسیر های موافقه شده داشته باشد، در صورتیکه خارج از پروگرام منظم پروازی شان باشد، آن خط هوانای باید قبلا تقاضای اجازه را از مقامات هوانوردی جانب متعاقد دیگر نماید. چنین تقاضا باید مطابق قوانین و مقررات ملی جوانب متعاقد صورت گیرد. عین مراحل در هر نوع تغییرات مربوطه قابل تطبیق است.

احصایه

مقامات هوآوردی هر جانب متعاقد باید نظر به تقاضای جانب دیگر متعاقد احصایه متعاقب قبول قبول را به منظور معلومات از ظرفیت ها در مسیر های موقه یبده توسط خطوط هوآنی جانب اول متعاقد برساند. چنین احصایه ها باید شامل تمام معلومات ضروری برای تعیین تراژیک انتقال شده توسط آن خط هوآنی در خسارت موقه شده و تقابل پیدا و نهائی چنین تراژیک باشد.

ماده هفدهم

تطبیق قوانین و مقررات ملی

1- قوانین و مقررات یک جانب متعاقد در ارتباط به ورود ، توقف و عزیمت از قلمرو آن ، قطار آبیکه مصروف خدمات بین المللی هوآنی ، یا عملیات چنین قطار ، یا پرواز های چنین قطار در بالای آن قلمرو ، باید در مورد قطار خط هوآنی سینه جانب دیگر متعاقد قابل تطبیق است.

2- قوانین و مقررات یک جانب متعاقد در ورود ، توقف و عزیمت از قلمرو و دولت هر بوطه آن مسافر بین خد مه ، کاز گو و خد سات پستی ، تشریفات مر بوطه به مها جز نتا ، گمرک ، اسعار ، صنعت و قر تطین را کنترول نمینماید باید بر مسافر بین خد مه ، اسوال و خد سات پستی که توسط خطوط هوآنی سینه جانب مقابل نا از مایه که در قلمرو کشور عند کزه باشد حمل میگردند نیز قابل تطبیق میباشد.

3- هر یکی از طرفین مطابق تقاضای جانب مقابل کاپی های قوانین و مقررات مر بوطه را که در این موافقتنامه مذ کر یافته اند به جانب مقابل عرضه میدارد.

ماده هجده هم

مشورت ها و تعدیل

- در یک فضای نزدیک همکاری مقامات هوآوردی جوانب متعاقد باید وقتا فوقتا یکدیگر را در مورد تطبیق تفسیر ، اجرا یا تعدیل این موافقتنامه و تضامین مر بوطه آن مشورت بدهند.
- ضرور است تا یک جانب متعاقد تقاضای مشورت ها را با هدف آوردن تعدیلات در این موافقتنامه و یا تضامین آن نماید چنین مشورت ها باید در زود ترین تاریخ ممکن که نباید باوقر از (30) روز از تاریخ رسیدن چنین تقاضا تحویری به جانب متعاقد دیگر باشد ، صورت گیرد وچا به هر شکل آبیکه جوانب موافقه نموده باشند. چنین مشورت ها میتوانند از طریق مذاکرات و یا مکاتبه انجام گیرند. هر جانب متعاقد باید در جریان چنین مشورت ها مذاکره مر بوطه را آماده و ارائه نمایند تا در مورد تضامین معقول و اقتصادی اتخاذ گردد.
- اگر هر یک از جوانب متعاقد مصلوبه اش را در مورد تعدیل کدام ماده این موافقتنامه مورد بررسی قرار میدهد ، چنین تعدیلات زمانیکه جوانب متعاقد بعد از طی مراحل قانونی یکدیگر را آگاه نمیزانند ، قوت قانونی را به خود اختیار نمینمایند.
- تعدیلات در سیمیه ای میتوانند توسط موافقه مستقیم بین مقامات هوآوردی جوانب متعاقد صورت گیرد آنها باید حوقا از تاریخ آبیکه آنها به آن موافقه نموده اند قابل تطبیق باشند ، و زمانیکه ثابتند آن از طریق دیپلوماتیک توسط تبادل یادداشت ها صورت گرفته ، قوت قانونی پیدا نمینمایند.

حل منازعات

- در صورت بروز منازعه بین جوانب متعاقد در رابطه به تفسیر و تطبیق این موافقتنامه، جوانب باید سعی ورزند تا در قدم اول منازعات شان را از طریق بحث و گفتگو بین مقامات هوانوردی هر دو جنب حل نمایند.
- در صورت که مقامات هوانوردی متذکره از طریق گفتگو به حل منازعه دلیل نه شوند منازعه از طریق تجاری دیپلوماتیک باید حل گردد.
- در صورت که جوانب متعاقد به حل منازعه از طریق پراگراف های 2، 3 این ماده ماده دابل نه شوند هر جنب متعاقد میتواند در مطابقت با قوانین و مقررات مربوطه خویش منازعه را به محکمه حکمیت که متشکل از سه حکم باشد رایج نماید. هر یک از طرفین یک حکم گرفته که در رای هر نوبی آن حکم سومی می باشد که در توافق با دو حکم انتخاب گردیده و به نام سه حکم یاد میگردد. قابل ذکر است که حکم سومی نباید تابعیت کشور جوانب متعاقد را داشته باشد، و باید تبعه کشور باشد که در زمان تعیین شنش کشور متبوع وی با هر یک از جوانب متعاقد روابط دیپلوماتیک داشته باشد.
- هر جانب متعاقد باید حکم خود را در طی مدت 60 روز از تاریخ وصول یادداشت محکمه از طریق پست راهسفر شده تعیین نماید. سه حکم باید در مدت اضافه تر از 60 روز که حکم ها توسط جوانب متعاقد تعیین میگردد، تعیین گردند.
- اگر یک جانب متعاقد نتواند که در زمان معین حکم خود را تعیین نماید، و یا در حالتیکه حکم ها به تعیین سه حکم در مدت معینه به توافق نرسند، هر جانب متعاقد میتواند از رئیس شورای ایگاو (ICAO) تقاضا نماید تا سه حکم و یا حکم ایگاو آن جانب متعاقد از تعیین آن عاجز مانده است در صورت ضرورت تعیین نماید.
- معاون رئیس و یا یک عضو ارشد شورای ایگاو (ICAO) که تبعه هیچ یک از جوانب متعاقد نباشد، در صورت ضرورت، و در عدم موجودیت صلاحیت و یا نامه باید، چنانچه در پراگراف 3 این ماده به آن اشاره شده است، جایگزین رئیس ایگاو (ICAO) در وظائف حکمیت وی گردند.
- محکمه حکمیت باید طرز العمل و محل حکمیت را مطابق شرایط توافق شده بین جوانب متعاقد تعیین نماید.
- تصامیم محکمه حکمیت در مورد منازعه باید برای جوانب متعاقد نهائی و الزام آوری باشد.
- اگر هر جانب متعاقد یا خط هوائی هر جنب متعاقد نتواند تصامیم گرفته شده مندرج در پراگراف 2 این ماده را اجرا نماید، جانب دیگر متعاقد میتواند حقوق و امتیازات اعطاشده به اساس این موافقتنامه را برای جنب مقابل معطلود، تعلیق و یا لغو نماید.
- هر جانب متعاقد باید متصرف حکم خود را به توش گزیر متصرف سه حکم شامل حق الزحمه وی، و هر نوع متصرف ایگه توسط ایگاو (ICAO) در ارتباط به تعیین سه حکم و یا حکم ایگه جانب دیگر متعاقد نتوانسته وی را تعیین نماید. مطابق پراگراف 3 این ماده صورت میگیرد، باید مساویانه توسط جوانب متعاقد پرداخت گردند.

* در زمان مراجعه به محکمه و ابراهان زای محکمه حکایت ، خوانب متعاهد باید به اثبات آن حالت بپردازد ، به اجرای تمام وجایب مندرج این موافقتنامه ، بدون تعلل و تأخیر به آن برای تنظیم نهایی ، مطابق زای فوق الذکر ادامه بدهد.

ماده بیستم

ثبت

این موافقتنامه ، ضمیمه و تمام تعدیلات آن در سازمان بین المللی هواپیمایی ملکی (ICAO) ثبت و راجستر گردند.

ماده بیست و یکم

توافقنامه های چند جانبه

در صورت انعقاد یک کنوانسیون یا موافقتنامه چند جانبه در رابطه به ترانسپورت هوایی که خوانب متعاهد به آن موافق باشد ، باید در این موافقتنامه تعیرات ای آورده شود که موافق به مواد آن کنوانسیون و یا موافقتنامه باشد.

ماده بیست و دوم

عناوین

عناوین ای که در این موافقتنامه در بالای هر ماده درج گردیده اند ، به منظور معرفی و سهولت میباشند ، و به هیچ وجه معرف حدود یا شرح حدود یا منظور این موافقتنامه نمیباشند.

ماده بیست و سوم

اعتبار و ختم

این موافقت نامه برای مدت زمان نامحدود انعقاد گردید.

هر جانب متعاهد میتواند در هر زمان تصمیم خویش را مبنی بر ختم این موافقتنامه با ارسال یادداشت به جانب دیگر متعاهد ابلاغ نماید ، و چنین یادداشت باید همزمان به ایگاو (ICAO) ارسال گردد.

ماده بیست و چهارم

انقاد

این موافقتنامه باید زمانی که خوانب متعاهد از تکمیل شدن و طی مراحل آن مطابق قوانین انقاد آنها در مورد انقاد و انقاد موافقتنامه های بین المللی به یکدیگر یادداشت ارسال نمایند ، نافذ میگردد.

اعضا کننده گان که از جانب دولت های شریک رسماً صلاحیت دارند این موافقتنامه را که شامل 24 ماده و 2 ضمیمه میباشد امضا نمودند.

این موافقتنامه به تاریخ 24 مارچ 2011 مطابق 5 صفر 1390 در شهر انقره جمهوری ترکیه به زبان های دری ، ترکی و انگلیسی تدوین و امضا گردیده ، تمام متون اصلی میباشند.

در صورت تفاوت در انجام ، تفسیر و تطبیق آن متن انگلیسی باید ارجحیت داده شود.

به نمایندگی دولت جمهوری ترکیه

به نمایندگی از دولت جمهوری اسلامی افغانستان

طلعت ابدین سرپرست و وزارت ترانسپورت و مخابرات

دکتر داوود علی "نجفی" سر پرست

وزارت ترانسپورت و هواپیمایی

1 - خطوط هوایی مجینه جمهوری اسلامی افغانستان باید عملیات خدمات هوایی را در هر دو مسیر به شکل ذیل اجرا نماید:

از	نقاط وسطی	به	نقاط ماورا
نقطه در افغانستان	هر نقطه	استانبول	هر نقطه
	(*)	انقره (*)	
		اتالیا	
4	نقطه که بعداً مشخص میگردند		

2 - خطوط هوایی مجینه جمهوری ترکیه باید عملیات خدمات هوایی را در هر دو مسیر به شکل ذیل اجرا نماید:

از	نقاط وسطی	به	نقاط ماورا
نقطه در ترکیه	هر نقطه	کابل	هر نقطه
	(*)	کندهار (*)	
		مزار شریف	
		هوات	
3	نقطه که بعداً مشخص میگردند		

یادداشت:

(*) نقاط وسطی و نقاط ماورا در مسیر های فوق ، و حقوق ترافیکی از ادای پنجم که میتواند در همچو نقاط توسط خطوط هوایی مجینه مورد بهره برداری قرار گیرد ، باید مشترکاً بین مقامات هوایوزدی هر دو جانب متعاقد شین گردند.

(*) نقاط وسطی و نقاط میزور می‌توانند توسط خطوط هوایی معینه در یک یا تمام پروازها نظر به تصمیم خود شال چنین تعریف گردند ، که چنین خدمات در این مسیر باید در قلمرو جانب متعاقد که خط هوایی را تعیین نموده است شروع و ختم گردند.

ضمیمه دوم

شرکت کود

خطوط هوایی معینه هر یک از جزایب متعاقد می‌توانند به منظور بازارهای مالک قضای بسته ، شرکت کود و دیگر معاملات تجاری چنین معاملات را انجام دهند ، با:

1- یک یا چند خط هوایی همان جانب متعاقد ،

2- یک یا چند خط هوایی جانب دیگر متعاقد ،

چنانچه تمام خطوط هوایی در معاملات فوق حقوق ترافیکی و مسیر مربوطه را حفظ نموده و در ارتباط به هر تکت فروخته شده در مکان آن برای خریدار معلومات داده میشود ، که کدام خط هوایی کدام قسمت از خدمات را اجرا می نماید.

برای شرکت کود تمام خطوط هوایی یا جالب سوم در چنین معاملات ، موضوع باید مورد تأیید مقامات هوانوردی هر دو جانب متعاقد قرار گیرد .

اگر جانب سوم اجازه و یا صلاحیت آن را نداشته باشد که هیچ معاملات مقابله‌ای را بین خطوط هوایی جانب دیگر متعاقد و دیگر خطوط هوایی که مصروف خدمات به آنها و از طریق کشور سوم می‌باشند انجام دهد ، مقامات هوانوردی جانب متعاقد مربوطه حق آن را دارد تا چنین معامله را قبول نکنند .

به اساسی تقاضای مشارک هر دو جانب متعاقد ، خدمات شرکت کود در مقابل تعادله پروازهای اجرا شده خط هوایی بازار به حساب می‌آید .

**AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY
AND
THE GOVERNMENT OF THE ISLAMIC REPUBLIC OF AFGHANISTAN**

The Government of the Republic of Turkey and the Government of the Islamic Republic of Afghanistan hereinafter referred to as "Contracting Parties",

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

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities,

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

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

**ARTICLE I
DEFINITIONS**

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires, the terms:
 - a. "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Republic of Turkey, the Ministry of Transport and Communications and in the case of the Islamic Republic of Afghanistan, Ministry of Transport and Civil Aviation, or in both cases any person or body authorised to exercise the functions presently assigned to the said authorities;
 - b. "Agreement" means, this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;
 - c. "Agreed services" means, the international air services which can be operated, according to provisions of this Agreement on the specified routes;
 - d. "Annex" means the Annexes to this Agreement or any amendments thereto, in accordance with the provisions of Article 18 (Consultations and Amendment) of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include the Annexes except where explicitly agreed otherwise;
 - e. "Air service" "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings specified in Article 96 of the Convention;
 - f. "Capacity" means,
 - in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on the route or section of a route,
 - in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;

- g. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes of the Convention under Articles 90 and 94 thereof, so far as those annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;
- h. "Designated airline(s)" means any airline(s) which has/have been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
- i. "Ground-handling" means and includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services;
- j. "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;
- k. "International air transportation" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
- l. "Marketing airline" means an airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline, through code-sharing;
- m. "Schedule" means the schedule of the routes to operate air transportation services annexed to the present Agreement and any modifications thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 18 of the present Agreement;
- n. "Specified routes" means the routes established or to be established in the Annex I to this Agreement;
- o. "Spare parts" means, articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines;
- p. "Tariff" means any fare, rate or charge, the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and/or cargo, excluding mail, in air transportation, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by airlines, including their agents and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- q. "Territory" has the meaning specified in Article 2 of the Convention;
- r. "Traffic" means, passengers, baggage, cargo and mail;
- s. "Regular equipment" means articles, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment;
- t. "User charges" means fees or rates levied for the use of airports, navigational facilities and other related services offered by one Contracting Party to the other.

ARTICLE 2 GRANT OF RIGHTS

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

ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORISATION

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

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

ARTICLE 4

REVOCAION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

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

ARTICLE 5 CAPACITY

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

ARTICLE 6 TARIFFS

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

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

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

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

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

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

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

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

**ARTICLE 7
TAXES, CUSTOMS DUTIES
AND OTHER CHARGES**

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

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

ARTICLE 8 DIRECT TRANSIT

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

ARTICLE 9 USER CHARGES

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

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

ARTICLE 10 NON- NATIONAL PERSONNEL AND ACCESS TO LOCAL SERVICES

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

ARTICLE 11
CURRENCY CONVERSION AND
REMITTANCE OF EARNINGS

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

ARTICLE 12
MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

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

own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or any other State.

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

ARTICLE 13 AVIATION SAFETY

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

the Convention, the objective of this inspection will be to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment, in accordance with the established effective norms on the base of the Convention.

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

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

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

ARTICLE 14
AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 or the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection done at Montreal on 1 March 1991 or any other Convention on aviation security to which the Contracting Parties are parties.
2. Upon request, the Contracting Parties shall provide all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties, in their mutual relations, shall act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by ICAO and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences which shall be held in accordance with paragraph 2 of Article 18 of this Agreement.
4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while

within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall secure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof, with minimum risk to life.
6. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference, which has landed in the territory of the respective State is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

ARTICLE 15 FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION

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

ARTICLE 16
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 17
APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

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

ARTICLE 18
CONSULTATIONS AND AMENDMENT

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

ARTICLE 19
SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle their dispute by negotiations between Aeronautical Authorities of the States of both Contracting Parties.
2. If the said Aeronautical Authorities fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.
3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs (1) and (2) above, either Contracting Party may in accordance with its relevant laws and regulations refer the dispute to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third

arbitrator, who shall be the umpire, to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such arbitrator shall not be a national of the State either Contracting Party and shall be a national of a State having diplomatic relations with each of the Contracting Parties at the time of appointment.

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

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

4. The Vice-President or a senior member of the ICAO Council, not being a national of either of the Contracting Parties, as the case may be, shall replace the President of ICAO in its arbitral duties, as mentioned in paragraph (3) of this Article, in case of absence or incompetence of the latter.
5. The arbitral tribunal shall determine its procedures and the place of arbitration subject to provisions agreed upon between the Contracting Parties.
6. The decisions of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Contracting Parties to the dispute.
7. If either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with the decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which have been granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.
8. Each Contracting Party shall bear the expenses of its own arbitrator. The expenses of the umpire, including his/her fees and any expenses incurred by ICAO in connection with the appointment of the umpire and/or the arbitrator of the Party in default as referred to in paragraph (3) of this Article shall be shared equally by the Contracting Parties.
9. Pending the submission to arbitration and thereafter 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 20 REGISTRATION

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

ARTICLE 21 MULTILATERAL AGREEMENTS

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

ARTICLE 22 TITLES

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

ARTICLE 23 VALIDITY and TERMINATION

This Agreement is concluded for an unlimited period of time.

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

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

ARTICLE 24
ENTRY INTO FORCE

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

In witness thereof, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement comprising twenty four (24) Articles and two (2) Annexes and have affixed thereto their seals.

Done at Ankara, this twenty fourth day of March, the year 2011 in duplicate, in Turkish, Dari and English languages, all texts being equally authenticated. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.

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

**FOR THE GOVERNMENT
OF THE ISLAMIC REPUBLIC OF
AFGHANISTAN**

Talat AYDIN
Acting Undersecretary
Ministry of Transport and
Communications

Dr. Daoud Ali NAJAFI
Acting Minister
Ministry of Transport and
Civil Aviation

ANNEX I
ROUTE SCHEDULE

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

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Turkey	Any point (*)	Kabul Kandahar Mazar-e Sharif Herat 3 points to be specified later	Any point (*)

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

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Afghanistan	Any point (*)	Istanbul Ankara Antalya 4 points to be specified later	Any point (*)

Notes:

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

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

ANNEX II

CODE SHARING

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

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

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

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

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