

T.C.
BAŞBAKANLIK
Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü

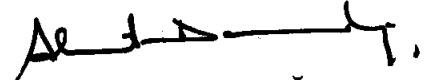
Sayı : 31853594-101-1187-540
Konu : Kanun Tasarısı

24/2/2016

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Dışişleri Bakanlığı'na hazırlanan ve Başkanlığınıza arzı Bakanlar Kurulu'na 11/1/2016 tarihinde kararlaştırılan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Gabon Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İkili Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı" ile gerekçesi ilişikte gönderilmiştir.

Gereğini arz ederim.


Ahmet DAVUTOĞLU
Başbakan

Ek:

- 1- Kanun Tasarısı
- 2- Gerekçe

TBMM BAŞKANLIĞI				
Tali Komisyon	Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm			
Esas Komisyon	Dışişleri			
Tarih:	10 Mart 2016	E.No:	1/685	
Ysm.Uzm.	Bşk.Yrd.	Başkan	Gn.Sek.Yrd.	Gen.Sek.
		K.D.		
TBMM BAŞKANI				

TBMM KANUNLAR ve KARARLAR BÖLÜMÜ
24 Şubat 2016
Numara:

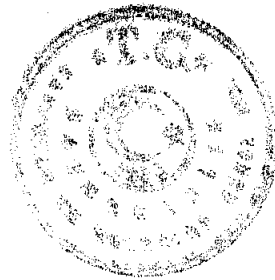
TBMM GENEL EVRAK
24 Şubat 2016
No: 30366

GEREKÇE

5 Haziran 1945 tarihli ve 4749 sayılı Kanunla onaylanan 7 Aralık 1944 tarihli Şikago Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması'nda ticari hakların düzenlenmesi konusunda bir mutabakata ulaşılamamış, bu nedenle ticari hakların ikili sözleşmeler yolu ile düzenlenmesi gereği doğmuştur. Gerek Türkiye gerek diğer devletler 11 Şubat 1946'da ABD ve İngiltere arasında imzalanan Bermuda Anlaşmasına dayanarak ikili anlaşmalar tesis etmek yoluna gitmişlerdir. Hükümetimiz, ülkemizin coğrafi durumunu ve uluslararası hava servislerinin ülkemizden geçmesinin sağlayacağı çıkarları göz önünde tutarak, aynı zamanda milli sivil havacılığımızı teşvik etmek ve kalkındırmak amacı ile bugüne kadar birçok ülke ile hava ulaştırma anlaşması imzalamıştır. Türkiye'nin yaptığı bu anlaşmalar Bermuda tipine uygun olup, esas olarak çerçeve anlaşması niteliğindedir ve karşılıklılık esasına dayanmaktadır. Bu meyanda Hükümetimiz ile Gabon Cumhuriyeti Hükümeti arasında 3 Eylül 2012 tarihinde İstanbul'da bir Hava Ulaştırma Anlaşması imzalanmıştır.

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

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



T/ 917

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

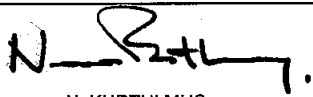
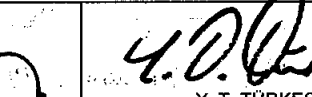
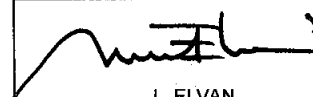
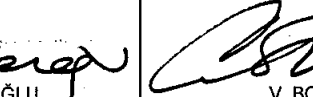
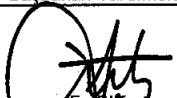
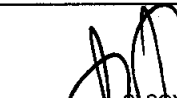
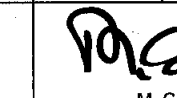
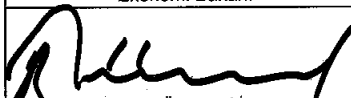
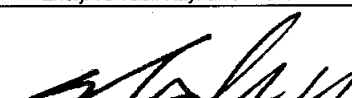
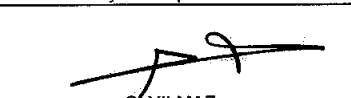
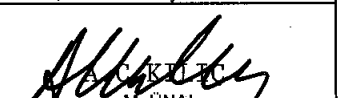
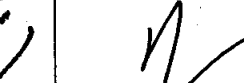
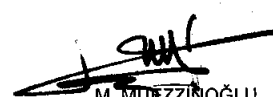
MADDE 1- (1) 3 Eylül 2012 tarihinde İstanbul'da imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Gabon Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İkili Hava Ulaştırma Anlaşması"nın onaylanması uygun bulunmuştur.

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

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

Eki


AHMET DAVUTOĞLU
BAŞBAKAN

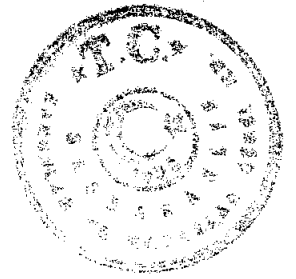
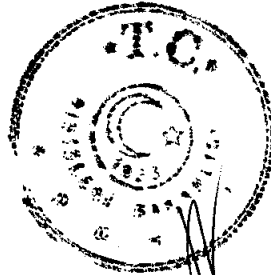
 N. KURTULMUŞ Başbakan Yardımcısı	 M. ŞİMŞEK Başbakan Yardımcısı	 Y. AKDOĞAN Başbakan Yardımcısı	 Y. T. TÜRKES Başbakan Yardımcısı
 L. ELVAN Başbakan Yardımcısı	 B. BOZDAĞ Adalet Bakanı	 S. RAMAZANOĞLU Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı	 V. BOZKIR Avrupa Birliği Bakanı
 F. GÜR Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı	 S. SOYLU Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı	 A. Ç. SARI Çevre ve Şehircilik Bakanı	 M. ÇAVUŞOĞLU Dışişleri Bakanı
 M. ELİTAŞ Ekonomi Bakanı	 B. ALBAYRAK Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı	 A. Ç. KILIÇ Gençlik ve Spor Bakanı	 F. ÇELİK Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanı
 B. TÜFENKÇİ Gümrük ve Ticaret Bakanı	 E. ALTIN İçişleri Bakanı	 C. YILMAZ Kalkınma Bakanı	 M. ÜNAL Kültür ve Turizm Bakanı
 N. AĞBAL Maliye Bakanı	 N. AVCI Millî Eğitim Bakanı	 İ. YILMAZ Millî Savunma Bakanı	 V. EROĞLU Orman ve Su İşleri Bakanı
 M. MÜEZZİNOĞLU Sağlık Bakanı	 B. YILDIRIM Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı		

Dosya No:
101-1187

73

✓

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
VE
GABON CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA
İKİLİ HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI



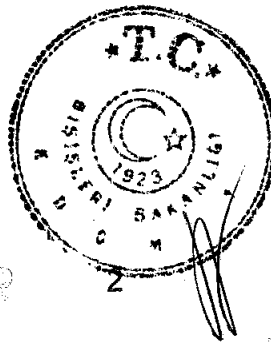
ASLI GÖRÜŞME

MADDE

BAŞLIK

- 1 TANIMLAR
- 2 HAKLARIN TANINMASI
- 3 TAYİN VE YETKİLENDİRME
- 4 LİSANSIN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI
- 5 KAPASİTE
- 6 TARİFELER
- 7 VERGİLER, GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER ÜCRETLER
- 8 KULLANICI ÜCRETLERİ
- 9 YEREL HİZMETLERE ERİŞİM VE YABANCI PERSONEL
- 10 KAZANÇLARIN DÖVİZ DÖNÜŞÜMÜ VE TRANSFERİ
- 11 SERTİFİKA VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI
- 12 HAVACILIK EMNİYETİ
- 13 HAVACILIK GÜVENLİĞİ
- 14 UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI
- 15 İSTATİSTİKLER
- 16 ULUSAL YASA VE YÖNETMELİKLERİN UYGULANMASI
- 17 İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER
- 18 İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ
- 19 ICAO TARAFINDAN TESCİL
- 20 ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR
- 21 TİCARİ İŞBİRLİĞİ
- 22 SONA ERME
- 23 YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

EK



ASLİ NÜSXA



SD

GİRİŞ

Bundan sonra "Akit Taraflar" olarak nitelendirilecek Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Gabon Cumhuriyeti Hükümeti,

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

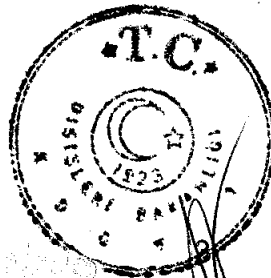
Uluslararası hava hizmetlerine ilişkin fırsatların genişletilmesini kolaylaştırmak isteyerek,

Etkin ve rekabetçi uluslararası hava hizmetlerinin ekonomik büyümeyi, ticareti, turizmi, yatırımı ve tüketicilerin refahını artırdığının bilicinde olarak,

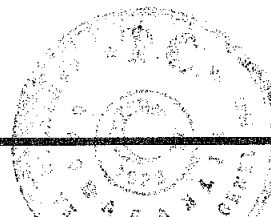
Uluslararası hava hizmetlerinde en üst seviyede emniyet ve güvenliği sağlamak arzusuyla ve kişi ve mülkiyetleri tehlikeye atan, hava hizmetlerini olumsuz etkileyen ve sivil havacılığın emniyeti konusunda halkın güvenini sarsan, hava araçlarının güvenliğine karşı yapılan hareket ve tehlikeler konusundaki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

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

AŞAĞIDAKİ MADDELERDE ANLAŞMIŞLARDIR:



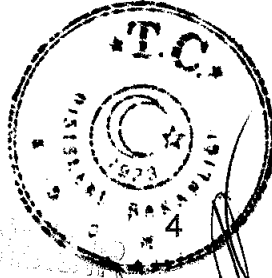
ASLI OKULU



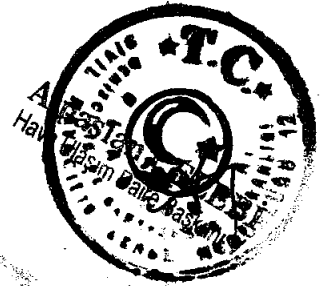
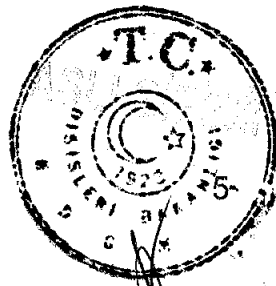
SS

MADDE 1 TANIMLAR

1. Bu Anlaşmanın amacı doğrultusunda, metin içeriği aksini gerektirmediği takdirde:
- "Havacılık otoriteleri" terimi; Türkiye Cumhuriyeti için, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve Gabon Cumhuriyeti için Sivil Havacılıktan sorumlu Bakanlık veya bahse konu her iki otorite için görevi yerine getirmeye yetkili herhangi bir kurum veya kişiyi ifade etmektedir;
 - "Anlaşma" terimi; bu Anlaşmayı, Eklerini ve bunlarda yapılacak herhangi bir değişikliği ifade etmektedir;
 - "Sözleşme" terimi; 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesini ifade etmekte ve her iki Akit Tarafça yürürlüğe konması veya kabul edilmesi koşuluyla, Sözleşmenin 90. Maddesi altında kabul edilen herhangi bir Eki ve 90. ve 94. Maddeler uyarınca Sözleşmenin Eklerinde yapılan herhangi bir değişikliği içermektedir;
 - "Belirlenen hizmetler" terimi; bu Anlaşma hükümlerine göre belirlenmiş hatlarda işletilebilen uluslararası hava hizmetlerini ifade etmektedir;
 - "Ek" terimi, bu Anlaşmanın Eklerini veya bu Anlaşmanın 17. Maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda yapılan değişiklikleri ifade eder.
 - "Hava hizmeti", "uluslararası hava hizmeti"; "havayolu" ve "trafik amacı dışındaki duraklama" terimleri, Sözleşmenin 96. Maddesinde tanımlanan anlamlarında kullanılır;
 - "Kapasite" terimi,
 - Hava aracı için, bu hava aracı tarafından hatta veya hattın belirli bir kısmında taşınabilen yükü,
 - Belirlenmiş bir hava hizmeti için; bu hizmette kullanılan hava aracının kapasitesinin, bu hava aracı için bir hatta veya hattın bir kısmında belli bir dönemde işletilen frekans sayısının çarpımını ifade etmektedir;
 - "Tayin edilen havayolu" terimi, bu Anlaşmanın 3. Maddesi (Tayin ve Yetkilendirme) uyarınca tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş havayolunu ifade etmektedir;



- i. "Yer hizmetleri" terimi, bununla sınırlı olmamak kaydıyla yolcu, kargo ve bagaj hizmetleri ve hava aracı hizmetleri ve ikram servisleri ve/veya hizmetlerinin teminini ifade etmekte ve içermektedir;
- j. "ICAO" terimi, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünü ifade etmektedir;
- k. "Uluslararası hava ulaşım" terimi, birden fazla Devletin ülkesi üzerindeki hava sahasının kullanıldığı hava ulaşımı ifade etmektedir;
- l. "Pazarlamacı havayolu" terimi, kod paylaşımı vasıtasıyla başka bir havayolu tarafınca işletilen hava aracı ile hava ulaşım hizmeti sunan havayolunu ifade etmektedir;
- m. "Hat Çizelgesi" terimi, mevcut Anlaşmanın 17. Maddesindeki hükümlere uygun olarak mevcut Anlaşmaya ve ekinde belirtilen herhangi bir değişikliğe de ilave edilen hava ulaşım hizmetinin yapılacağı hatların çizelgesini ifade etmektedir;
- n. "Belirlenen hatlar" terimi, bu Anlaşmanın Ekinde onaylanmış veya onaylanacak hatları ifade etmektedir;
- o. "Yedek parçalar" terimi, hava aracına yerleştirilmek için motorların da dâhil olduğu gerekli yenileme veya tamir nesnelerini ifade etmektedir;
- p. "Tarife" terimi, hava taşımacılığında, bununla bağlantılı olan diğer ulaşım modları dâhil olmak üzere, yolcu, bagaj ve/veya posta hariç tutulmak üzere kargonun taşınması için havayolları ve acenteleri tarafından alınacak her türlü ücret, fiyat veya oranı ve bu ücret, fiyat ve oranın geçerli olduğu şartları ifade eder;
- q. "Ülke" terimi, Sözleşmenin 2. Maddesinde belirtilmiş olan anlamı içerir;
- r. "Trafik" terimi; yolcular, bagaj, kargo ve postayı ifade etmektedir;
- s. "Olağan teçhizat" terimi; çıkartılabilir yedek parçalar ve malzemeler dışında, ilk yardım ve yaşamsal teçhizatlar da dâhil uçuş sırasında kullanılan maddeleri ifade etmektedir;
- t. "Kullanıcı ücretleri" terimi, bir Akit Tarafça değerine sağlanan havalimanları, seyrüsefer olanakları ve diğer ilgili hizmetlerin kullanımı için tahsil edilen ücret ve oranları ifade etmektedir.



MADDE 2

HAKLARIN TANINMASI

1. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa, tayin edilmiş havayollarının bu Anlaşma'nın Ek'inde belirlenen hatlar üzerinde tarifeli uluslararası hava hizmetlerini yürütebilmesi için şu hakları tanımaktadır:
 - a. Diğer Akit Tarafın ülkesi üzerinden iniş yapmaksızın uçuş hakkı,
 - b. Söz konusu ülkede trafik dışındaki amaçlar için duraklama hakkı,
 - c. Birlikte veya birbirinden ayrı olarak uluslararası trafiği indirmek ve almak amacıyla bu Anlaşmanın Ek I'inde belirtilen o hat için ülkede belirlenen noktalarda duraklama hakkı,
2. Bu Maddenin (1.) paragrafındaki hiçbir husus, bir Akit Tarafın havayollarına, diğer Akit Taraf ülkesinde bu diğer tarafın ülkesindeki başka bir noktaya ücret veya kira karşılığı taşınmak üzere trafik almak ayrıcalığını verdiği şeklinde anlaşılamaz.

MADDE 3

TAYİN VE YETKİLENDİRME

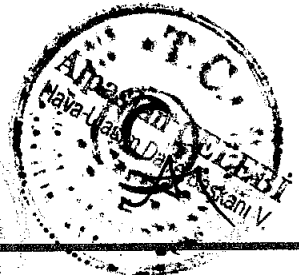
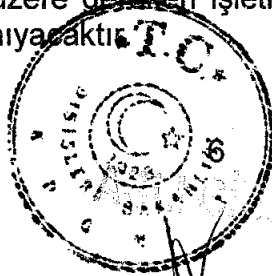
1. Her bir Akit Taraf, belirlenen hatlarda belirlenen hizmetleri işletmek üzere ve diplomatik kanallar aracılığıyla yazılı olarak bir veya daha fazla havayolunu tayin etme hakkına sahip olacaktır.
2. Söz konusu tayin tebliğinin alınması üzerine ve bu Maddenin (3.) ve (4.) paragraflarının hükümlerine tabi olarak, diğer Akit Tarafın havacılık otoriteleri,

Hava taşıyıcısının tayin eden Tarafın ülkesinde kurulmuş olması ve bu devletin yürürlükteki yasalarına uygun olarak geçerli bir işletme lisansına sahip olması;

Bu devletin, hava taşıyıcısının etkin düzenleyici kontrolüne sahip olması ve halen elinde bulunduruyor olması;

Tayin edilen havayolunun, doğrudan veya onaylı iştirakle tayin eden devletin veya bu tayin eden devletin ait olduğu bir bölgesel topluluğun yetkisinde bulunması; veya tayin eden devletin veya ilgili bölgesel topluluğun etkin kontrolüne tabi olması;

koşulları sağlanmak üzere gereken işletme iznini mümkün olan en kısa sürede tayin edilen şirkete tanıyacaktır.



Ortak bir havayolunun tayin edilmesi halinde, emniyet ve güvenlik sorumluluğu tayin eden Akit Taraf devletçe üstlenilir.

3. Bir Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolunun, sözü geçen otoritelerce Sözleşmenin gerekliliklerine uygun şekilde uluslararası hava hizmetlerinin işletilmesinde normalde uygulanan yasa ve yönetmeliklerce belirlenen şartları karşıladığını göstermesini isteyebilir.
4. Her bir Akit Taraf, havayolunu tayin eden diğer Akit Tarafın, bu Anlaşmanın 12. Maddesi (Havacılık Emniyeti) ve 13. Maddesinde (Havacılık Güvenliği) belirtilen emniyet ve güvenlik standartlarını karşıladığı hususunda tatmin olmaması halinde, bu Maddenin (2.) paragrafında sözü geçen işletme lisansını tanımayı reddedebilir veya bu Anlaşmanın 2. Maddesinde (Hakların Tanınması) belirlenen hakların kullanılabilmesi için gerekli göreceği birtakım şartlar getirebilir.
5. Bir havayolu tayin edilip yetkilendirildiğinde, bu Anlaşmanın 5.(Kapasite), 6.(Tarifeler) ve 14.(Uçuş Programlarının Sunulması) Maddelerine göre, kapasitenin kararlaştırılmış, ücretin belirlenmiş ve uçuş programının onaylanmış olması koşuluyla belirlenen hizmetleri vermeye istediği herhangi bir zamanda başlayabilir.

MADDE 4 LİSANSIN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI

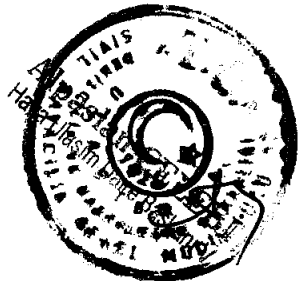
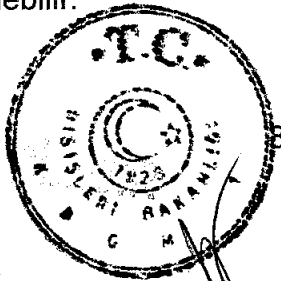
1. Her bir Akit Taraf, aşağıdaki hallerde, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayoluna verilmiş bulunan işletme lisansını iptal etmek veya bu havayolu tarafından bu Anlaşmanın 2. Maddesinde (Hakların Tanınması) belirtilen hakların kullanılmasını durdurmak veya bu hakların kullanılması için gerekli şartları koymak hakkına sahip olacaktır:
 - a. Hava taşıyıcısının tayin eden Tarafın ülkesinde kurulmuş olmaması ve bu devletin yürürlükteki yasalarına uygun olarak geçerli bir işletme lisansına sahip olmaması; veya
 - b. Bu devletin, tayin edilen hava taşıyıcısının etkin düzenleyici kontrolüne sahip olmaması; veya
 - c. Hava taşıyıcısının hakiki sahipliğinin, doğrudan veya onaylı iştirakle tayin eden devletin veya bu tayin eden devletin ait olduğu bir bölgesel topluluğun yetkisinde bulunmaması; veya tayin edilen hava taşıyıcısının tayin eden devletin veya bölgesel topluluğun etkin kontrolüne tabi olmaması; veya,



- d. Tayin edilen havayolunun kendisine bu hakları tanıyan Akit Tarafın yasa ve yönetmeliklerine uymaması; veya,
 - e. Havayolunun bu Anlaşma'da belirtilen hükümlere göre işletilmemesi halinde.
 - f. Her bir Akit Taraf, hava taşıyıcısının hakiki sahipliğinin ve doğrudan veya çoğunluk mülkiyeti yoluyla etkin kontrolünün ikili ilişkisi olmayan bir Devletin (üçüncü bir ülkenin) ve/veya onun uyuşundakilerin yetkisinde bulunması halinde, diğer Akit Tarafça tayin edilen hava taşıyıcısına verilmiş bulunan yetkilendirmeleri veya izinleri reddedebilir, iptal edebilir, askıya alabilir veya sınırlandırabilir.
2. İptal, askıya alma veya bu Maddenin (1.) paragrafında belirtilen hükümlerin derhal uygulanması kanun ve yönetmeliklerin ihlalini önlemek açısından zaruri değilse, sözü geçen hak, diğer Akit Taraf ile istişarelerden sonra kullanılabilir. Bu durumda istişareler, diğer Akit Tarafın talep tarihinden itibaren doksan (90) gün içinde başlamak durumundadır.

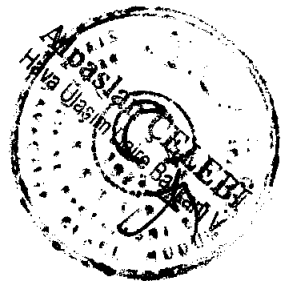
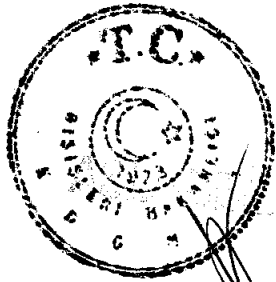
MADDE 5 KAPASİTE

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



MADDE 6 TARİFELER

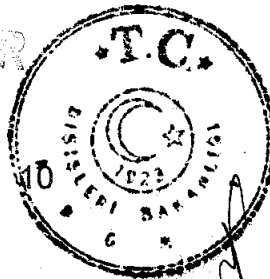
1. Her bir Akit Taraf; ülkesine, ülkesinden veya ülkesi üzerinden olacak uluslararası hava hizmetleri için uygulanacak tarifelerin; tayin edilen havayolları tarafından işletme maliyeti, makul kâr ve diğer havayollarının tarifeleri de dâhil olmak üzere tüm ilgili etkenlere ödenenlere göre makul seviyelerde belirlenmesine izin verecektir. Akit Taraflarca müdahale aşağıdaki hallerle sınırlıdır:
 - a) Makul olmayan, ayrımcı ücret ve uygulamaları önlemek;
 - b) Pazardaki baskın konumun suiistimalinden kaynaklanan çok yüksek veya kısıtlayıcı ücretlerden tüketicileri korumak; ve
 - c) Havayollarını doğrudan veya dolaylı devlet sübvansiyonundan veya desteğinden kaynaklanan düşük ücretlerden korumak.
2. Yukarıdaki hükümlere bakılmaksızın, bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları, talep üzerine diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine bu otoritelerin belirlediği şekil ve düzen çerçevesinde tarifelerin oluşturulmasına dair bilgi verecektir.
3. Hiçbir Akit Taraf, kendi tayin edilmiş havayolunun, tarifelerinin oluşturulmasında, başka bir havayolu veya havayolları ile birlikte veya tek başına, diğer Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu olan rakibini ciddi bir biçimde zayıflatacak veya onu hat dışı bırakabilecek bir biçimde piyasa gücünü suiistimal etmesine izin vermeyecektir.
4. Akit Taraflar, tarifelerin belirlenmesine ilişkin olarak aşağıdaki havayolu uygulamalarının daha yakından incelenmesi gerekebilecek adil olmayan rekabet uygulamaları olarak değerlendirilebileceği hususunda mutabıktır:
 - a. belirlenen hatlardaki hizmetlerin sağlanabilmesindeki maliyetleri tümüyle karşılamayacak ücretlerin ve oranların oluşturulması;
 - b. söz konusu uygulamaların geçici olmak yerine süreklilik arz etmesi,
 - c. söz konusu uygulamaların diğer Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu (havayolları) üzerinde önemli ekonomik etkileri olması veya önemli zarara uğratması;



MADDE 7
VERGİLER, GÜMRÜK HARÇLARI
VE DİĞER ÜCRETLER

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

ASLI BİLETLER



3. Herhangi bir Akit Tarafın hava aracında bulundurulmuş malzeme ve tedariklere ilaveten, olağan hava teçhizatları, yedek parçalar (motor dâhil), hava aracı depoları ile yakıt ve yağ tedarikleri (hidrolik sıvılar dâhil), diğer Akit Tarafın ülkesinde sadece o ülkenin gümrük otoritelerinin onayı ile indirilebilir. Bu durumda, bunlar söz konusu Akit Tarafın gümrük düzenlemelerine göre yeniden ihraç edilene veya başka bir biçimde elden çıkarılana kadar söz konusu otoritelerin gözetiminde tutulacaktır.
4. Depolama ve gümrüklemeyle ilişkin hizmetlerle bağlantılı ücretler, bu hizmetlerin gerçekleştirildiği Akit Taraf Devletlerin ulusal yasa ve yönetmeliklerine uygun olarak tahsil edilecektir.
5. Her bir Akit Tarafın yasa ve yönetmeliklerine tabi olarak, bir Akit Tarafın ülkesinden transit geçişlerde ve havalimanının bu amaçla ayrılan kısmını terk etmemek kaydıyla yolcu, bagaj, kargo ve posta; hava korsanlığı, şiddet, narkotik ve psikotrop madde kaçakçılığına karşı güvenlik önlemleri haricinde sadece basitleştirilmiş bir kontrole tabi olacaklardır. Bu bagaj, kargo ve posta; varışta sağlanan hizmetin maliyetine bağlı olmayan gümrük vergileri, işlem vergileri ve benzer vergiler ile harç ve ücretlerden muaf tutulacaktır.

MADDE 8 KULLANICI ÜCRETLERİ

1. Bir Akit Tarafın kendi ülkesinde diğer Akit Tarafın havayollarına havalimanları, havacılık güvenliği ve diğer ilgili olanaklar ve hizmetlerde sağlayacağı koşullar, anlaşmaların yapıldığı tarihte benzer uluslararası hava hizmetlerinde bulunan kendi ulusal havayolu da dâhil olmak üzere herhangi bir havayoluna sağlanan en avantajlı koşullardan daha az avantajlı olmayacaktır.
2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu, her iki Akit Tarafın ulusal yasa ve yönetmeliklerine uygun şekilde ve karşılıklılık esasına dayalı olarak ve kendi tercihi doğrultusunda, kanun ve düzenlemelerce gerekirse tamamı veya bir kısmı diğer Akit Tarafın yetkili makamları tarafından yetkilendirilmiş herhangi bir acenteden sağlanan yer hizmetlerini almasına izin verilecektir.
3. Bir Akit Tarafın ülkesinde, diğer Akit Tarafın tüm havayollarına, havalimanlarının, havacılık güvenliği ve diğer ilgili olanaklar ve hizmetlerin kullanımı için uygulanan ücret ve harçların belirlenmesi ve toplanması adil ve eşit olacaktır. Diğer Akit Tarafın havayoluna uygulanan bu harç ve ücretler, bu harç ve ücretlerin uygulandığı zamanda benzer uluslararası hava hizmetlerinde bulunan kendi ulusal havayolları da dâhil olmak üzere herhangi bir havayoluna sağlanan en iyi koşullardan daha az avantajlı olmamak kaydıyla oluşturulacaktır.



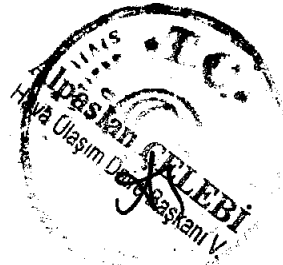
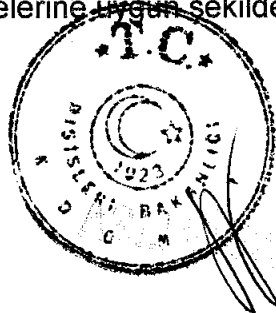
4. Her bir Akit Taraf, yetkili ücretlendirme mercileri ile hizmet ve olanakları kullanan havayolları arasında veya uygulanabilir olduğu durumlarda havayollarını temsil eden kuruluşlar arasında görüşmelere teşvik edeceklerdir. Kullanıcılar, değişiklikler yapılmadan önce görüşlerini belirtebilmelerini sağlamak üzere, kullanıcı ücretlerindeki her değişiklik önerisi hakkında mümkün olduğu ölçüde bilgilendirilecektir.

MADDE 9 YEREL HİZMETLERE ERİŞİM VE YABANCI PERSONEL

1. Diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu, bir Akit Tarafın ülkesine giriş, ikamet ve istihdamla ilgili yasa ve yönetmeliklerine uygun şekilde belirlenen hizmetlerin işletilmesi için gerekli olan kendi idari, ticari, operasyonel, teknik ve diğer uzman personelini diğer Akit Tarafın ülkesinde bulundurabilecektir, öncelik her bir Akit Devletin uyruğundakilere verilecektir.
2. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları, diğer Akit Tarafın yasa ve yönetmelikleri haricinde diğer Akit Tarafın ülkesinde belirlenen hatlardaki belirlenen hizmetlerin gerçekleştirilmesi için yerel teknik ticari personel istihdamında ve ofis açmak ve idare etmekte eşit muamele görecektir.

MADDE 10 KAZANÇLARIN DÖVİZ DÖNÜŞÜMÜ VE TRANSFERİ

1. Her bir tayin edilen havayolu, diğer Akit Tarafın ülkesinde satış ofisleri ve acenteleri aracılığıyla taşımacılık belgelerini satma ve düzenleme hakkına sahip olacaktır. Bu havayolları, bu taşıma hizmetini o ülkenin ulusal para biriminden veya herhangi bir konvertibl para biriminden satma ve her hangi bir kişi de bu taşıma hizmetini satın alma hakkına sahip olacaktır.
2. Her bir tayin edilen havayolu, trafiğin taşınması ile bağlantılı ibraz ettiği giderlerden artan gelirleri, talep ederse, resmi döviz kuru oranından çevirme ve ülkesine götürme hakkına sahip olacaktır. Taraflar arasında ödemelerle ilgili uygun ödeme anlaşması hükümleri olmaması halinde yukarıda belirtilen transfer, konvertibl para birimleriyle ve yürürlükteki ulusal yasalara ve kambiyo düzenlemelerine uygun şekilde gerçekleşecektir.



3. Bu gelirlerin çevrilmesi ve havalesine o anda geçerli olan döviz kuru üzerinden, sınırlama getirilmeden izin verilecektir ve bankalar tarafından bu tür çevrilme ve havaleye uygulanan ücretler dışında başka bir ücrete tabi olmayacaktır.
4. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu, isteğine bağlı olarak yakıt alımı dâhil olmak üzere diğer Akit Tarafın ülkesindeki yerel giderlerini ulusal para biriminden veya ulusal döviz düzenlemelerine uygun olmak kaydıyla konvertibl bir para biriminden ödeme hakkına sahip olacaktır.

MADDE 11

SERTİFİKA VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI

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

MADDE 12

HAVACILIK EMNİYETİ

1. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafça havacılık tesisleri ve hizmetlerine, hava mürettebatına, hava aracına veya bunların işletilmesine ilişkin herhangi bir alanda benimsenmiş bulunan emniyet standartları ile ilgili olarak herhangi bir zamanda istişarelerde bulunmayı talep edebilir. Bu istişareler, talepten itibaren altmış (60) gün içinde gerçekleştirilecektir.
2. Eğer bu istişareleri takiben, Akit Taraflardan biri diğer Akit Tarafın bu Maddenin (1.) paragrafında belirtilen hususlardaki emniyet standartlarını ve gerekliliklerini en az Sözleşmeye uygun olarak belirlenen asgari standartlara eşit şekilde sağlamadığı ve uygulamadığı bulgusuna ulaşırsa, sözü geçen Akit Taraf diğer Akit Tarafı bu bulgular ve asgari ICAO standartlarını sağlamak için atılması gereken adımlar hakkında uyaracak ve diğer Akit Taraf belirlenen bir sürede gereken düzeltici önlemleri alacaktır. Diğer Akit Tarafın belirlenenenden daha uzun bir süre içerisinde gerekli düzeltici önlemleri alınması, bu Anlaşmanın 4. Maddesinin (İşletme Yetkilendirmesinin İptali veya Askıya Alınması) uygulanmasına temel teşkil edecektir.



Alpaslan ÇELEBİ
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.

3. Sözleşmenin 16. Maddesindeki hükümlere bakılmaksızın, bir Akit Tarafın havayolu adına veya tarafından diğer Akit Taraf Devletin ülkesine veya ülkesinden olan hizmetlerde işletilen bir hava aracının diğer Akit Taraf Devletin ülkesinde olağandışı bir gecikmeye yol açmamak şartıyla denetime (bu Anlaşmada "rampa denetimi" olarak adlandırılacaktır) tabi tutulabileceği konusunda mutabık kalınmıştır. Bu denetim hava aracının içinde veya çevresinde, diğer Akit Tarafın yetkili temsilcileri tarafından yapılabilecektir. Ancak, Sözleşmenin 33. Maddesinde sözü edilen yükümlülükler uygun olarak, söz konusu denetimin amacı, Sözleşme temelinde oluşturulan yürürlükteki normlara uygun olarak hava aracının ve mürettebat belgelerinin geçerliliği ile hava araç ve teçhizatının görünürdeki durumunu kontrol etmek olacaktır.

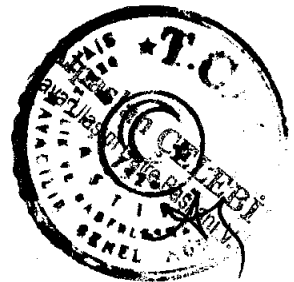
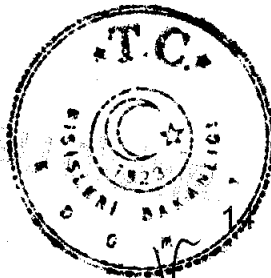
4. Eğer böyle herhangi bir rampa denetimi veya bir dizi rampa denetimleri:

- a) bir hava aracının veya bir hava aracının işletilmesinin o sırada Sözleşmeye göre belirlenen asgari standartlara uymadığı, veya,
- b) o sırada Sözleşmeye göre belirlenen emniyet standartlarının etkin bir şekilde sağlanamadığı ve uygulanamadığı hususunda ciddi kaygılar doğurursa,

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

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

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



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

MADDE 13 HAVACILIK GÜVENLİĞİ

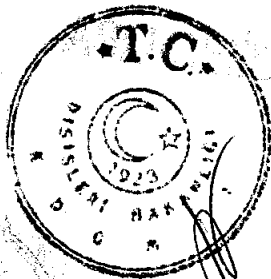
1. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut hak ve yükümlülüklerine uygun olarak, sivil havacılık güvenliğinin yasadışı müdahalelere karşı korunması amacıyla birbirlerine karşı üstlendikleri yükümlülüğün, bu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini teyit ederler. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut haklarının ve yükümlülüklerinin genel niteliklerini kısıtlamaksızın, özellikle 14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzalanan Hava araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme, 16 Aralık 1970 tarihinde Lahey'de imzalanan Hava araçlarının Yasadışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine İlişkin Sözleşme, 23 Eylül 1971 tarihinde Montreal'de imzalanan Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı İşlenen Suçların Önlenmesine İlişkin Sözleşme ve 24 Şubat 1988 tarihinde Montreal'de imzalanan Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Limanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine İlişkin Protokol veya Akit Tarafların taraf oldukları sivil havacılık güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir sözleşme hükümlerine uygun hareket edeceklerdir.
2. Akit Taraflar; sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesini önlemek, bu hava aracının, yolcularının ve mürettebatının, havaalanlarının ve hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı diğer yasadışı eylemleri ve sivil havacılığın güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir tehdidi bertaraf etmek üzere, talep halinde birbirlerine gerekli her türlü yardımda bulunacaklardır.
3. Akit Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, Akit Taraflara uygulanabilir olduğu ölçüde, ICAO tarafından konulan ve Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine Ek olarak kabul edilen tüm havacılık güvenliği standartlarına ve tavsiye edilen uygulamalara uygun olarak hareket edeceklerdir. Akit Taraflar, kendi tescilindeki hava aracı işletmecilerinin veya işyeri merkezi ülkelerinde bulunan veya ülkelerinde sürekli mukim olan hava aracı işletmecilerinin ve ülkelerindeki havaalanı işletmecilerinin Akit Tarafları bağlayan bu tür havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini talep edeceklerdir. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa kendi ulusal düzenlemeleri ve uygulamaları ve yukarıda belirtilen Eklerdeki havacılık güvenlik standartları arasındaki farklılıkları haber vermelidir. Her bir Akit Taraf diğer Akit Taraftan herhangi bir zamanda bu Anlaşmanın 17. Maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) (2.) paragrafına göre ele alınmak üzere, bu tip farklılıkları diğer Akit Tarafla görüşmek için acil istişare talebinde bulunabilir.



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

MADDE 14 UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI

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



MADDE 15 İSTATİSTİKLER

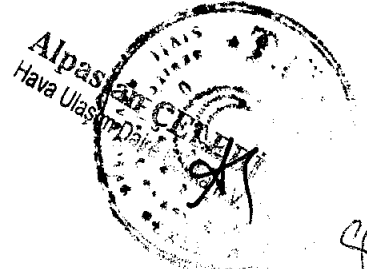
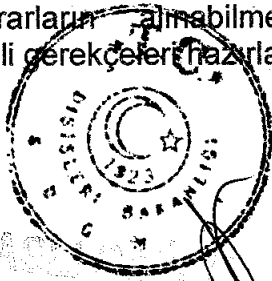
Her iki Akit Tarafın havacılık otoriteleri diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine, talep üzerine, birinci Akit Tarafın tayin edilmiş havayollarınca belirlenen hizmetlerde sunulan kapasitenin değerlendirilmesi amacıyla makul nedenlerle gerekli olabilecek periyodik istatistik veya diğer benzer istatistikî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

MADDE 16 ULUSAL YASA VE YÖNETMELİKLERİN UYGULANMASI

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

MADDE 17 İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER

1. Yakın işbirliği anlayışı içinde, Akit Tarafların Havacılık Otoriteleri, zaman zaman bu Anlaşmanın ve Eklerinin uygulanması, yorumlanması ve değişikliklerin uygulanması konusunda birbirleriyle istişareler yürüteceklerdir.
2. Bir Akit Tarafın bu Anlaşmayı veya Eklerini değiştirmek amacıyla istişare talep etmesi durumunda, Taraflarca aksine karar alınmadıkça istişareler karşı tarafın yazılı talebi almasından sonra en kısa sürede ve her hâl ve kârda en geç doksan (90) gün içinde başlayacaktır. Bu istişareler müzakere veya yazışma yoluyla gerçekleştirilecektir. Her bir Akit Taraf bu istişareler sırasında mantıklı ve ekonomik kararların alınabilmesini kolaylaştırmak amacıyla, tutumunu destekleyen ilgili gerekçeleri hazırlayacak ve sunacaktır.



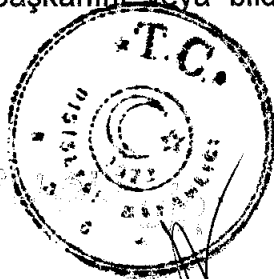
3. Eğer Akit Taraflardan biri bu Anlaşmanın herhangi bir hükmünün değiştirilmesini talep ederse, söz konusu değişiklik Akit Tarafların anayasal prosedürlerinin tamamlandığını bildirmelerinden sonra yürürlüğe girecektir.
4. Ek'te yapılacak değişiklikler Tarafların havacılık otoritelerinin aralarında doğrudan anlaşmasıyla da yapılabilir. Değişiklikler geçici olarak karşılıklı mutabakata varıldığı tarihten itibaren uygulanmaya başlanacak ve diplomatik nota teatisi ile teyit edilmesinden sonra yürürlüğe girecektir.

MADDE 18 **İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ**

1. Bu Anlaşmanın yorumlanmasında veya uygulanmasında Akit taraflar arasında herhangi bir uyuşmazlık çıkması durumunda, Akit Taraflar öncelikle uyuşmazlıklarını her iki Akit Taraf Devletin havacılık otoriteleri arasında istişare yoluyla çözme yoluna gideceklerdir.
2. Eğer söz konusu Havacılık Otoriteleri istişare yoluyla çözüme ulaşamazlarsa, uyuşmazlık diplomatik kanallar yoluyla çözüme kavuşturulacaktır.
3. Eğer Akit Taraflar, yukarıda yer alan (1.) ve (2.) paragraf doğrultusunda bir çözüme ulaşamazlarsa, herhangi bir Akit Taraf ilgili yasa ve yönetmeliklere uygun olarak uyuşmazlığı, birer üyesi her bir Akit Tarafça belirlenecek, üçüncü hakem ise Akit Taraflardan birinin milliyetinden olmayan ve de her iki Akit Tarafın hakemlerin belirlendiği dönemde diplomatik ilişkide olduğu üçüncü bir devletin milliyetinden olmak kaydıyla bu iki hakem tarafından seçileceği, üç hakemden oluşan bir tahkim heyetine sunabilir.

Akit Taraflardan her biri, hakemini, hakem kararı bildirimini taahhütlü posta ile aldıktan sonra doksan (90) gün içinde aday gösterecektir. Üçüncü hakem her bir Akit Tarafın hakemini belirlemesinden sonra diğer bir doksan (90) gün içinde atanacaktır.

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



4. Akit Tarafların milliyetinden olmamak kaydıyla ICAO Konseyi Başkan Yardımcısı veya kıdemli bir üyesi, gerekli hallerde, ICAO Başkanının yokluğunda veya yetersizlik durumunda onun bu Maddenin (3.) paragrafında belirtilen tahkim sorumluluklarını üstlenecektir.
5. Tahkim Heyeti, usullerini ve hakem kurulunun yerini ve ayrıca orijinal metinler arasında uyumsuzluk olması halinde de dili belirleyecektir.
6. Tahkim Heyetinin kararları Akit Taraflar için uyuşmazlığa dair nihai ve bağlayıcı olacaktır.
7. Eğer bir Akit Taraf veya Akit Taraflardan birinin tayin edilmiş havayolu bu Maddenin (2.) paragrafına göre verilen karara uymazsa, diğer Akit Taraf bu Anlaşma doğrultusunda diğer Akit Tarafa sağlanan hakları veya ayrıcalıkları sınırlandırabilir, askıya alabilir veya iptal edebilir.
8. Her bir Akit Taraf kendi hakeminin masraflarını karşılayacaktır. Üçüncü hakemin masrafları, ICAO'nun bu Maddenin (3.) paragrafında belirtilen üçüncü hakemi atamasında veya bildirilmeyen hakemi belirlemesinde yapacağı her türlü ödeme ve masraflar da dâhil olmak üzere, Akit Taraflarca eşit olarak paylaşılacaktır.
9. Tahkime başvurulmasından itibaren ve tahkim heyeti kararını açıklayana dek, Akit Taraflar sona erme hali dışında, varılan nihai sonuca göre yapılan uyarlamaya hâle getirmeksizin, bu Anlaşmadan doğan tüm yükümlülüklerini yerine getirmeye devam edecektir.

MADDE 19

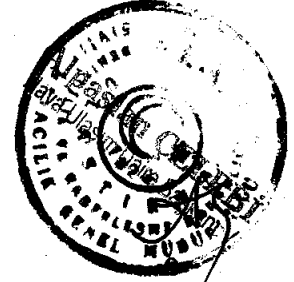
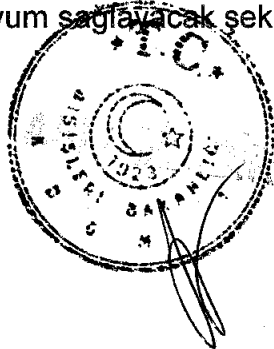
ICAO TARAFINDAN TESCİL

Bu Anlaşma, Ekleri ve bunlarda yapılacak tüm değişiklikler imza edildikten sonra Uluslar arası Sivil Havacılık Örgütü tarafından tescil edilecektir.

MADDE 20

ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR

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



MADDE 21
TİCARİ İŞBİRLİĞİ

Her bir Akit Tarafın tayin edilen her bir havayolu,

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

ile,

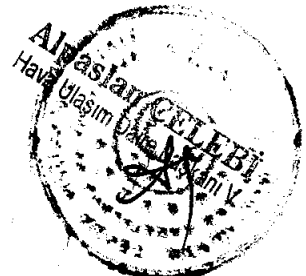
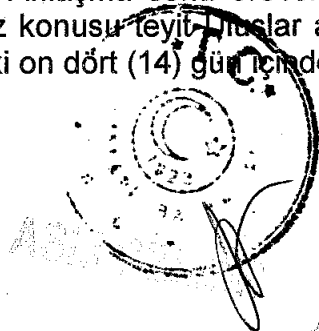
söz konusu tüm havayollarının; uygun hat ve trafik haklarına sahip olma koşulunu ve satılan her bilet için, alıcıyı satış noktasında hizmetin her bir kısmında hangi havayolunun işleyeceği konusunda bilgilendirme koşulunu sağlaması koşuluyla; bloke yer, kod paylaşımı veya diğer ticari uygulamalar gibi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

Üçüncü Taraf Kod Paylaşımı için, bu düzenlemeler içinde yer alan tüm havayolları her iki Akit Tarafın havacılık otoritelerinin onayına tabidir.

MADDE 22
SONA ERME

Akit Taraflardan her biri, bu Anlaşmayı feshetme kararını her zaman diğer Akit Tarafa bildirebilir; bu bildirim eş zamanlı olarak Uluslar arası Sivil Havacılık Örgütü'ne de ulaştırılacaktır.

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



MADDE 23
YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

Bu Anlaşma süresiz olarak imzalanmıştır, bu tarihten itibaren idari düzeyde geçici etkiye sahip olmalıdır ve Akit Tarafların kendi iç prosedürlerini yerine getirdiklerini diplomatik kanallar aracılığıyla birbirlerine bildirmelerinin ardından yürürlüğe girecektir.

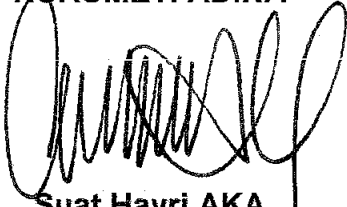
Yukarıdaki hükümlerin kanıtı olmak üzere, kendi Hükümetleri tarafından usulüne uygun olarak yetkili kılınmış imzası geçen taraflar yirmi üç (23) Madde ve bir (1) Ekten oluşan bu Anlaşmayı imzalamış ve mühürlemişlerdir.

İstanbul'da 03 Eylül 2012 tarihinde Türkçe, Fransızca ve İngilizce dillerinde, her bir versiyonu birbirine eşdeğer olacak biçimde çift nüsha halinde düzenlenmiştir.

Herhangi bir farklılığın oluşması durumunda, bu Anlaşmanın 18. Maddesi (İhtilafların Çözümü) uygulanacaktır.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ

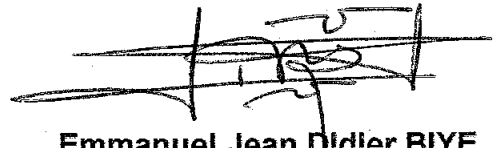
HÜKÜMETİ ADINA



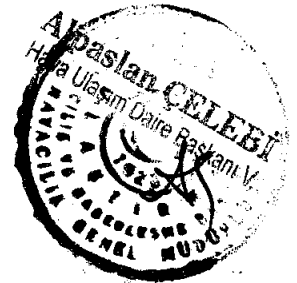
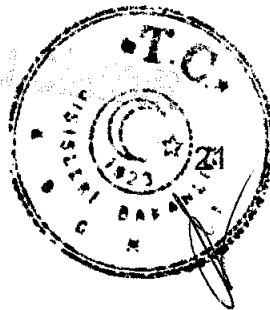
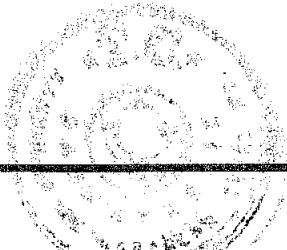
Suat Hayri AKA
Müsteşar Yardımcısı
Ulaştırma, Denizcilik ve
Haberleşme Bakanlığı

GABON CUMHURİYETİ

HÜKÜMETİ ADINA



Emmanuel Jean Didier BIYE
Bakan Yardımcısı
Ulaştırma Bakanlığı



EK
HAT ÇİZELGESİ

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

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	İleri Noktalar
Türkiye'deki Noktalar	Douala, Harcourt Limanı ve daha sonra belirlenecek bir nokta (*)	Libreville ve daha sonra belirlenecek iki nokta	Pointe Noire Brazzaville Luanda (*)

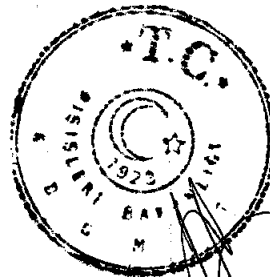
2. Gabon Cumhuriyeti tarafından tayin edilen havayollarının her iki yönde aşağıdaki hava hizmetlerini işletmeye hakkı olacaktır:

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	İleri Noktalar
Gabon'daki Noktalar	Daha sonra belirlenecek üç nokta (*)	İstanbul ve daha sonra belirlenecek iki nokta	Daha sonra belirlenecek üç nokta (*)

Notlar:

(*) Yukarıdaki hatlar arasındaki ara noktalar ve ileri noktalar her iki Akit Tarafın havacılık otoriteleri arasında müştereken belirlenecektir.

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



✓

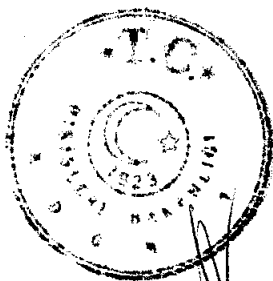
1



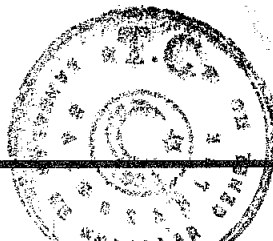
5/10

<u>ARTICLE</u>	<u>TITLE</u>
1	DEFINITIONS
2	GRANT OF RIGHTS
3	DESIGNATION AND AUTHORIZATION
4	REVOCATION OR SUSPENSION OF THE LICENSING
5	CAPACITY
6	TARIFFS
7	TAXES, CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES
8	USER CHARGES
9	NON -NATIONAL PERSONNEL AND ACCESS TO LOCAL SERVICES
10	CURRENCY CONVERSION AND REMITTANCE OF EARNINGS
11	MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES
12	AVIATION SAFETY
13	AVIATION SECURITY
14	FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION
15	STATISTICS
16	APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS
17	CONSULTATIONS AND AMENDMENT
18	SETTLEMENT OF DISPUTES
19	REGISTRATION BY ICAO
20	MULTILATERAL AGREEMENTS
21	COMMERCIAL COOPERATION
22	TERMINATION
23	ENTRY INTO FORCE

ANNEX



Abstract



8/20

PREAMBLE

The Government of the Republic of Turkey and the Government of Gabonese Republic "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,

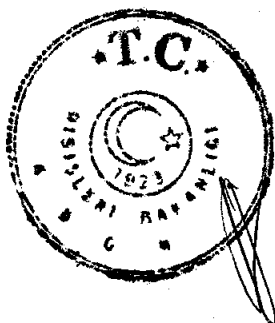
Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities,

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

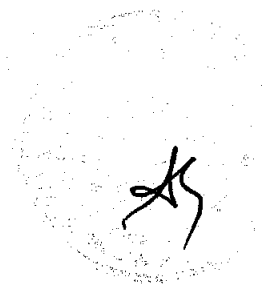
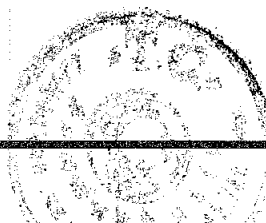
Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and undermine public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



ABU DHABI

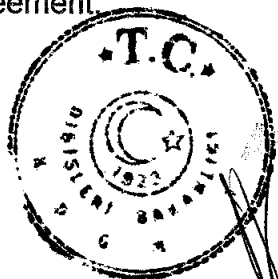


48

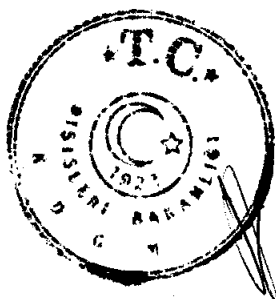
ARTICLE I

DEFINITIONS

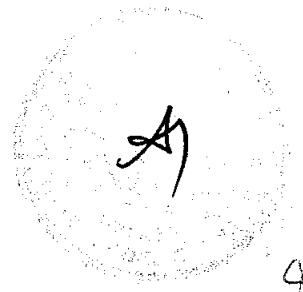
1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:
 - a. "Aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Turkey, the Ministry of Transport Maritime Affairs and Communications, Directorate General of Civil Aviation; in the case of Gabonese Republic, the Ministry responsible for Civil Aviation or in both cases any person or body authorised to exercise the functions presently assigned to the said authorities;
 - b. "Agreement" - this Agreement, its Annex and any amendments thereto;
 - c. "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;
 - d. "Agreed services" - the international air services which can be operated, according to provisions of present Agreement on the specified routes;
 - e. "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 17 (Consultations and Amendment) of this Agreement.
 - f. "Air service" "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings specified in Article 96 of the Convention;
 - g. "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;
 - h. "Designated airline" means any airline which has/have been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement:



- i. "Ground-handling" includes but is not limited to passenger, cargo and baggage and aircraft 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" - 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 17 of the present Agreement;
- n. "Specified routes" - the routes established or to be established in the Annex to this Agreement;
- o. "Spare parts" - 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" - 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.



AGL 5



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

ARTICLE 3

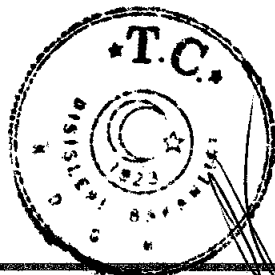
DESIGNATION AND AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines to operate the agreed services on the specified routes and in writing through diplomatic channels.
2. Upon receipt of this designation and subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall grant the necessary operating license, as soon as possible, to the company designated, provided that:

The air carrier is established in the territory of the Party designating and has a valid operating licence in accordance with applicable law in this state;

This state has and maintains effective regulatory control of the air carrier, and;

The designated airline is held directly or by a proven participation by the designating state, or by a regional community to which this designating state



belongs, and is subject to effective control of the designating state or the relevant regional community

In case of designation of a communal airline, the responsibility for safety and security is assumed by the designating state Contracting Party.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require that the airline designated by the other Contracting Party demonstrates that it meets the conditions prescribed by the laws and regulations normally applied by those authorities to the operation of international air services in accordance with requirements of the Convention.

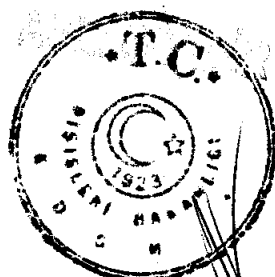
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating license under paragraph 2 of this Article or to impose conditions it deems necessary for the exercise of the rights specified in Article 2 (Grant of Rights) of this Agreement, if it is not satisfied that the other Contracting Party designating the airline does not meet the standards of safety and security as provided for in Article 12 (Aviation Safety) and 13 (Aviation Security) of this Agreement.

5. When an airline has been designated and authorized, it may at any time begin operating the agreed services, provided that the capacity is agreed, the fee is established and the flight schedule is approved in accordance with Articles 5 (Capacity), 6 (Tariffs) and 14 (Flight Schedule Submission) of this Agreement.

ARTICLE 4

REVOCATION OR SUSPENSION OF THE LICENSING

1. Each Contracting Party has the right to revoke an operating license or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 (Grant of Rights) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or impose the necessary conditions for the exercise of these rights:
 - a) If the air carrier is not established in the territory of the Party designating or does not have a valid operating license in accordance with applicable law in this state;
 - b) if this state is not maintaining effective regulatory control of the designated air carrier;
 - c) If the air carrier is not owned, directly or by a proven participation by the designating state or by a regional community, to which this designating state belongs or if the designated air carrier is not subject to effective control of the state that designates or regional community;



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

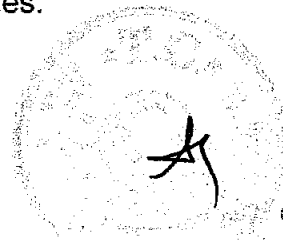
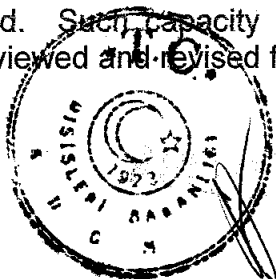
- d) if the designated airline does not comply with the laws and regulations of the Contracting Party which granted the rights;
- e) if the airline does not operate under the conditions prescribed in this Agreement.
- f) Each Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the authorizations or permissions of an air carrier designated by the other Contracting Party where the air carrier is owned and effectively controlled directly or through majority ownership by a State with which there is no bilateral relations (third country) and/or its nationals;

2. Unless an immediate revocation, suspension or imposition of conditions referred to in paragraph 1 of this Article is inevitable to prevent violations of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. In this case, consultations shall begin within ninety (90) days following the date of the request by the other Contracting Party.

ARTICLE 5

CAPACITY

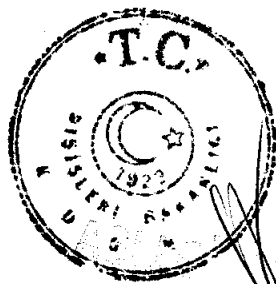
1. The designated airline of each Contracting Party shall enjoy fair and equal opportunity for the operation of air services for the carriage of traffic between the territories of two Contracting Parties.
2. In the operation by the designated airline of either Contracting Party of the specified air services, 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 6

TARIFFS

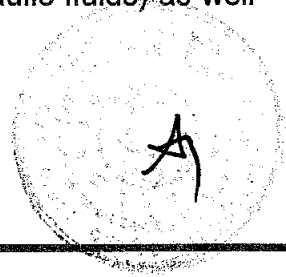
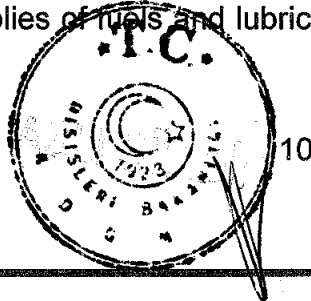
1. Each Contracting Party shall allow the tariffs for international air services operated to/from/through its territory to be established by the designated airlines at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other 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. 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.
3. Neither Contracting Party shall allow its designated airline, 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



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 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 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,
 - e. Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b), (c) and (d) above shall be subject to supervision or control of customs authorities.
3. The regular airborne equipment, spare parts (including engines), aircraft stores and supplies of fuels and lubricants (including hydraulic fluids) as well



CB

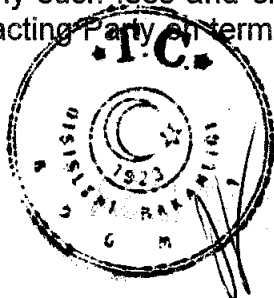
as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they shall be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations of that Contracting Party.

4. Charges corresponding to the services performed storage and customs clearance will be charged in accordance with the national laws and regulations of the State of the Contracting Parties on where these services are performed.
5. 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 duties, excise duties and similar duties, fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

ARTICLE 8

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, including its own national airline, engaged in similar international air services at the time arrangements for use are made.
2. The designated airline of one Contracting Party shall be permitted, in accordance with the national laws and regulations of both Contracting Parties, on the basis of reciprocity 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 all airlines 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, including its own national airlines, 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 9

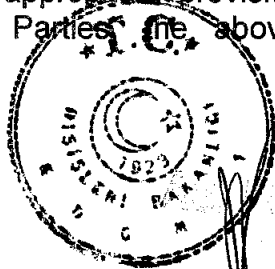
NON- NATIONAL PERSONNEL AND ACCESS TO LOCAL SERVICES

1. In accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment the designated airline of one Contracting Party shall be entitled to maintain in the territory of the other Contracting Party their administrative, commercial, operational, technical and other specialist staff who are required for the operation of the agreed services, priority is given to the nationals of each Contracting State.
2. Designated airlines of each Contracting Party have equal treatment to employ except for laws and regulations of the other Contracting Party, local technical commercial staff for the realisation of the agreed services on the specified routes and to open and manage offices in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 10

CURRENCY CONVERSION AND REMITTANCE OF EARNINGS

1. Each designated airline shall have the right to sell and issue its own transportation documents in the territory of the other Contracting Party through its sales offices and, at its discretion, through its agents. 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 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 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 11

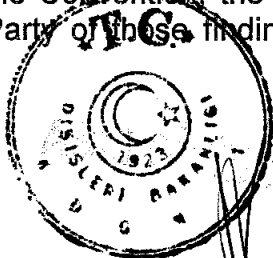
MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

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.

ARTICLE 12

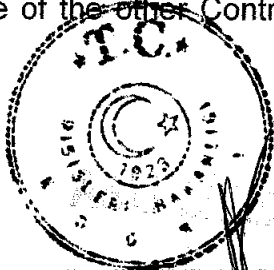
AVIATION SAFETY

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 sixty (60) 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 these 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 the Licensing) 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, may be made subject of an examination (in this Agreement 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



Handwritten signature or mark.

Handwritten signature or mark.

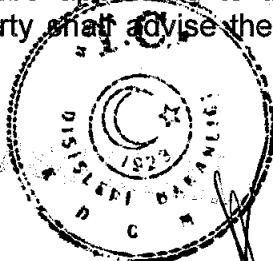
Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, the denial of an access to a ramp inspection or a series of ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

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 13

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 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



AS

CS

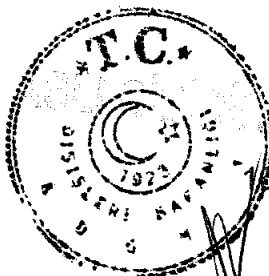
between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences which will be held in accordance with paragraph 2 of Article 17 (Consultations and Amendment) of the present 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 14

FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION

1. The designated airline of each Contracting Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party on each schedule period (summer and winter) at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services.



80

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 15

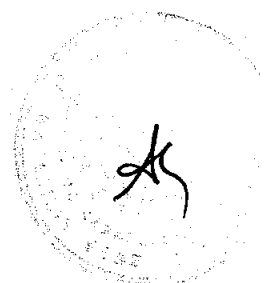
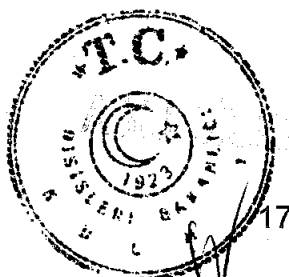
STATISTICS

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 16

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 each 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, health and quarantine, postal 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.



680

ARTICLE 17

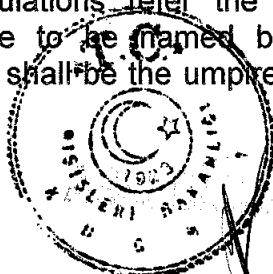
CONSULTATIONS AND AMENDMENT

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 the present Agreement or its Annexes, such consultations shall begin at the earliest possible date but not later than ninety (90) 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 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 18

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



AK

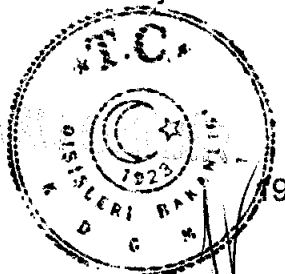
SO

so chosen, provided that such arbitrator shall not be a national of 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 of the Contracting Parties shall nominate its arbitrator within a period of ninety (90) days from the date of receipt, through registered mail, of a notice of arbitration. The umpire shall be appointed within a further period of ninety (90) 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 failing party, as the case may require.

4. The Vice-President or a senior member of the council ICAO, 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, as well as the language in case of any divergence between the original texts.
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 fees and any expenses incurred by ICAO in connection with the appointment of the umpire and/or the arbitrator of the failing Party as referred to in paragraph (3) of this Article shall be shared equally by the Contracting Parties.
9. Pending the submission to arbitration and there after until the arbitral tribunal publishes its award, the Contracting Parties shall, except in the event of termination, continue to perform all their obligations under this Agreement without prejudice to a final adjustment in accordance with the said award.



800

ARTICLE 19

REGISTRATION BY ICAO

This Agreement, its Annex and all amendments thereto shall be registered by International Civil Aviation Organization after the signature.

ARTICLE 20

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 21

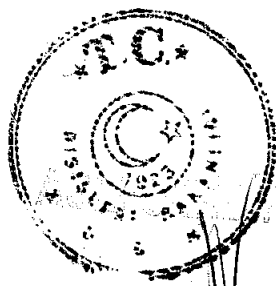
COMMERCIAL COOPERATION

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

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

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

For third party code share arrangements all airlines in such arrangements are subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

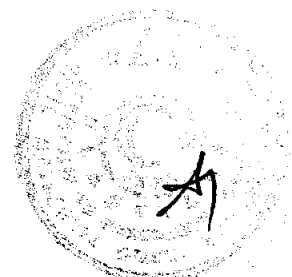
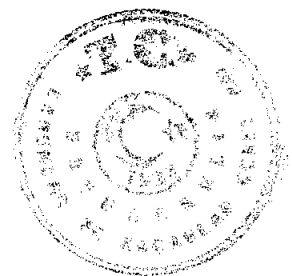
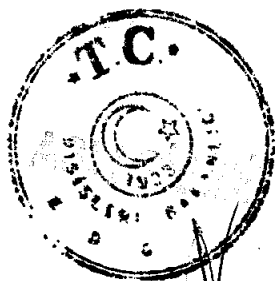


ARTICLE 22

TERMINATION

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

In such case, the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by 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 International Civil Aviation Organization will have received communication thereof.



ARTICLE 23

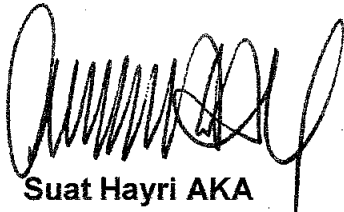
ENTRY INTO FORCE

This Agreement is concluded for an unlimited period of time, should have interim effect on an administrative level from the date herein and enter into force after the Contracting Parties notified through diplomatic channels the fulfillment of their internal procedures.

In witness thereof, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement comprising twenty three (23) Articles and one (1) Annex and have affixed thereto their seals.

Done at Istanbul this 3rd day of September the year 2012 in duplicate, in the Turkish, French and English languages, all texts being equally authenticated.

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

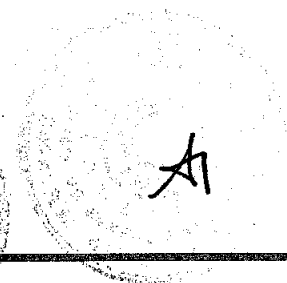
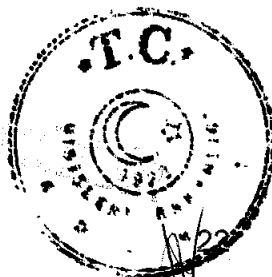


Suat Hayri AKA
Deputy Undersecretary
Ministry of Transport,
Maritime Affairs and Communications

**FOR THE GOVERNMENT
OF GABONESE REPUBLIC**



Emmanuel Jean Didier BIYE
Deputy Minister,
In Charge of Transport



ANNEX 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	Douala Port Harcourt and one point to be specified later (*)	Libreville and two points to be specified later	Pointe Noire Brazzaville Luanda (*)

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

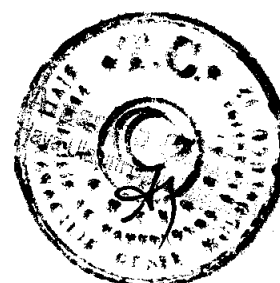
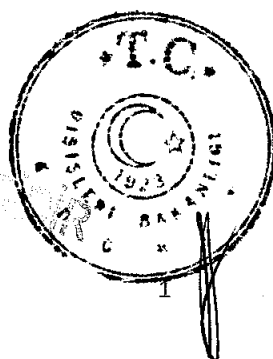
From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Gabon	Three points to be specified later (*)	Istanbul and two points to be specified later	Three points to be specified later (*)

Notes:

(*) The intermediate points and beyond points on the above routes shall be jointly determined between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

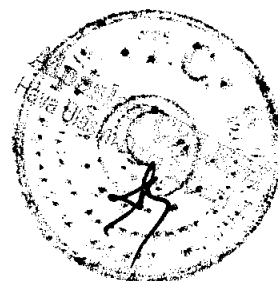
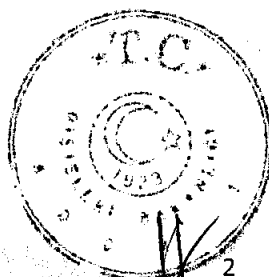
(*) Intermediate and beyond points may be omitted by the designated airline on any or all flights at their discretion provided that such services on this route shall start and terminate in the territory of the Contracting Party designating the airline.

**ACCORD BILATERAL SUR LES SERVICES AERIENS
ENTRE
LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DE TURQUIE
ET
LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE GABONAISE**



ARTICLE TITRE

1. DEFINITIONS
 2. OCTROI DES DROITS
 3. DESIGNATION ET AUTORISATION
 4. REVOCATION OU SUSPENSION DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION
 5. CAPACITE
 6. TARIFS
 7. TAXES, DROITS DE DOUANE ET AUTRES CHARGES
 8. REDEVANCES D'USAGE
 9. PERSONNEL NON NATIONAL ET ACCES AUX SERVICES LOCAUX
 10. CONVERSION DE MONNAIE ET TRANSFERT DES REVENUS
 11. RECONNAISSANCE MUTUELLE DES CERTIFICATS ET LICENCES
 12. SECURITE DE L'AVIATION
 13. SURETE DE L'AVIATION
 14. APPROBATION DES PROGRAMMES DE VOL
 15. STATISTIQUES
 16. APPLICATION DES LOIS ET REGLEMENTS NATIONAUX
 17. CONSULTATIONS ET AMENDEMENTS
 18. REGLEMENT DE DIFFERENDS
 19. ENREGISTREMENT A L'OACI
 20. ACCORDS MULTILATERAUX
 21. COOPERATION COMMERCIALE
 22. DENONCIATION
 23. ENTREE EN VIGUEUR
- ANNEXE



PREAMBULE

Le Gouvernement de la République de Turquie et le Gouvernement de la République Gabonaise, ci-après dénommés les « Parties Contractantes »;

Etant Parties à la convention sur l'aviation civile internationale d'une part, et à l'accord sur le transit des services aériens internationaux d'autre part, tous deux signés à Chicago le 07 Décembre 1944 ;

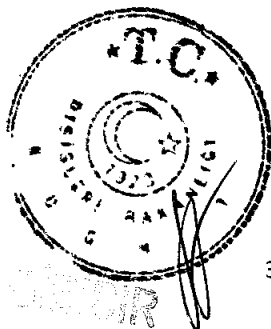
Désireux de faciliter le développement des services aériens internationaux ;

Reconnaissant que les services aériens internationaux efficaces et compétitifs améliorent le développement économique, le commerce, le tourisme, l'investissement et le bien-être des consommateurs ;

Désireux de garantir le plus haut niveau de sûreté et de sécurité dans le transport aérien international et réaffirmant leur profonde préoccupation par rapport aux actes et menaces dirigés contre la sûreté de l'aviation civile, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisant au bon fonctionnement du transport aérien et affectant la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile ;

Désireux de conclure un Accord en vue d'établir les services aériens entre et au-delà de leurs territoires respectifs ;

Ont convenu de ce qui suit :



3



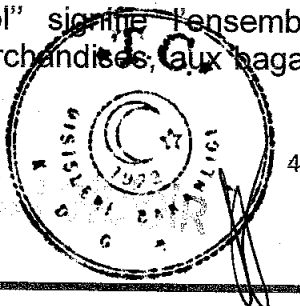
SPB

ARTICLE 1

DEFINITIONS

Au terme du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement :

- a. "Autorités Aéronautiques" : signifie pour le Gouvernement de la République de Turquie, le Ministère des Transports Maritimes et Communications, Directorate General de l'Aviation Civile; pour le Gouvernement de la République Gabonaise, le Ministère en charge de l'Aviation Civile, ou dans les deux cas, toute personne ou autorité légalement autorisée à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées aux autorités susvisées ;
- b. "Accord" signifie le présent Accord, son annexe ainsi que les amendements subséquents;
- c. "Convention" signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 07 Décembre 1944, y compris toute annexe adoptée en vertu de son article 90, ainsi que tout amendement à celle-ci ou à ses annexes, adopté en vertu des articles 90 et 94 de la Convention dans la mesure où ces annexes et amendements ont été approuvés par les deux Parties Contractantes ;
- d. "Annexe" signifie l'annexe au présent Accord ou son amendement conformément aux dispositions de l'article 17 (Consultations et Amendements) de l'Accord.
- e. "Services agréés" signifie services aériens internationaux établis sur les routes spécifiées conformément à l'annexe au présent Accord.
- f. "Service aérien", "<<service aérien international>>", "compagnie aérienne" et "escale non commerciale" ont les significations respectives spécifiées dans l'article 96 de la Convention;
- g. "Capacité" signifie
 - en rapport avec un aéronef la charge marchande d'un aéronef, disponible sur une route ou une section de route ;
 - en rapport avec le service agréé, la capacité de l'aéronef utilisé dans tel service, multipliée par les fréquences assurées par ledit aéronef pendant une période donnée sur une route ou section de route.
- h. "Compagnie aérienne désignée" signifie une compagnie aérienne désignée et autorisée conformément à l'article 3 (Désignation et Autorisation) du présent Accord ;
- i. "Assistance au sol" signifie l'ensemble des prestations fournies au sol aux passagers, aux marchandises, aux bagages et à l'avion, y compris la fourniture du catering ;

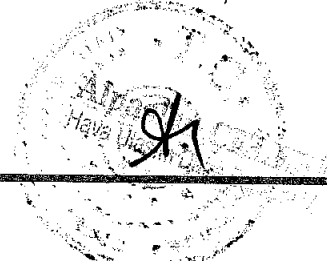
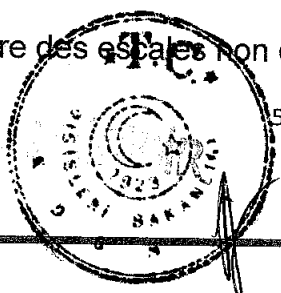


- j. "OACI" signifie Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;
- k. "le transport aérien international" signifie le transport aérien qui survole l'espace aérien de plus d'un Etat ;
- l. "compagnie aérienne de marketing" signifie une compagnie aérienne offrant un service aérien sur un aéronef exploité par une autre compagnie grâce au partage de code ;
- m. "Tableau" signifie le tableau des routes pour l'exploitation des services de transport aérien annexé au présent Accord et tout amendement audit tableau convenu conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord ;
- n. "Routes spécifiées" signifie les routes établies ou à établir dans l'annexe ;
- o. "Pièces de rechange" signifie articles pour la réparation ou le remplacement à mettre dans l'aéronef, y compris les moteurs ;
- p. "Tarifs" signifie les prix à payer pour le transport aérien des passagers, des bagages et/ou des marchandises, et tout autre mode de transport associé ainsi que les conditions de leur application, y compris les commissions pour les agences, à l'exception du transport du courrier ;
- q. "Territoire" a la signification spécifiée à l'article 2 de la Convention ;
- r. "Trafic" signifie le décompte des passagers, bagages, marchandises et courrier ;
- s. "Equipements normaux" signifie les articles autres que les provisions de bord et pièces de rechange de nature mobile, destinés à être utilisés pendant le vol, y compris l'équipement de premiers soins et de secours ;
- t. "Redevance d'usage" signifie les redevances imposées par les Parties Contractantes au titre de l'utilisation des aéroports et des installations de navigation aérienne et autres services y afférents.

ARTICLE 2

OCTROI DES DROITS

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits ci-après en vue d'exploiter les services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées à l'annexe du présent Accord par les compagnies désignées de l'autre Partie Contractante.
 - a) Le droit de survoler le territoire de l'autre Partie Contractante sans y atterrir ;
 - b) Le droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire ;

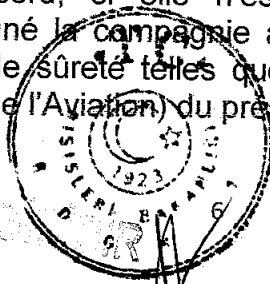


- c) Le droit d'embarquer et de débarquer sur le territoire de l'autre partie contractante, aux points spécifiés à l'annexe au présent Accord, du trafic international, de façon séparée ou combinée, à destination ou en provenance de son propre territoire.
2. Aucune disposition du paragraphe (1) de cet article ne confère aux compagnies aériennes d'une Partie Contractante le droit d'embarquer contre rémunération le trafic destiné à un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

ARTICLE 3

DESIGNATION ET AUTORISATION

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner une ou plusieurs compagnies aériennes en vue d'exploiter les services agréés sur les routes spécifiées par écrit et par voie diplomatique.
2. A la réception de cette désignation et sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 de cet article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante accordent, dans les meilleurs délais à la compagnie ainsi désignée, l'autorisation d'exploitation nécessaire, à condition que :
- a. le transporteur aérien désigné soit établi sur le territoire de la partie qui désigne et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit applicable dans cet état ;
 - b. cet état exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien désigné, et ;
 - c. que le transporteur aérien désigné soit détenu directement ou par une participation avérée par l'état qui désigne, ou par une communauté régionale à laquelle il appartient, et soit soumis à un contrôle effectif de l'état qui désigne ou de ladite communauté régionale.
- En cas de désignation d'une compagnie aérienne communautaire, la responsabilité en matière de sécurité et de sûreté incombe à l'Etat Partie Contractante.
3. Les autorités aéronautiques d'une des Parties Contractantes peuvent exiger que la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie Contractante prouve qu'elle remplit les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux prescriptions de la Convention.
4. Chaque Partie Contractante a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 de cet Article ou d'imposer des conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'Article 2 (Octroi des Droits) du présent Accord, si elle n'est pas convaincue que l'autre partie contractante ayant désigné la compagnie aérienne ne remplit pas les normes en matière de sécurité et de sûreté telles que prévues aux articles 12 (Sécurité de l'Aviation) et 13 (Sûreté de l'Aviation) du présent Accord.

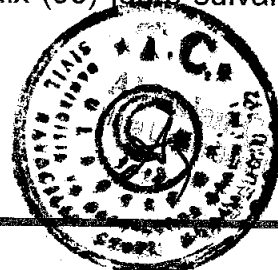
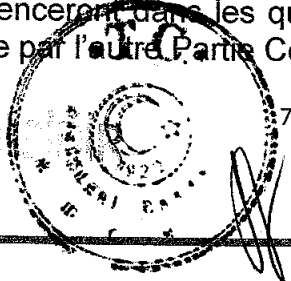


5. Lorsqu'une compagnie aérienne a été désignée et autorisée, elle peut à tout moment commencer l'exploitation des services agréés pourvu que la capacité soit convenue, le tarif soit établi et le programme des vols soit approuvé conformément aux dispositions des articles 5 - Capacité, 6 - Tarifs et 14 - Approbation des programmes de vols du présent Accord.

ARTICLE 4

REVOCATION OU SUSPENSION DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION

1. Chaque Partie Contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'Article 2 (Octroi des Droits) de cet Accord par une compagnie aérienne désignée de l'autre Partie Contractante, ou d'imposer les conditions nécessaires pour l'exercice de ces droits :
 - a. si le transporteur aérien désigné n'est pas établi sur le territoire de la partie qui désigne ou ne possède pas une licence d'exploitation valable conformément au droit applicable dans cet état ;
 - b. si cet état n'exerce ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien désigné; ou
 - c. si le transporteur aérien désigné n'est pas détenu directement ou par une participation avérée par l'état qui désigne, ou par une communauté régionale à laquelle il appartient, ou s'il n'est pas soumis à un contrôle effectif de l'état qui le désigne ou de la communauté régionale.
 - d. si la compagnie aérienne désignée ne respecte pas les lois et règlements de la Partie Contractante ayant octroyé les droits ; ou,
 - e. si cette compagnie aérienne n'exploite pas conformément aux conditions prescrites dans cet Accord.
 - f. Chaque Partie Contractante peut refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations ou permis d'un transporteur aérien désigné par l'autre Partie Contractante si le transporteur aérien désigné est détenu ou effectivement contrôlé, directement ou par participation majoritaire, par un ressortissant d'un Etat ou l'Etat lui-même avec lequel il n'entretient pas de relations bilatérales (pays tiers).
2. A moins qu'une révocation immédiate, suspension ou imposition des conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article ne soit inéluctable pour prévenir les violations des lois ou règlements, pareil droit n'est exercé uniquement qu'après consultations aéronautiques avec l'autre Partie Contractante. Dans ce cas, les consultations commenceront dans les quatre-vingt-dix (90) jours suivant la date de la demande formulée par l'autre Partie Contractante.



ARTICLE 5

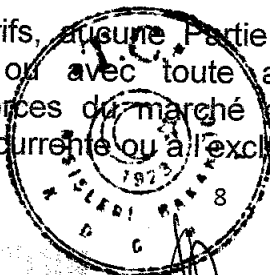
CAPACITE

1. La compagnie aérienne désignée de chaque Partie Contractante bénéficie d'un traitement juste et équitable dans l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées entre les territoires des Parties contractantes.
2. Dans l'exploitation des services agréés, la compagnie aérienne désignée de chaque Partie Contractante tient compte des intérêts de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie Contractante de façon à ne pas affecter indûment les services que cette dernière offre sur l'ensemble des mêmes routes.
3. Les services agréés assurés par les compagnies aériennes de chaque Partie Contractante sont étroitement liés aux besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées, et ont pour objectif principal d'assurer, selon un coefficient de remplissage raisonnable, une capacité appropriée pour faire face aux besoins courants et raisonnablement prévisibles en matière de transport des passagers, des marchandises, y compris du courrier entre les territoires des Parties Contractantes.
4. Dans l'exploitation des services agréés, la capacité totale à fournir et les fréquences des services à exploiter par les compagnies aériennes désignées par chaque Partie Contractante, sont mutuellement déterminées par les autorités aéronautiques des Parties Contractantes avant le début des services. Ces capacités et fréquences peuvent être revues et révisées par lesdites autorités.

ARTICLE 6

TARIFS

1. Les tarifs entre les territoires des deux Parties Contractantes sont fixés à des taux raisonnables, en tenant compte de tous les facteurs pertinents, y compris le coût d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres compagnies aériennes. L'intervention des Parties Contractantes est limitée à :
 - a) la prévention des tarifs ou pratiques excessivement discriminatoires ;
 - b) la protection des consommateurs des tarifs indûment élevés ou restrictifs suite à l'abus d'une position dominante ; et
 - c) la protection des compagnies aériennes, des tarifs qui sont artificiellement bas, en raison de subsides et appuis directs ou indirects du gouvernement.
2. Les compagnies aériennes désignées d'une Partie Contractante fournissent, sur demande des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, des informations relatives à l'établissement des tarifs selon les modalités et formes spécifiées par ces autorités.
3. Dans la fixation des tarifs, aucune Partie Contractante n'autorise sa compagnie désignée, séparément ou avec toute autre compagnie aérienne, à abuser intentionnellement de forces du marché de manière à affaiblir sérieusement la compagnie aérienne concurrente ou à l'exclure de la route.

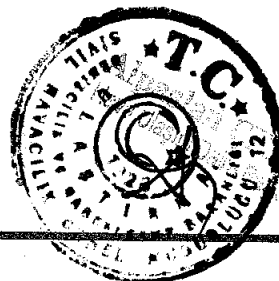


4. Les Parties Contractantes conviennent que les pratiques en rapport avec l'établissement des tarifs, considérées comme sources de concurrence déloyale, de sérieux effets économiques et de dommages significatifs aux compagnies aériennes désignées de l'autre Partie Contractante, méritent un examen minutieux notamment :
- a) l'application de tarifs qui sont globalement faibles pour couvrir les coûts des services y relatifs ;
 - b) le maintien de ces pratiques pour une longue période ;
 - c) un comportement d'abus de position dominante sur les routes.

ARTICLE 7

TAXES, DROITS DE DOUANE ET AUTRES CHARGES

1. Les aéronefs utilisés pour les services agréés par la compagnie aérienne désignée d'une Partie Contractante ainsi que leurs équipements de bord, les pièces de rechange (y compris les moteurs), leurs réserves de carburant et lubrifiants (y compris les huiles hydrauliques), et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons, liqueurs, tabacs et autres produits destinés à la vente aux passagers durant le vol) sont, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et d'autres taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions restent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation, ou qu'ils soient utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus dudit territoire;
2. Sont également exonérés des mêmes droits et taxes, à l'exception des taxes ou redevances correspondant aux services rendus:
 - a) les provisions de l'aéronef embarquées sur le territoire de l'une des Parties Contractantes dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie Contractante et destinées à être utilisées à bord des aéronefs au départ assurant un service agréé de l'autre Partie Contractante;
 - b) les pièces de rechange (y compris les moteurs) et les équipements de bord importés sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs utilisés pour les services aériens internationaux par la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie Contractante;
 - c) le carburant et les lubrifiants (y compris les huiles hydrauliques) destinés au ravitaillement des aéronefs exploités en services internationaux par les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie Contractante; même lorsque ces approvisionnements sont destinés à être utilisés sur la partie du trajet effectué au dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués;

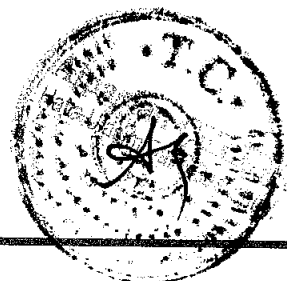
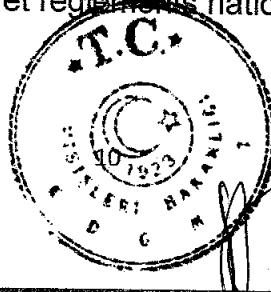


- d) le stock des billets imprimés, les billets d'avion et les imprimés portant l'insigne d'une compagnie aérienne désignée par une Partie Contractante, ainsi que des matériels de publicité distribués gratuitement à bord des aéronefs par ladite compagnie aérienne jusqu'au moment où ils sont réexportés;
- e) les matériels mentionnés aux sous-paragraphe (a),(b),(c) et (d) du présent article sont placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.
3. Les équipements normaux de bord, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de l'aéronef, les réserves de carburant et lubrifiants (y compris les fluides hydrauliques) aussi bien que les matériels et provisions à bord de l'aéronef de l'autre Partie Contractante peuvent être débarqués dans le territoire d'une Partie Contractante uniquement avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils sont placés sous la supervision desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés sinon vendus en accord avec les règlements douaniers de cette Partie Contractante.
4. Les frais correspondants aux services rendus pour l'entreposage et pour les autorisations douanières sont payés conformément aux lois et règlements de l'état sur le territoire duquel ces services sont rendus.
5. Conformément aux lois et règlements de chaque Partie Contractante, les passagers, les bagages, les marchandises et courriers en transit direct dans le territoire d'une Partie Contractante et quittant l'aéroport par la zone qui leur est réservée à cet effet ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié, à l'exception de l'application des mesures de sûreté contre les actes de violence, la piraterie de l'air et la contrebande des substances narcotiques. Ces bagages, marchandises et courrier sont exonérés des droits de douane, des droits d'accès et d'autres taxes similaires, des frais et charges non basés sur le coût des services fournis à l'arrivée.

ARTICLE 8

REDEVANCES D'USAGE

1. Les aéroports, les installations et autres services liés à la sûreté de l'aviation, sont mis à la disposition des compagnies aériennes de l'autre Partie Contractante aux mêmes conditions pour toute compagnie aérienne, y compris ses propres compagnies aériennes, exploitant les services aériens internationaux similaires dès l'instant où sont conclus des arrangements pour leur utilisation.
2. La compagnie aérienne de chacune des Parties Contractantes est autorisée, sur la base de la réciprocité et conformément aux lois et règlements nationaux des Parties Contractantes, et à son choix, à être assistée entièrement ou partiellement par un agent habilité conformément lois et règlements nationaux à fournir pareils services.



3. La fixation et la perception des frais et des charges imposés dans le territoire d'une Partie Contractante à toute compagnie aérienne de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports, des installations et services liés à la sûreté de l'aviation civile et autres services y afférents sont tenues d'être justes et équitables. Ces frais et charges sont imposés aux mêmes conditions qu'à toute compagnie aérienne de l'autre Partie Contractante, y compris à ses propres compagnies aériennes, exploitant les services aériens internationaux similaires dès l'instant où ces frais ou charges sont imposés.
4. Chaque Partie Contractante encourage la concertation entre ses autorités compétentes et les compagnies aériennes utilisant les services et les installations, ou, si possible, au travers des organismes représentant les compagnies aériennes. Les utilisateurs sont informés, le plus possible par des notices, des projets de modification des redevances d'usage en vue de leur permettre de donner leur avis avant l'entrée en vigueur de ces changements.

ARTICLE 9

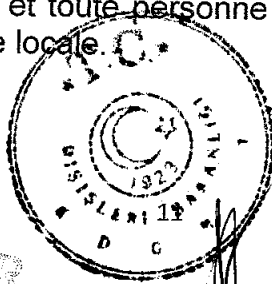
PERSONNEL NON NATIONAL ET ACCES AUX SERVICES LOCAUX

1. Conformément aux lois et règlements régissant l'entrée, le séjour et l'emploi sur le territoire d'une partie contractante, toute compagnie aérienne désignée de chaque Partie Contractante, est autorisée à affecter sur le territoire de l'autre Partie Contractante le personnel de direction, le personnel commercial, le personnel technique, d'exploitation et tout autre personnel requis pour l'exploitation des services agréés ; la priorité étant accordée aux ressortissants nationaux des états parties.
2. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie Contractante bénéficient d'un traitement égal pour employer, sous réserve des lois et règlements de l'autre Partie Contractante, le personnel technique local, le personnel commercial pour la réalisation des services agréés sur des routes spécifiées et d'ouvrir et exploiter des bureaux dans le territoire de l'autre Partie Contractante.

ARTICLE 10

CONVERSION DE MONNAIE ET TRANSFERT DES REVENUS

1. Chaque compagnie aérienne désignée a le droit de vendre et d'émettre ses propres documents de transport dans le territoire de l'autre Partie Contractante à travers ses bureaux de vente et, au choix, à travers ses agents. Ces compagnies aériennes ont le droit de vendre ces titres et toute personne est libre de les acheter en monnaie convertible et/ou en monnaie locale.



2. Chaque compagnie aérienne désignée a le droit de convertir et de transférer vers son pays, sur requête, au taux officiel de change, les excédents des recettes sur les dépenses engagées, en rapport avec son activité de transport aérien. En l'absence d'accord de paiement entre les Parties Contractantes, le transfert mentionné ci-dessus s'effectue en monnaie convertible conformément aux lois nationales et règlements applicables en matière de change.
3. La conversion et le transfert de ces revenus sont autorisés sans restriction au taux de change applicable aux transactions courantes en vigueur au moment du transfert et ne font l'objet d'une quelconque charge supplémentaire, exceptée celle perçue par les banques à l'occasion de ce transfert.
4. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie Contractante ont le droit, au choix, de payer les dépenses locales, y compris l'achat de carburant dans le territoire de l'autre Partie Contractante en monnaie locale, ou en monnaie librement convertible si les réglementations locales de change l'autorisent.

ARTICLE 11

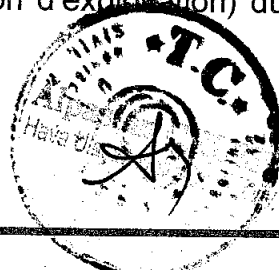
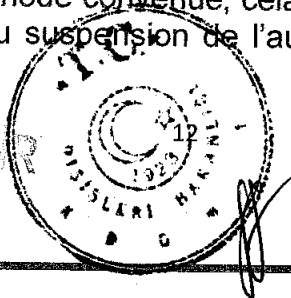
RECONNAISSANCE MUTUELLE DES CERTIFICATS ET LICENCES

Les certificats de navigabilité, les certificats d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie Contractante et non encore périmés sont reconnus comme valables par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées à condition que les exigences fixées pour la délivrance et la validation de ces certificats et licences soient égales ou supérieures aux normes minimales fixées par la Convention. Cependant chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser de reconnaître, pour des vols au-dessus de son territoire, les certificats de navigabilité, les certificats d'aptitude et les licences délivrés ou validés à ses propres nationaux par un autre Etat.

ARTICLE 12

SECURITE DE L'AVIATION CIVILE

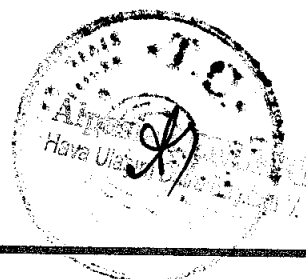
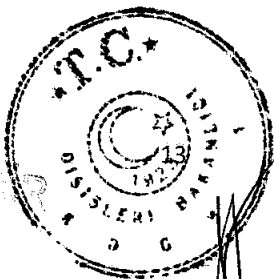
1. Chaque Partie Contractante peut demander à tout moment des consultations relatives aux normes de sécurité adoptées par l'autre Partie Contractante dans les domaines se rapportant aux infrastructures et services aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leur exploitation. De telles consultations se tiendront dans les soixante (60) jours suivant la demande.
2. Si à la suite de ces consultations, une des Parties Contractantes découvre que l'autre Partie Contractante n'adopte ni n'assure effectivement le suivi des normes de sécurité dans les domaines mentionnés au paragraphe 1 qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur, conformément à la Convention de Chicago, la première Partie Contractante informe l'autre Partie Contractante de ses conclusions et des démarches estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales. Si cette autre Partie Contractante ne prend pas les mesures correctives qui s'imposent dans une période convenue, cela constitue un motif pour l'application de l'Article 4 (révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation) du présent accord.



3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'Article 16 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par la compagnie aérienne désignée d'une des Parties Contractantes, en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie Contractante, peut faire l'objet d'une inspection (appelée dans le présent accord "l'inspection sur l'aire de trafic"), sans délai. Cette inspection est assurée à bord et à l'extérieur de l'aéronef, par les représentants autorisés de cette autre Partie Contractante. Quelles que soient les obligations mentionnées à l'article 33 de la Convention, l'objectif de cette inspection est de vérifier la validité des documents de l'aéronef, de son équipage ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements, conformément aux normes de base fixées dans la Convention.
4. Si une inspection ou série d'inspections sur l'aire de trafic donne lieu à :
- a. des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou son exploitation ne respecte pas les normes minimales en vigueur au moment considéré, conformément à la Convention ou ;
 - b. des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effective des normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention ;

La Partie Contractante effectuant l'inspection est, pour l'application de l'article 33 de la Convention, libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles les certificats ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou suivant lesquelles l'aéronef est exploité, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention.

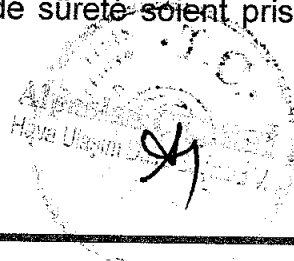
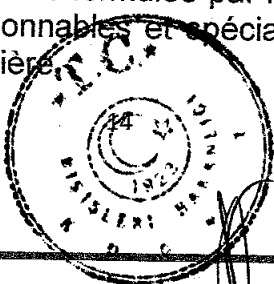
5. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par la compagnie aérienne désignée d'une Partie Contractante pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du paragraphe (3), est refusé par un représentant de cette compagnie aérienne, l'autre Partie Contractante est libre d'en déduire que des motifs sérieux de préoccupation du type de ceux auxquels il est fait référence au paragraphe (4) ci-dessus, existent et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même paragraphe.
6. Chaque Partie Contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une compagnie aérienne désignée de l'autre Partie Contractante dans le cas où la première Partie Contractante parvient à la conclusion, à la suite d'une inspection sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès à une inspection ou une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'une consultation ou autrement, qu'une action immédiate est indispensable pour assurer la sécurité de l'exploitation d'une compagnie aérienne.
7. Toute mesure prise par une Partie Contractante en conformité avec les paragraphes (2) et (6) ci-dessus, est suspendue dès la disparition des faits qui l'ont motivée.



ARTICLE 13

SURETE DE L'AVIATION CIVILE

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation de protéger dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 Septembre 1963 ; de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à la Haye le 16 Décembre 1970 ; et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 Septembre 1971, le protocole pour la répression des actes de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signé à Montréal le 24 Février 1988 et toute autre Convention sur la sûreté de l'aviation à laquelle les Parties Contractantes sont partie.
2. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement sur demande, toute assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations des services de la navigation aérienne ainsi que toute menace pour la sûreté de l'aviation civile.
3. Les Parties Contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et désignées comme Annexes à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale dans la mesure où ces dispositions s'appliquent auxdites Parties Contractantes. Elles doivent exiger des exploitants d'aéronefs immatriculés dans leurs Etats ou des exploitants d'aéronefs dont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leurs territoires et des exploitants d'aéroports situés sur leurs territoires de se conformer à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Chaque Partie Contractante avise l'autre Partie Contractante de toute différence entre ses règlements et pratiques nationaux et les standards relatifs à la sûreté de l'aviation mentionnés aux Annexes ci-dessus. Chaque Partie Contractante peut à tout moment demander des consultations immédiates avec l'autre Partie Contractante en conformité avec le paragraphe (2) de l'Article 17 (Consultations et Amendements) du présent Accord, en vue de discuter de ces différences.
4. Chaque Partie Contractante accepte que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation prévues au paragraphe (3) ci-dessus exigées par l'autre Partie Contractante pour l'entrée, le départ ou le séjour dans le territoire de cette autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante veille à ce que les mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et contrôler les passagers, les équipages, les bagages à main, les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement et le débarquement. Chaque Partie Contractante examine avec égard toute demande formulée par l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures raisonnables et spéciales de sûreté soient prises pour faire face à une menace particulière.



5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des aéronefs, de leurs passagers, des membres d'équipage, des aéroports et des installations de la navigation aérienne, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les échanges d'informations et autres mesures appropriées destinées à mettre fin avec rapidité et en toute sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident, avec un risque minimum pour la vie.
6. Chaque Partie Contractante prend des dispositions, dans la mesure du possible, en vue de s'assurer qu'un aéronef victime d'un acte de capture illicite ou tout autre acte d'intervention illicite qui a atterri sur son territoire, puisse être gardé au sol à moins que son départ ne soit nécessité par le souci primordial de préserver la vie humaine. Ces mesures sont prises sur la base de consultations mutuelles.

ARTICLE 14

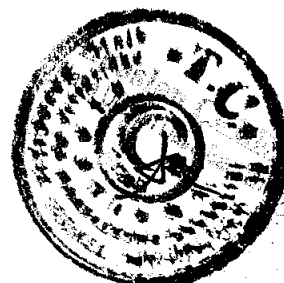
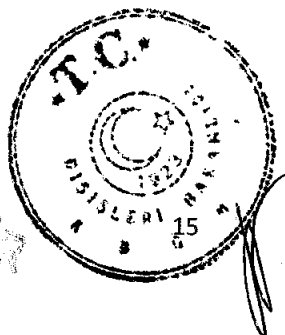
APPROBATION DES PROGRAMMES DE VOLS

1. A chaque saison (Été et Hiver), toute compagnie aérienne désignée de chaque Partie Contractante est tenue de soumettre à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante son programme de vols, au moins trente (30) jours avant le début de l'exploitation des services agréés.
2. Pour des vols supplémentaires qu'une compagnie aérienne désignée d'une Partie Contractante souhaite exploiter sur les services agréés en dehors des programmes approuvés, cette compagnie aérienne est tenue de solliciter l'autorisation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. Ces requêtes seront conformes aux lois et règlements des Parties Contractantes. La même procédure s'applique pour toute autre modification.

ARTICLE 15

STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes s'échangent, à la demande et régulièrement, les statistiques, tel qu'exigé, en vue de permettre la révision des capacités fournies sur les services convenus par les compagnies aériennes désignées de la première Partie Contractante. Ces demandes comprennent toutes les informations exigées pour déterminer le volume de trafic transporté par cette compagnie aérienne sur les services convenus, les origines et les destinations de ce trafic.



ARTICLE 16

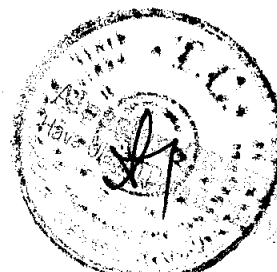
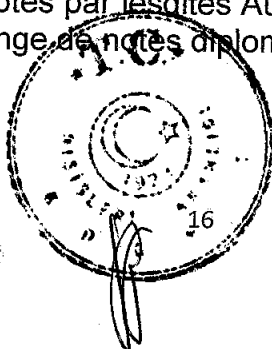
APPLICATION DES LOIS ET REGLEMENTS NATIONAUX

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante relatifs à l'entrée, au séjour et à la sortie de son territoire des aéronefs assurant les services aériens internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs s'appliquent également aux aéronefs de toute compagnie aérienne désignée de l'autre Partie Contractante.
2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, des bagages, de marchandises et du courrier tels ceux qui concernent les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, la douane, la sûreté, les passeports, la monnaie et les mesures sanitaires, la poste s'appliqueront aux passagers, aux équipages, aux bagages, marchandises et courrier transportés par les aéronefs de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie Contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.

ARTICLE 17

CONSULTATIONS ET AMENDEMENTS

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consultent régulièrement pour la mise en œuvre, l'interprétation, l'application et l'amendement du présent Accord et de son annexe.
2. Si l'une des Parties Contractantes souhaite modifier une quelconque disposition du présent Accord ou de son Annexe, elle peut solliciter des consultations à l'autre Partie Contractante. Ces consultations se tiennent dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la réception de la demande de l'autre Partie Contractante, à moins que les deux parties n'en conviennent autrement. Ces consultations peuvent se faire à travers des discussions ou par correspondance. Chaque Partie Contractante préparera et présentera au cours de la rencontre, des propositions convaincantes afin de faciliter une prise de décision rationnelle et économique pendant les consultations.
3. Si l'une des Parties Contractantes souhaite amender une disposition du présent Accord, cet amendement entrera en vigueur lorsque les deux Parties se seront notifié l'accomplissement de leurs procédures constitutionnelles.
4. Les amendements à l'Annexe sont convenus directement entre les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes; ils s'appliquent provisoirement à partir de la date où ils ont été acceptés par lesdites Autorités, et entrent en vigueur dès qu'ils seront confirmés par échange de notes diplomatiques.



ARTICLE 18

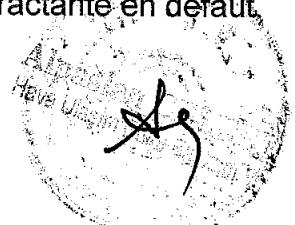
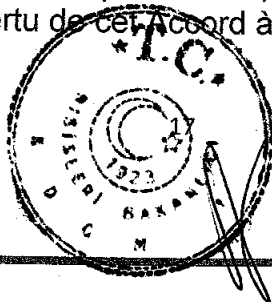
REGLEMENT DES DIFFERENDS

1. Si un différend survient entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforcent tout d'abord de le régler par voie de négociation entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.
2. Si lesdites autorités aéronautiques ne parviennent pas à un règlement par négociation, le différend sera réglé par voie diplomatique.
3. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement de différend conformément aux paragraphes (1) et (2) ci-dessus, chaque Partie Contractante peut, conformément à ses lois et règlements, soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral composé de trois arbitres dont un sera désigné par chaque Partie. Cet arbitre ne sera pas ressortissant des Parties Contractantes, mais un ressortissant d'un Etat ayant des relations diplomatiques avec les deux Parties Contractantes au moment de sa nomination.

Chaque Partie Contractante désignera un arbitre dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date où l'une d'elles reçoit de l'autre Partie Contractante une notification d'arbitrage et l'arbitre neutre sera désigné dans un délai supplémentaire de quatre-vingt-dix (90) jours.

Si une Partie Contractante ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si l'arbitre neutre n'est pas désigné dans ce délai, le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pourra être invité par l'une ou l'autre des Parties Contractantes à nommer un arbitre.

4. Le Vice-Président ou le membre le plus âgé du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, non ressortissant d'une des Parties Contractantes remplacera, selon le cas, le Président de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale dans ses devoirs d'arbitre tel que mentionné au paragraphe (3) de cet article en cas d'absence ou d'incompétence de ce dernier.
5. Le tribunal arbitral détermine ses procédures et le lieu d'arbitrage ainsi que la langue de référence en cas de divergence entre les différents textes faisant foi.
6. Les décisions du tribunal arbitral sont sans appel et engagent les Parties Contractantes en conflit.
7. Si une Partie Contractante ou la compagnie aérienne désignée d'une Partie Contractante ne se soumet pas à la décision décrite au paragraphe (2) de cet article, l'autre Partie Contractante peut limiter, suspendre ou annuler certains droits ou privilèges octroyés en vertu de cet Accord à la Partie Contractante en défaut.



ASL ÇIKIŞ

480

8. Chaque Partie Contractante supporte les dépenses de son propre arbitre. Les dépenses de l'arbitre, comprenant ses frais et autres dépenses encourus par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale en rapport avec la nomination de l'arbitre et/ou l'arbitre de la Partie en défaut tel que décrit au paragraphe (3) de cet article seront partagées équitablement entre les Parties Contractantes.
9. Pendant l'arbitrage et en attendant la publication de la décision de l'arbitrage, les Parties Contractantes continuent, sauf cas de résiliation, à exécuter toutes leurs obligations en vertu du présent Accord sans préjudice d'un ajustement final conformément à la décision arbitrale.

ARTICLE 19

ENREGISTREMENT A L'OACI

Le présent Accord, son annexe et leurs amendements seront enregistrés à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale après signature.

ARTICLE 20

ACCORDS MULTILATERAUX

Si une convention multilatérale relative au transport aérien à laquelle chacune des Parties Contractantes deviendrait liée entre en vigueur, le présent Accord sera amendé en vue de se conformer aux dispositions de ladite convention.

ARTICLE 21

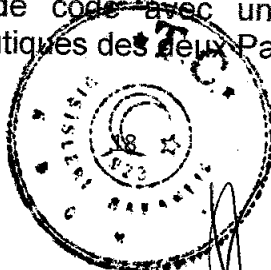
COOPERATION COMMERCIALE

Toute compagnie aérienne désignée d'une Partie Contractante peut faire des arrangements commerciaux tels que le partage de sièges, le partage de code et autres avec:

- a) Une ou plusieurs compagnies aériennes de la même Partie Contractante ;
- b) Une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie Contractante ;
- c) Une ou plusieurs compagnies aériennes d'un pays tiers.

A condition que les compagnies aériennes concernées disposent des droits de trafic sur les routes spécifiées et que pour chaque billet vendu, l'acheteur soit informé au point de vente du billet, sur l'identité de l'opérateur de chaque secteur.

Les arrangements de partage de code avec une tierce Partie sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

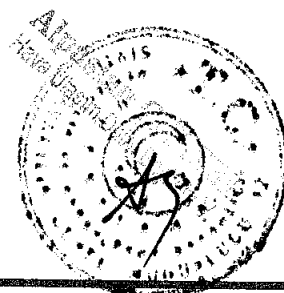
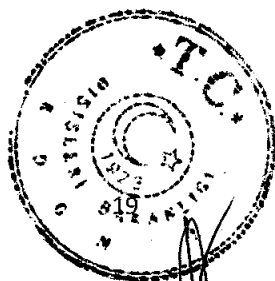


ARTICLE 22

DENONCIATION

Chaque Partie Contractante peut à tout moment notifier à l'autre Partie Contractante sa décision de dénoncer le présent accord. Une telle décision sera simultanément communiquée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

Dans ce cas, l'accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée de commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification est considérée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).



ARTICLE 23

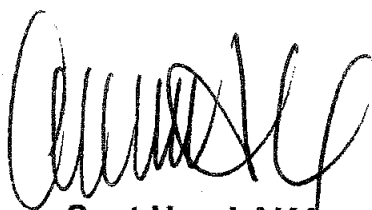
ENTREE EN VIGUEUR

Le présent Accord est conclu pour une durée indéterminée, entre en vigueur provisoirement dès sa signature et définitivement après que les Parties Contractantes se soient mutuellement notifié par voie diplomatique l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises par leur droit interne.

En vertu de quoi, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord comprenant vingt-trois (23) articles et une (1) annexe.

Fait à Istanbul le 03 septembre 2012 en trois exemplaires originaux, en langues française, turque et anglaise, les trois textes faisant également foi.

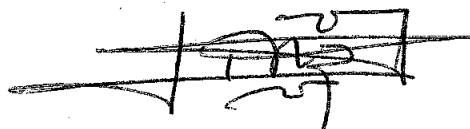
**POUR LE GOUVERNEMENT
DE LA REPUBLIQUE DE TURQUIE**



Suat Hayri AKA

Sous-secrétaire d'état au Ministère des
Transports, des affaires Maritimes et
des Communications

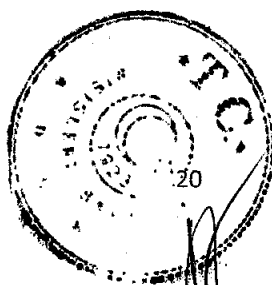
**POUR LE GOUVERNEMENT
DE LA REPUBLIQUE GABONAISE**



Emmanuel Jean Didier BIYE

Ministre Délégué,
Chargé des Transports

ATLAS



ANNEXE

TABLEAU DE ROUTES

1. Les compagnies aériennes désignées de la République de Turquie sont autorisées à exploiter les services agréés dans les deux sens comme suit :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points au Gabon	Points au-delà
Points en République de Turquie.	Douala Port Harcourt et un point à déterminer ultérieurement (*).	Libreville et deux points à déterminer ultérieurement	Pointe Noire Brazzaville Luanda

2. Les compagnies aériennes désignées de la République Gabonaise sont autorisées à exploiter les services agréés dans les deux sens comme suit :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points en Turquie	Points au-delà
Points en République Gabonaise.	Trois points à déterminer ultérieurement (*)	Istanbul et deux points à déterminer ultérieurement	Trois points à déterminer ultérieurement (*)

Notes

(*) Les points intermédiaires, les points au-delà sur ces points, seront déterminés par les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

(*) Les points intermédiaires et au-delà peuvent être omis par la compagnie aérienne désignée sur un ou tous les vols à condition que ces services sur cette route commencent et se terminent dans le territoire de la Partie Contractante qui a désigné la compagnie.

