

## TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Gelen Kâğıtlar Listesi'nde yayımlanan 535980 evrak numaralı "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Nijer Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması"nın onaylanmasının uygun bulunduğuna dair kanun teklifi ve gerekçesi ekte sunulmuştur.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

  
Mustafa ŞENTOP  
Tekirdağ Milletvekili

| TBMM BAŞKANLIĞI |                                        |                 |
|-----------------|----------------------------------------|-----------------|
| Tali Komisyon   | Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm |                 |
| Esas Komisyon   | Dışişleri                              |                 |
| Tarih :         | 07 Ekim 2019                           | Esas No: 2/2225 |

2222

|                                       |
|---------------------------------------|
| TBMM<br>KANUNLAR ve KARARLAR BŞK.LİGİ |
| 02 Ekim 2019                          |
| Nuhtara.                              |

|                       |
|-----------------------|
| TBMM<br>GELEN EVRAK   |
| 02 Ekim 2019          |
| No: 541873            |
| EBYS'ye AKTARILMIŞTIR |

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ VE NİJER CUMHURİYETİ  
HÜKÜMETİ ARASINDA HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASININ  
ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TEKLİFİ**

**MADDE 1-** (1) 31 Mayıs 2012 tarihinde İzmir’de imzalanan “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Nijer Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması”nın onaylanması uygun bulunmuştur.

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

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



T.C. CUMHURBAŞKANLIĞI

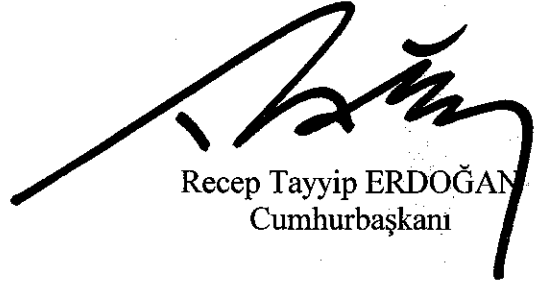
Sayı : 68244839-599-153272

Konu : Anlaşma

18 Eylül 2019

**TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA**

31 Mayıs 2012 tarihinde İzmir’de imzalanan “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Nijer Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması”nı Anayasanın 90 ıncı maddesi gereğince onaylanması uygun bulunmak üzere ilişikte bilgilerinize sunarım.



Recep Tayyip ERDOĞAN  
Cumhurbaşkanı

Ek:

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

|                                        |
|----------------------------------------|
| TBMM<br>KANUNLAR ve KARARLAR BSK. LİCİ |
| 18 Eylül 2019                          |
| Numara:                                |

18 Eylül 2019  
535980

## GENEL GEREKÇE

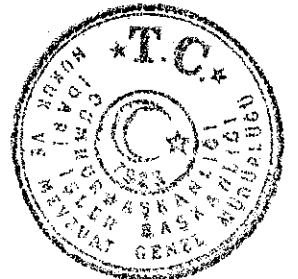
5 Haziran 1945 tarihli ve 4749 sayılı Kanunla tasdik olunan 7 Aralık 1944 tarihli Şikago Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşmasında ticari hakların düzenlenmesi konusunda bir mutabakata ulaşılamamış, bu nedenle ticari hakların ikili sözleşmeler yolu ile düzenlenmesi gereği doğmuştur. Gerek Türkiye gerek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

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

Bu itibarla, "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Nijer Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması" 31 Mayıs 2012 tarihinde İzmir'de imzalanmıştır.

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

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



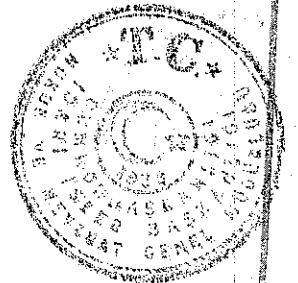
TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ

VE

NİJER CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ

ARASINDA

HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI



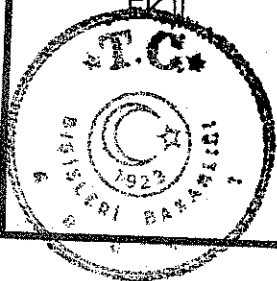
İÇERİK

GİRİŞ

MADDE

BAŞLIK

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





## GİRİŞ

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

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

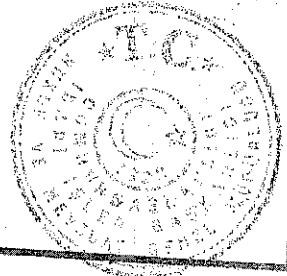
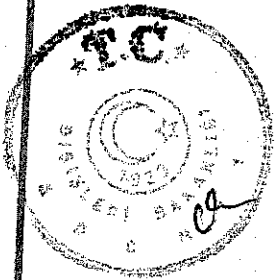
Uluslararası hava hizmetlerine ilişkin fırsatların genişletilmesini kolaylaştırmak isteyerek,

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

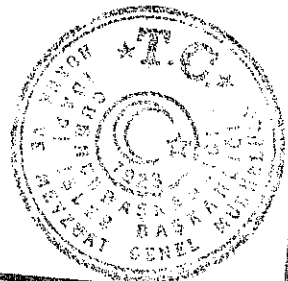
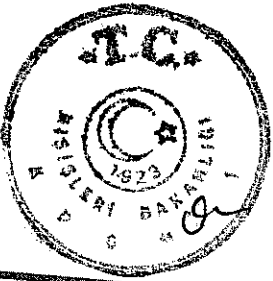
Ülkelerinin arasında ve ötesinde hava hizmetleri kurmak ve yürütmek amacıyla bir anlaşmaya varmayı arzu ederek,

AŞAĞIDAKİ MADDELERDE ANLAŞMIŞLARDIR:

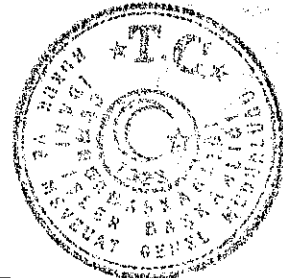
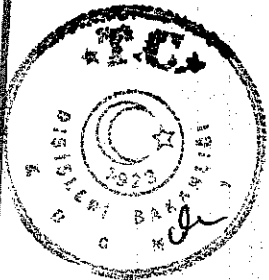


## MADDE 1 TANIMLAR

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 (SHGM) ve Nijer Cumhuriyeti için Ulaştırma Bakanlığı 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;
  - "Belirlenen hizmetler" terimi; bu Anlaşma hükümlerine göre belirlenmiş hatlarda işletilebilen uluslararası hava hizmetlerini ifade etmektedir;
  - "Ek" terimi, bu Anlaşmanın Eklerini veya bu Anlaşmanın 24. 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;
  - "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;
  - "Tayin edilen havayolu (havayolları)" terimi, bu Anlaşmanın 3. Maddesi (Tayin ve Yetkilendirme) uyarınca tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş havayolunu (havayollarını) ifade etmektedir;



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

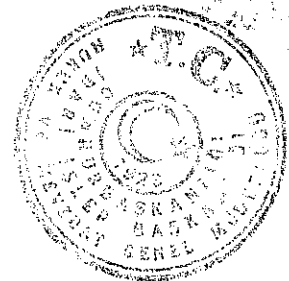
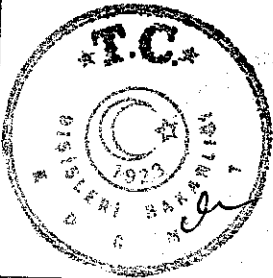


## MADDE 2 HAKLARIN TANINMASI

1. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa, tayin edilmiş havayollarının bu Anlaşma'nın Ek I' 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,
  - d. Bu Anlaşmada başka bir şekilde belirtilmiş haklar.
2. Her bir Akit Tarafın Madde 3 hükümlerine uygun olarak tayin edilmiş havayolları haricindeki havayolları, bu Maddenin 1(a) ve 1(b) paragraflarında belirtilen haklardan faydalanacaktır.
3. Eğer silahlı çatışma, siyasi çalkantı veya özel ve olağandışı koşulların gelişmesi sebebiyle, bir Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu normal hattındaki belirlenen hizmetleri gerçekleştiremiyorsa, diğer Akit Taraf, Akit Taraflarca karşılıklı kararlaştırıldığı şekilde hatların uygun geçici düzenlemeleri aracılığıyla bu belirlenen hizmetin devamlı işletilmesine yardımcı olmak için elinden gelen çabayı gösterecektir.

## MADDE 3 TAYİN VE YETKİLENDİRME

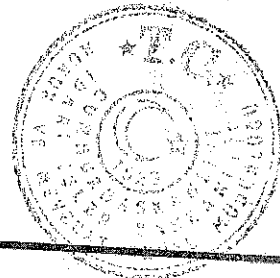
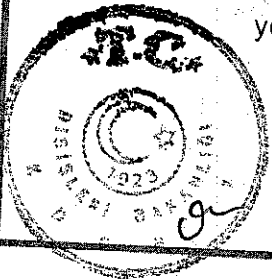
1. Her bir Akit Taraf, belirlenen hatlarda belirlenen hizmetleri işletmesi amacıyla bir veya daha fazla havayolunu tayin etme hakkına sahip olacaktır. Bu tayin, diplomatik kanallar aracılığıyla yazılı bildirim yoluyla gerçekleştirilecektir.
2. Her bir Akit Taraf, Sözleşmenin 77. ve 79. Maddelerinin hükümlerine uygun olarak kurulmuş çok uluslu bir havayolu tayin etme hakkına sahip olacaktır.



3. Söz konusu tayin tebliğinin alınması üzerine, diğer Akit Tarafın havacılık otoriteleri bu Maddenin (4.) ve (5.) paragraflarına tabi olarak, gereken işletme iznini gecikmeksizin tayin edilen havayoluna (havayollarına) tanıyacaktır.
4. Bir Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolunun (havayollarının), sözü geçen havacılık otoritelerince Sözleşmenin hükümlerine uygun şekilde uluslararası hava hizmetlerinin işletilmesinde normal ve makul bir şekilde uygulanan yasa ve yönetmeliklerin şartlarını yerine getirebilecek yeterlilikte olduğunu (olduklarını) temin etmesini isteyebilir.
5. Her bir Akit Taraf,
  - a. havayolunun hakiki sahipliği ve etkin kontrolünün havayolunu tayin eden Akit Tarafın kendisinde veya Akit Taraf Devletinin uyruğundakilerin yetkisinde olması, ve/veya
  - b. havayolunu tayin eden Hükümetin, bu Anlaşmanın 13. Maddesi (Havacılık Emniyeti) ve 14. Maddesindeki (Havacılık Güvenliği) standartlarına sahip olması ve bu standartları uyguluyor olması,hususlarında tatmin olmaması halinde, bu Akit Taraf, bu Maddenin (3.) paragrafında sözü geçen işletme yetkilerini tanımayı reddedebilir veya tayin edilen havayolunun bu Anlaşmanın 2. Maddesinde (Hakların Tanınması) belirlenen hakları kullanabilmesi için gerekli göreceği birtakım şartlar getirebilir.
6. Bir havayolu bu şekilde tayin edilip yetkilendirildiğinde, bu Anlaşmanın 5. Maddesindeki (Kapasite) ve 6. Maddesindeki (Tarifeler) geçerli hükümler uyarınca, o hizmetle ilgili olarak uzlaşılan bir kapasitenin ve saptanmış bir tarifenin yürürlükte olması koşuluyla, belirlenen hizmetleri vermeye istediği herhangi bir zamanda başlayabilir.

#### MADDE 4 İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI

1. Her bir Akit Taraf, aşağıdaki hallerde, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayoluna (havayollarına) verilmiş bulunan işletme yetkisini iptal etmek veya bu havayolu (havayolları) tarafından bu Anlaşmanın 2. Maddesinde (Hakların Tanınması) belirtilen hakların kullanılmasını durdurmak veya bu hakların kullanılmasında gerekli gördüğü kayıtları koymak hakkına sahip olacaktır:
  - a. Tayin edilen havayollarının hakiki sahipliği ve etkin kontrolünün tayin eden Akit Tarafın veya Akit Taraf Devletinin uyruğundakilerin yetkisinde olduğu konusunda tatmin olunmaması halinde; veya,
  - b. Tayin edilen havayollarının kendisine bu hakları tanıyan Akit Tarafın kanun ve yönetmeliklerine uymaması; veya,



- c. Tayin edilen havayollarının bu Anlaşma'da belirtilen hükümlere göre işletilmesinde başarısız olunması halinde.
2. İptal, askıya alma veya bu Maddenin (1.) paragrafında belirtilen hükümlerin derhal uygulanması kanun ve yönetmeliklerin daha ileri ihlalini önlemek açısından zaruri değilse, sözü geçen hak, diğer Akit Taraf Devlet ile istişarelerden sonra kullanılabilir. Böyle bir durumda istişareler, herhangi bir Akit Tarafın talep tarihinden itibaren altmış (60) günlük bir dönem içinde başlamak durumundadır.

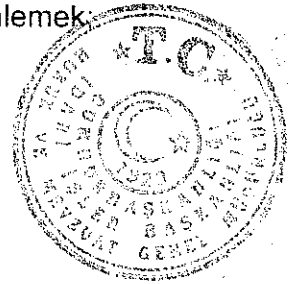
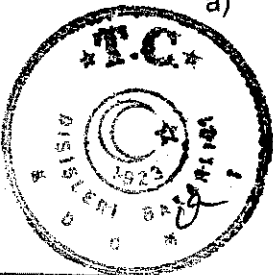
## MADDE 5 KAPASİTE

1. Belirlenen hava hizmetlerinin, her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından işletilmesinde, aynı hatların tamamı veya bir kısmında diğer işletme tarafından sunulan hizmetleri haksız yere etkilemeyecek biçimde diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun çıkarları dikkate alınacaktır.
2. 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.
3. 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 tarifeleri; 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. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından paragraf (1) uyarınca belirlenen tarifeler diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinin onayını gerektirmeyecektir.

3. Hiçbir Akit Taraf, kendi tayin edilmiş havayolunun veya havayollarının, tarifelerinin oluşturulmasında, başka bir havayolu veya havayolları ile birlikte veya tek başına, diğer Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu olan rakibini ciddi bir biçimde zayıflatacak veya onu hat dışı bırakabilecek bir biçimde piyasa gücünü suiistimal etmesine izin vermeyecektir.

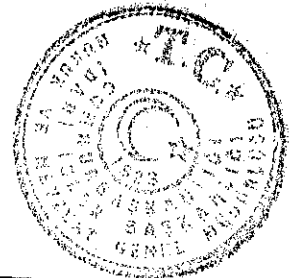
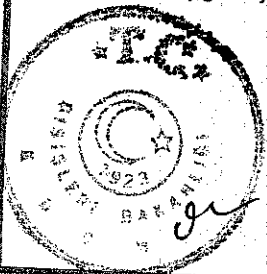
4. Akit Taraflar, tarifelerin belirlenmesine ilişkin olarak aşağıdaki havayolu uygulamalarının daha yakından incelenmesi gerekebilecek adil olmayan rekabet uygulamaları olarak değerlendirilebileceği hususunda mutabıktır:

- 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; ve
- d. hattaki hakim konumun suiistimaline işaret eden davranışlar

5. Havacılık otoritelerinden herhangi birinin, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu tarafından önerilen veya uygulamada olan tarifesinden memnun olmaması halinde, otoritelerden birinin talebi üzerine, havacılık otoriteleri sorunu istişareler yoluyla çözmeye çalışacaklardır. Hiçbir surette, bir Akit Tarafın havacılık otoritesi, diğer Akit Tarafın havayolunun tarifesinin yürürlüğe girmesini veya devamını önlemek amacıyla tek taraflı müdahalede bulunmayacaktır.

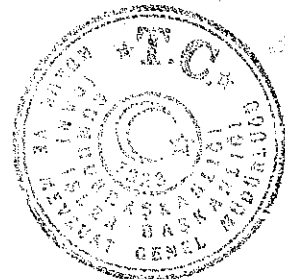
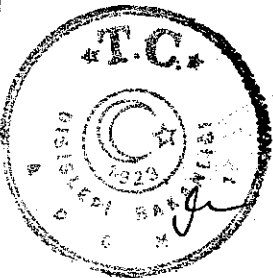
6. Yukarıdaki hükümlere bakılmaksızın, bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları, talep üzerine diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine bu otoritelerin belirlediği şekil ve düzen çerçevesinde tarifelerin oluşturulmasına dair bilgi verecektir.

7. Hiçbir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayollarına kapasite, frekans veya trafiğe ilişkin olarak, bu Anlaşmanın amaçlarına uygun olmayacak ilk ret zorunluluğu, iyileştirme oranı, itiraz etmeme ücreti veya herhangi bir şart uygulayamaz.



**MADDE 7**  
**VERGİLER, GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER ÜCRETLER**

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





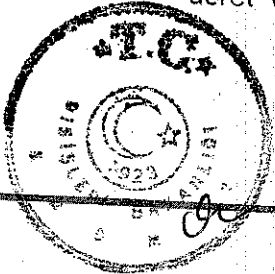
4. Herhangi bir Akit Tarafın hava aracında bulundurulan malzeme ve tedariklere ilaveten, olağan hava teçhizatları, yedek parçalar (motor dâhil), hava aracı depoları ile yakıt ve yağ tedarikleri (hidrolik sıvılar dâhil), diğer Akit Tarafın ülkesinde sadece o ülkenin gümrük otoritelerinin onayı ile indirilebilir. 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.
5. Depolama ve gümrüklemeyle ilişkin hizmetlerle bağlantılı harçlar Akit Taraf Devletlerin ulusal yasa ve yönetmeliklerine uygun olarak tahsil edilecektir.

#### **MADDE 8 TRANSİT GEÇİŞ**

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

#### **MADDE 9 KULLANICI ÜCRETLERİ**

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

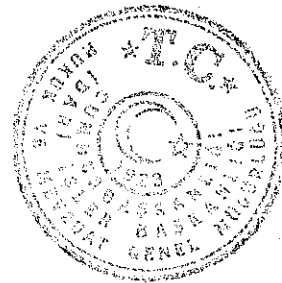
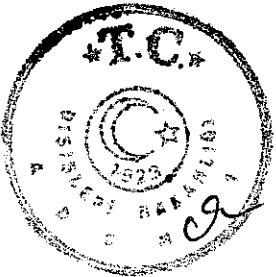


Tarafın havayoluna uygulanan bu harç ve ücretler, bu harç ve ücretlerin uygulandığı zamanda benzer uluslararası hava hizmetlerinde bulunan herhangi bir havayoluna sağlanan en iyi koşullardan daha az avantajlı olmamak kaydıyla oluşturulacaktır.

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

#### MADDE 10 YEREL HİZMETLERE ERIŞİM VE YABANCI PERSONEL

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

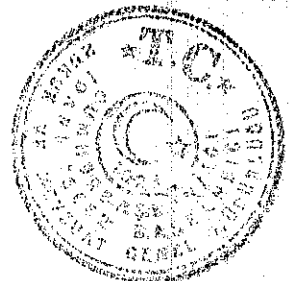
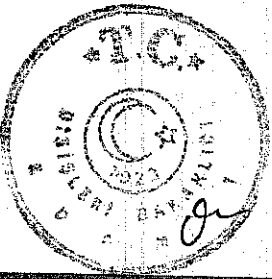


**MADDE 11**  
**KAZANÇLARIN DÖVİZ DÖNÜŞÜMÜ VE TRANSFERİ**

1. Her bir tayin edilen havayolu(havayolları), diğer Akit Tarafın ülkesinde satış ofisleri ve acenteleri aracılığıyla taşımacılık belgelerini satma ve düzenleme hakkına sahip olacaktır. Bu havayolları, bu taşıma hizmetini o ülkenin ulusal para biriminden veya herhangi bir konvertibl para biriminden satma ve her hangi bir kişi de bu taşıma hizmetini satın alma hakkına sahip olacaktır.
2. Her bir tayin edilen havayolu(havayolları), trafiğin taşınması ile bağlantılı 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 çevirme ve havaleye uygulanan ücretler dışında başka bir ücrete tabi olmayacaktır.
4. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları), isteğine bağlı olarak yakıt alımı dâhil olmak üzere diğer Akit Tarafın ülkesindeki yerel giderlerini ulusal para biriminden veya ulusal döviz düzenlemelerine uygun olmak kaydıyla konvertibl bir para biriminden ödeme hakkına sahip olacaktır.

**MADDE 12**  
**SERTİFİKA VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI**

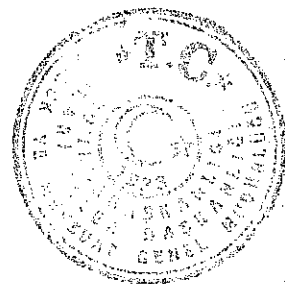
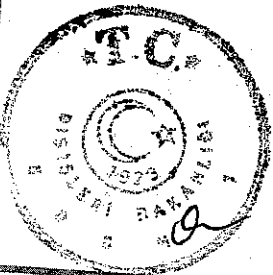
1. Bir Akit Tarafça verilen veya geçerli kılınan ve hala yürürlükte olan uçuşa elverişlilik sertifikaları, yeterlilik sertifikaları ve lisanslar; bu sertifika veya lisansların verildiği veya geçerli sayıldığı koşulların, Sözleşmeye uygun olarak belirlenen asgari standartlara eşit veya onların üzerinde 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.



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

### MADDE 13 HAVACILIK EMNİYETİ

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

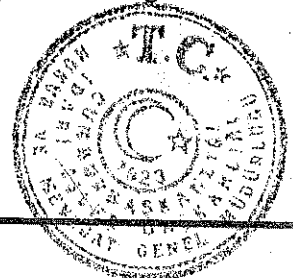
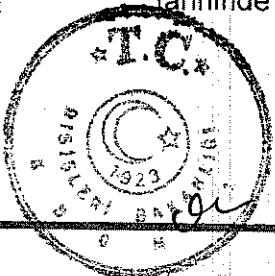
5. Yukarıda yer alan (3.) paragraf uyarınca bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunca işletilen hava aracının rampa denetlemesinin söz konusu havayolunun temsilcisi tarafından reddedilmesi durumunda, diğer Akit Taraf yukarıda yer alan (4.) paragrafta belirtilen ciddi endişelerin olduğu sonucuna varabilecek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

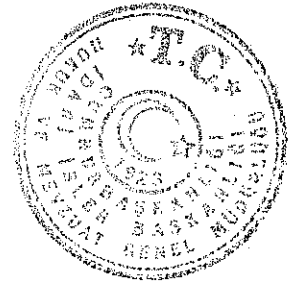
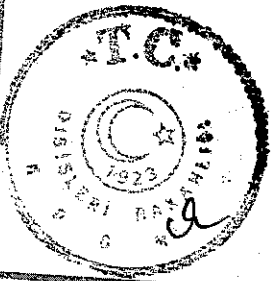
#### MADDE 14 HAVACILIK GÜVENLİĞİ

1. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut hak ve yükümlülüklerine uygun olarak, sivil havacılık güvenliğinin yasadışı müdahalelere karşı korunması amacıyla birbirlerine karşı üstlendikleri yükümlülüğün, bu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini teyit ederler. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut haklarının ve yükümlülüklerinin genel niteliklerini kısıtlamaksızın, özellikle 14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzalanan Hava araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı



Eylemlere ilişkin Sözleşme, 16 Aralık 1970 tarihinde Lahey'de imzalanan Hava araçlarının Yasadışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine İlişkin Sözleşme, 23 Eylül 1971 tarihinde Montreal'de imzalanan Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı İşlenen Suçların Önlenmesine ilişkin Sözleşme ve 24 Şubat 1988 tarihinde Montreal'de imzalanan Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Limanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine ilişkin Protokol, 1 Mart 1991'de Montreal'de imzalanan Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesi Sözleşmesi veya Akit Tarafların taraf oldukları sivil havacılık güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir sözleşme hükümlerine uygun hareket edeceklerdir.

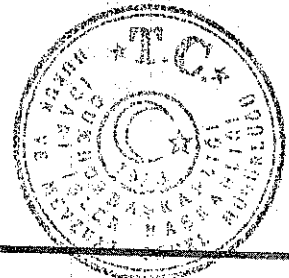
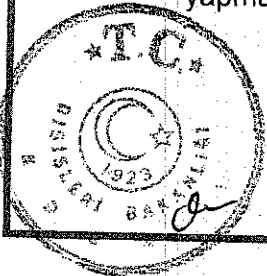
2. Akit Taraflar; sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesini önlemek, bu hava aracının, yolcularının ve mürettebatının, havaalanlarının ve hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı diğer yasadışı eylemleri ve sivil havacılığın güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir tehdidi bertaraf etmek üzere, talep halinde birbirlerine gerekli her türlü yardımda bulunacaklardır.
3. Akit Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, Akit Taraflara uygulanabilir olduğu ölçüde, ICAO tarafından konulan ve Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine Ek olarak kabul edilen tüm havacılık güvenliği standartlarına ve tavsiye edilen uygulamalara uygun olarak hareket edeceklerdir. Akit Taraflar, kendi tescilindeki hava aracı işletmecilerinin veya işyeri merkezi ülkelerinde bulunan veya ülkelerinde sürekli mukim olan hava aracı işletmecilerinin ve ülkelerindeki havaalanı işletmecilerinin Akit Tarafları bağlayan bu tür havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini talep edeceklerdir. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa kendi ulusal düzenlemeleri ve uygulamaları ve yukarıda belirtilen Eklerdeki havacılık güvenlik standartları arasındaki farklılıkları haber vermelidir. Her bir Akit Taraf diğer Akit Taraftan herhangi bir zamanda bu Anlaşmanın 24. Maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) (2.) paragrafına göre ele alınmak üzere, bu tip farklılıkları diğer Akit Taraf ile 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 levazimatının yükleme ve boşaltma öncesinde ve sırasında kontrolü amacıyla yeterli tedbirlerin alınmasını ve etkin şekilde uygulanmasını sağlayacaktır. Akit Taraflardan her biri, belirli bir tehdidin bertaraf edilmesi amacıyla diğer Akit Tarafın makul özel güvenlik tedbirleri alınması yolunda yapacağı herhangi bir talebi olumlu şekilde dikkate alacaktır.



5. Sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesi olayı veya bu doğrultuda bir tehdidin vuku bulması veya bu hava aracının, hava aracının yolcularının ve mürettebatının, havaalanlarının veya hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine yönelik diğer yasadışı müdahalelerin meydana gelmesi halinde Akit Taraflar, haberleşmede ve bu tür bir olayın veya olay tehdidinin insan hayatı konusunda riski asgariye indirmek suretiyle süratli ve emniyetli biçimde sona erdirilmesini amaçlayan diğer uygun tedbirlerin alınmasında kolaylık sağlayarak birbirlerine yardımcı olacaklardır.
6. Her bir Akit Taraf, kalkışı insan hayatını korumak için gerekli olmadıkça, kendi ülkesine iniş yapmış olan yasadışı yollarla ele geçirilmiş veya diğer yasadışı müdahale eylemlerine maruz kalmış bir hava aracının, uygun olduğu takdirde, yerde kalmasını sağlamak üzere gerekli önlemleri alacaktır. Mümkün olduğu durumlarda bu tip önlemler karşılıklı istişare temelinde alınacaktır.

#### MADDE 15 SEYAHAT BELGELERİNİN GÜVENLİĞİ

1. Her bir Akit Taraf, pasaportlarının ve diğer seyahat belgelerinin güvenliğini sağlayacak önlemler almayı kabul eder..
2. Bu bağlamda, her bir Akit Taraf, bu Akit Tarafça veya onun adına düzenlenen pasaportların ve diğer seyahat belgelerinin ve kimlik belgelerinin yasalara uygun biçimde oluşturulması, düzenlenmesi, onaylanması ve kullanılmasında kontrol sağlayacağını kabul eder.
3. Her bir Akit Taraf ayrıca kendileri tarafından düzenlenen seyahat ve kimlik belgelerinin rahatlıkla suistimal edilemeyecek ve rahatlıkla yasadışı şekilde değiştirilemeyecek, kopyalanamayacak veya düzenlenemeyecek nitelikte olmasını temin edecek prosedürler koymayı ve geliştirmeyi kabul eder.
4. Yukarıdaki amaca istinaden, her bir Akit Taraf, pasaportlarını ve diğer seyahat belgelerini ICAO Doküman 9303 (Makine Tarafından Okunabilir Seyahat Dokümanları: Bölüm 1- Makine Tarafından Okunabilir Pasaportlar, Bölüm 2- Makine Tarafından Okunabilir Vizeler, ve/veya Bölüm 3- Makine Tarafından Okunabilir Ebat 1 ve Ebat 2 Resmi Seyahat Belgeleri) doğrultusunda düzenleyecektir.
5. Her bir Akit Taraf, düzmece veya sahte seyahat belgelerine ilişkin operasyonel bilgi alışverişinde bulunmayı ve seyahat belgelerinde sahteciliği, düzmece veya sahte seyahat belgelerinin kullanımını, geçerli seyahat belgelerinin sahtekarlarca kullanımını, hak sahipleri tarafından gerçek seyahat belgelerinin bir suçun işlenmesi sırasında kötüye kullanımını, süresi dolmuş veya iptal edilmiş seyahat belgelerinin kullanımını ve sahtecilikle ele geçirilmiş seyahat belgelerinin kullanımını içeren seyahat belgesi dolandırıcılığına karşı direnci güçlendirmek için diğer Tarafla işbirliği yapmayı kabul eder.



## MADDE 16 BİLGİSAYARLI REZERVASYON SİSTEMLERİ (CRS)

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

## MADDE 17 SİGARA YASAĞI

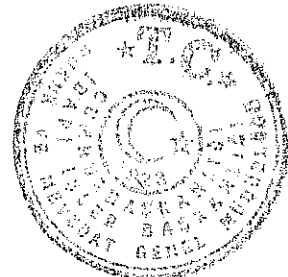
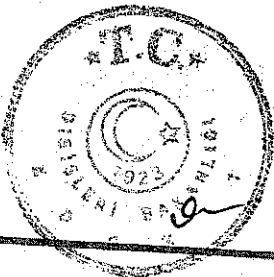
1. Her bir Akit Taraf, Akit Tarafların ülkeleri arasında kendi havayollarınca işletilen yolcu taşıyan tüm uçuşlarda sigara içilmesini yasaklayacak veya kendi havayollarının yasaklamasını sağlayacaktır. Bu yasak, hava aracının tüm bölümlerinde uygulanacak ve yolcular uçağa alınmaya başladığı andan, yolcuların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

## MADDE 18 ÇEVRENİN KORUNMASI

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

## MADDE 19 CHARTER/TARİFESİZ UÇUŞLARA UYGULANABİLİRLİK

1. Bu Anlaşmanın 23. Maddesi (Yasa ve Yönetmeliklerin Uygulanması), 13. Maddesi (Havacılık Emniyeti), 12. Maddesi (Sertifika ve Lisansların Karşılıklı Tanınması), 14. Maddesi (Havacılık Güvenliği), 7. Maddesi (Vergiler, Gümrük Harçları ve Diğer Ücretler), 22. Maddesi (İstatistikler), 9. Maddesi (Kullanıcı Ücretleri), 10. Maddesi (Yerel Hizmetlere Erişim ve Yabancı Personel), 11. Maddesi (Kazançların Döviz Dönüşümü ve Transferi) ve 24. Maddesinde (İstisnalar ve Değişiklikler) belirtilen hükümler, bir Akit Tarafın hava taşıyıcıları tarafından diğer Akit Tarafın ülkesine veya ülkesinden yapılacak olan charter ve diğer tarifesiz uçuşlara ve bu uçuşları gerçekleştiren hava taşıyıcılarına da uygulanacaktır.





2. Bu Maddenin (1.) paragrafındaki hükümler, charter veya tarifesiz uçuşların onaylanmasını veya bu operasyonların organizasyonlarında yer alan hava taşıyıcılarının veya diğer tarafların sevk ve idaresini düzenleyen ulusal yasa ve yönetmelikleri etkilemeyecektir.

## MADDE 20 KİRALAMA

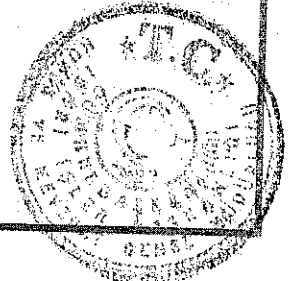
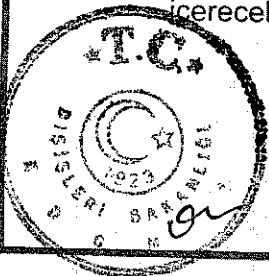
1. Her bir Akit Taraf, bu Anlaşma'nın 13. Maddesi (Havacılık Emniyeti) ve 14. Maddesindeki (Havacılık Güvenliği) standartlara uygun olmayan bu Anlaşma kapsamındaki hizmetler için kiralanmış hava aracının kullanımını önleyecektir.
2. Yukarıdaki 1. paragrafa tabi olacak biçimde, her bir Akit Tarafın tayin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

## MADDE 21 UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI

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

## MADDE 22 İSTATİSTİKLER

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

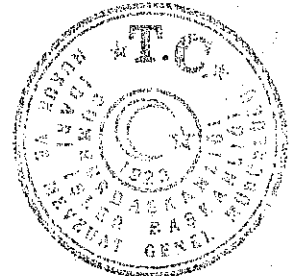
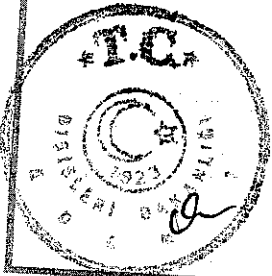


**MADDE 23**  
**ULUSAL YASA VE YÖNETMELİKLERİN UYGULANMASI**

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

**MADDE 24**  
**İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER**

1. Yakın işbirliği anlayışı içinde, Akit Tarafların Havacılık Otoriteleri, zaman zaman bu Anlaşmanın ve Eklerinin uygulanması, yorumlanması ve değişikliklerin uyarlanması 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 altmış (60) 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 I'de yapılacak değişiklikler Tarafların havacılık otoritelerinin aralarında doğrudan anlaşmasıyla da yapılabilir. Değişiklikler geçici olarak karşılıklı mutabakata varıldığı tarihten itibaren uygulanmaya başlanacak ve diplomatik nota teatisi ile teyit edilmesinden sonra yürürlüğe girecektir.

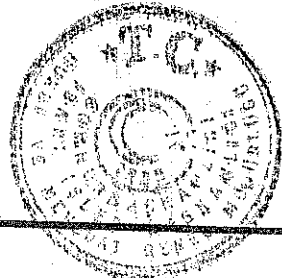
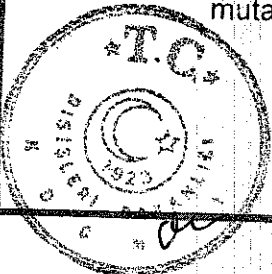
## MADDE 25 İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ

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

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

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

4. Akit Tarafların milliyetinden olmamak kaydıyla ICAO Konseyi Başkan Yardımcısı veya kıdemli bir üyesi, gerekli hallerde, ICAO Başkanının yokluğunda veya yetersizlik durumunda onun bu Maddenin (3.) paragrafında belirtilen tahkim sorumluluklarını üstlenecektir.
5. Tahkim Heyeti, usullerini ve hakem kurulunun yerini Akit Taraflar arasında mutabık kalınan hükümlere tabi şekilde belirleyecektir.



6. Tahkim Heyetinin kararları Akit Taraflar için uyuşmazlığa dair nihai ve bağlayıcı olacaktır.
7. Eğer bir Akit Taraf veya Akit Taraflardan birinin tayin edilmiş havayolu bu Maddenin (2.) paragrafına göre verilen karara uymazsa, diğer Akit Taraf bu Anlaşma doğrultusunda diğer Akit Tarafa sağlanan hakları veya ayrıcalıkları sınırlandırabilir, askıya alabilir veya iptal edebilir.
8. Her bir Akit Taraf kendi hakeminin masraflarını karşılayacaktır. Üçüncü hakemin masrafları, ICAO'nun bu Maddenin (3.) paragrafında belirtilen üçüncü hakemi atamasında veya bildirilmeyen hakemi belirlemesinde yapacağı her türlü ödeme ve masraflar da dâhil olmak üzere, Akit Taraflarca eşit olarak paylaşılacaktır.
9. Tahkime başvurulmasından itibaren ve tahkim heyeti kararını açıklayan dek, Akit Taraflar sona erme hali dışında, varılan nihai sonuca göre yapılan uyarlamaya hâlel getirmeksizin, bu Anlaşmadan doğan tüm yükümlülüklerini yerine getirmeye devam edecektir.

#### MADDE 26

##### TESCİL

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

#### MADDE 27

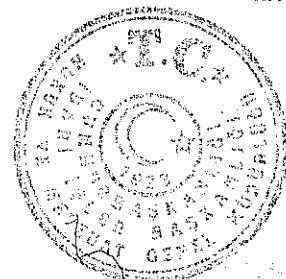
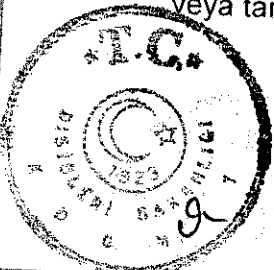
##### ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR

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

#### MADDE 28

##### BAŞLIKLAR

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



## MADDE 29

### GEÇERLİLİK VE SONA ERME

Bu Anlaşma süresiz olarak imzalanmıştır.

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

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

## MADDE 30

### YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

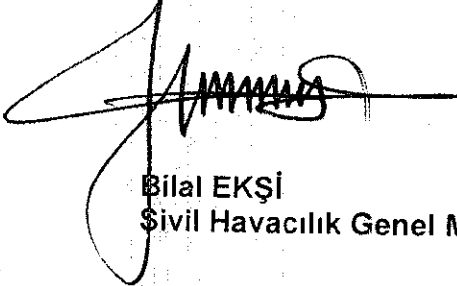
Bu Anlaşma, Akit Tarafların uluslararası anlaşmaların akdedilmesi ve yürürlüğe sokulmasına ilişkin yasal gerekliliklerini yerine getirdiklerini karşılıklı olarak birbirlerine bildirdikleri tarihte yürürlüğe girecektir.

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

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

TÜRKİYE CUMHURİYETİ

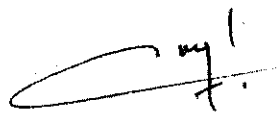
HÜKÜMETİ ADINA



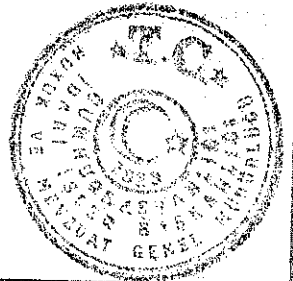
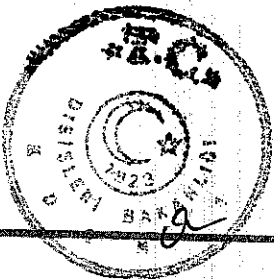
Bilal EKŞİ  
Sivil Havacılık Genel Müdürü

NİJER CUMHURİYETİ

HÜKÜMETİ ADINA



Seydou Yaye AMADOU  
Sivil Havacılık Genel Müdürü



**EK I**  
**HAT ÇİZELGESİ**

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

| Hareket Noktası          | Ara Noktalar              | Varış Noktası                                         | İleri Noktalar            |
|--------------------------|---------------------------|-------------------------------------------------------|---------------------------|
| Türkiye'deki<br>Noktalar | Herhangi bir nokta<br>(*) | Niamey ve daha<br>sonra belirlenecek<br>olan noktalar | Herhangi bir nokta<br>(*) |

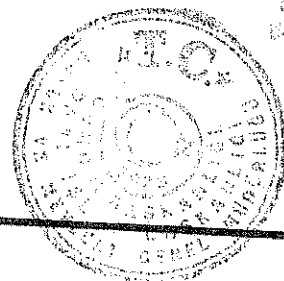
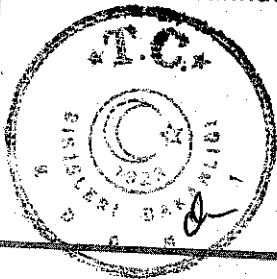
2. Nijer Cumhuriyeti tarafından tayin edilen havayollarının her iki yönde aşağıdaki hava hizmetlerini işletmeye hakkı olacaktır:

| Hareket Noktası        | Ara Noktalar              | Varış Noktası      | İleri Noktalar            |
|------------------------|---------------------------|--------------------|---------------------------|
| Nijer'deki<br>Noktalar | Herhangi bir nokta<br>(*) | Herhangi bir nokta | Herhangi bir nokta<br>(*) |

Notlar:

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

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



**EK II**  
**KOD PAYLAŞIMI**

Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları),

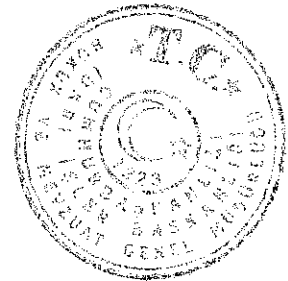
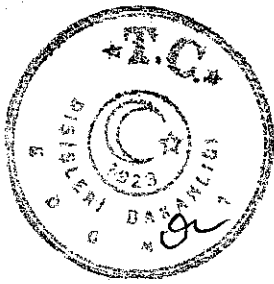
- a) aynı Akit Tarafın havayolu veya havayolları
- b) diğer Akit Tarafın havayolu veya havayolları
- c) üçüncü bir ülkenin havayolu veya havayolları

ile,

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

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

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





**ANNEXE B**

**ACCORD**

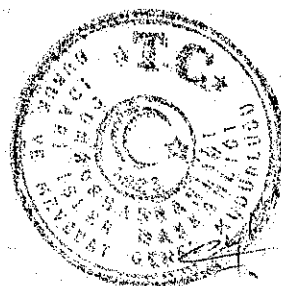
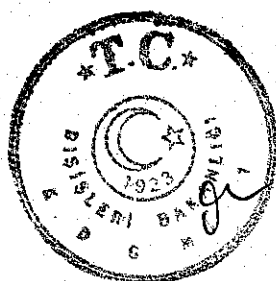
**DE SERVICES AERIENS**

**ENTRE**

**LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DE TURQUIE**

**ET**

**LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DU NIGER**





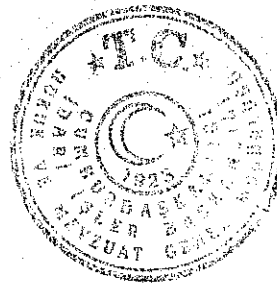
## TABLE DES MATIERES

### PREAMBULE

- Article 1 : Définitions
- Article 2 : Droits à exploiter
- Article 3 : Désignation et autorisation
- Article 4 : Retrait, suppression et limitation de l'autorisation d'exercer
- Article 5 : Capacité
- Article 6 : Tarifs
- Article 7 : Taxes, droits de douane et autres charges
- Article 8 : Transit direct
- Article 9 : Charges d'utilisateurs
- Article 10 : Personnel étranger et accès aux emplois locaux
- Article 11 : Conversion des monnaies et transfert des revenus
- Article 12 : Reconnaissance mutuelle des certificats et licences
- Article 13 : Sécurité de l'Aviation Civile
- Article 14 : Sûreté de l'Aviation Civile
- Article 15 : Sécurité des documents de voyage
- Article 16 : Système de réservation
- Article 17 : Interdiction de fumer
- Article 18 : Protection de l'environnement
- Article 19 : Vols charters et vols non réguliers
- Article 20 : Location d'aéronef
- Article 21 : Approbation des programmes
- Article 22 : Statistiques
- Article 23 : Application des lois et règlements
- Article 24 : Consultations et amendement
- Article 25 : Règlement des différends
- Article 26 : Enregistrement
- Article 27 : Convention Multilatérale
- Article 28 : Titres
- Article 29 : Validité et Dénonciation
- Article 30 : Entrée en vigueur

ANNEXE I : TABLEAU DES ROUTES

ANNEXE II : PARTAGE DE CODE



47

## PREAMBULE

Le Gouvernement de la République de **TURQUIE**

Et

Le Gouvernement de la République du **NIGER**

CI- après désignés les Parties contractantes,

En leur qualité de signataires de la Convention sur l'Aviation Civile Internationale et sur l'Accord de transit des services aériens internationaux tous deux ouverts à signature à Chicago le sept décembre 1944 ;

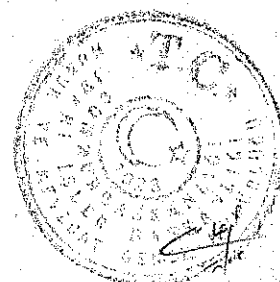
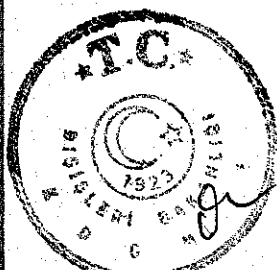
Désireux de faciliter l'expansion des opportunités des services aériens internationaux ;

Reconnaissant que des services aériens efficaces et compétitifs améliorent la croissance économique, le commerce, le tourisme, l'investissement et l'intérêt des consommateurs ;

Désireux d'assurer un haut niveau de sécurité et de sûreté dans les services aériens internationaux et réaffirmant leur profonde préoccupation quant aux actes et menaces contre la sûreté de l'aviation, qui compromettent la sécurité des personnes et des biens, qui ont une influence négative sur l'exploitation des services aériens, et

Désireux de conclure un accord aérien entre les deux pays dans le but d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà ;

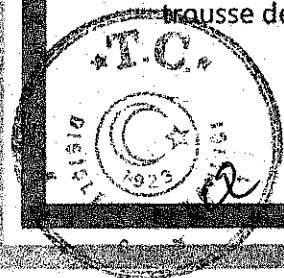
Sont convenus de ce qui suit:



## ARTICLE 1 DEFINITIONS

Pour l'application du présent Accord et de son (ses) Annexe(s), à moins que le contexte n'en décide autrement, les termes et expressions ci-dessous ont les significations suivantes :

- a. **ACCORD** : le présent Accord, toute annexe qui l'accompagne et toute modification ou tout amendement qui lui est apporté, les annexes étant considérées comme partie intégrante dudit Accord ;
- b. **ANNEXE** : toute Annexe de cet Accord et toutes clauses ou notes contenues dans cet Annexe et toute modification faite en conformité avec les dispositions de l'article 24(Consultations and Amendement) du présent Accord.
- c. **ASSISTANCE EN ESCALE** : désigne et comprend mais sans restriction aux passagers, cargo et manutentions des bagages, et la fourniture de facilités de commissariat et/ou de services
- d. **AUTORITE AERONAUTIQUE** : désigne pour ce qui est de la République de Turquie, le Ministère des Transports, de la Marine et de la Communication et pour ce qui est de la République du Niger, le Ministère des Transports ou, dans les deux cas, toute autre personne ou organisme habilité à assumer les fonctions exercées par lesdites Autorités
- e. **CAPACITE** : désigne
  - ✓ la charge utile de l'avion, disponible sur un itinéraire ou une partie de l'itinéraire;
  - ✓ en rapport à un service aérien spécifié, la capacité d'un avion utilisé pour le besoin de ce service multipliée par la fréquence des vols effectués par un tel avion sur une période donnée sur un itinéraire ou une partie de l'itinéraire ;
- f. **CHARGE DES UTILISATEURS** : désigne les redevances imposées ou taxes sur l'utilisation des aéroports, des installations de navigation et autres services offerts par une Partie Contractante à l'autre.
- g. **CONVENTION** : la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à signature à Chicago le 07 décembre 1944 et incluant toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention; conformément aux articles 90 et 94, pour autant que les annexes et les amendements sont applicables pour les deux Parties Contractantes ;
- h. **ENTREPRISE DESIGNEE** : désigne une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'Article 3 (désignation et autorisation) du présent Accord;
- i. **ENTREPRISE MARKETING** : signifie une entreprise de transport aérien qui offre un service aérien sur un aéronef par une autre compagnie aérienne, à travers un partage de codes ;
- j. **EQUIPEMENT REGULIER** : désigne les articles, autres que les magasins et les pièces détachées à caractère amovible, pour usage à bord de l'avion pendant le vol y compris la trousse de premier secours et l'équipement de survie ;



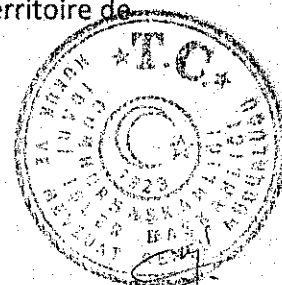
Cyri

- k. **ITINERAIRES SPECIFIEES** : désigne les itinéraires établis ou à établir dans l'annexe du présent accord ;
- l. **OACI** : signifie l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale
- m. **PIECES DETACHEES** : désigne les pièces de réparation ou de rechange pour incorporation dans l'avion y compris les moteurs ;
- n. **PROGRAMME** : désigne le programme des itinéraires pour effectuer les services de transport aérien joint en annexe au présent Accord et tous ses amendements tel que convenus conformément aux dispositions de l'Article 24( Consultations et Amendement) du présent Accord ;
- o. **SERVICES AERIENS, SERVICE AERIEN INTERNATIONAL, COMPAGNIE AERIENNE ET ESCALE POUR LES BESOINS DE NON TRAFIC** ont les mêmes significations que celles qui leur sont respectivement données dans l'Article 96 de la Convention ;
- p. **SERVICES AGREES** : services aériens réguliers pour le transport des passagers, des bagages, du fret et du courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées à l'annexe des tableaux des routes jointe au présent Accord ;
- q. **TARIF** : les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages, du fret et des conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent ainsi que les conditions pour ces services d'agences et autres services auxiliaires, à l'exception des rémunérations et conditions relatives au transport du courrier ;
- r. **TERRITOIRE** : a la même signification que celle qui lui a été donnée dans l'Article 2 de la Convention ;
- s. **TRAFIC** : désigne les passagers, bagages, cargo et courrier ;
- t. **TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL** : désigne le transport aérien qui traverse l'espace aérien sur le territoire d'au moins plus d'un Etat ;

## ARTICLE 2 DROITS A EXPLOITER

1. Chaque Partie Contractante doit accorder à l'autre partie les droits ci-dessous pour établir et exploiter les services aériens internationaux programmés sur les itinéraires spécifiés en annexe 1 du présent Accord par les entreprises désignées de l'autre Partie Contractante :

- a. Le droit de survoler, sans y atterrir le territoire de l'autre Partie Contractante ;
- b. Le droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire ;
- c. Le droit d'embarquer et de débarquer sur le territoire d'un Etat contractant, du trafic de façon séparée ou combinée à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante.
- d. Les droits autrement spécifiés dans le présent Accord.

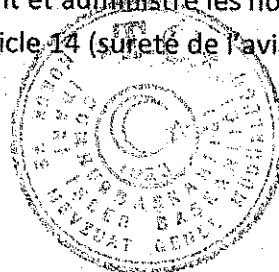
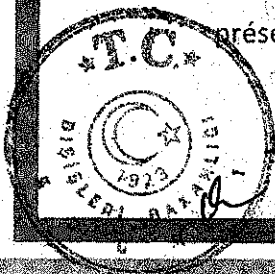


2. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie Contractante autres que celles désignées conformément aux dispositions de l'article 3, bénéficient des droits spécifiés dans les points 1(a) et 1(b) de cet article.

3. En cas de conflit armé, des perturbations ou d'événements politiques, des circonstances spéciales ou inhabituelles, si une entreprise désignée d'une Partie Contractante se trouve dans l'incapacité d'exploiter les services agréés sur ces routes normales, l'autre Partie Contractante doit utiliser ses efforts pour faciliter la continuité des opérations de tels services à travers des arrangements appropriés temporaires d'itinéraires convenues par les Parties Contractantes.

### ARTICLE 3 DESIGNATION ET AUTORISATION

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation de services agréés sur les routes spécifiées et de retirer ou de changer toute désignation faite. Cette désignation doit être notifiée à l'autre Partie Contractante par voie diplomatique.
2. Chaque Partie se réserve le droit de désigner une compagnie multinationale, constituée conformément aux dispositions des articles 77 et 79 de la Convention.
3. Dès réception d'une telle désignation et des demandes émanant de l'entreprise désignée, formulées et présentées de la manière prescrite pour obtenir les autorisations d'exploitation et les agréments techniques, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante accordent sans délais, auxdites entreprises, sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 du présent Article, les autorisations appropriées.
4. Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante peuvent demander à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante de leur prouver qu'elle remplit les conditions prescrites selon les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par lesdites autorités conformément aux dispositions de la Convention.
5. Chaque Partie Contractante a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exercer spécifiée au paragraphe 3 du présent Article, ou d'imposer des conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits spécifiée à l'Article 2 (droits à exploiter) du présent Accord dans le cas où la Partie Contractante n'est pas satisfaite :
  - a. La propriété substantielle et le contrôle effectif de cette compagnie aérienne sont entre les mains de la Partie contractante désignant la compagnie aérienne ou par les citoyens de la Partie contractante et/ou ;
  - b. L'autorité désignant la compagnie aérienne maintient et administre les normes établies dans l'article 13 (sécurité de l'aviation) et article 14 (sûreté de l'aviation) du présent Accord.



*Signature*

6. Quand une compagnie aérienne a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exercer à tout moment les services convenus, de capacité et de tarif établis conformément aux dispositions de l'Article 5 (capacité) et de l'Article 6 (tarifs) du présent Accord.

#### ARTICLE 4

##### RETRAIT OU SUPPRESSION DE L'AUTORISATION D'EXERCER

1. Chaque Partie Contractante a le droit de retirer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice de toute entreprise désignée de l'autre Partie Contractante des droits accordés à l'Article 2 (droits à exploiter) du présent Accord ou d'imposer des conditions temporaires ou permanentes qu'elle estime nécessaires à l'exercice desdits droits :

(a) Dans le cas où elle n'est pas satisfaite qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de la compagnie soient détenus par la Partie Contractante ayant désignée l'entreprise ou des nationaux ou les deux ;

(b) En cas de manquement de la part de ladite entreprise aux dispositions de la Convention et à celles des lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie Contractante; ou

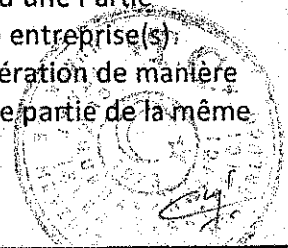
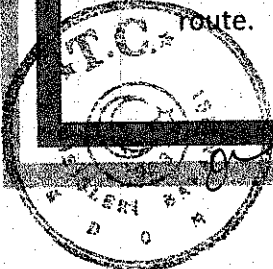
(c) Lorsqu'une entreprise de transport aérien désignée n'opère pas conformément aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. A moins que le retrait, la suspension ou l'application des conditions mentionnées au paragraphe (1) du présent Article ne soit nécessaire pour arrêter une infraction aux lois et règlements d'une Partie Contractante, un tel droit n'est exercé qu'après consultation des Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. Dans un tel cas, les consultations doivent commencer dans un délai de soixante(60) jours à compter de la réception de la demande faite par l'autre Partie Contractante.

#### ARTICLE 5

##### CAPACITE

1. Dans le cadre des opérations par une (des) entreprise (s) désignée(s) d'une Partie Contractante pour des services aériens spécifiés, les intérêts de l'(les) entreprise(s) désignée(s) de l'autre Partie Contractante doivent être pris en considération de manière à ne pas affecter les services que ce dernier offre sur la totalité ou une partie de la même route.



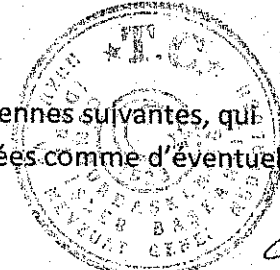
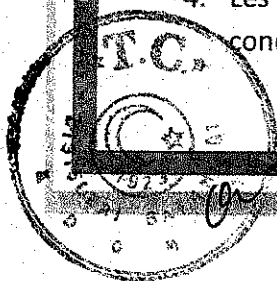


2. L'exploitation des services agréés doit tenir compte des besoins de la clientèle pour le transport sur les itinéraires spécifiées, celles-ci n'ayant pour objectif principal que la satisfaction des besoins du trafic entre leurs territoires des Parties Contractantes et aura pour objectif principal de fournir, dans la mesure du possible, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et raisonnablement prévisibles de passagers et de marchandises, y compris du courrier entre les territoires des Parties Contractantes.
3. Dans le fonctionnement des services convenus, la capacité totale à fournir et la fréquence des services à être exploités par les entreprises désignées de chaque Partie Contractante doit, dès le départ, être déterminées conjointement par les autorités aéronautiques des Parties Contractantes avant le début de l'exploitation. Une telle capacité et la fréquence des services initialement déterminés peuvent être examinées et revues de temps à autre par lesdites autorités.

## ARTICLE 6

### TARIFS

1. Chaque Partie Contractante devra permettre aux entreprises désignées de fixer les tarifs de ses services aériens internationaux vers / à partir de / à travers son territoire à un taux raisonnable, prenant en compte tous les facteurs pertinents, y compris les coûts d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs d'autres compagnies aériennes. L'intervention par les Parties Contractantes doivent se limiter à la :
  - a) prévention des prix ou pratiques déraisonnablement discriminatoires;
  - b) protection des consommateurs contre les prix déraisonnablement élevés ou restrictifs  
en raison d'abus de position dominante, et ;
  - c) protection des compagnies aériennes des prix qui sont artificiellement bas en raison de la subvention gouvernementale directe ou indirecte ou de soutien.
2. Les tarifs établis en vertu du paragraphe (1) ne sont pas tenus d'être déposés par les entreprises aériennes désignées de l'une des Parties Contractantes aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante pour approbation.
3. Aucune des Parties Contractantes ne doit permettre à son entreprise ou les entreprises, dans l'établissement des tarifs, soit conjointement avec toute(s) autre(s) entreprise (s) de transport aérien ou séparément, d'abuser du pouvoir de marché d'une manière susceptible ou destinée à avoir un effet pour considérablement affaiblir un concurrent, étant une entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, ou l'exclusion d'un tel concurrent à partir d'un itinéraire.
4. Les Parties Contractantes conviennent que les pratiques aériennes suivantes, qui concernent l'établissement des tarifs, peuvent être considérées comme d'éventuelles



*Carl*

pratiques de concurrence déloyale :

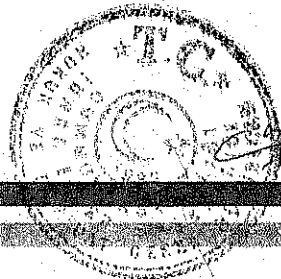
- a) la fixation de tarifs et des taux sur les itinéraires à des niveaux qui sont, dans l'ensemble, insuffisants pour couvrir les coûts de la prestation des services auxquels ils se rapportent ;
- b) les pratiques en question sont durables plutôt que temporaires ;
- c) les pratiques en question ont une incidence économique importante sur, ou causent des dommages importants à/aux entreprises (s) désignée (s) de l'autre Partie Contractante,
- et ;
- d) le comportement indiquant un abus de position dominante sur l'itinéraire.

- 5. Au cas où l'autorité aéronautique n'est pas satisfaite du tarif proposé ou en vigueur de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, les autorités aéronautiques trouvera le moyen de régler la question à travers des consultations, telles que demandées par une Partie. En aucun cas, l'autorité aéronautique de la Partie Contractante ne prendra des mesures unilatérales pour empêcher qu'un tarif d'une compagnie aérienne de l'autre Partie Contractante n'entre ou ne reste en vigueur.
- 6. Nonobstant ce qui est précité, les entreprises désignées, d'une Partie Contractante doivent fournir, sur demande, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante les informations relatives à l'établissement des tarifs, conformément à la manière et son format indiqués par lesdites autorités.
- 7. Aucune Partie Contractante ne doit imposer aux entreprises désignées de l'autre Partie Contractante un premier refus, un rapport de partage de trafic, frais de non objection, ou toute autre demande concernant la capacité, les fréquences ou trafic qui pourraient être incompatibles avec les objectifs du présent Accord.

#### ARTICLE 7

#### TAXES, DROITS DES DOUANES ET AUTRES CHARGES

1. Les aéronefs utilisés par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante pour des services internationaux ainsi que leur équipements réguliers à bord, pièces de rechange (y compris des moteurs) le carburant, les lubrifiants, (y compris des fluides hydrauliques) et charge emportée par aéronef (y compris nourriture, boisson, liqueur, tabac et autres produits de vente ou utilisation des passagers durant le vol). Ces produits retenus à bord sont exemptés de toute taxe, à l'arrivée dans le territoire de l'autre partie, pourvu que ces équipements et fournitures restent à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés, utilisés ou consommés en vol au cours du survol du territoire.





2. Les éléments suivants seront exonérés des mêmes taxes et charges relatives à l'exception de transport correspondant aux services effectués ci-après :

- (a) Le ravitaillement à bord pour les besoins d'un vol international pris sur le territoire d'une Partie Contractante, dans les limites fixées par les autorités de la dite Partie et l'utilisation à bord d'un aéronef en vol international ;
- (b) Les pièces détachées (y compris des moteurs) et équipements aéroportés réguliers entrant sur le territoire de l'une ou l'autre Partie Contractante destinés à la maintenance ou à la réparation des aéronefs destinés à effectuer un vol international par les entreprises désignées de l'autre Partie Contractante ;
- (c) Le carburant et lubrifiants (fluides hydrauliques) destinés à l'usage des aéronefs utilisés sur un vol international par les compagnies désignées par l'autre Partie Contractante, même au cas où lesdits produits doivent être dans une partie du voyage sur le territoire de la Partie Contractante dans laquelle ils sont pris à bord ;
- (d) Le stock de tickets imprimés, les lettres de transport aérien, tous matériels imprimés portant une insigne de l'entreprise désignée d'une Partie Contractante et texte publicitaire distribué gratuitement par ladite entreprise pour l'usage de l'exploitation des services internationaux jusqu'au moment de leur réexportation ;

3. Les matériels évoqués au paragraphe (2) ci-dessus seront soumis à une supervision ou au contrôle des autorités douanières.

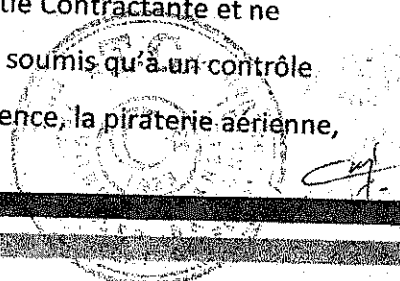
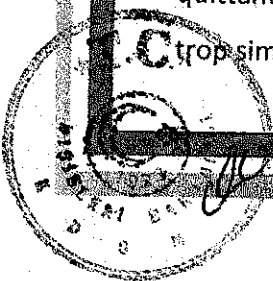
4. Les équipements aéroportés réguliers, les pièces d'échanges (y compris des moteurs) les charges emportées par l'aéronef et approvisionnements en carburant et lubrifiants (fluides hydrauliques) ainsi que les matériels et fournitures gardés à bord de l'aéronef de l'une des parties contractantes peuvent être déchargés dans le territoire de l'autre partie avec l'approbation des autorités douanières. Ainsi fait, ils seront placés sous la supervision desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement écoulés conformément aux règlements douaniers de cette Partie Contractante.

5. Les montants correspondant aux services effectués en relation au stockage et au dédouanement seront payés conformément aux lois et règlements de la Partie Contractante.

#### ARTICLE 8

#### TRANSIT DIRECT

Sous réserve des lois et règlements de chaque Partie Contractante, les passagers, bagages, cargo et courrier en transit direct à travers le territoire d'une Partie Contractante et ne quittant pas l'aire réservée de l'aéroport pour cette fin ne seront soumis qu'à un contrôle trop simplifié à l'exception des mesures de sécurité contre la violence, la piraterie aérienne,



le trafic de narcotiques et de substances psychotropes. De tels bagages, cargo et courrier seront exemptés des frais douaniers et taxes similaires non basés sur les couts de services fournis à l'arrivée.

## ARTICLE 9

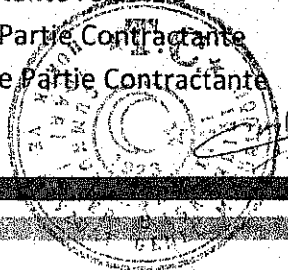
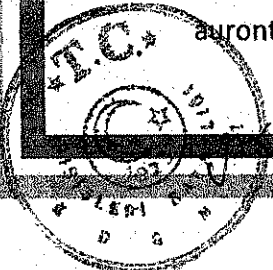
### CHARGES D'UTILISATEURS

1. Les aéroports, la sûreté de l'aviation civile et autres installations et services connexes qui sont fournis sur le territoire d'une Partie Contractante seront mis à la disposition des entreprises de transport aérien de l'autre Partie Contractante à des conditions qui ne seront pas moins favorables que les conditions les favorables offertes à toute entreprise de transport aérien assurant des service aériens similaires au moment où sont conclues les modalités de leur utilisation.
2. les entreprises de transport aérien d'une Partie Contractante peuvent être autorisées, conformément aux lois et règlements nationaux des deux Parties Contractantes, sur la base de la réciprocité, d'effectuer ses propres services d'escales spécifiques sur le territoire de l'autre Partie Contractante et avec l'option d'avoir une partie ou l'intégralité des services d'escale fournis par un agent autorisé, tel que exigé par les lois et règlements nationaux par les autorités compétentes de l'autre Partie Contractante pour fournir de tels services.
3. L'établissement et la perception de redevances et taxes imposées aux aéronefs d'une Partie Contractante sur le territoire de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation de l'aéroport, la sûreté de l'aviation et autres installations et services connexes doivent être justes et équitables. De tels redevances d'usage et taxes doivent être évalués sur une entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante sur la base des modalités au moins égales à celles qui sont appliquées à toute entreprise désignée engagée dans des services aériens internationaux similaires au moment de l'utilisation.
4. Chaque Partie Contractante doit encourager les discussions entre ses autorités compétentes et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations, si possible, par l'intermédiaire d'organisations représentatives de ces entreprises de transport aérien. Les usagers utilisateurs doivent être informés, avec un préavis des autant que possible de telles notifications de toute proposition de modifications des redevances d'usage, pour permettre à ceux ci d'exprimer leurs points de vue avant que les changements ne soient apportés.

## ARTICLE 10

### PERSONNEL ETRANGER ET ACCES AUX EMPLOIS LOCAUX

1. Conformément aux lois et règlements de l'autre Partie Contractante relatifs à l'entrée, au séjour et l'emploi, les entreprises désignées d'une Partie Contractante auront le droit de faire venir et établir sur le territoire de l'autre Partie Contractante



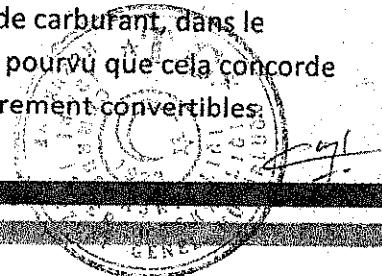
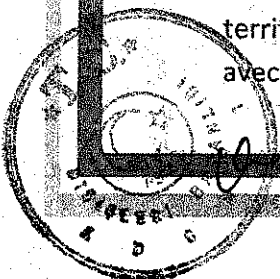
leurs propres personnels administratifs, commerciaux, de ventes, opérationnels, techniques et autres spécialistes nécessaires pour l'exploitation des services convenus.

2. Le besoin en personnels peut, selon l'option choisie par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, être satisfait par son propre personnel ou en utilisant les services et personnels de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien opérant dans le territoire de l'autre Partie Contractante et qui est habilitée à exercer de tels services pour d'autres entreprises de transport aérien.
3. Les représentants et personnels seront soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie Contractante. Conformément à de tels lois et règlements de Chaque Partie Contractante doit, sur la base de réciprocité et avec un délai minimum, accorder les autorisations d'emploi nécessaires, pour le visa de visiteur ou pour tous autres documents similaires aux représentants et personnels indiqués au paragraphe (1) du présent article.

#### ARTICLE 11

##### CONVERSION DES MONNAIES ET TRANSFERT DES REVENUS

1. Chaque entreprise désignée aura le droit de vendre et de livrer ses propres documents de transport dans le territoire de l'autre Partie Contractante à travers des bureaux de ventes et, à sa discrétion, à travers ses agents. Des telles entreprises auront le droit de vendre des tels documents de transport, et toute personne aura la liberté de vendre des documents de transport dans une devise convertible et/ou dans la devise locale.
2. Chaque Partie Contractante aura le droit de convertir et d'envoyer dans son pays, sur demande, et au taux de change officiel, l'excédent de recettes sur les ventes réalisées en relation aux transports. En l'absence des dispositions appropriées de convention de paiement entre les Parties Contractantes, le transfert susmentionné sera fait en devises convertibles et conformément aux lois et réglementation nationaux de changes applicables.
3. La conversion et le versement de telles recettes seront permis sans restriction au taux de change applicable aux transactions courantes qui est en vigueur au moment où des telles recettes sont introduites pour conversion et versement et ne seront pas soumis aux taxes à l'exception de celles normalement prises par les banques pour exécuter des tels conversions et versements.
4. L'entreprise désignée de chaque Partie Contractante aura le droit à sa seule discrétion de payer des dépenses locales, y compris l'achat de carburant, dans le territoire de l'autre Partie Contractante en devise locale ou, pourvu que cela concorde avec les réglementations des devises locales, des devises librement convertibles.



**ARTICLE 12**  
**RECONNAISSANCE MUTUELLE DES CERTIFICATS ET LICENCES**

1. Les certificats de navigabilité, brevet d'aptitude et licences, délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes, et sont en vigueur, seront reconnus comme valides par l'autre Partie Contractante pour le besoin d'exécution des services convenus sur les itinéraires indiqués pourvu que les demandes en vertu desquelles des tels certificats ou licences qui sont délivrés ou validés sont égaux ou au dessus des normes minimales qui sont ou peuvent être établis conformément à la Convention. Toutefois, chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser de reconnaître, pour le besoin de survoler son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences octroyés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie Contractante ou tout autre Etat.
2. Si les privilèges et conditions de délivrance des licences ou certificats indiqués au paragraphe (1) ci-dessus, par des autorités aéronautiques d'une Partie Contractante à toute personne ou entreprise désignée ou par rapport à un aéronef utilisé dans les services convenus, permettraient une différence des normes minimales établies en vertu de la Convention, et laquelle différence a été enregistrée auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), l'autre Partie Contractante peut demander des consultations entre les autorités aéronautiques dans le but de clarifier la pratique en question. Si les deux Parties n'arrivent pas à un accord, il sera fait application des dispositions de l'article 5 (retrait ou suppression et limitation de l'autorisation d'exercer) du présent Accord.

**ARTICLE 13**  
**SECURITE DE L'AVIATION CIVILE**

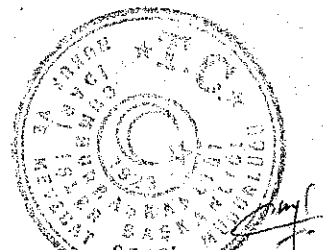
1. Chaque Partie Contractante peut demander des consultations, à tout moment, portant sur les normes de sécurité dans tout domaine relatif aux installations et services aéronautiques, aéronefs ou leur exploitation adoptée par l'autre Partie Contractante. Des telles consultations auront lieu dans les trente (30) jours suivant cette demande de l'une des Parties.
2. Si, suite à des consultations, une Partie Contractante constate que l'autre Partie Contractante n'adopte ni n'assure effectivement, dans les aspects mentionnés dans le paragraphe 1 du présent article, les normes de sécurité dans une telle zone qui sont au moins égales au minimum fixé à ce moment-là, conformément à la convention, la première Partie Contractante notifiera à l'autre Partie Contractante de telles conclusions et mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales de l'OACI, et

cette autre Partie Contractante prendra les mesures correctives appropriées dans un délai convenu doit être un motif pour l'application de l'article 5 (retrait, suppression et limitation de l'autorisation d'exercer) du présent Accord.

3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'article 16 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou au nom de la compagnie aérienne d'une Partie Contractante sur les services à destination ou en provenance du territoire de l'Etat de l'autre Partie Contractante, peut faire l'objet d'un examen sans retard déraisonnable. Ce serait une inspection par les représentants autorisés de l'autre Partie Contractante, à bord et autour de l'avion. Toutefois, concernant les obligations mentionnées à l'article 33 de la Convention, l'objectif de cette inspection sera de vérifier la validité des documents de l'aéronef et des ceux de son équipage ainsi que l'état apparent de l'aéronef et des exigences, conformément aux normes établies sur la base de la Convention.
4. Si une inspection ou une série d'inspections donne lieu à:
  - a) de sérieuses probabilités qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne sont pas conformes aux normes minimales établies à ce moment conformément à la Convention, ou
  - b) de sérieuses inquiétudes concernant un manque d'entretien et de respect des normes de sécurité mis en place au moment conformément à la convention,la Partie Contractante effectuant l'inspection sera, conformément à l'article 33 de la Convention, libre de conclure que l'exigence en vertu de laquelle l'article ou les documents techniques de l'aéronef ou de l'équipage de cet aéronef ont été délivrés ou validés, ou que les conditions dans lesquelles cet aéronef est utilisé, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales établies conformément à la Convention.
5. Dans le cas où l'accès dans le but d'entreprendre une inspection au sol, d'un aéronef exploité par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante conformément au paragraphe (3) ci-dessus est refusé par le représentant de cette entreprise, l'autre Partie Contractante est libre de déduire des graves préoccupations du type visé au paragraphe (4) ci-dessus existent et de tirer les conclusions mentionnées dans ce paragraphe.
6. Chaque Partie se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'exploitation de l'entreprise désignée autorisant l'autre Partie Contractante immédiatement dans le cas où la première Partie Contractante conclut, que ce soit à la suite d'une inspection au sol, d'un refus d'accès aux flux d'une inspection au sol ou d'une série d'inspections au sol, d'une consultation ou autrement, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité d'une opération aérienne.
7. Toute mesure prise par une Partie Contractante conformément aux paragraphes (2) ou (6) ci-dessus doit être abrogée dès que les raisons de la prise de cette action cessent d'exister.



**ARTICLE 14**  
**SURETE DE L'AVIATION CIVILE**





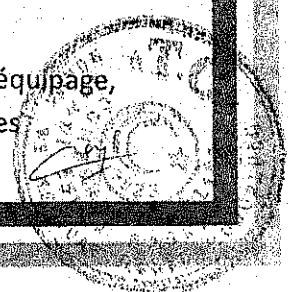
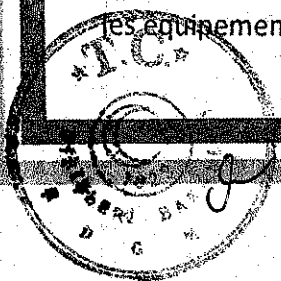
1. Les Parties contractantes réaffirment que leurs obligations mutuelles, de protéger la sûreté de l'aviation civile internationale contre des actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en matière de droit international, les Parties Contractantes doivent en particulier agir 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, la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à la Haye le 16 décembre 1970 et la Convention pour la Suppression d'Actes Illicites dirigés contre la sécurité de l'Aviation Civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence aux aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuille aux fins de détection, signée à Montréal le 1<sup>er</sup> mars 1991 et toute autre convention ou protocole relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les Parties Contractantes adhéreront.

2. Les Parties contractantes s'engagent à s'apporter mutuellement, sur demande, toute assistance nécessaire pour prévenir les actes illégaux contre la sécurité des avions, des passagers et de l'équipage, les équipements des aéroports et de la navigation aérienne et, toute autre menace à la sécurité de l'aviation civile.

3. Les Parties Contractantes, dans leurs relations mutuelles s'engagent à agir conformément aux normes relatives à la sûreté de l'aviation établies à l'annexe 17. Elles doivent exiger à des exploitants d'aéronefs de leur lieu de registre d'immatriculation ou les exploitants d'avion qui ont leur lieu principal d'activités ou, une résidence permanente dans leur territoire et les gestionnaires d'aéroports dans leur territoire agissent conformément à de telles dispositions de sûreté de l'aviation. Chaque Partie Contractante doit informer l'autre Partie Contractante de toute réserve portée aux dispositions de l'annexe portant sur la sûreté de l'aviation civile. Chaque Partie Contractante peut demander à tout moment à l'autre Partie Contractante des discussions sur de telles différences qui doivent se tenir conformément au paragraphe 2 de l'article 24 (Consultations and Amendement).

4. Chaque Partie Contractante accepte que les exploitants d'aéronef puissent être contraints à respecter les dispositions portant sur la sûreté de l'aviation citées en référence au paragraphe 3 ci-dessus, exigées par les autres Parties contractantes pour l'entrée, le départ, le passage dans le territoire de l'autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante doit s'assurer que des mesures appropriées sont efficacement appliquées sur son territoire pour protéger l'aéronef et pour inspecter et filtrer les passagers, l'équipage, les bagages à main, les bagages, les entrepôts de cargo et d'aéronef avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Les Parties Contractantes répondent favorablement à toute demande de l'autre Partie pour que des mesures de sûreté spéciales jugées raisonnables soient prises afin d'éviter toute menace particulière;

5. En cas d'incident ou de menace contre la sûreté de l'avion, des passagers et de l'équipage, les équipements de l'aéroport ou de la navigation aérienne, les Parties Contractantes



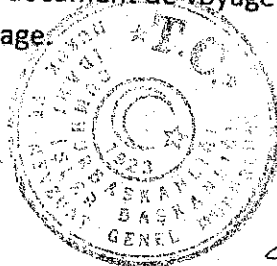
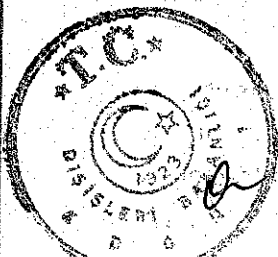
s'assistent mutuellement en facilitant la communication et autres mesures adéquates destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité audit incident ou de ladite menace d'incident.

6. Chaque Partie Contractante doit prendre des mesures qui peuvent être pratiques, pour assurer qu'un aéronef soumis à un acte de prise illégale ou autres actes de piraterie, qui a atterri dans son territoire est détenu sur le terrain à moins que son départ n'ait été rendu nécessaire par le devoir additionnel de protéger des vies humaines. Partout où cela est nécessaire, des tels mesures seront prises sur la base des consultations mutuelles.

## ARTICLE 15

### SECURITE DES DOCUMENTS DE VOYAGE

1. Chaque Partie Contractante s'engage à adopter des mesures pour assurer la sécurité de ses passeports et autres documents de voyage.
2. Chaque Partie Contractante s'engage à établir les contrôles sur la production légale, la délivrance, la vérification et l'utilisation des passeports ainsi que d'autres documents de voyage et les pièces d'identités délivrés, ou sous la responsabilité, de l'autre Partie Contractante.
3. Chaque Partie Contractante établit des procédures lui permettant de s'assurer que les documents d'identités qu'elle délivre sont d'une qualité irréprochable et qu'ils ne peuvent pas être facilement falsifiés ou encore lisiblement illégaux.
4. Persuadé de l'objectivité ci-dessus, chaque Partie Contractante doit conformer ses passeports et autres documents de voyage avec le Doc OACI 9303, machine de lecture des documents de voyage : Partie1-machine de lecture de passeport ; Partie2-machine de lecture visas et/ou Partie3-dimension 1 et dimension2, machine de lecture de document de voyage officiel.
5. Chaque Partie Contractante s'engage à échanger les informations d'opération concernant les documents de voyage falsifiés ou contrefaits et de coopérer avec l'autre Partie pour renforcer la résistance aux documents de voyage fraudés y compris la falsification ou la contrefaçon de document de voyage, l'utilisation des documents de voyage falsifiés ou contrefaits, l'utilisation des documents de voyage par des imposteurs, l'usure des documents authentiques de voyage par les légitimes détenteurs en assistance à la commission d'un acte illégal, l'utilisation de document de voyage expiré ou retiré et l'utilisation frauduleuse des documents de voyage.



## ARTICLE 16

### SYSTEME DE RESERVATION

Chaque Partie Contractante applique le code de bonne conduite OACI pour la régulation et l'opération du Système Informatique de Réservation (SIR) à l'intérieur de son territoire.

## ARTICLE 17

### INTERDICTION DE FUMER

1. Chaque Partie Contractante doit interdire par leurs entreprises désignées le fait de fumer sur leurs vols de transport des passagers entre les territoires des Parties Contractantes. Cette interdiction doit être appliquée sur tous les aéronefs en location et mise en vigueur à partir du moment où l'aéronef commence le chargement des passagers jusqu'au déchargement complet de l'aéronef de tous les passagers.
2. Chaque Partie Contractante doit prendre toutes les mesures qu'elle considère comme raisonnable pour contraindre ses entreprises, leurs passagers et les membres d'équipage au respect des dispositions de cet article, y compris l'imposition des pénalités appropriées pour non obéissance.

## ARTICLE 18

### PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Les Parties Contractantes supportent le besoin de protéger l'environnement par la promotion d'un développement durable au sein de l'aviation civile. Celles-ci s'accordent avec égard d'opérer entre leurs territoires respectifs dans le respect des dispositions et des normes et pratiques recommandées de ses Annexes de l'OACI ainsi que les guides et politiques de l'OACI en matière d'environnement.

## ARTICLE 19

### VOLS CHARTERS ET VOLS NON REGULIERS

1. Les dispositions établies dans les articles 23 (application des lois et règlements), 13 (sécurité de l'aviation civile), 12 (reconnaissance mutuelle des certificats et licences) 14 (sûreté de l'aviation civile), 07 (exonération des taxes douanières ou autres taxes), 22 (statistiques), 09 (charges des utilisateurs), 10 (personnel étranger et accès aux emplois locaux), 19 (Conversion des monnaies et transfert des revenus), 24 (consultations et amendement) du présent Accord sont applicables aux charters et aux autres vols non réguliers opérés par une entreprise de transport aérien de l'une des Parties Contractantes



en provenance ou à destination de l'autre Partie Contractante et aux opérations aériennes effectuant de tels vols.

2. Les dispositions de paragraphe (1) de cet article ne doit pas affecter les lois et règlements nationaux qui s'appliquent à l'autorisation de location ou des vols non programmés ou les conduites des entreprises de transport des autres parties impliquées dans de telle opérations.

## ARTICLE 20

### LOCATION D'AERONEF

1. Chaque Partie Contractante informe l'autre Partie Contractante de l'utilisation d'un aéronef loué pour ses services à travers cet accord et qui n'est pas en contradiction avec les articles 13(sécurité de l'aviation civile) et 14 (sûreté de l'aviation civile) dudit Accord.
2. En rapport avec le paragraphe 1 ci-dessus, les entreprises désignées de l'autre Partie Contractante peuvent utiliser des aéronefs loués de n'importe quelle entreprise de transport aérien, y compris d'autres entreprises de transport aérien.

## ARTICLE 21

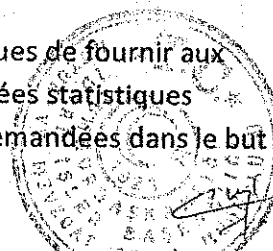
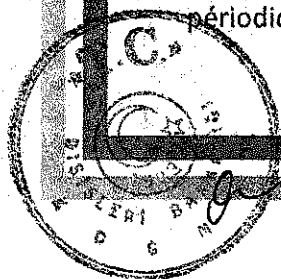
### APPROBATION DES PROGRAMMES

1. Les entreprises désignées par l'une ou l'autre Partie Contractante doivent soumettre leurs projets de programme de vols été et hiver aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante pour approbation trente (30) jours avant le début de l'exploitation des services convenus.
2. Lorsqu'une entreprise désignée désire assurer des vols supplémentaires en plus de ceux qui ont été approuvés, elle devra demander l'autorisation préalable des autorités aéronautiques de la Partie Contractante concernée, conformément aux lois et règlements nationaux. La même procédure doit être appliquée pour chaque modification.

## ARTICLE 22

### STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante sont tenues de fournir aux autorités compétentes de l'autre Partie sur leur demande, des données statistiques périodiques ou autres comme cela peuvent être raisonnablement demandées dans le but de



réviser la capacité offerte sur les services agréés pour les entreprises désignées de la première Partie Contractante. De telles données doivent inclure toute information requise pour déterminer le montant du trafic transporté par ladite entreprise sur les services agréés ainsi que les origines et les destinations de tel trafic.

### ARTICLE 23

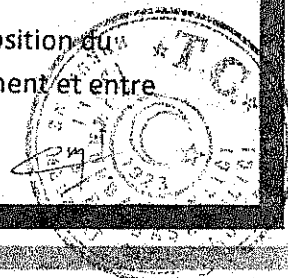
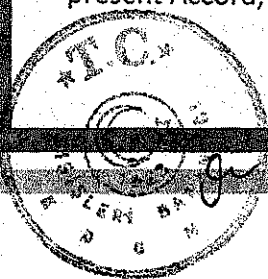
#### APPLICATION DES LOIS ET REGLEMENTS

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant l'entrée dans son territoire d'aéronefs assurant des services aériens internationaux ou régissant l'exploitation et la conduite de ces aéronefs, s'appliquent aux aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie Contractante qui doivent s'y conformer à leur arrivée, à leur départ et durant leur présence sur le territoire.
2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante relatifs à l'entrée, au transit, à la sortie, à l'émigration, à l'immigration, à la sécurité et à la sûreté des aéronefs, aux passeports, à la douane, à la monnaie, à la santé et à la mise en quarantaine sont applicables aux passagers, équipages, marchandises et courrier transportés par les aéronefs des entreprises de l'autre Partie Contractante à leur arrivée, leur départ et durant leur séjour sur son territoire.
3. Chaque Partie Contractante doit, sur demande, mettre à la disposition des lois et règlements stipulés dans le présent Accord.

### ARTICLE 24

#### CONSULTATIONS ET AMENDEMENT

1. Dans un esprit de coopération étroite, les deux Parties Contractantes ou leurs Autorités aéronautiques se consultent en cas de besoin afin de s'assurer de la mise en œuvre, de l'interprétation, de l'application et de l'amendement du présent Accord et de ses Annexes.
2. Si une des Parties Contractantes demande des consultations dans le but d'amender le présent Accord, de telles consultations doivent intervenir dans les soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie Contractante a reçu la demande écrite, à moins que les deux Parties Contractantes ne décident autrement d'un commun accord. Chaque Partie Contractante doit préparer et présenter durant de telles consultations des éléments pertinents dans son support de sa position dans l'optique de faciliter la prise de décisions rationnelles et économiques.
3. Au cas où l'une ou l'autre des Parties Contractantes désire modifier une disposition du présent Accord, une telle modification ainsi convenue est appliquée provisoirement et entre



en vigueur quand les Parties Contractantes auront notifié l'une à l'autre avoir rempli leurs procédures constitutionnelles.

4. Des amendements aux Annexes peuvent être faits directement entre les Autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Ils seront provisoirement appliqués à compter de la date à laquelle celles-ci se sont convenues et entreranno en vigueur lorsqu'ils sont confirmés par un échange de notes diplomatiques.

## ARTICLE 25

### REGLEMENT DES DIFFERENDS

1. En cas de litiges entre les Parties Contractantes relatifs à l'interprétation ou l'application du présent Accord et de ses Annexes, les Parties contractantes doivent en premier lieu s'efforcer de le régler par voie de négociation directe entre les autorités aéronautiques.

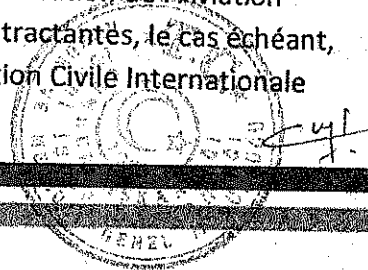
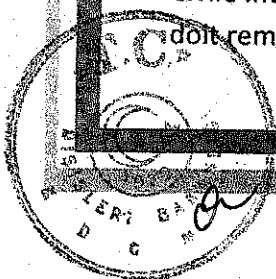
2. Au cas où les Autorités aéronautiques ne peuvent parvenir à un accord dans un délai de soixante (60) jours, le différend sera réglé par voie diplomatique.

3. Si les Parties n'arrivent pas à trouver une solution conformément aux paragraphes (1) et (2) ci-dessus, chaque Partie au présent Accord peut conformément aux lois et règlements en vigueur, déférer le différend devant un tribunal composé de trois arbitres, dont un désigné par chaque Partie, le troisième qui sera désigné conjointement par les deux arbitres. Ainsi choisi, pourvu que cet arbitre ne soit citoyen de l'une des Parties Contractantes doit être citoyen d'un pays qui a des relations diplomatiques avec toutes les deux parties au moment de sa désignation.

Chaque Partie doit désigner un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande d'arbitrage par courrier recommandé. Le juge arbitre sera nommé dans un délai de (60) jours à compter de la dernière désignation des deux arbitres.

Si l'une des Parties ne parvient pas à désigner son arbitre pendant la période spécifiée, ou les arbitres nommés n'arrivent pas à s'accorder sur le troisième arbitre pendant ladite période, le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale peut être sollicité par chaque Partie du présent Accord pour désigner l'arbitre de la Partie défaillante ou le troisième, selon le cas.

4. Le Vice Président ou le membre le plus âgé du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale qui n'est pas citoyen de l'une des Parties contractantes, le cas échéant, doit remplacer le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale



dans ses fonctions d'arbitres tel que mentionné dans un paragraphe (3) du présent article en cas d'absence ou d'incompétence du dernier.

5. Sous réserve d'autres dispositions convenues par les Parties Contractantes, le tribunal arbitral établit sa procédure et le lieu de l'arbitrage.

6. Les décisions du Tribunal arbitral s'appliquent aux Parties Contractantes.

7. Si une Partie Contractante ou une entreprise désignée d'une Partie Contractante ne parvient pas à se conformer à la décision donnée en vertu du paragraphe (2) du présent Article, l'autre Partie Contractante peut limiter, suspendre ou retirer à la Partie Contractante défaillante tous droits et privilèges qui ont été octroyés en vertu du présent Accord.

8. Chaque Partie Contractante doit prendre en charge les frais de son arbitre. Les frais d'arbitrage, y compris les frais et les honoraires des arbitres, encourus par le Conseil en rapport avec la désignation du troisième arbitre et/ou l'arbitrage de la Partie défaillante telle que citée dans le paragraphe (3) du présent Article seront partagés équitablement par les Parties Contractantes.

9. En attendant la soumission à l'arbitrage et jusqu'à la publication de sa sentence, les Parties Contractantes doivent, sauf en cas de résiliation, continuer à s'acquitter de toutes ces obligations en vertu du présent Accord sans préjudice au règlement final conformément à la dite sentence.

#### **ARTICLE 26**

##### **ENREGISTREMENT**

Le présent Accord, ses annexes et tous autres amendements ultérieurs sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

#### **ARTICLE 27**

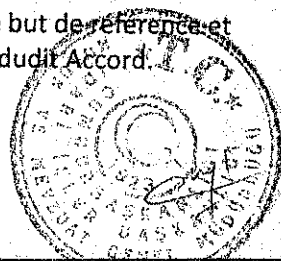
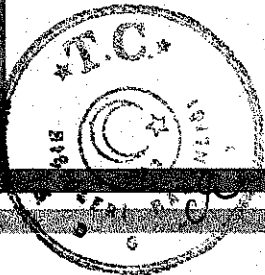
##### **CONVENTION MULTILATERALE**

En cas de conclusion d'une convention ou d'un accord multilatéral relatif au transport aérien auquel chacune des parties est liée, le présent Accord est amendé pour être mis en conformité avec ladite convention ou audit Accord.

#### **ARTICLE 28**

##### **TITRES**

Les titres sont insérés dans le présent Accord en entête de chaque article dans le but de référence et de convenance et définir autrement la limite ou décrire l'ossature ou l'intention dudit Accord.



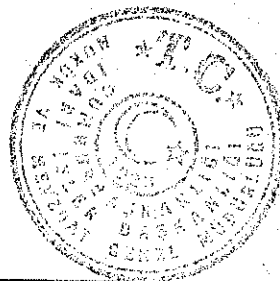
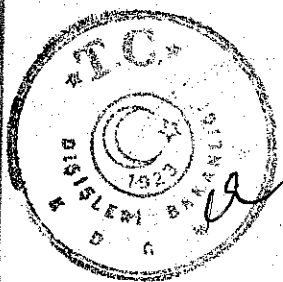
## ARTICLE 29

### VALIDITE et DENONCIATION

Le présent Accord est convenu pour une durée illimitée.

Chaque Partie Contractante peut, à tout moment, notifier par voie diplomatique à l'autre Partie Contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Une telle notification est communiquée au siège de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Dans ce cas, l'Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de l'avis par l'autre partie, sauf si la dénonciation est retirée d'un commun accord avant l'expiration- de cette période. Au cas où la Partie Contractante qui reçoit une telle notification n'en accuse pas réception, ladite notification sera tenue pour reçu quatorze (14) jours après sa réception au siège de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.



### ARTICLE 30

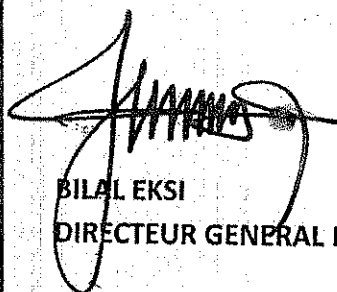
#### ENTREE EN VIGUEUR

Le présent Accord entre en vigueur à compter de la date de la dernière notification par laquelle une des Parties contractantes informe l'autre, par voie diplomatique, de l'accomplissement des procédures constitutionnelles internes requises.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord composé de trente(30) Articles et de deux (2) Annexes et y ont apposé leurs sceaux.

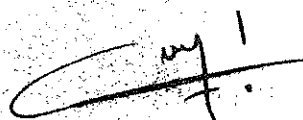
Fait à Izmir, le 31 mai 2012 en trois versions ; française, anglaise et turc, les trois (03) textes faisant également foi. En cas de divergence sur la mise en œuvre de l'application ou de l'interprétation, la version anglaise prévaudra.

Pour le Gouvernement de  
la République de Turquie

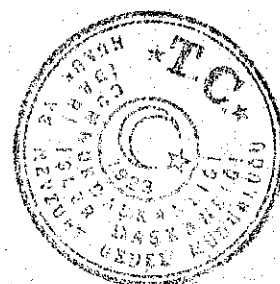
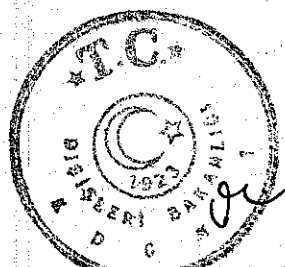


BILAL EKSI  
DIRECTEUR GENERAL DE L'AVIATION CIVILE

Pour le Gouvernement de  
la République du Niger



SEYDOU YAYE AMADOU  
DIRECTEUR GENERAL DE L'AGENCE  
NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE





## ANNEXE I

### TABLEAU DES ROUTES

1. Les itinéraires sur lesquels les services aériens doivent être effectués par la compagnie (s) aérienne (s) désignée de la République de Turquie

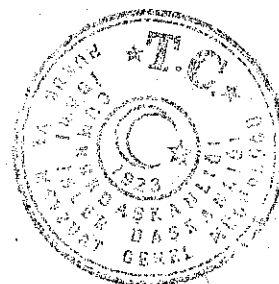
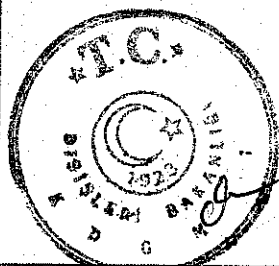
| Points d'origine  | Points Intermédiaires | Points en République de Turquie             | Points de sortie |
|-------------------|-----------------------|---------------------------------------------|------------------|
| Points en Turquie | Tout point(*)         | NIAMEY et tout point à déterminer plus tard | Tout point (*)   |

2. Les itinéraires sur lesquels doivent être effectués les services aériens par les compagnies aériennes désignées de la République de Turquie

| Points d'origine | Points Intermédiaires | Points en République du Niger | Points de sortie |
|------------------|-----------------------|-------------------------------|------------------|
| Points au Niger  | Tout point(*)         | ISTANBUL                      | Tout point (*)   |

(\*) Les points intermédiaires et au-delà des points sur les itinéraires ci-dessus et droits de la 5e liberté qui peuvent être exercé à ces points par les entreprises désignées, sont déterminés conjointement entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

(\*) Des points intermédiaires et au-delà peuvent être omis par les entreprise désignée (s) sur tous les vols ou à leur discrétion pour autant que ces services sur cet itinéraire doit commencer ou terminer sur le territoire de la Partie Contractante désignant l'entreprise de transport aérien.



**ANNEXE II**  
**PARTAGE DE CODE**

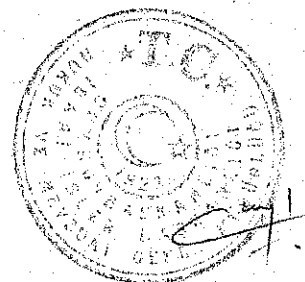
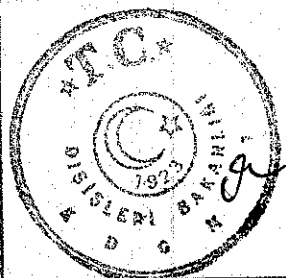
Le(s) entreprise(s) désignée (s) de la Partie Contractante ou l'autre peut conclure des accords commerciaux tels que l'espace bloqué, le partage de code ou d'autres arrangements commerciaux avec:

- a) une entreprise ou des entreprises de la même Partie Contractante
- b) une entreprise ou des entreprises d'une autre Partie Contractante
- c) une entreprise ou des entreprises d'un pays tiers.

A condition que toutes les entreprises de transport aérien, dans le respect des dispositions ci-dessus, maintiennent l'itinéraire approprié et les droits de trafic, et, en ce qui concerne chaque billet vendu, l'acheteur soit informé au moment de la vente par l'entreprise de transport aérien qui opérera chaque segment du service.

Pour les arrangements de partage de code d'une tierce partie, toutes les entreprises de transport aérien sont soumises aux approbations des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Si un tel tiers non autorisé de permettre des arrangements comparables entre les entreprises de transport aérien de l'autre Partie Contractante et d'autres entreprises du transport aérien sur les services à, depuis et via ce pays tiers, les autorités aéronautiques de la Partie Contractante concernée ont le droit de ne pas accepter de tels arrangements.

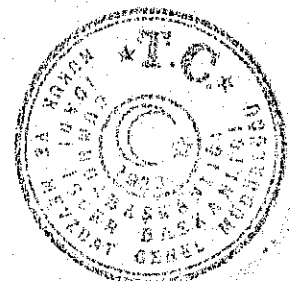
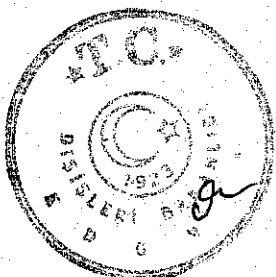
C'est la compréhension commune des deux Parties Contractantes que le code des services de partage n'est pas imputé sur le droit de fréquence de l'entreprise de transport aérien de commercialisation.





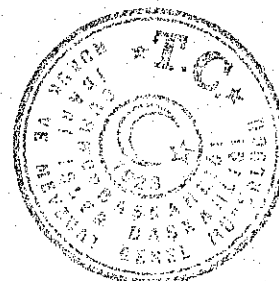
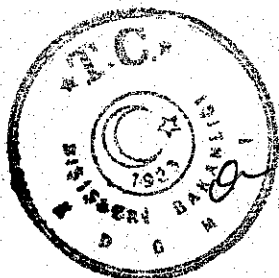
ATTACHMENT B

AIR SERVICES AGREEMENT  
BETWEEN  
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY  
AND  
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF NIGER



## CONTENT

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



## PREAMBLE

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

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

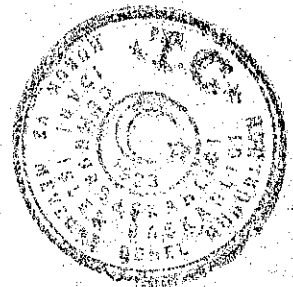
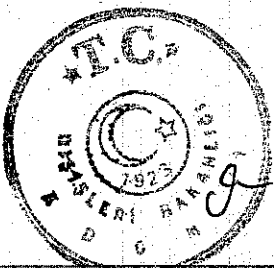
Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities,

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

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

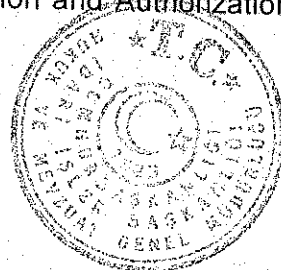
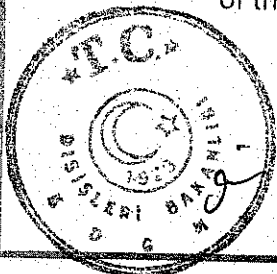
Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

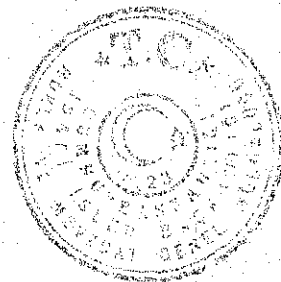


## ARTICLE I DEFINITIONS

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



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

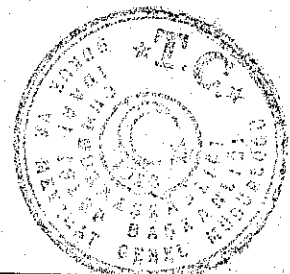
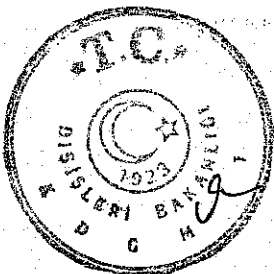


## ARTICLE 2 GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of scheduled international air services on the routes specified in Annex I to this Agreement by the designated airlines of the other Contracting Party:
  - a. to fly without landing across the territory of the other Contracting Party,
  - b. to make stops in the said territory for non-traffic purposes,
  - c. to make stops in the territory at the points specified for that route in Annex I to this Agreement for the purpose of embarking and disembarking the international traffic in combination or separately.
  - d. the rights otherwise specified in this Agreement.
2. The airlines of each Contracting Party other than those designated in accordance of the provisions of the article 3, shall enjoy the rights specified in the paragraphs 1(a) and 1(b) of this article.
3. If because of armed conflict, political disturbances or development of special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate the agreed services on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operations of such agreed service through appropriate, temporary, rearrangement of routes as is mutually decided by the Contracting Parties.

## ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORISATION

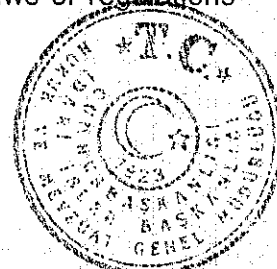
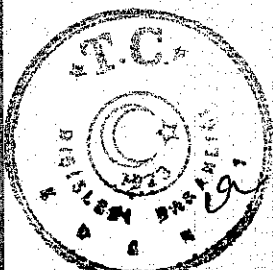
1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. Such designation shall be effected by virtue of a written notification through diplomatic channels.
2. Each Contracting Party shall have the right to designate a multinational airline constituted in accordance with the provisions of the articles 77 and 79 of the Convention.



3. On receipt of such designation, the aeronautical authorities of other Contracting Party shall, subject to paragraphs (4) and (5) of this Article, grant without delay to the designated airline(s) the appropriate operating authorization.
4. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require an airline(s) designated by the other Contracting Party to satisfy that it is (they are) qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operations of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.
5. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (3) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 (Grant of Rights) of this Agreement, in any case where the Contracting Party is not satisfied that
  - a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; and/ or
  - b. the Government designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 13 ( Aviation Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement.
6. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a capacity agreed upon and a tariff established in accordance with the provisions of Article 5 (Capacity) and Article 6 (Tariffs) of this Agreement is in force in respect of that service.

#### ARTICLE 4 REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 (Grant of Rights) of this Agreement by an airline/s designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:
  - a. in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline is vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or,
  - b. in case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting the rights; or,



- c. in case that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultations aeronautical authorities of the State of other Contracting Party. In such a case consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

## ARTICLE 5 CAPACITY

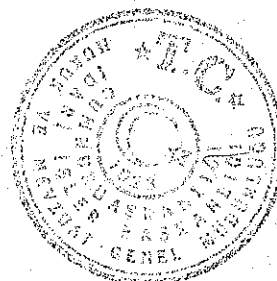
1. In the operation by the designated airline(s) of either Contracting Party of the specified air services, the interests of the airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same route.
2. 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.
3. 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;



8/25





- b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c) protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

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

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

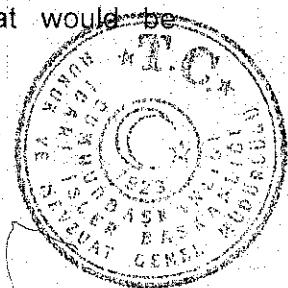
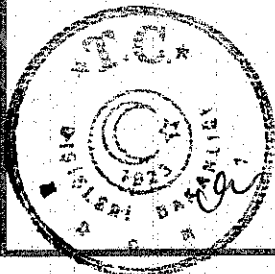
4. The Contracting Parties agree that the following airline practices, in relation to the establishment of tariffs, may be regarded as possible unfair competitive practices which may merit closer examination:

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

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

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

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

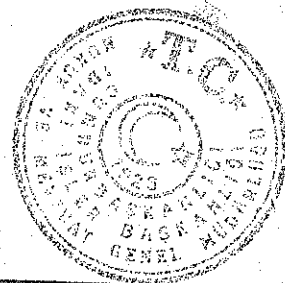


**ARTICLE 7  
TAXES, CUSTOMS DUTIES  
AND OTHER CHARGES**

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



10/25



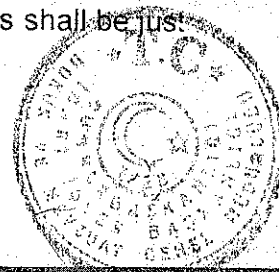
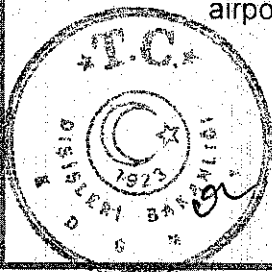
4. The regular airborne equipment, spare parts (including engines), aircraft stores and supplies of fuels and lubricants (including hydraulic fluids) as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting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

#### ARTICLE 8 DIRECT TRANSIT

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

#### ARTICLE 9 USER CHARGES

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

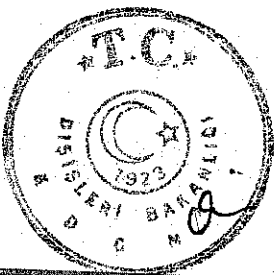


and fair. Any such fees and charges shall be assessed on an airline of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time the fees or charges are imposed.

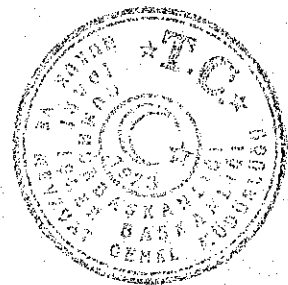
4. Each Contracting Party shall encourage discussions between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities, or where practicable, through airlines' representative organizations. Users shall be informed, with as much notice as possible, of any proposals for changes in user charges, to enable them to express their views before the changes are made.

#### ARTICLE 10 NON- NATIONAL PERSONNEL AND ACCESS TO LOCAL SERVICES

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



12/25

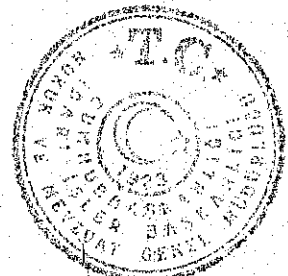


**ARTICLE 11**  
**CURRENCY CONVERSION AND REMITTANCE OF EARNINGS**

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

**ARTICLE 12**  
**MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES**

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



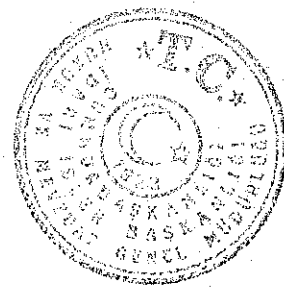
2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph (1) above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference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

### ARTICLE 13 AVIATION SAFETY

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



14/25



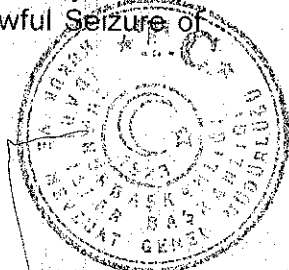
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
- a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
  - b) serious concerns that there is a lack of effective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

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

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

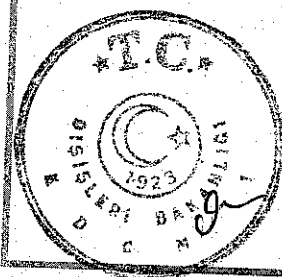
#### ARTICLE 14 AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of

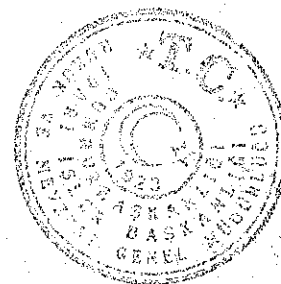


Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 or the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection done at Montreal on 1 March 1991 or any other Convention on aviation security to which the Contracting Parties are parties.

2. Upon request, the Contracting Parties shall provide all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties, in their mutual relations, shall act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by ICAO and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences which shall be held in accordance with paragraph 2 of Article 24 (Consultations and Amendment) of this Agreement.
4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall secure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, and baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.



16/25

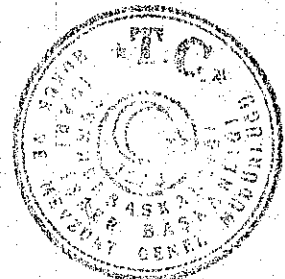
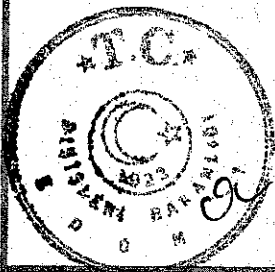




5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other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

#### ARTICLE 15 SECURITY OF TRAVEL DOCUMENTS

1. Each Contracting Party agrees to adopt measures to ensure the security of their passports and other travel documents.
2. In this regard, each Contracting Party agrees to establish controls on the lawful creation, issuance, verification and use of passports and other travel documents and identity documents issued by, or on behalf of, that Contracting Party.
3. Each Contracting Party also agrees to establish or improve procedures to ensure that travel and identity documents issued by it are of such quality that they cannot easily be misused and cannot readily be unlawfully altered, replicated or issued.
4. Pursuant to the objective above, each Contracting Party shall issue their passports and other travel documents in accordance with ICAO Doc 9303, Machine Readable Travel Documents: Part 1-Machine Readable Passports, Part2- Machine Readable Visas, and/or Part3- Size 1 and Size2 Machine Readable Official Travel Documents.
5. Each Contracting Party further agrees to exchange operational information regarding forged or counterfeit travel documents, and to cooperate with the other to strengthen resistance to travel document fraud, including the forgery or counterfeiting of travel documents, the use of forged or counterfeit travel documents, the use of valid travel documents by imposters, the misuse of authentic travel documents by rightful holders in furtherance of the commission of an offence, the use of expired or revoked travel documents, and the use of fraudulently obtained travel documents.



**ARTICLE 16**  
**COMPUTER RESERVATION SYSTEMS (CRS)**

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

**ARTICLE 17**  
**BAN ON SMOKING**

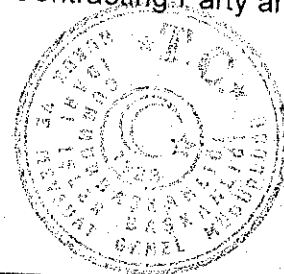
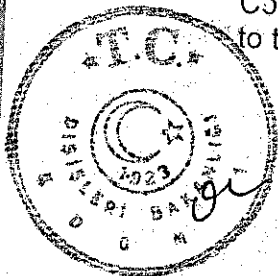
1. Each Contracting Party shall prohibit or cause their airlines to prohibit smoking on all flights carrying passengers operated by its airlines between the territories of the Contracting Parties. This prohibition shall apply to all locations within the aircraft and shall be in effect from the time an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

**ARTICLE 18**  
**ENVIRONMENTAL PROTECTION**

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

**ARTICLE 19**  
**APPLICABILITY TO CHARTER/NON SCHEDULED FLIGHTS**

1. The provisions set out in Articles 23 Application of Laws and Regulations, 13 Aviation Safety, 12 Mutual Recognition of Certificates and Licenses, 14 Aviation Security, 7 Taxes, Customs Duties and Other Charges, 22 Statistics, 9 User Charges, 10 Non-National Personnel and Access to Local Services, 11 Currency Conversion and Remittance of Earnings, and 24 Consultations and Amendment of this Agreement apply as well to charters and other non-scheduled flights operated by the air carriers of one Contracting Party into or from the territory of the other Contracting Party and to the air carriers operating such flights



2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect national laws and regulations governing the authorization of charter or non-scheduled flights or the conduct of air carriers or other parties involved in the organization of such operations.

## ARTICLE 20 LEASING

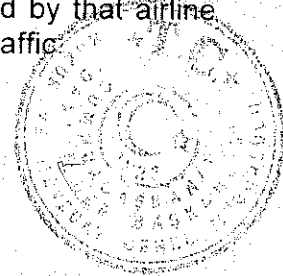
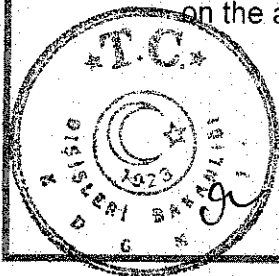
1. Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Articles 13 (Aviation Safety) and 14 (Aviation Security) of this Agreement.
2. Subject to paragraph 1 above, the designated airlines of each Contracting Party may use aircraft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

## ARTICLE 21 FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION

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

## ARTICLE 22 STATISTICS

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

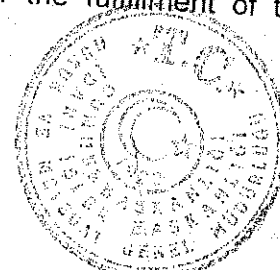
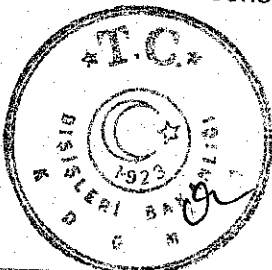


**ARTICLE 23**  
**APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS**

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

**ARTICLE 24**  
**CONSULTATIONS AND AMENDMENT**

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



4. Amendments to the Annexes may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall be applied provisionally from the date they have been agreed upon and enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

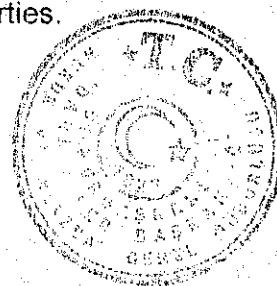
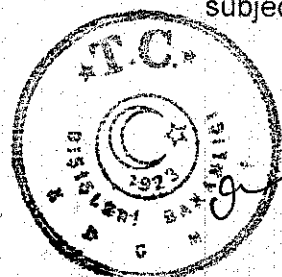
## ARTICLE 25 SETTLEMENT OF DISPUTES

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

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

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

4. The Vice-President or a senior member of the ICAO Council, not being a national of either of the Contracting Parties, as the case may be, shall replace the President of ICAO in its arbitral duties, as mentioned in paragraph (3) of this Article, in case of absence or incompetence of the latter.
5. The arbitral tribunal shall determine its procedures and the place of arbitration subject to provisions agreed upon between the Contracting Parties.



6. The decisions of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Contracting Parties to the dispute.
7. If either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with the decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which have been granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.
8. Each Contracting Party shall bear the expenses of its own arbitrator. The expenses of the umpire, including his/her fees and any expenses incurred by ICAO in connection with the appointment of the umpire and/or the arbitrator of the Party in default as referred to in paragraph (3) of this Article shall be shared equally by the Contracting Parties.
9. Pending the submission to arbitration and there after until the arbitral tribunal publishes its award, the Contracting Parties shall, except in the event of termination, continue to perform all their obligations under this Agreement without prejudice to a final adjustment in accordance with the said award.

#### ARTICLE 26 REGISTRATION

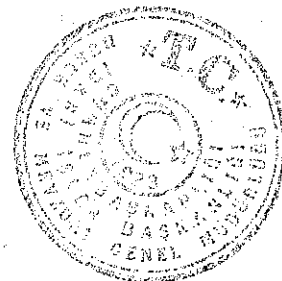
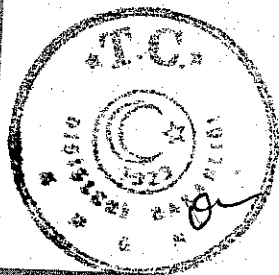
This Agreement, its Annexes and all amendments thereto shall be registered with ICAO.

#### ARTICLE 27 MULTILATERAL AGREEMENTS

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

#### ARTICLE 28 TITLES

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



**ARTICLE 29**  
**VALIDITY and TERMINATION**

This Agreement is concluded for an unlimited period of time.

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

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

**ARTICLE 30**  
**ENTRY INTO FORCE**

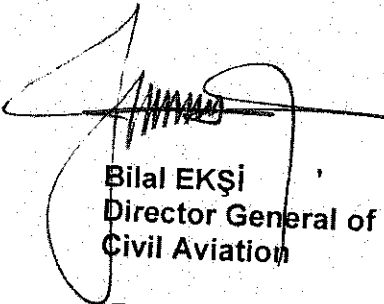
This Agreement shall enter into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfillment of their legal formalities with regard to the conclusion and the entering into force of international agreements.

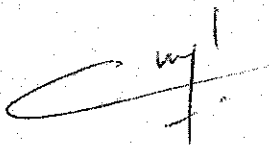
In witness thereof, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement comprising thirty (30) Articles and two (2) Annexes and have affixed thereto their seals.

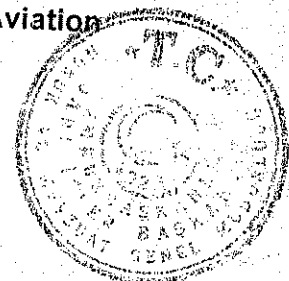
Done at Izmir this 31<sup>st</sup> day of May the year 2012 in duplicate, in the Turkish, French and English languages, all texts being equally authenticated. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.

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

**FOR THE GOVERNMENT  
OF THE REPUBLIC OF NIGER**

  
**Bilal EKŞİ**  
Director General of  
Civil Aviation

  
**Seydou YAYE AMADOU**  
Director General of  
National Agency of Civil Aviation



# **ANNEX I** **ROUTE SCHEDULE**

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

| From             | Intermediate Points | To                                                | Beyond Points  |
|------------------|---------------------|---------------------------------------------------|----------------|
| Points in Turkey | Any points<br>(*)   | Niamey<br>and any points<br>to be specified later | Any points (*) |

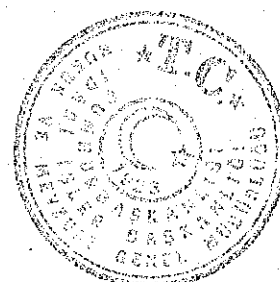
2. The airlines designated by the Republic of Niger shall be entitled to operate air services in both directions as follows:

| From            | Intermediate Points | To         | Beyond Points     |
|-----------------|---------------------|------------|-------------------|
| Points in Niger | Any points<br>(*)   | Any points | Any points<br>(*) |

Notes:

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

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





## ANNEX II CODE SHARING

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

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

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

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

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

