

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Gelen Kâğıtlar Listesi'nde yayımlanan 912121 evrak numaralı "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Burkina Faso Hükümeti Arasında Havacılık Hizmetleri 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: 17 Kasım 2021		Esas No: 2/3953

KAR
1
17 Kasım 2021

17 Kasım 2021
914291

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ VE BURKİNA FASO HÜKÜMETİ
ARASINDA HAVACILIK HİZMETLERİ ANLAŞMASININ ONAYLANMASININ
UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TEKLİFİ**

MADDE 1- (1) 19 Ekim 2015 tarihinde Antalya’da imzalanan “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Burkina Faso Hükümeti Arasında Havacılık Hizmetleri 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 : Z-90666677-599- *49912*
Konu : Anlaşma

12 Kasım 2021

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

19 Ekim 2015 tarihinde Antalya'da imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Burkina Faso Hükümeti Arasında Havacılık Hizmetleri 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	
KANUNLAR ve KARARLAR DSK LİGİ	
12	12 Kasım 2021
Numara:	

TBMM	
GENEL EVRAK	
12 Kasım 2021	
No.	912121
EYYS'ye AKTARILMIŞTIR	

GENEL GEREKÇE

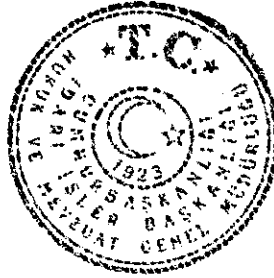
5 Haziran 1945 tarihli ve 4749 sayılı Kanunla tasdik olunan 7 Aralık 1944 tarihli Şikago Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşmasında ticari hakların düzenlenmesi konusunda bir mutabakata ulaşılamamış, bu nedenle ticari hakların ikili sözleşmeler yolu ile düzenlenmesi gereği doğmuştur. Gerek Türkiye gerek 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 hizmetleri/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 Burkina Faso Hükümeti Arasında Havacılık Hizmetleri Anlaşması" 19 Ekim 2015 tarihinde Antalya'da imzalanmıştır.

Türkiye ile Burkina Faso 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.



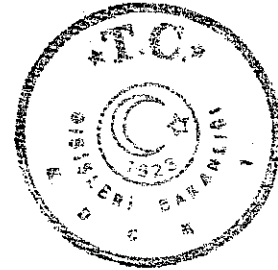
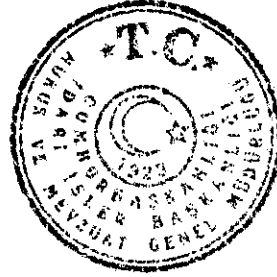
TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ

VE

BURKİNA FASO HÜKÜMETİ

ARASINDA

HAVACILIK HİZMETLERİ ANLAŞMASI



(Handwritten signature)

ASLI GİBİDİR

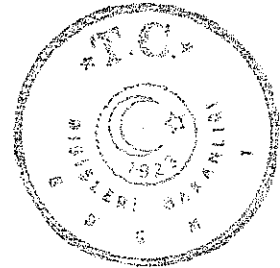
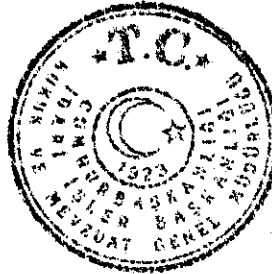
(Handwritten signature)
Başkan V.

İÇİNDEKİLER

MADDE	BASLIK
1	TANIMLAR
2	HAKLARIN TANINMASI
3	TAYİN VE YETKİLENDİRME
4	İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI
5	KAPASİTE
6	TARİFELER
7	VERGİLER, GÜMRÜK VERGİLERİ VE DİĞER HARÇLAR
8	DOĞRUDAN TRANSİT
9	KULLANICI ÜCRETLERİ
10	YABANCI PERSONEL VE YEREL HİZMETLERE ERİŞİM
11	KAMBIYO İŞLEMLERİ VE KAZANÇIN AKTARIMI
12	SERTİFİKALAR VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI OLARAK TANINMASI
13	HAVACILIK EMNİYETİ
14	HAVACILIK GÜVENLİĞİ
15	SEYAHAT BELGELERİNİN GÜVENLİĞİ
16	BİLGİSAYARLI REZERVASYON SİSTEMLERİ (CRS)
17	SİĞARA YASAĞI
18	ÇEVRENİN KORUNMASI
19	CHARTER/TARİFESİZ UÇUŞLAR İÇİN UYGULANABİLİRLİK
20	KİRALAMA
21	UÇUŞ ÇİZELGESİNİN GÖNDERİMİ
22	İSTATİSTİK
23	KANUNLAR VE YÖNETMELİKLERİN UYGULANMASI
24	İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİK
25	ANLAŞMAZLIKLARIN ÇÖZÜMÜ
26	TESCİL
27	ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR
28	BASLIKLAR
29	GEÇERLİLİK VE FESİH
30	YÜRÜRLÜK

EK I
EK II

HAT ÇİZELGESİ
KOD PAYLAŞIMI



ASLI GİBİDİR


Şahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
CHGY-I


Ali KOÇER
Genel Daire Başkanı V.

Bundan sonra "Akit Taraflar" olarak nitelendirilecek Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Burkina Faso Hükümeti.

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

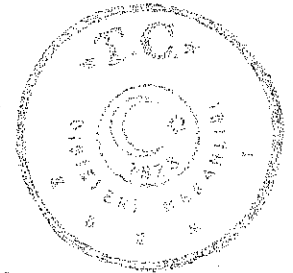
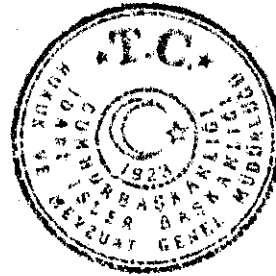
Uluslararası hava hizmetlerine ilişkin fırsatların genişletilmesini kolaylaştırmak isteyerek.

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

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

Kendi ülkeleri arasında ve dışında hava hizmetleri tesis etmek ve yürütmek amacıyla bir anlaşmaya varmayı arzu ederek.

AŞAĞIDAKİ MADDELERDE ANLAŞMIŞLARDIR:



ASLI GİBİDİR

[Signature]
Ali NOĞER
Hava Ulaştırma Dairesi Başkanı

[Signature]
Sahin Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-1

MADDE 1 TANIMLAR

1. İşbu Anlaşmanın amacı doğrultusunda, metin içeriği aksini gerektirmediği takdirde:
 - a. "Havacılık Otoriteleri" terimi: Türkiye Cumhuriyeti için, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü (SHGM), Burkina Faso için Sivil Havacılık Bakanlığını veya bahse konu her iki ülke için hâlihazırda bu otoritelere tevdi edilmiş olan görevleri yerine getirmeye yetkili herhangi bir kurum veya kişiyi ifade etmektedir;
 - b. "Anlaşma" terimi işbu Anlaşmayı, Eklerini ve bunlarda yapılacak herhangi bir değişikliği ifade etmektedir;
 - c. "Mutabık Kalınan Hizmetler" terimi; belirlenen hâllerde işbu Anlaşma hükümlerine göre sunulabilecek uluslararası hava hizmetlerini ifade etmektedir;
 - d. "Ek" terimi; işbu Anlaşmanın Ekini veya işbu Anlaşmanın 24. Maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda bu Ek üzerinde yapılan değişiklikleri ifade etmektedir;
 - e. "Hava hizmeti", "uluslararası hava hizmeti", "havayolu" ve "trafik amacı dışındaki duraklama" terimleri, Sözleşmenin 96. Maddesinde tanımlanan anlamlarında kullanılmaktadır;
 - f. "Kapasite" terimi,
 - hava aracı için, bu hava aracı tarafından hatta veya hattın belirli bir kısmında taşınabilen yükü,
 - belirlenmiş bir hava hizmeti için, bu hizmette kullanılan hava aracının kapasitesinin, bu hava aracı için bir hatta veya hattın bir kısmında belli bir dönemde işletilen frekans sayısının çarpımını ifade etmektedir;
 - g. "Sözleşme" terimi; 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Hakkında Sözleşmeyi ifade etmekte ve her iki Akit Tarafın yürürlüğe koyması veya kabul etmesi koşuluyla, Sözleşmenin 90. Maddesi uyarınca kabul edilen tüm Ekler ve 90. ve 94. Maddeler uyarınca Sözleşmenin Eklerinde yapılan tüm değişiklikleri içermektedir;
 - h. "Tayin edilen havayolu (havayolları)" terimi; işbu Anlaşmanın 3. Maddesi (Tayin Yetkilendirme) uyarınca tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş havayolunu ifade etmektedir;
 - i. "Yer Hizmetleri" terimi; yolcu, kargo ve bagaj hizmetleri ve ikram tesisleri, hava hizmeti de dâhil olmak ancak bunlarla sınırlı kalmamak kaydıyla çeşitli hizmetlerin teminini ifade etmektedir;
 - j. "ICAO" terimi; Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünü ifade etmektedir;



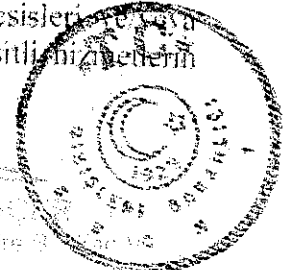
ASLI GİBİDİR

Yanika Deniz HANÇER

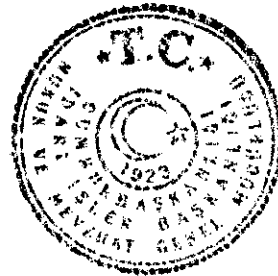
Daire Başkanı

DHGY-1

Hava Ulaştırma Daire Başkanı



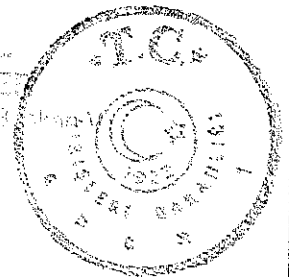
- k. "Uluslararası hava taşımacılığı" terimi: birden fazla Devletin ülkesi üzerindeki hava sahasının kullandığı hava taşımacılığını ifade etmektedir;
- l. "Pazarlamacı havayolu" terimi: kod paylaşımı vasıtasıyla başka bir havayolu tarafından işletilen bir hava aracı ile hava taşımacılığı sunan havayolunu ifade etmektedir;
- m. "Hat Çizelgesi" terimi: işbu Anlaşmanın Ek 'inde yer aldığı şekliyle hava taşımacılığı hizmetlerinin sunulacağı hatların çizelgesini ve işbu Anlaşmanın 24. Maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda bu hat çizelgesi üzerinde yapılan değişiklikleri ifade etmektedir;
- 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. "Bölge" terimi, Sözleşmenin 2. Maddesinde belirtilmiş olan anlamı içerir;
- r. "Trafik" terimi, yolcular, bagaj, kargo ve postayı ifade etmektedir;
- s. "Olagan teçhizat" terimi, ikmal malzemeleri ve çıkartılabilir nitelikteki yedek parçalar ve malzemeler dışında, ilk yardım ve yaşamsal teçhizat da dâhil olmak üzere, uçuş sırasında kullanılan tüm malzemeleri ifade etmektedir;
- t. "Kullanıcı ücretleri" terimi: bir Akit Tarafın diğerine sunduğu havalimanlarının, hava seyrüsefer tesislerinin ve ilgili diğer hizmetlerin kullanımını karşılığında havayollarına tarh edilen harçları ve ücretleri ifade etmektedir.



ASLI GİBİDİR



Şahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-I



MADDE 2 HAKLARIN TANINMASI

- Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayollarının işbu Anlaşma'nın Ek I' inde belirlenen hatlar üzerinde tarifeli uluslararası hava hizmetlerini icra edebilmeleri için diğer Akit Tarafa aşağıda belirtilen hakları tanımaktadır:
 - diğer Akit Tarafın ülkesi üzerinden iniş yapmaksızın uçuş hakkı.
 - söz konusu ülkede trafik dışındaki amaçlar için duraklama hakkı.
 - Uluslararası trafiği birlikte veya birbirinden ayrı olarak indirmek ve almak amacıyla işbu Anlaşma'nın Ek I' inde belirtilen hat için ilgili ülkede belirlenen noktalarda duraklama hakkı.
 - İşbu Anlaşmada belirtilen sair haklar.
- İşbu Madde'nin (1.) fıkrasında yer verilen hiçbir husus, bir Akit Tarafın havayollarına, diğer Akit Tarafın ülkesinde, bu diğer Akit Tarafın ülkesindeki başka bir noktaya ücret veya kira karşılığı taşınmak üzere trafik alma ayrıcalığı verdiği şeklinde anlaşılamaz.

MADDE 3 TAYİN VE YETKİLENDİRME

- Her bir Akit Taraf, belirlenen hatlarda, mutabık kalınan hizmetleri işletmesi amacıyla bir veya daha fazla havayolunu tayin etme hakkına sahip olacaktır. Bu tayin, diplomatik kanallar aracılığıyla yazılı bildirim yoluyla gerçekleştirilecektir.
- Her bir Akit Taraf Şikago Sözleşmesi Madde 77 ve 79 hükümleri uyarınca mutabakata varılan hizmetlerden faydalanmak için Afrikalı bir bölgesel çok uluslu havayolunu tayin edilen havayolu olarak tayin etme hakkına sahip olacaktır.
- Söz konusu tayin bildiriminin tebellüğü edilmesi üzerine, diğer Akit Tarafın havacılık otoriteleri, işbu Maddenin (4.) ve (5.) fıkralarına tabi olarak, gereken işleme yetkisini gecikmeksizin tayin edilen havayoluna (havayollarına) tanıyacaktır.
- Bir Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayollarının (havayollarının) sözü geçen havacılık otoritelerince, uluslararası hava hizmetlerinin işletilmesinde normal ve makul bir şekilde uygulanan, yürürlükteki kanunların ve düzenlemelerinin şartlarını Sözleşmenin hükümlerine uygun olarak sağladığını kabul etmesini isteyebilecektir.
- Her bir Akit Taraf, aşağıda belirtilen koşulların sağlandığından emin olamaması halinde, işbu Maddenin (3.) fıkrasında atıfta bulunulan işleme yetkilerini tanımayı reddedebilecek veya tayin edilen havayolunun işbu Anlaşma'nın 2. Maddesinde (Hakların Tanınması) belirlenen hakları kullanabilmesi için birtakım şartlar uygulanmasını gerekli görebilecektir.

Sahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-I
ASLI GİBİDİR

Hava Ulaştırma Daire Başkanı

- a. Söz konusu havayolunun mülkiyetinin büyük bir kısmının ve etkin kontrolünün söz konusu havayolunu tayin eden Akit Tarafın kendisinde veya uyruğundakilerin yetkisinde olması; ve/veya
 - b. Bu havayolunu tayin eden Hükümetin, işbu Anlaşmanın 13. Maddesinde (Havacılık Emniyeti) ve 14. Maddesinde (Havacılık Güvenliği) belirtilen standartlara sahip olması ve bu standartları uyguluyor olması.
6. Bu şekilde tayin edilip yetkilendirilmiş bir havayolu, işbu Anlaşmanın 5. Maddesindeki (Kapasite) ve 6. Maddesindeki (Tarifeler) hükümler uyarınca, söz konusu hizmetle ilgili olarak üzerinde mutabakata varılan bir kapasitenin ve saptanmış bir ücret tarifesinin yürürlükte olması koşuluyla, mutabık kalınan hizmetleri sunmaya istediği herhangi bir zamanda başlayabilecektir.

MADDE 4 İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI

1. Her bir Akit Taraf, aşağıdaki hallerde, diğer Akit Tarafa tayin edilen herhangi bir havayoluna verilmiş bulunan işletme yetkisini iptal etme veya bu havayolu tarafından işbu Anlaşmanın 2. Maddesinde (Hakların Tanınması) belirtilen hakların kullanılmasını askıya alma veya bu hakların kullanılmasına yönelik olarak gerekli gördüğü şartları tatbik etme hakkına sahip olacaktır:
 - a. söz konusu havayolunun mülkiyetinin büyük bir kısmının ve etkin kontrolünün söz konusu havayolunu tayin eden Akit Tarafın kendisinde veya uyruğundakilerin yetkisinde olmaması veya
 - b. söz konusu havayolunun bu hakları tanıyan Akit Tarafın kanunlarına ve düzenlemelerine uymaması; veya
 - c. söz konusu havayolunun işbu Anlaşma'da belirtilen koşullara göre işletilmemesi halinde.
2. İptalin, askıya alma işleminin veya bu Maddenin (1.) fıkrasında belirtilen hükümlerin derhal uygulanması kanun ve yönetmeliklerin ihlalinin devam etmesini önlemek açısından zaruri değilse, sözü geçen hak, ancak diğer Akit Taraf Devletin havacılık otoriteleri ile istişare edildikten sonra kullanılabilir. Bu durumda istişare her hangi bir Akit Tarafın istişare talebi tarihinden itibaren altmış (60) günlük süre içerisinde başlayacaktır.

MADDE 5 KAPASİTE

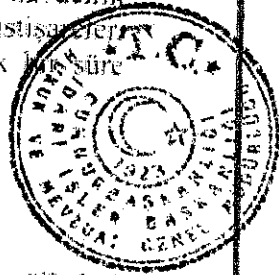
1. Her iki Akit Tarafın tayin edilen havayoluna (havayollarına), iki Akit Tarafın ülkeleri arasında hava hizmetlerini yürütmeleri için adil ve eşit düzeyde imkân sağlanacaktır.
2. Belirlenen hava hizmetlerinin herhangi bir Akit Tarafa tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından işletilmesinde, aynı hatların tümünde veya bir kısmında sunduğu hizmetlerin haksız yere etkilenmesini önlemek amacı ile, diğer Akit Tarafa tayin edilen havayolunun çıkarları dikkate alınacaktır.

ASLI GİBİDİR

Sakir Deniz HANCER

Daire Başkanı

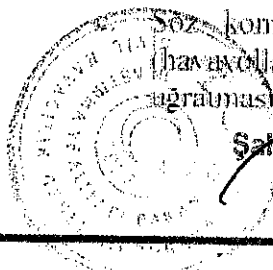
DHGYS



3. Akit Taraflarca tayin edilmiş havayolları tarafından sunulan, mutabık kalman hizmetler, Akit Tarafların vatandaşlarının belirlenen hatlardaki ulaşım ihtiyaçları ile yakından ilintili olacak ve bu hava hizmetlerinin asli amacı Akit Tarafların ülkeleri arasında yolcular ve posta da dâhil olmak üzere kargo için mevcut ve makul olarak beklenen ulaşım ihtiyaçlarını makul bir yük faktörü ile karşılayacak bir kapasiteyi sağlamak olacaktır.
4. Mutabık kalman hizmetlerin işletilmesinde her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından sağlanacak toplam kapasite ve hizmet frekansları, söz konusu seferler başlamadan önce Akit Tarafların havacılık otoriteleri tarafından karşılıklı olarak belirlenecektir. Başlangıçta belirlenen kapasite ve hizmetlerin frekansı söz konusu otoriteler tarafından zaman içerisinde gözden geçirilebilecek ve yeniden düzenlenebilecektir.

MADDE 6 TARİFELER

1. Her bir Akit Taraf kendi ülkesinde, kendi ülkesinden veya ülkesi üzerinden sunulacak uluslararası hava hizmetleri için uygulanacak ücret tarifelerinin, tayin edilen havayolları tarafından, işletme maliyeti, makul bir kar oranı ve diğer havayollarının tarifeleri de dâhil olmak üzere ilgili tüm etkenlerin dikkate alınması suretiyle makul seviyelerde belirlenmesine izin verecektir. Akit Taraflarca müdahale aşağıdaki hallerle sınırlıdır:
 - a. makul olmayan ölçülerdeki ayrımcı ücret ve uygulamaları önlemek,
 - b. pazardaki hakim konumun kötüye kullanılmasından kaynaklanan çok yüksek veya kısıtlayıcı ücretlerden tüketicileri korumak ve
 - c. havayolu şirketlerini doğrudan veya dolaylı devlet sübvansiyonundan veya desteğinden kaynaklanan düşük ücretlerden korumak.
2. Akit Tarafların herhangi birinin tayin edilen havayolları tarafından (1.) fıkra uyarınca belirlenen ücret tarifelerinin diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine onay için sunulması gerekmeyecektir.
3. Akit Taraflar, tayin ettikleri havayolunun veya havayollarının ücret tarifelerini tek başlarına veya herhangi bir diğer havayolu veya havayolları ile birlikte belirlerken, Akit Taraflarca tayin edilmiş havayolu olan rakibini ciddi bir biçimde zayıflatacak veya o hat dışı bırakabilecek bir biçimde pazar gücünü suistimal etmesine izin vermeyeceklerdir.
4. Akit Taraflar, ücret tarifelerinin havayolu tarafından belirlenmesine ilişkin olarak aşağıda belirtilen uygulamaların daha yakından incelenmesi gerekebilecek, haksız rekabet uygulamaları olarak değerlendirilebileceği hususunda mutabıktır:
 - a. Belirlenen hatlardaki hizmetlerin sağlanabilmesindeki maliyetlerle karşılamayacak ücretlerin ve fiyatların oluşturulması;
 - b. Söz konusu uygulamaların geçici olmak yerine süreklilik arz etmesi;



Sahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-1

ASLI GİBİDİR



Hava Ulaştırma Daire Başkanı

- d. Hattaki hâkim konumun suistimaline işaret eden davranışlar.
5. Herhangi bir havacılık otoritesinin diğer Akit Tarafın havayolu için önerilen veya yürürlüğe konulan bir tarifieden memnun olmaması durumunda, havacılık otoriteleri herhangi bir otorite tarafından talep edilmesi durumunda konuyu müzakereler ile çözmek için çaba sarf edecektir. Her koşulda bir Akit Tarafın havacılık otoritesi diğer Akit Tarafın havayolunun bir tarifesinin yürürlüğe girmesini veya yürürlükte kalmasını engellemek için tek taraflı bir eylem gerçekleştirmeyecektir.
6. Yukarıdaki hükümlere bakılmaksızın, Akit Taraflardan herhangi birinin tayin edilen havayolları, talep üzerine diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine, bu otoritelerin belirlediği şekil ve düzen çerçevesinde ücret tarifelerinin oluşturulmasına dair bilgi verecektir.
7. Akit Taraflardan hiçbirisi, diğer Akit Tarafa tayin edilen havayollarına, kapasite, frekans veya trafğe ilişkin olarak, işbu Anlaşmanın amaçlarına ters düşecek nitelikte rüçhan hakkı zorunluluğu, uçuş kotası, türaz hakkından feragat, tazminatı ve sair şartlar uygulayamaz.

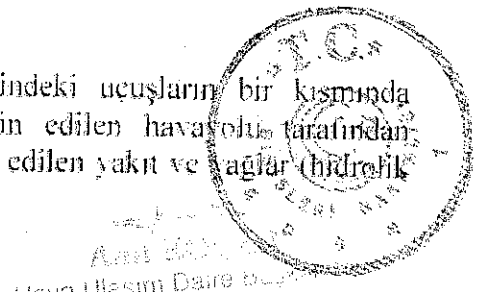
MADDE 7 VERGİLER, GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER ÜCRETLER

1. Beraberindeki olağan teçhizatı, yedek parçaları (motorlar da dâhil olmak üzere), yakıt ve yağ stokları (hidrolik sıvılar da dâhil olmak üzere) ve ikmal malzemeleri (uçuş sırasında yolculara ikram edilen veya satışı yapılan yiyecek, içecek, alkol, sigara ve diğer ürünler) de dâhil olmak üzere, herhangi bir Akit Tarafa tayin edilen havayolunun uluslararası hava hizmetlerinde işletilen hava aracı diğer Akit Tarafın ülkesine varışta, bu teçhizat ve stoklar yeniden ihraç edilene veya bu devletin ülkesi üzerinden yapılacak yolculuğun bir kısmında hava aracının içerisinde kullanılabilecek kadar hava aracında kalmak kaydıyla, her türlü gümrük harcından, muayene ücretinden ve diğer harç veya vergilerden muaf olacaktır.
2. Aşağıda sayılan maddeler de, gerçekleştirilen seferlere ilişkin taşımacılık ücretleri dışında, benzer harç ve vergilerden muaf tutulacaktır:
- a. Akit Taraflardan herhangi birinin ülkesinde, bu Akit Tarafın otoritelerinin belirlediği sınırlar içerisinde kalmak kaydıyla, herhangi bir Akit Tarafın uluslararası hizmetlerde bulunan hava aracında kullanılmak üzere söz konusu hava aracına alınan ikmal malzemeleri.
- b. herhangi bir Akit Tarafa tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından uluslararası hizmetlerde kullanılan hava aracının bakım ve onarımı için diğer Akit Tarafın ülkesine giren yedek parçalar (motorlar da dâhil olmak üzere) ve olağan havacılık teçhizatı.
- c. hava aracına alındıkları Akit Tarafın ülkesi üzerindeki uçuşların bir kısmında kullanılacak olsalar dahi, diğer Akit Tarafa tayin edilen havayolu tarafından uluslararası hizmetlerde işletilen hava aracına tedarik edilen yakıt ve yağlar (hidrolik sıvılar da dâhil olmak üzere).



ASLI GİBİDİR

Şahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGYİ



Hava Ulaşım Daire Başkanı

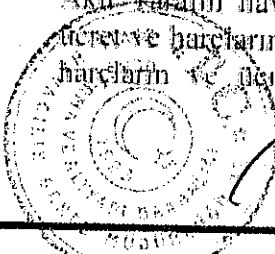
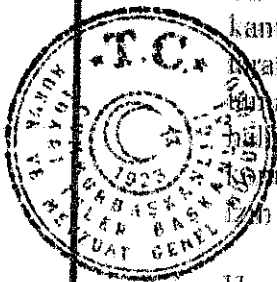
4. Herhangi bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolunun amblemini taşıyan basılı bilet stokları, havayolu konşimentoları ve sair basılı materyaller ile tayin edilen havayolu tarafından yeniden ihraç edilene kadar, uluslararası hizmetlerde kullanmak için ücretsiz dağıtılan matut tıbbi materyalleri.
3. Yukarıda (2) fıkrada belirtilen malzemeler gümrük otoritelerinin denetimine veya kontrolüne tabi olacaktır.
4. Herhangi bir Akit Tarafın hava aracındaki olağan hava teçhizatları, yedek parçalar (motorlar da dâhil olmak üzere), hava aracı malzemeleri ve yakıt ve yağ tedarikleri (hidrolik yağlar da dâhil olmak üzere) ve diğer malzeme ve tedarikler 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 sair şekillerde bertaraf edilene kadar söz konusu otoritelerin gözetiminde tutulacaktır.
5. Depolama ve gümrüklemeyle ilişkin hizmetler için tarifi edilen harçlar Akit Taraf Devletlerin ulusal yasa ve yönetmeliklerine uygun olarak tahsil edilecektir.

MADDE 8 DOĞRUDAN TRANSİT

Akit Tarafların yasa ve yönetmeliklerine tabi olmak kaydıyla, bir Akit Tarafın ülkesinden transiit geçişlerde, havalimanının bu amaçla ayrılan kısmını terk etmemek kaydıyla yolcular, bagajlar, kargo ve posta, şiddete, hava korsanlığına, narkotik ve psikotrop madde kaçakçılığına karşı alınan güvenlik önlemleri haricinde sadece basitleştirilmiş bir kontrole tabi tutulacaklardır. Bu tür bagajlar, kargo ve posta, gümrük vergilerinden, özel tüketim vergilerinden ve varışta sunulan hizmetlerin maliyetlerinden kaynaklananlar dışında, benzer vergiler ile harç ve rüsumdan muaf tutulacaktır.

MADDE 9 KULLANICI ÜCRETLERİ

1. Bir Akit Tarafın kendi ülkesinde bulunan havalimanları, havacılık güvenliği kolaylıkları ve diğer ilgili kolaylıklar ve hizmetler, diğer Akit Tarafın havayollarının kullanımına, kullanım anlaşmalarının yapıldığı tarih itibarıyla benzer uluslararası hava hizmetleri ile iştirak eden herhangi bir havayoluna sağlanan en iyi koşullardan daha az avantajlı koşullarla sunulmayacaktır.
2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun veya havayollarının, her iki Akit Tarafın ulusal kanunlarına ve düzenlemelerine uygun bir şekilde, diğer Akit Tarafın ülkesinde kendisi tarafından belirlenmiş yer hizmetlerini yürütmesine ve kendi tercihi doğrultusunda, tamamen ya da kısmen, yerel kanunlar ve düzenlemeler uyarınca gerekli görülmesi halinde, diğer Akit Tarafın yetkili otoriteleri tarafından bu hizmetleri yürütmesinde yetkilendirilmiş herhangi bir acenteden sağlanan yer hizmetlerinin alınması için verilecektir.
3. Havalimanları, havacılık güvenliği tesisleri ve diğer ilgili tesisler ve hizmetlerin diğer Akit Tarafın havayolu tarafından kullanımı için bir Akit Tarafın ülkesinde uygulanan ücret ve harçların belirlenmesi ve tahsilatı adil ve eşit olacaktır. Bu harçlar ve ücretler, bu harçların ve ücretlerin uygulandığı zamanda benzer uluslararası hava hizmetlerinde



ASLI GİBİDİR
Sahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı

Amir KOCER
Hava Ulaştırma Daire Başkanı

bulunan herhangi bir havayoluna sağlanan en iyi koşullardan daha az elverişli olmamak kaydıyla oluşturulacaktır.

4. Her bir Akit Taraf, söz konusu ücretleri ve harçları tarh eden yetkili mercileri ile söz konusu hizmetlerden ve tesislerden faydalanan havayolları arasında veya pratikte mümkün olması halinde, söz konusu havayollarını temsil eden kuruluşlar arasında görüşmeler ve müzakereler yapılmasını destekleyecek ve teşvik edecektir. Kullanıcılar, değişiklikler yapılmadan önce görüşlerini belirtebilmelerini sağlamak üzere, kullanıcı ücretlerindeki her değişiklik teklifi hakkında mümkün olduğu kadar önceden bilgilendirilecektir.

MADDE 10

YABANCI PERSONEL VE YEREL HİZMETLERE ERİŞİM

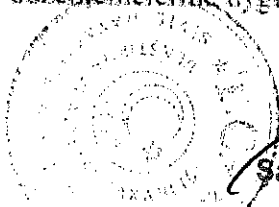
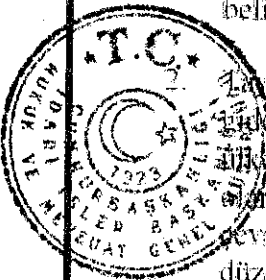
1. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu veya havayolları, diğer Akit Tarafın ülkesine giriş, ikamet ve çalışmayla ilgili kanun ve düzenlemelerine uygun şekilde münabık kalman hizmetlerin işletilmesi için gerekli olan kendi idari, ticari, satış, operasyonel, teknik ve diğer uzman çalışanlarını diğer Akit Tarafın ülkesine getirme ve bulundurma hakkına sahip olacaktır.
2. Bu personel ihtiyaçları, Akit Tarafların tayin edilen havayolunun veya havayollarının tercihleri doğrultusunda bu havayolunun veya havayollarının kendi personeli vasıtasıyla veya diğer Akit Tarafın ülkesinde diğer havayollarına bu tür hizmetler sunulması konusunda yetkilendirilmiş herhangi bir kuruluş, şirket veya havayolu tarafından sunulan hizmetlerden ve personelden faydalanmak suretiyle karşılanabilecektir.
3. Bu temsilciler ve personel diğer Akit Tarafın yürürlükteki yasalarına ve düzenlemelerine tabi olacaklardır. Her bir Akit Taraf bu yasalar ve düzenlemeler doğrultusunda ve müteakabiliyet esasına tabi olmak kaydıyla, gerekli çalışma izinlerini, ziyaretçi vizelerini veya benzeri dokümanları gereksiz gecikmelere mahal vermemektedir. İşbu Madde'nin (1.) fıkrasında belirtilen temsilcilere ve personele temin edecektir.

MADDE 11

KAMBYO İŞLEMLERİ VE KAZANÇLARIN TRANSFERİ

1. Tayin edilen tüm havayolları, kendi taşımacılık belgelerini, diğer Akit Tarafın ülkesinde satış ofisleri veya tamamen kendi takdirlerinde olmak kaydıyla, acenteleri aracılığıyla satma ve tanzim etme hakkına sahip olacaklardır. Bu havayolları, bu taşımacılık hizmetlerini çevrilebilir para birimleri üzerinden ve/veya yerel para birimi üzerinden satma hakkına sahip olacaklar ve bu taşımacılık hizmetleri herkes tarafından yukarıda belirtilen para birimleri üzerinden serbestçe satın alınabilecektir.

Tayin edilen havayolu (havayolları) trafiğin taşınması ile ilgili olarak üstlendikleri yüklerden artan gelirleri, talep etmeleri halinde, resmi döviz kuru üzerinden çevirerek illerine transfer etme hakkına sahip olacaktır. Akit Taraflar arasında ödemelerle ilgili olarak uygun hükümlere sahip bir anlaşma akdedilmemiş ise, yukarıda belirtilen havale çevrilebilir para birimleri üzerinden ve yürürlükteki ulusal kanunlara ve kambyo düzenlemelerine uygun şekilde gerçekleştirilecektir.



ASLI GİBİDİR

Sahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı

DHG-Y1

Amir KUCER
Hava Ulaşım Daire Başkanı

3. Bu gelirlerin çevrilmesine ve havalesine cari işlemler için, söz konusu gelirlerin çevrilme ve havale için ibraz edildiği anda geçerli olan döviz kuru üzerinden, herhangi bir sınırlama getirilmeden izin verilecektir ve bu işlemler bankalar tarafından bu tür çevrilme ve havale işlemlerine uygulanan ücretler dışında başka bir ücrete veya harca tabi olmayacaktır.
4. Akit Taraflarca tayin edilen havayolları, tamamen kendi takdirlerinde olmak kaydıyla, yakıt alımı da dâhil olmak üzere diğer Akit Tarafın ülkesinde üsüledikleri yerel giderleri, yerel para birimi üzerinden veya ulusal döviz mevzuatına uygun olmak kaydıyla serbestçe çevrilebilir bir para birimi üzerinden ödeme hakkına sahip olacaklardır.

MADDE 12 SERTİFİKALARIN VE LİSANSLARIN KARSILIKLI TANINMASI

1. Bir Akit Tarafça tanzim edilen veya geçerli ve halen geçerli olan uçuşa elverişlilik sertifikaları, yeterlilik sertifikaları ve lisanslar, bu sertifika veya lisansların tanzim edildiği veya geçerli sayıldığı koşulların, Sözleşme uyarınca belirlenen asgari standartlara eşit seviyede veya daha yüksek seviyede olması kaydıyla, mutabık kalınan hava hizmetlerinin belirlenen hatlarda yürütülmesi amacıyla diğer Akit Tarafça da tanınacaktır. Ancak Akit Taraflar, kendi ülkelerinin üzerinde yapılan uçuşlar ile ilgili olarak kendi vatandaşlarına diğer Akit Tarafça veya başka bir Devlet tarafından tanzim edilen veya geçerli kılınan yeterlilik sertifikalarını ve lisansları tanımayı reddetme hakkını saklı tutmaktadır.
2. Akit Taraflardan herhangi birinin havacılık otoriteleri tarafından herhangi bir kişiye veya tayin edilen bir havayoluna ya da mutabık kalınan hizmetlerin yürütülmesinde kullanılan bir hava aracına verilen ve yukarıda (1.) fıkrada anıta bulunulan lisans ve sertifikalarla ilgili imtiyazlar ve koşullar, Sözleşmeye uygun olarak belirlenen asgari standartlardan farklı bir standardın uygulanmasına izin veriyorsa ve bu fark konusunda Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne (ICAO) başvuruda bulunulmuş ise, diğer Akit Taraf, bu mutlak uygulamanın açıklığa kavuşturulması amacıyla havacılık otoritelerinin istişarede bulunmasını talep edebilecektir. Uygun bir anlaşmaya varılamaması durumu, bu Anlaşmanın 4. Maddesinin (İşletme Yetkisinin İptali veya Askıya Alınması) uygulanmasına gerekçe oluşturacaktır.
3. Sözleşmenin 16. Maddesinde öngörülen yükümlülöklere bakılmaksızın, bir Akit Tarafın havayolu tarafından veya bu havayolu adına diğer Akit Taraf Devletin ülkesine inecek veya ülkesinden kalkacak şekilde gerçekleştirilen uçuşlarda işletilen bir hava aracının diğer Akit Taraf Devletin ülkesinde bulunduğu sırada, olağandışı bir gecikmeye yol açmamak şartıyla denetime (işbu Maddede "rampa denetimi" olarak adlandırılacaktır) tabi tutulabileceği konusunda mutabık kalmıştır. Bu denetim hava aracının içinde veya dışında, diğer Akit Tarafın yetkili temsilcileri tarafından yapılacaktır. Ancak, Sözleşmenin 33. Maddesinde sözü edilen yükümlölükler uyarınca, söz konusu denetimin amacı, Sözleşme temelinde oluşturulan ve hâlihazırda yürürlükte bulunan normlara uygun olarak hava aracının ve mürettebatın belgelerinin geçerliliği ile hava aracının ve teçhizatının görünürdeki durumunu kontrol etmek olacaktır.

4. Herhangi bir rampa denetimi veya bir dizi rampa denetimi sırasında:

a. bir hava aracının veya bir hava aracının işletilmesinin, Sözleşme uyarınca belirlenmiş

ASLI GİBİDİR
Sahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGVI

Hava Ulaştırma Daire Başkanı

olan ve denetimin gerçekleştirildiği tarih itibarıyla yürürlükte bulunan asgari standartlara uygun olmadığı yönünde ciddi kaygıların oluşması, veya

- b. Sözleşme uyarınca belirlenmiş olan ve denetimin gerçekleştirildiği tarih itibarıyla yürürlükte bulunan emniyet standartlarının etkin bir şekilde sağlanamadığı ve uygulanamadığı hususunda ciddi kaygıların oluşması halinde,

denetimi icra eden Akit Taraf Sözleşmenin 33. Maddesine göre, ilgili hava aracının veya mürettebatın sertifika ve lisanslarının tanzimine veya geçerli kılınmasına veya hava aracının işletilmesine esas koşulların, Sözleşmeye göre belirlenen asgari standartlara eşit seviyede veya daha üst seviyede olmadığı sonucunu çıkarmakta serbest olacaktır.

5. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu tarafından işletilen bir hava aracına yukarıdaki (3.) fıkra uyarınca, rampa denetimi uygulanmasına söz konusu havayolunun temsilcisi tarafından müsaade edilmemesi durumunda, diğer Akit Taraf işbu Maddenin (4.) fıkrasında belirtilen ciddi kaygıların oluştuğu sonucuna varabilecek ve söz konusu fıkra da belirtilen sonuçları çıkarabilecektir.
6. Herhangi bir Akit Tarafın, bir rampa denetimi sonucunda, bir veya bir dizi rampa denetiminin engellenmesi sonucunda, istişareler sonrasında ya da sair nedenlerle, havayolunun operasyonlarının emniyeti açısından derhal bir tedbir alınması gerektiği sonucuna varması durumunda, söz konusu Akit Taraf diğer Akit Tarafın havayolunun işletme yetkilerini derhal askıya alma veya tadil etme hakkına sahip olacaktır.
7. Akit Taraflardan herhangi birinin işbu Madde'nin (2.) veya (6.) fıkraları uyarınca aldığı tedbirler, bu tedbirin alınmasını gerektiren durumun ortadan kalkmasıyla sona erdirilecektir.

MADDE 13 HAVACILIK EMNİYETİ

1. Akit Taraflardan herhangi biri, diğer Akit Tarafça havacılık tesislerine ve hizmetlerine, mürettebata, hava aracına veya bunların işletilmesine ilişkin herhangi bir alanda benimsenmiş bulunan emniyet standartları ile ilgili olarak herhangi bir zamanda istişarelerde bulunmayı talep etme hakkına sahip olacaktır. Bu istişareler, söz konusu talebin yapıldığı tarihten itibaren otuz (30) gün içinde gerçekleştirilecektir.
2. Bu istişareleri müteakiben, Akit Taraflardan herhangi birinin diğer Akit Tarafın bu alanlardaki emniyet standartlarını, işbu Maddenin 1. fıkrasında belirtilen hususlarda, en azından söz konusu tarih itibarıyla Sözleşmede belirtilen asgari standartlara eşit şekilde sağlamadığını ve uygulamadığını tespit etmesi halinde, sözü geçen Akit Taraf bu tespitlerini ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından tavsiye edilen asgari standartlara uygunluğun sağlanması için atılması gereken adımları diğer Akit Tarafa bildirecek ve diğer Akit Taraf da kararlaştırılan süre içerisinde gerekli düzeltici önlemleri alacaktır. Belirlenen süre içerisinde gerekli düzeltici önlemlerin alınmaması, işbu Anlaşmanın 4. Maddesinin (Yetkilendirmenin iptali, Askıya Alınması veya Sınırlandırılması) uygulanmasına gerekçe oluşturacaktır.

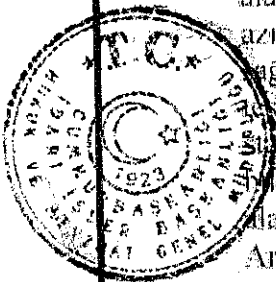
3. Sözleşmenin 16. Maddesinde öngörülen yükümlülöklere bakılmaksızın, bir Akit Tarafın havayolu tarafından veya bu havayolu adına diğer Akit Taraf Devletin ülkesine

ASLI GİBİDİR

Sahika Deniz HANÇER

Daire Başkanı

DHGY-1



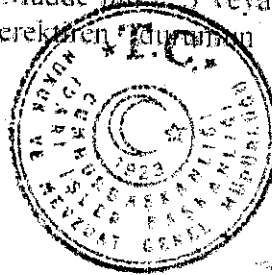
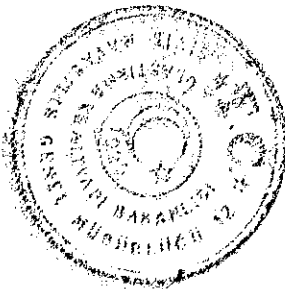
veya ülkesinden kalkacak şekilde gerçekleştirilen uçuşlarda işletilen bir hava aracının diğer Akit Taraf Devletin Ülkesinde bulunduğu sırada, olağandışı bir gecikmeye yol açmamak şartıyla denetime (işbu Maddede "rampa denetimi" olarak adlandırılacaktır) tabi tutulabileceği konusunda mutabık kalmıştır. Bu denetim hava aracının içinde veya çevresinde, diğer Akit Tarafın yetkili temsilcileri tarafından yapılacaktır. Ancak, Sözleşmenin 33. Maddesinde sözü edilen yükümlülükler uyarınca, söz konusu denetimin amacı, Sözleşme temelinde oluşturulan ve hâlihazırda yürürlükte bulunan normlara uygun olarak hava aracının ve mürettebatın belgelerinin geçerliliği ile hava aracının ve teçhizatının görünürdeki durumunu kontrol etmek olacaktır.

4. Herhangi bir rampa denetimi veya bir dizi rampa denetimi sırasında:

- a. bir hava aracının veya bir hava aracının işletilmesinin, Sözleşme uyarınca belirlenmiş olan ve denetimin gerçekleştirildiği tarih itibarıyla yürürlükte bulunan asgari standartlara uygun olmadığı yönünde ciddi kaygıların oluşması, veya
- b. Sözleşme uyarınca belirlenmiş olan ve denetimin gerçekleştirildiği tarih itibarıyla yürürlükte bulunan emniyet standartlarının etkin bir şekilde sağlanamadığı ve uygulanamadığı hususunda ciddi kaygıların oluşması halinde,

denetimi icra eden Akit Taraf Sözleşmenin 33. Maddesine göre, ilgili hava aracının veya mürettebatın sertifika ve lisanslarının tanzimine veya geçerli kılınmasına veya hava aracının işletilmesine esas koşulların, Sözleşmeye göre belirlenen asgari standartlara eşit seviyede veya daha üst seviyede olmadığı sonucunu çıkarmakta serbest olacaktır.

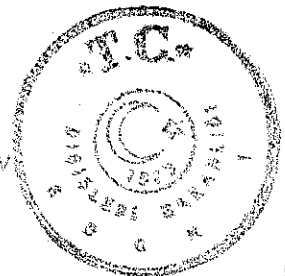
5. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu tarafından işletilen bir hava aracına yukarıdaki (3.) fıkra uyarınca, rampa denetimi uygulanmasına söz konusu havayolunun temsilcisi tarafından müsaade edilmemesi durumunda, diğer Akit Taraf işbu Maddenin (4.) fıkrasında belirtilen ciddi kaygıların oluştuğu sonucuna varabilecek ve söz konusu fıkrada belirlenen sonuçları çıkarabilecektir.
6. Herhangi bir Akit Tarafın, bir rampa denetimi sonucunda, bir veya bir dizi rampa denetiminin engellenmesi sonucunda, istişareler sonrasında ya da sair nedenlerle, havayolunun operasyonlarının emniyeti açısından derhal bir tedbir alınması gerektiği sonucuna varması durumunda, söz konusu Akit Taraf diğer Akit Tarafın havayolunun işleme yetkilerini derhal askıya alma veya tadil etme hakkına sahip olacaktır.
7. Akit Taraflardan herhangi birinin işbu Madde'nin (2.) veya (6.) fıkraları uyarınca aldığı tedbirler, bu tedbirin alınmasını gerektiren durumun ortadan kalkmasıyla sona erdirilecektir.



ASLI GİBİDİR

Şahika Deniz HANÇER

Daire Başkanı
DHGY-I



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, işbu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini teyit ederler. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut haklarının ve yükümlülüklerin 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 İşaretilmesi Sözleşmesi veya Akit Tarafların taraf oldukları sivil havacılık güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir sözleşme hükümlerine uygun hareket edeceklerdir.
2. Akit Taraflar; sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesini, bu hava aracının, yolcularının ve mürettebatının, havalimanlarının ve hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı girişilebilecek diğer yasa dışı eylemleri önlemek ve sivil havacılığın güvenliğine ilişkin diğer tehditleri bertaraf etmek üzere, talep halinde birbirlerine gerekli her türlü yardımda bulunacaklardır.
3. Akit Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, Akit Taraflara uygulanabilir olduğu ölçüde, ICAO tarafından tesis edilen ve Uluslararası Sivil Havacılık Hakkında Sözleşmenin Ekleri olarak ihdas edilen tüm havacılık güvenliği standartlarına ve tavsiye edilen uygulamalara uygun olarak hareket edeceklerdir. Akit Taraflar, kendi tescillerindeki hava aracı işletmecilerinin veya işyeri merkezi ya da daimi ikametgahı kendi ülkelerinde bulunan hava aracı işletmecilerinin ve ülkelerindeki havalimanı işletmecilerinin Akit Tarafları bağlayan bu tür havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini sağlayacaklardır. Bu bağlamda her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa kendi ulusal düzenlemeleri ve uygulamaları ile yukarıda belirtilen Ek'lerdeki havacılık güvenlik standartları arasındaki farklılıkları bildirmelidir. Her bir Akit Taraf herhangi bir zamanda diğer Akit Taraf ile bu tür farklılıkları müzakere etmek amacı ile, işbu Anlaşmanın 24. Maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) 2. fıkrası hükümleri doğrultusunda gerçekleştirilmek üzere acil istişare talebinde bulunabilecektir.
4. Her bir Akit Taraf, hava aracı işletmelerinin, diğer Akit Tarafın, ülkesine girişte, bu ülkeden çıkışta veya bu ülkede bulunulan süre içerisinde uyulmasını talep ettiği ve yukarıda yer alan (3.) fıkrada atfıa bulunulan havacılık güvenliği hükümlerine uyumunun istenebileceği hususunda mutabıktır. Ayrıca, Akit Taraflardan her biri, ülkesinde hava aracının korunması ve yolcuların, mürettebatın el bagajlarının, genel kargo ve hava aracı ikmal malzemelerinin yükleme ve boşaltma öncesinde ve sonrasında kontrolü amacıyla yeterli emniyet tedbirlerinin alınması ve etkin şekilde uygulanmasını sağlayacaktır. Akit Taraflardan her biri, özel bir tehdidin bertaraf edilmesi amacıyla diğer Akit Tarafın makul özel güvenlik tedbirleri alınması yolunda yapacağı herhangi bir talebi olumlu bir şekilde dikkate alacaktır.

ASLI GİBİDİR

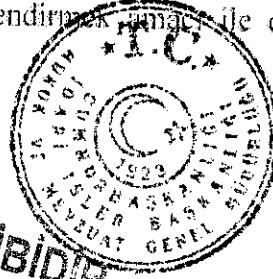
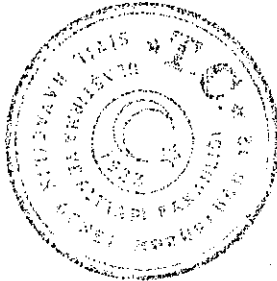
Sahil ve Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-1

Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.

5. Sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesi olayının veya bu doğrultuda bir tehdidin vuku bulması veya bu hava aracına, hava aracının yolcularına ve mürettebatına, havalimanlarına veya hava seyrüsefer tesislerine yönelik diğer yasadışı müdahalelerin meydana gelmesi halinde Akit Taraflar, haberleşmede kolaylık sağlayarak ve bu tür bir olayın veya olay tehdidinin, insan hayatına yönelik riski asgari düzeyde tutacak şekilde, hızlı ve emniyetli bir şekilde sona erdirilmesini amaçlayan diğer uygun tedbirleri alarak birbirlerine yardımcı olacaklardır.
6. Her bir Akit Taraf, kalkışı, insan hayatının korunmasına ilişkin asli görevlerini yerine getirmek için gerekli olmadıkça, ilgili Devletin ülkesine iniş yapmış olan, yasadışı yollarla ele geçirilmiş veya diğer yasadışı müdahale eylemlerine maruz kalmış bir hava aracının, yerde kalmasını sağlamak üzere pratikte mümkün olan önlemleri alacaktır. Pratikte mümkün olduğu takdirde 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 kullanılması amacı ile gerekli kontrol mekanizmalarını oluşturmayı ve uygulamayı kabul etmektedir.
3. Her bir Akit Taraf ayrıca kendileri tarafından düzenlenen seyahat ve kimlik belgelerinin rahatlıkla suistimal edilemeyecek ve rahatlıkla yasadışı şekilde değiştirilemeyecek, kopyalanamayacak veya düzenlenemeyecek nitelikte olmasını temin edecek prosedürler koymayı ve geliştirmeyi kabul eder.
4. Yukarıda belirtilen amaca istinaden, her bir Akit Taraf, pasaportlarını ve diğer seyahat belgelerini ICAO Doküman 9303 Makine Tarafından Okunabilir Seyahat Belgeleri doğrultusunda düzenleyecektir: 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.
5. Her bir Akit Taraf, düzmece veya sahte seyahat belgelerine ilişkin operasyonel bilgi alışverişinde bulunmayı ve seyahat belgelerinde sahteciliği, düzmece veya sahte seyahat belgelerinin kullanımını, geçerli seyahat belgelerinin sahtekârlarca kullanımını, hak sahipleri tarafından gerçek seyahat belgelerinin bir suçun işlenmesi sırasında kötüye kullanımını, süresi dolmuş veya iptal edilmiş seyahat belgelerinin kullanımını ve sahtecilikle ele geçirilmiş seyahat belgelerinin kullanımını içeren seyahat belgesi dolandırıcılığına karşı mücadeleyi güçlendirmek amacıyla diğer Akit Tarafla işbirliği yapmayı kabul etmektedir.



ASLI GİBİDİR

Şahika Deniz HANÇER

Daire Başkanı

DHGY-I

MADDE 16
BİLGİSAYARLI REZERVASYON SİSTEMLERİ (CRS)

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

MADDE 17
SİGARA YASAĞI

1. Her bir Akit Taraf, Akit Tarafların ülkeleri arasında kendi havayolları tarafından işletilen ve yolcu taşıyan tüm uçuşlarda sigara içilmesini yasaklayacak veya kendi havayollarının yasaklanmasını sağlayacaktır. Bu yasak, hava aracının tüm bölümlerinde uygulanacak ve yolcular uçağa alınmaya başladığı andan, yolcuların uçaktan indirilmesinin tamamlandığı ana kadar geçerli olacaktır.
2. Her bir Akit Taraf, kendi havayollarının, yolcularının ve mürettebatının işbu Madde hükümlerine uymalarını sağlamak amacı ile bu kurallara uyulmaması durumunda ilgili yasalar ve yönetmelikler doğrultusunda gerekli cezaların uygulanması da dâhil olmak üzere makul gördüğü tüm önlemleri alacaktır.

MADDE 18
ÇEVRENİN KORUNMASI

Akit Taraflar, havacılığın sürdürülebilir gelişimini teşvik ederek çevrenin korunması ihtiyacını desteklerler. Akit Taraflar, ilgili ülkeleri arasındaki operasyonlara ilişkin ICAO Standartlarına ve Sözleşmenin 16 sayılı Ekinde Tavsiye Edilen Uygulamalara (SARP) ve çevrenin korunmasına ilişkin mevcut ICAO politikasına ve kılavuzuna uymayı kabul etmektedirler.

MADDE 19
CHARTER/TARİFESİZ UÇUŞLARA UYGULANABİLİRLİK

1. İşbu Anlaşmanın Vergiler, Gümrük Harçları ve Diğer Ücretler başlıklı 7. Maddesinde, Kullanıcı Ücretleri başlıklı 9. Maddesinde, Yabancı Personelin Çalıştırılması ve Yerel hizmetlere Erişim başlıklı 10. Maddesinde, Döviz Dönüşümü ve Kazançların Transferi başlıklı 11. Maddesinde, Sertifika ve Lisansların Karşılıklı Tanınması başlıklı 12. Maddesinde, Havacılık Emniyeti başlıklı 13. Maddesinde, Havacılık Güvenliği başlıklı 14. Maddesinde, İstatistikler başlıklı 22. Maddesinde, Kanunların ve Düzenlemelerin uygulanması başlıklı 23. Maddesinde ve İşişareler ve Değişiklikler başlıklı 24. Maddesinde belirtilen hükümler, bir Akit Tarafın hava taşıyıcıları tarafından diğer Akit Tarafın ülkesine veya ülkesinden yapılacak olan charter ve diğer tarifesiz uçuşlara ve bu uçuşları gerçekleştiren hava taşıyıcılara da uygulanacaktır.

2. İşbu Maddenin 1. fıkrasındaki hükümler, charter veya tarifesiz uçuşların onaylanması veya bu operasyonların organizasyonlarında yer alan hava taşıyıcılarının veya diğer tarafların sevk ve idaresini düzenleyen ulusal kanunları ve düzenlemeleri etkilemeyecektir.

ASLI GİBİDİR

Suzuka Deniz HANÇELİ

Daire Başkanı

DHGY-I

MADDE 20 KİRALAMA

1. Her bir Akit Taraf, işbu Anlaşma kapsamındaki hizmetler için kiralaan ve işbu Anlaşmanın 13. Maddesinde (Havacılık Emniyeti) ve 14. Maddesinde (Havacılık Güvenliği) belirtilen standartlara uygun olmayan hava araçlarının kullanımını önleyebilecektir.
2. Yukarıdaki 1. fıkraya tabi olmak kaydıyla, her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları, kiraya veren havayolunun sahip olmadığı trafik haklarını kullanmasına yol açmaması koşuluyla, diğer havayolları da dahil olmak üzere herhangi bir firmadan kiralanmış olan hava aracını kullanabilecektir.

MADDE 21 UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI

1. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları), her bir tarife dönemi için (yaz ve kış) mutabık kalınan hizmetlerin başlamasından en az otuz (30) gün önce diğer planladığı uçuş programlarını onay için Akit Tarafın havacılık otoritelerine sunacaktır.
2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun onaylanmış uçuş programı dışında mutabık kalınan hizmetler doğrultusunda düzenlemek istediği ek seferler için, sözü geçen havayolu diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinden önceden izin talep etmelidir. Bu tür talepler, Akit Tarafların ulusal kanunlarına ve düzenlemelerine uygun şekilde sunulacaktır. Aynı usul yapılabilecek herhangi bir değişikliğe de uygulanacaktır.

MADDE 22 İSTATİSTİKLER

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

MADDE 23 ULUSAL KANUNLARIN VE DÜZENLEMELERİN UYGULANMASI

1. Bir Akit Tarafın uluslararası hava hizmetlerinde kullanılan bir hava aracının ülkesine girişi, kalışı veya ayrılışı ya da bu hava aracının kendi ülkesi dâhilinde işletilmesini veya seyrüseferini ya da uçuşlarını düzenleyen kanunları ve düzenlemeleri diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayoluna da uygulanacaktır.
2. Bir Akit Tarafın yolcu, mürettebat, bagajlar veya posta da dâhil olmak üzere kargonun ülkesine girişi, kalışı veya ayrılışıyla ilgili giriş, çıkış, gümrükleme, göç ve ticaret, havacılık güvenliği, pasaport, gümrük, döviz, posta, sağlık ve karantina gibi formaliteleri düzenleyen kanunlarına ve düzenlemelerine, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayollarına da uygulanacaktır.

ASLI GİBİDİR

Sahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı

DHGY-1

Amir HOCER

Genel Müdür, Daire Başkanı

tarafından taşınan yolcu, mürettebat, bagajlar, kargo ve posta tarafından veya onlar adına, bu ülkede bulundukları süre zarfında, uyulacaktır

3. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın talebi üzerine işbu Anlaşmada aşıta bulunulan ilgili kanunların, düzenlemelerin ve prosedürlerin suretlerini karşı tarafa sunacaktır.

MADDE 24 İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER

1. Akit Tarafların Havacılık Otoriteleri, yakın işbirliği anlayışı içinde, zaman zaman işbu Anlaşmanın ve Eklerinin uygulanması, yorumlanması, tatbiki veya tadili amacı ile birbirleriyle istişareler yürüteceklerdir.
2. Bir Akit Tarafın işbu Anlaşma veya Ekleri üzerinde değişiklik yapmak amacıyla istişarede bulunmayı talep etmesi durumunda, Akit Taraflarca aksi yönde bir karar alınmadığı müddetçe bu istişareler Akit Taraflardan birinin, diğer Akit Tarafa yazılı olarak yapılan talebi aldığı tarihten itibaren en kısa sürede ve her hâlikarda en geç alımış (60) gün içerisinde 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. Akit Taraflardan herhangi birinin işbu Anlaşmanın herhangi bir hükmü üzerinde değişiklik yapılmasını talep etmesi halinde, söz konusu değişiklik Akit Tarafların anayasal prosedürlerinin tamamlandığını bildirmelerinden sonra yürürlüğe girecektir.
4. Ekler üzerindeki değişiklikler Akit Tarafların havacılık otoritelerinin kendi aralarında doğrudan anlaşmasıyla da yapılabilecektir. Değişiklikler geçici olarak karşılıklı mutabakata varıldığı tarihten itibaren uygulamaya başlanacak ve diplomatik nota teatisi ile teyit edilmesinden sonra yürürlüğe girecektir.

MADDE 25 İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ

1. İşbu Anlaşmanın yorumlanmasında veya uygulanmasında Akit taraflar arasında herhangi bir uyuşmazlık çıkması durumunda, Akit Taraflar öncelikle uyuşmazlıklarını her iki Akit Taraf Devletin Havacılık Otoriteleri arasında müzakere yoluyla çözmeye çaba göstereceklerdir.
2. Söz konusu Havacılık Otoritelerinin müzakereler yoluyla çözüme ulaşamamaları halinde, uyuşmazlık diplomatik kanallar yoluyla çözüme kavuşturulacaktır.

Akit Tarafların, yukarıda yer alan (1.) ve (2.) fıkraların hükümleri doğrultusunda bir çözüme ulaşamamaları halinde, Akit Taraflardan herhangi biri söz konusu uyuşmazlığı, 1923 tarihli yasa ve yönetmeliklere uygun bir şekilde, birer üyesi her bir Akit Tarafa belirleyecek, üçüncü üyesi ise Akit Taraflardan birinin vatandaşı olmamak ve hakemlerin belirlendiği tarih itibarıyla her iki Akit Tarafın da diplomatik ilişkide olduğu bir Devletin vatandaşı olmak kaydıyla, bu iki hakem tarafından seçilecek, üç hakemden oluşan bir hakem heyetini sunabilecektir.

ASLI GİBİDİR
Sahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHG-YI

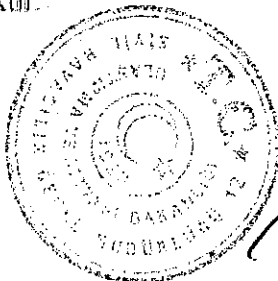
Taraflar, uyuşmazlığın tahkime götürüleceğine dair bildirimini taahhütlü posta ile tebellüğ ettikleri tarihi izleyen altmış (60) gün içinde aday gösterecekleri hakemi belirleyeceklerdir. Tahkim heyeti başkanı olarak görev yapacak olan üçüncü hakem Akit Tarafların hakemlerini belirledikleri tarihten itibaren altmış (60) gün içinde tayin edilecektir.

Akit Taraflardan herhangi birinin belirlenen süre içinde aday göstereceği hakemi belirleyememesi veya seçilen hakemlerin hakem heyeti başkanı olarak görev yapacak üçüncü hakemin belirlenmesine öngörülen sürede karar verememeleri halinde, duruma bağlı olarak, her bir Akit Taraf ICAO Konsey Başkanından üçüncü hakemi veya bir hakem tayin etmemiş olan Tarafın hakemini belirlemesini talep edebilecektir.

4. Akit Tarafların vatandaşı olmamak kaydıyla ICAO Konseyi Başkan Yardımcısı veya kıdemli bir üyesi, duruma bağlı olarak, ICAO Başkanının yokluğunda veya yetersizliği durumunda Başkanın tahkim süreci ile ilgili olarak işbu Maddenin (3.) fıkrasında belirtilen sorumluluklarını üstlenecektir.
5. Tahkim Heyeti, usullerini ve tahkim işleminin yerini Akit Taraflar arasında mutabık kalınan hükümlere tabi olmak kaydıyla belirleyecektir.
6. Tahkim Heyetinin kararları aralarında uyuşmazlık bulunan Akit Taraflar açısından nihai ve bağlayıcı nitelik taşıyacaktır.
7. Akit Taraflardan herhangi birinin veya Akit Taraflardan herhangi biri tarafından tayin edilen havayolunun işbu Maddenin (2.) fıkrası uyarınca verilen karara uymaması durumunda, diğer Akit Taraf, temerrüde düşen Akit Tarafa işbu Anlaşma uyarınca sağlanan hakları veya ayrıcalıkları sınırlandırabilecek, askıya alabilecek veya iptal edebilecektir.
8. Her bir Akit Taraf kendi hakeminin masraflarını karşılayacaktır. İşbu Maddenin (3.) fıkrası uyarınca, üçüncü hakemin ya da temerrüde düşen Tarafça bildirilmeyen hakemin atanmasında ICAO'nun yapacağı her türlü masraflar da dâhil olmak üzere, hakem heyeti başkanı olarak görev yapacak üçüncü hakemin ücretleri ve masrafları Akit Taraflarca eşit olarak paylaşılacaktır.
9. Tahkime başvurulmasından itibaren tahkim heyeti kararını açıklayana dek, Akit Taraflar fesili hali dışında, verilen nihai karar doğrultusunda yapılabilecek düzeltmelere hâlel getirmeksizin, işbu Anlaşmadan doğan tüm yükümlülüklerini yerine getirmeye devam edeceklerdir.

MADDE 26 TESCİL

İşbu Anlaşma, Ekleri ve bunlarda yapılacak tüm değişiklikler ICAO nezdinde tescil edilecektir.



ASLI GİBİDİR

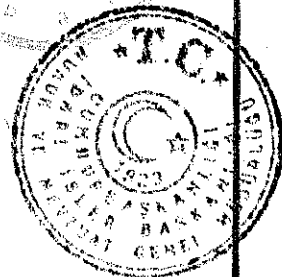
Şehika Deniz HANÇER

Daire Başkanı

DHGYİ

Amir KOCER

Hava Ulaştırma Daire Başkanı



MADDE 27
ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR

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

MADDE 28
BAŞLIKLAR

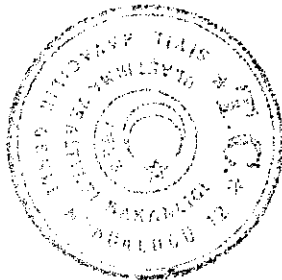
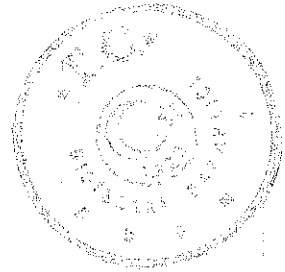
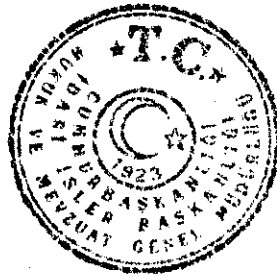
Madde başlıkları işbu Anlaşmaya sadece müracaat ve kolaylık amacıyla konulmuştur ve hiçbir surette işbu Anlaşmanın amaç ve kapsamının sınırını çizmez, kısıtlamaz veya tanımlamaz.

MADDE 29
GEÇERLİLİK VE SONA ERME

İşbu Anlaşma süresiz olarak geçerli olmak üzere imzalanmıştır.

Akit Taraflardan herhangi biri her an diğer Akit Tarafa işbu Anlaşmayı feshetmek istediğine yönelik olarak bildirimde bulunabilecektir. Bu bildirim eş zamanlı olarak ICAO'ya da ulaştırılacaktır.

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



ASLI GİBİDİR

[Signature]
Aslı KİÇEN
Hava Ulaştırma Daire Başkanı

[Signature]

Şahika Deniz HANÇER

Daire Başkanı

DHGY-1

MADDE 30
YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

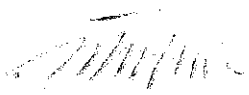
İşbu Anlaşma, Akit Tarafların, uluslararası anlaşmaların akdedilmesine ve yürürlüğe girişine ilişkin olarak kendilerinin yasal formalitelerinin yerine getirildiğini birbirlerine bildirdikleri tarihte yürürlüğe girecektir.

Yukarıdaki hususlar muvacehesinde, aşağıda imzaları bulunan ve ilgili hükümetler tarafından bu yönde usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş tam yetkili temsilciler otuz (30) Maddeden ve iki (2) Ekten ibaret olan İşbu Anlaşmayı imzalamış ve mühürlemişlerdir.

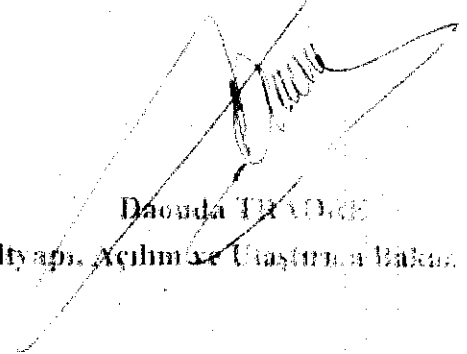
2015 yılının Ekim ayının 19. gününde, her bir metin birbirine eşdeğer olmak üzere, Türkçe, Fransızca ve İngilizce dillerinde iki eş nüsha halinde düzenlenmiştir. Yürütmeye, yorumlamaya veya uygulamaya herhangi bir farklılığın oluşması halinde İngilizce metin hakim gelecek ve geçerli olacaktır.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ADINA

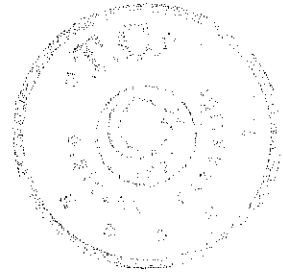
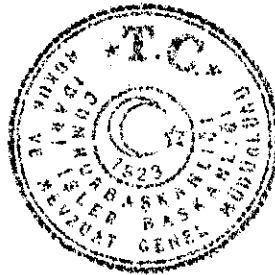
BURKINA FASO HÜKÜMETİ ADINA



Feridun BİLGİN
Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı



Daouda TRAORE
Altyapı, Açılım ve Ulaştırma Bakanı



ASLI GİBİDİR

Amel KOCER

Altyapı, Açılım ve Ulaştırma Bakanlığı



Şahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-I

EK I HAT ÇİZELGESİ

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

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	İleri Noktalar
Türkiye'deki noktalar	Niamey ve daha sonra belirtilecek iki nokta	Ouagadougou ve daha sonra belirtilecek bir nokta	Bamako Abidjan ve daha sonra belirtilecek bir nokta

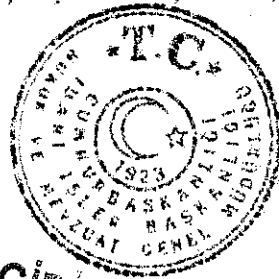
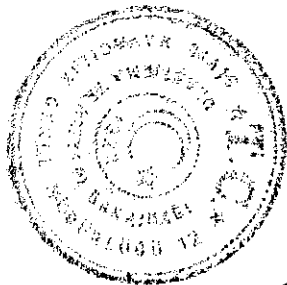
2. Burkina Faso tarafından tayin edilen havayolları her iki yönde aşağıda belirtilen hava hizmetlerini işletme hakkına sahip olacaktır:

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	İleri Noktalar
Burkina Faso'daki noktalar	Batı Afrika Ekonomik Parasal Birliği'nde üç nokta	İstanbul Ankara	Batı Afrika Ekonomik Parasal Birliği'nde üç nokta

Notlar:

(*) Yukarıdaki hatlardaki ara noktalar ve ileri noktalar ile tayin edilen havayolları tarafından bu noktalar arasında kullanılacak 5. serbest trafik hakları her iki Akit Tarafın havacılık otoriteleri arasında müştereken belirlenecektir ve Batı Afrika Ekonomik Parasal Birliği dışındaki noktalar için açık olabilir. 5. serbest trafik hakları yalnız Batı Afrika Ülkekeri Ekonomik Topluluğu içerisinde 3. ve 4. trafik haklarıyla uçuş gerçekleştiren bir havayolu olmaması durumunda uygulanacaktır.

(*) İlgili hatları hizmetlerin başlangıç ve bitiş noktasının, havayolunu tayin eden Akit Tarafın ülkesi içinde bulunması koşuluyla, tayin edilen havayolu (havayolları) tamamen kendi takdirinde olmak kaydıyla, herhangi bir uçuşa ya da hiç bir uçuşa ara noktaları ve ileri noktaları kullanmayabilecektir.



ASLI GİBİ

(Signature)

Şahika Deniz HANÇER

Daire Başkanı

DHGY-I

EK II KOD PAYLAŞIMI

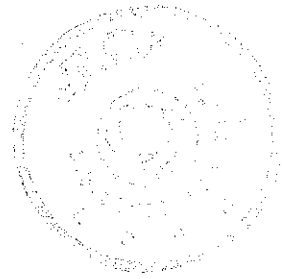
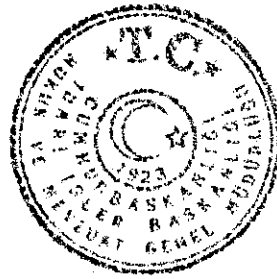
Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları):

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

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

Üçüncü Taraf Kod Paylaşımı düzenlemeleri için, bu düzenlemeler içinde yer alan tüm havayolları her iki Akit Tarafın havacılık otoritelerinin onayına tabi olacaktır. Üçüncü bir ülkeye veya üçüncü bir ülkeden gerçekleştirilecek hizmetlere ilişkin olarak, ilgili Üçüncü Tarafın, diğer Akit Tarafın havayolu şirketleri ile diğer havayolu şirketleri arasında bu tür düzenlemeler yapılmasına izin vermediği 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.

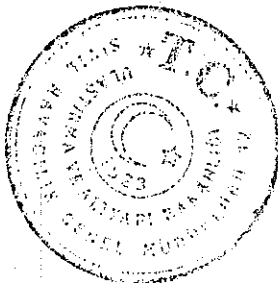
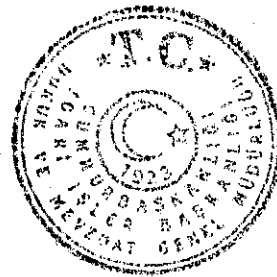


ASLI GİBİDİR

Amir NOĞER
Hava Ulaşım Daire Başkanı

Şahika Deniz HANCI
Daire Başkanı
DHGY-1

AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY
AND
THE GOVERNMENT OF THE BURKINA FASO



ASLI GİBİDİR

Şafika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-I

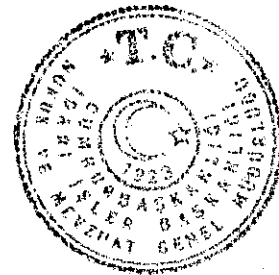


CONTENT

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

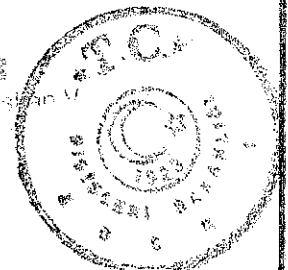
ANNEX II CODE SHARING



ASLI GİBİDİR

Şahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-I

Ali KOÇER
Hava - Uçuş Daire Başkanı



The Government of the Republic of Turkey and the Burkina Faso 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.

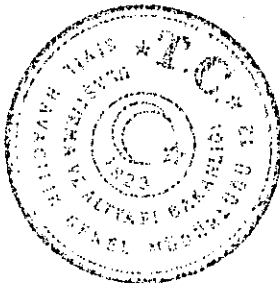
Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities.

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

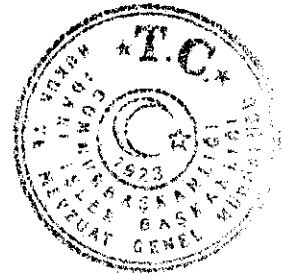
Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories.

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

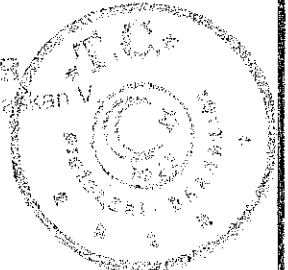


ASLI GİBİDİR

Sahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-I

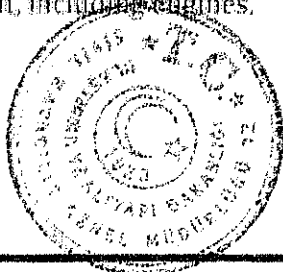


Anıl KOÇER
Hava Ulaşım Daire Başkanı



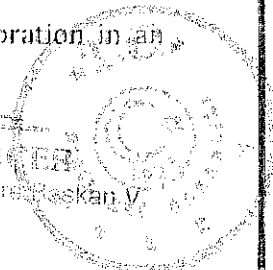
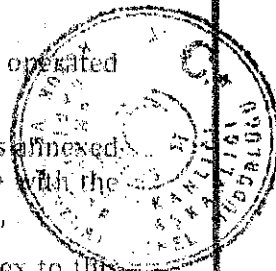
ARTICLE I DEFINITIONS

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 Burkina Faso, the Minister responsible for Civil Aviation or in both cases any person or body authorized 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.



ASLI GİBİDİR

Saima Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-I



- 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 1 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 1 to this Agreement for the purpose of embarking and disembarking the international traffic to combination or separately.
 - d. the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party traffic carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. Such designation shall be effected by virtue of a written notification through diplomatic channels.
2. Each Contracting Party shall have the right to designate an African regional multinational airline as its designated airline to exploit the agreed services in accordance with the provisions of Articles 77 and 79 of the Chicago 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:

ASLI GIBİDİR

Zahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı

DHGY-I

İsmail Ulaşım Daire Başkanı W.

- 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

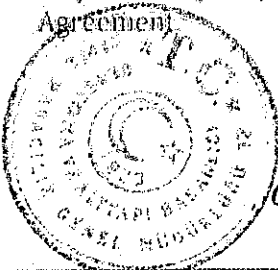
1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall enjoy fair and equal opportunity for the operation of air services between the territories of two Contracting Parties.
2. In the operation by the designated airline(s) of either Contracting Party of the specified air services, the interests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

Sahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı

DHGY-1

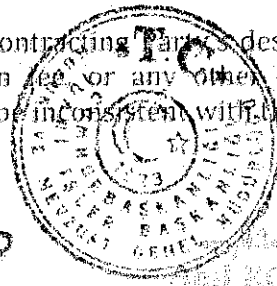
**ARTICLE 6
TARIFFS**

1. Each Contracting Party shall allow the tariffs for international air services operated to/from/through its territory to be established by the designated airlines at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
 - a. Prevention of unreasonably discriminatory prices or practices,
 - b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position, and
 - c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. The tariffs established under paragraph (1) shall not be required to be filed by the designated airlines of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval.
3. Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, in the establishment of tariffs, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor, being a designated airline of the other Contracting Party, or excluding such a competitor from a route.
4. The Contracting Parties agree that the following airline practices, in relation to the establishment of tariffs, may be regarded as possible unfair competitive practices which may merit closer examination:
 - a. charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate,
 - b. the practices in question are sustained rather than temporary,
 - c. the practices in question have a serious economic effect on, or cause significant damage to designated airline(s) of the other Contracting Party, and
 - d. behaviour indicating an abuse of dominant position on the route.
5. In the event that either aeronautical authority is dissatisfied with a tariff proposed or in effect for an airline of the other Contracting Party, the aeronautical authorities will endeavour to settle the matter through consultations, if so requested by either authority. In any event, the aeronautical authority of a Contracting Party shall not take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a tariff of an airline of the other Contracting Party.
6. Notwithstanding the foregoing the designated airlines of one Contracting Party shall provide on request, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party the information relating to the establishment of the tariffs, in a manner and format as specified by such authorities.
7. No Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

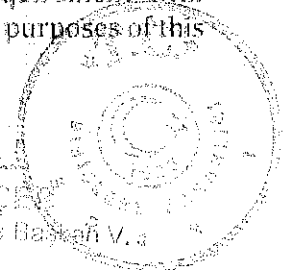


ASLI GİBİDİR

Banika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-1



Ali KOÇER
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.3

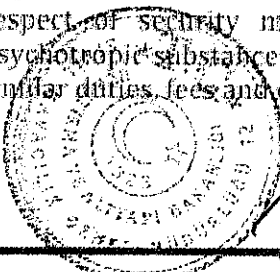


ARTICLE 7
TAXES, CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

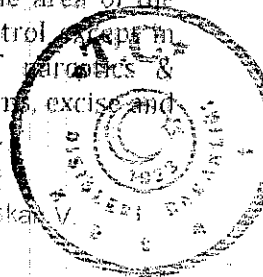
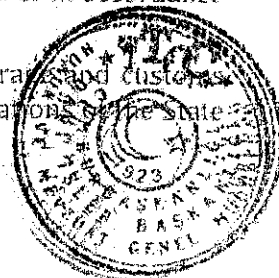
1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts (including engines), supplies of fuels and lubricants (including hydraulic fluids), and aircraft stores (including food, beverages, liquor, tobacco 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 designated airline of a Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline intended for use in the operating of international services until such time as they are re-exported.
3. Materials referred to in paragraph (2) above shall be subject to supervision or control of customs authorities.
4. The regular airborne equipment, spare parts (including engines), aircraft stores and supplies of fuels and lubricants (including hydraulic fluids) as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they shall be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations of that Contracting Party.
5. The fees corresponding to the services performed in relation to the storage, clearance will be charged in accordance with the national laws and regulations 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 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 and similar duties, fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.



ASLI GIBIDIR
Sahika Deniz HANCI
Daire Başkanı
DHGY-I



ARTICLE 9 USER CHARGES

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

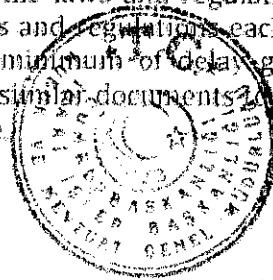
ARTICLE 10 NON- NATIONAL PERSONNEL AND ACCESS TO LOCAL SERVICES

1. In accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party -elating 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.

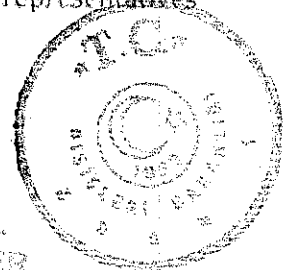


ASLI GIBİDİR

Sahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-I



Adil KOCER
Hava Ulaşım Daire Başkanı V.



ARTICLE 11
CURRENCY CONVERSION AND REMITTANCE OF EARNINGS

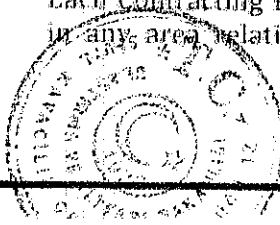
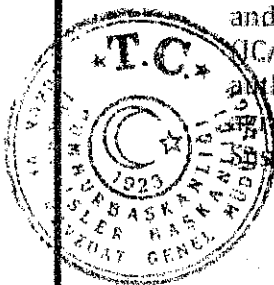
1. Each designated airline(s) shall have the right to sell and issue its own transportation documents in the territory of the other Contracting Party through its sales offices and, at its discretion, through its agents. Such airlines shall have the right to sell such transportation, and any person shall 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

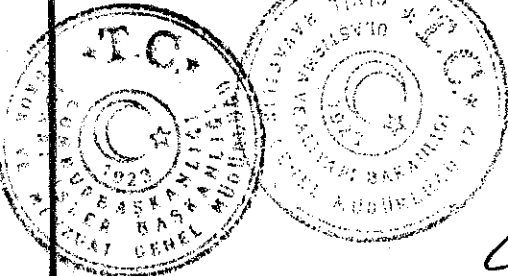


ASLI GIBI
Sanika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-1



operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer, in the aspects mentioned in paragraph 1 of this Article, safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum ICAO standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action within an agreed period. Failure to take appropriate action within the agreed period shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation or Suspension of Operating Authorization) of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 16 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of the airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the State of the other Contracting Party may, while within the territory of the State of the other Contracting Party, be made subject of an examination (in this Article called "ramp inspection"), without unreasonable delay. This would be an inspection by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft. However, the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the objective of this inspection will be to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment in accordance with the established effective norms on the basis of the Convention.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a. serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
 - b. serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.
5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airline of a Contracting Party in accordance with paragraph (3) above is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
6. Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the airline of the other Contracting Party immediately in the case the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, the denial of an access to a ramp inspection or a series of ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.



ASLI GİBİDİR

Sahika Deniz HANÇER

Daire Başkanı

DHGY-İ



ARTICLE 14
AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 or the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection done at Montreal on 1 March 1991 or any other Convention on aviation security to which the Contracting Parties are parties.
2. Upon request, the Contracting Parties shall provide all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties, in their mutual relations, shall act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by ICAO and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences, which shall be held in accordance with paragraph 2 of Article 24 (Consultations and Amendment) of this Agreement.
4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall secure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, and baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof, with minimum risk to life.
6. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference, which has landed in the territory of the respective States detained on the ground, unless its

ASLI GIBİDİR

Sahika Deniz HANÇER

Daire Başkanı

DHGY-1

Ali KOÇER

Ulaştırma Daire Başkanı

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 equality 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, Part 2- Machine Readable Visas, and/or Part 3- Size 1 and Size 2 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 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.

ASLI GIBİDİP

Zahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-İ

Ali ROÇER
Hava Ulaştırma Daire Başkanı

ARTICLE 19
APPLICABILITY TO CHARTER/NON SCHEDULED FLIGHTS

1. The provisions set out in Articles 7 Taxes, Customs Duties and Other Charges, 9 User Charges, 10 Non-National Personnel and Access to Local Services, 11 Currency Conversion and Remittance of Earnings, 12 Mutual Recognition of Certificates and Licenses, 13 Aviation Safety, 14 Aviation Security, 22 Statistics, 23 Application of Laws and Regulations 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.
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

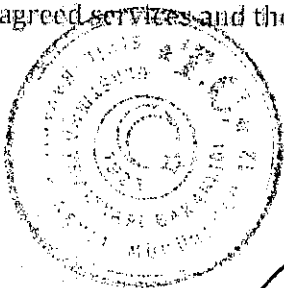
1. Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement, which does not comply with Articles 13 (Aviation Safety) and 14 (Aviation Security) of this Agreement.
2. Subject to paragraph 1 above, the designated airlines of each Contracting Party may use aircraft 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.

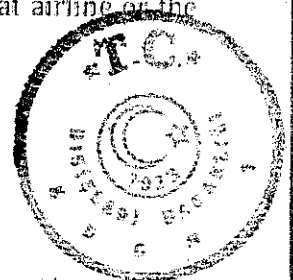
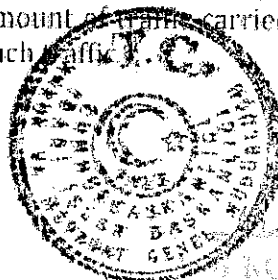
ARTICLE 22
STATISTICS

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.



ASLI GIBİDİR

Şahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-I



ROÇER
Daire Başkanı

ARTICLE 23
APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

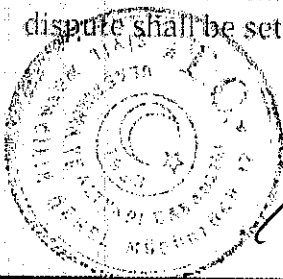
1. The laws and the regulations of a Contracting Party relating to the entry into sojourn in or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft or flights of such aircraft over that territory shall be applied to aircraft 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

4. 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.
5. 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.
6. 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.
7. 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

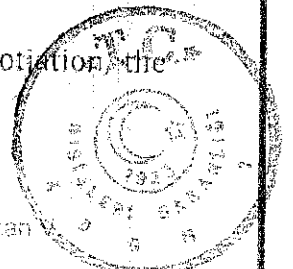
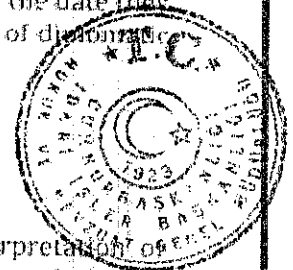
1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle their dispute by negotiations between Aeronautical Authorities of the States of both Contracting Parties.
2. If the said Aeronautical Authorities fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.



ASLI GIBİDİR

Sahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-I

Y. KOCER
Başkan



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

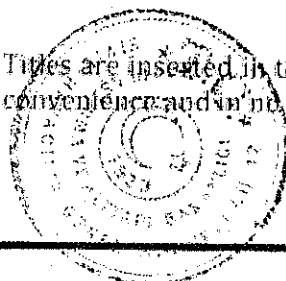
This Agreement, its Annexes and all amendments thereto shall be registered with ICAO.

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

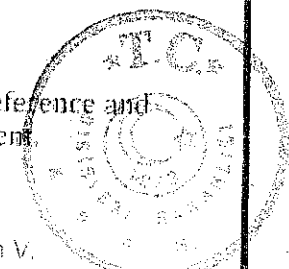
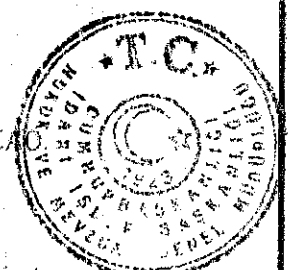
Titles are inserted in this Agreement at the head of each Article for the purpose of reference and convenience and in no way define limits or describe the scope or intent of this Agreement.



Sabri Deniz HANÇER
Daire Başkanı

DHG-Y-1

Ali ROĞER
İkinci Başkan



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

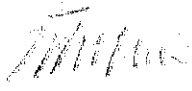
This Agreement shall enter into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfillment of their legal formalities with regard to the conclusion and the entering into force of international agreements.

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.

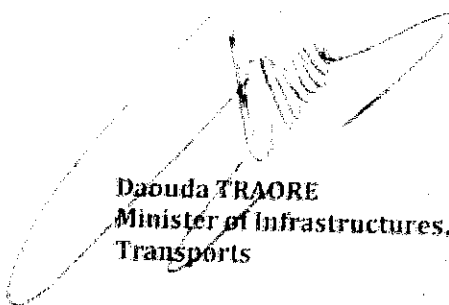
Done at Antalya this nineteenth day of October the year 2015 in duplicate, in the Turkish, French and English languages, all texts being equally authenticated. In case of any divergence of implementation interpretation or application, the English text shall prevail.

**FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUCLIC OF TURKEY**

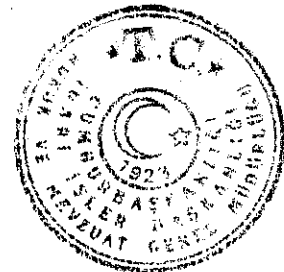
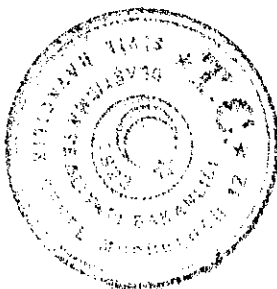
**FOR THE GOVERNMENT OF
THE BURKINA FASO**


Feridun BILGIN

Minister of Transport, Maritime
Affairs and Communications


Daouda TRAORE

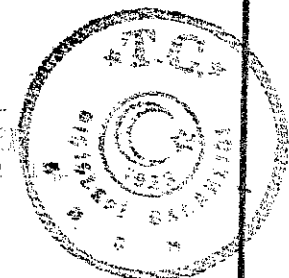
Minister of Infrastructures, Desencavement and
Transports



ASLI GİBİDİR


Şahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-I


Ali KOCER
Daire Başkanı



**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	Niamey and two points to be specified later.	Ouagadougou and a point to be specified later.	Bamako Abidjan and a point to be specified later.

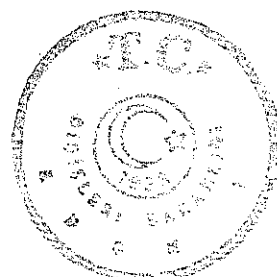
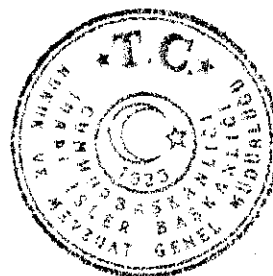
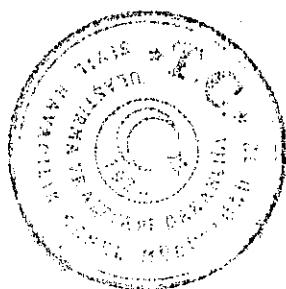
2. The airlines designated by the Burkina Faso shall be entitled to operate air services in both directions as follows:

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Burkina Faso	Three points in the West African Economic Monetary Union area	Istanbul Ankara	Three points in the West African Economic Monetary Union area

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 and could be open for the points outside the West African Economic Monetary Union Area. 5th freedom traffic rights shall only be exercised in case there is no airline operating flights with 3rd and 4th traffic rights within Economic Community of West African States.

(*) 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.



ASLI GİBİDİR

Sahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-1

Ali HANÇER
Daire Başkanı Daire Başkan V.

ANNEX II CODE SHARING

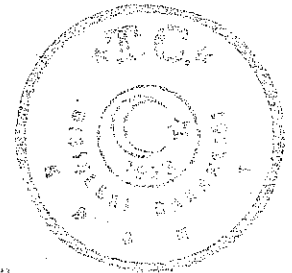
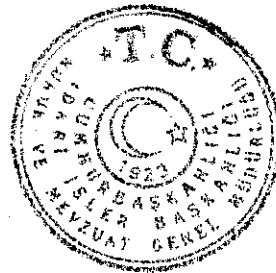
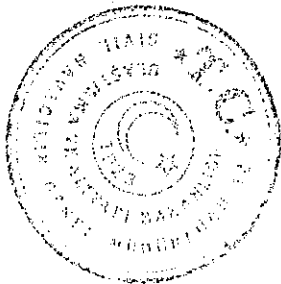
The designated airline(s) of either Contracting Party may enter into marketing arrangements such as blocked space, code sharing or other commercial arrangements with:

- 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.



ASLI GİBİDİR

Sahika Deniz HANÇER

Daire Başkanı

DHGY-I

Ali RÖÇER

İstanbul Daire Başkanı V.

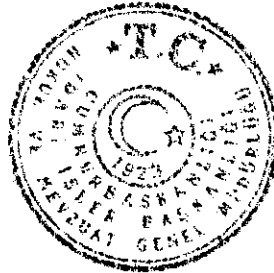
ACCORD DE SERVICES AERIENS

ENTRE LE

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE
DE TURQUIE

ET

LE GOUVERNEMENT DU BURKINA FASO



ASLI GİBİDİR


Şahin Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-1


Ali HOCER
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.

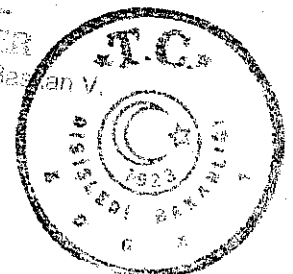
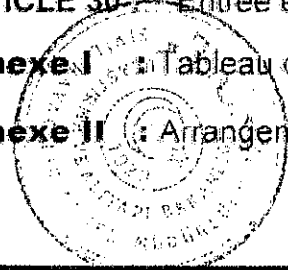
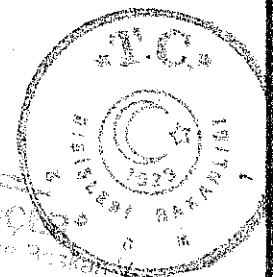
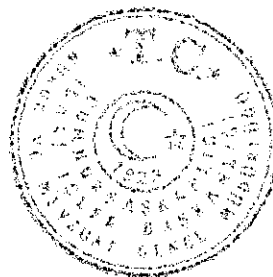


TABLE DES MATIERES

- ARTICLE 1 : Définitions
- ARTICLE 2 : Droits accordés
- ARTICLE 3 : Désignation et autorisation
- ARTICLE 4 : Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation
- ARTICLE 5 : Capacité
- ARTICLE 6 : Tarifs
- ARTICLE 7 : Taxes, droits de douane et autres frais
- ARTICLE 8 : Transit direct
- ARTICLE 9 : Redevances d'usage
- ARTICLE 10 : Personnel non-national et accès aux services locaux
- ARTICLE 11 : Conversion des devises et transfert des recettes
- ARTICLE 12 : Reconnaissance mutuelle des certificats et licences
- ARTICLE 13 : Sécurité de l'aviation
- ARTICLE 14 : Sûreté de l'aviation
- ARTICLE 15 : Sûreté des documents de voyage
- ARTICLE 16 : Systèmes informatisés de réservation
- ARTICLE 17 : Interdiction de fumer
- ARTICLE 18 : Protection de l'environnement
- ARTICLE 19 : Dispositions applicables aux vols affrétés/vols non réguliers
- ARTICLE 20 : Location
- ARTICLE 21 : Soumission des programmes de vols
- ARTICLE 22 : Statistiques
- ARTICLE 23 : Application des lois et règlements nationaux
- ARTICLE 24 : Consultations et amendement
- ARTICLE 25 : Règlement des différends
- ARTICLE 26 : Enregistrement
- ARTICLE 27 : Accords multilatéraux
- ARTICLE 28 : Titres
- ARTICLE 29 : Validité et dénonciation
- ARTICLE 30 : Entrée en vigueur
- Annexe I** : Tableau de route
- Annexe II** : Arrangement de partage de codes



[Signature]

ASEP GIBİDİR
82 Aika Deniz HANÇER
Daire Başkanı

DHGY-I

Le Gouvernement de la République de Turquie et le Gouvernement du Burkina Faso ci-après dénommés les «Parties contractantes» ;

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale et à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux, tous ouverts à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ;

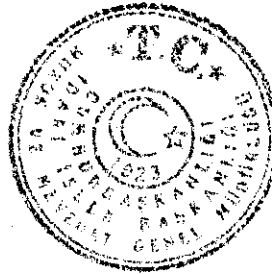
Désireux de faciliter les opportunités de développement de services aériens internationaux ;

Reconnaissant que des services aériens internationaux efficaces et compétitifs favorisent la croissance économique, le commerce, le tourisme, les investissements et la satisfaction des besoins des consommateurs ;

Désireux d'assurer le plus haut degré de sécurité et de sûreté des services aériens internationaux et réaffirmant leur grave préoccupation face aux actes ou aux menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes ou des biens, affectent négativement l'exécution des services aériens et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile ;

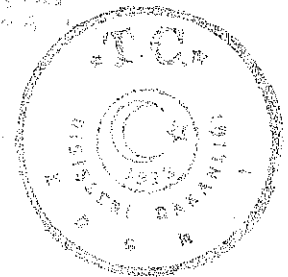
Désireux de conclure un Accord dans le but d'établir et d'exploiter des services aériens entre et au-delà de leurs territoires respectifs ;

Sont convenus ce qui suit :



ASLI GİBİDİR

Aslı KOCER
Mevla Hâsim Çelebi



Sahika Deniz HANÇER

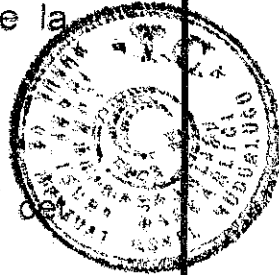
Sahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-I

ARTICLE 1

DEFINITIONS

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement, les termes ci-dessous signifient :

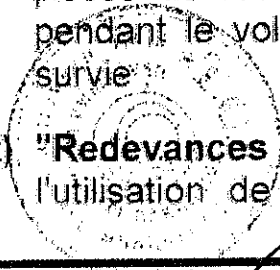
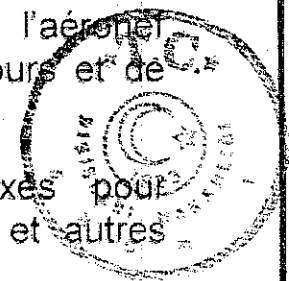
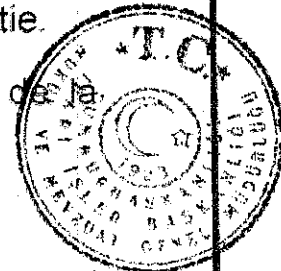
- a) **"Autorités aéronautiques"** : pour la République de Turquie, le Ministre du Transport, des Affaires Maritimes et des Communications, le Directeur Général de l'Aviation Civile (DGCA) et pour le Burkina Faso, le Ministre chargé de l'aviation civile ou dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à exercer les fonctions présentement assignées auxdites autorités ;
- b) **"Accord"** : le présent Accord, ses Annexes et tous amendements y relatifs ;
- c) **"Services convenus"** : les services aériens internationaux qui peuvent être exploités sur les routes spécifiées conformément aux dispositions du présent Accord ;
- d) **"Annexe"** : l'Annexe au présent Accord ou tous amendements y relatifs, conformément aux dispositions de l'article 24 (Consultations et amendement) du présent Accord ;
- e) **"Service aérien" "Service aérien international" "Compagnie aérienne" et "Escale non commerciale"** : ont les mêmes significations que celles qui leur sont données à l'article 96 de la Convention ;
- f) **"Capacité"** :
 - en relation avec un aéronef, la charge payante disponible de cet aéronef sur une route ou une partie d'une route ;
 - en relation avec un service spécifié, la capacité de l'aéronef utilisé pour un tel service multiplié par le nombre de fréquences exploité par cet aéronef durant une période donnée sur une route ou une partie d'une route ;
- g) **"Convention"** : la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris les Annexes adoptées en vertu de son article 90 et tout amendement desdites Annexes de la Convention en vertu des articles 90 et 94 dans la mesure où ces Annexes et amendements ont pris effet ou ont été ratifiés par les deux Parties contractantes ;



ASLI GIBIDI
 Saliha Deniz HANÇER
 Daire Başkanı
 DHGY-I

Ali KOCER
 Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.

- h) **"Compagnies aériennes désignées"**: toute(s) compagnie(s) aérienne(s) qui a/ont été désignée(s) ou autorisée(s) conformément à l'article 3 (Désignation et autorisation) du présent Accord ;
- i) **"Assistance en escale"**: inclut sans limitation l'assistance aux passager, marchandises et bagages et aux installations et/ou fourniture de service de catering ;
- j) **"OACI"**: l'Organisation de l'aviation civile internationale ;
- k) **"Transport aérien international"**: le transport aérien qui traverse l'espace aérien de plus d'un Etat ;
- l) **"Compagnie aérienne marketing"**: une compagnie aérienne qui propose le transport aérien avec un aéronef exploité par une autre compagnie aérienne sur la base d'un partage de code ;
- m) **"Programme"**: les tableaux de routes pour l'exploitation de services aériens annexés au présent Accord et toutes modifications y relatives conformément à l'article 24 (Consultations et amendement) du présent Accord ;
- n) **"Routes spécifiées"**: les routes déterminées ou à déterminer à l'Annexe du présent Accord ;
- o) **"Pièces de rechange"** les articles destinés à être incorporés dans un aéronef à des fins de réparation ou de remplacement, y compris les moteurs ;
- p) **"Tarifs"**: tous les frais, coûts ou charges, les prix à payer pour le transport aérien des passagers, bagages et/ou marchandises (y compris tout autre mode de transport lié à ce dernier), à l'exclusion du courrier, chargés par les compagnies aériennes ou leurs agents, ainsi que les conditions imposées pour se prévaloir de cette contrepartie.
- q) **"Territoire"**: a la même signification que celle de l'article 2 de la Convention ;
- r) **"Trafic"**: passagers, bagages, marchandises et courrier ;
- s) **"Équipement régulier"**: les articles autres que les provisions et pièces de rechange de nature amovible, utilisables dans l'aéronef pendant le vol, incluant les équipements de premier secours et de survie ;
- t) **"Redevances d'usage"** les honoraires ou tarifs fixes pour l'utilisation de l'aéroport, des installations de navigation et autres



services connexes offerts par l'une des Parties contractantes à l'autre.

ARTICLE 2 :

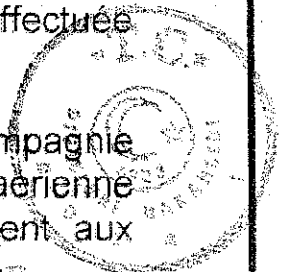
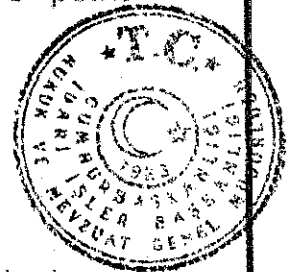
DROITS ACCORDES

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits suivants aux fins de l'exploitation des services aériens internationaux sur les routes spécifiées à l'Annexe I du présent Accord par les compagnies aériennes désignées par 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) faire des escales sur ledit territoire pour embarquer et débarquer des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier de façon séparée ou combinée, lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe ;
 - d) les droits précisés par ailleurs dans le présent Accord.
2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne peut être interprétée comme conférant aux compagnies aériennes d'une Partie contractante, le privilège de procéder sur le territoire de l'autre Partie contractante à des opérations d'embarquement de passagers, de marchandises et du courrier moyennant rémunération ou en vertu d'un contrat de location et à destination d'un autre point sur le territoire de cette autre Partie contractante.

ARTICLE 3 :

DESIGNATION ET AUTORISATION

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner une ou plusieurs compagnies aériennes pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées. Une telle désignation doit être effectuée par une notification écrite par voie diplomatique.
2. Chaque Partie contractante a le droit de désigner une compagnie aérienne africaine multinationale comme sa compagnie aérienne désignée pour exploiter les services convenus conformément aux dispositions des articles 77 et 78 de la Convention de Chicago.



Sahika Deniz HANCI

Daire Başkanı

DHGY-1

3. Dès réception de cette désignation, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent sans délai, sous réserve des paragraphes 4 et 5 du présent article, l'autorisation d'exploitation appropriée à la ou les compagnie(s) aérienne(s) désignée(s).
4. Les Autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une ou des compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante qu'elles soient en mesure de remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués pour l'exploitation des services aériens internationaux par lesdites autorités en conformité avec les dispositions de la Convention.
5. Chaque Partie contractante a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation citées au paragraphe 3 du présent article, ou d'imposer des conditions qu'elle juge nécessaire pour l'exercice par la compagnie aérienne désignée des droits spécifiés dans l'article 2 (Droits accordés) du présent Accord, au cas où la Partie contractante n'est pas convaincue que :
 - a) une part substantielle de la propriété et un contrôle effectif ne sont pas exercés par la Partie contractante désignatrice de la compagnie aérienne ou par ses nationaux : et/ou
 - b) le Gouvernement désignateur de la compagnie aérienne administre et maintient les standards mentionnés aux articles 13 (Sécurité de l'aviation) et 14 (Sûreté de l'aviation) du présent Accord.
6. Quand une compagnie aérienne est ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à tout moment l'exploitation des services convenus, à condition que la capacité convenue et les tarifs établis soient conformes aux dispositions des articles 5 (Capacité) et 6 (Tarifs) du présent Accord.

ARTICLE 4 :

REVOCATION OU SUSPENSION DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer toute autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits prévus à l'article 2 (Droits accordés) du présent Accord à une ou des compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle estime nécessaire pour l'exercice desdits droits.

Sahika Deniz HANÇER

Daire Başkan

DHGY-I

Jaya Ujison Daire Başkan V.

- a) au cas où elle n'est pas convaincue que la propriété substantielle ou le contrôle effectif de la compagnie aérienne soient détenus par la Partie contractante désignatrice de la compagnie aérienne ou par ses nationaux; ou
 - b) en cas de manquement, de la part de ladite compagnie aérienne, aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé les droits; ou
 - c) au cas où la compagnie aérienne n'opère pas conformément aux conditions définies par le présent Accord.
2. A moins qu'une révocation, suspension ou une application immédiate des conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article, ne soit nécessaire pour prévenir d'autres infractions aux lois et règlements ou aux dispositions du présent Accord, un tel droit ne sera exercé qu'après consultation des Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Dans ce cas, les consultations peuvent débuter dans une période de soixante (60) jours à compter de la date de la demande de consultations formulée par l'une des Parties contractantes.

ARTICLE 5 :

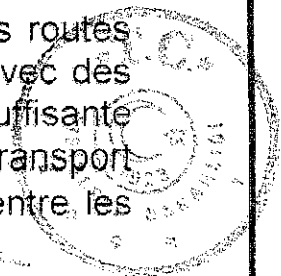
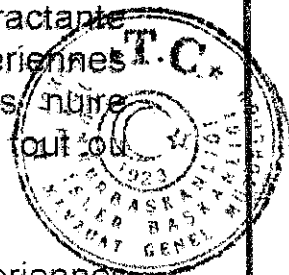
CAPACITE

- 1. Les compagnies aériennes désignées par chaque Partie contractante jouissent des opportunités égales et équitables pour l'exploitation des services aériens entre leurs territoires.
- 2. Dans l'exploitation des services spécifiés, chaque Partie contractante prend en considération les intérêts des compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante afin de ne pas nuire indûment aux services assurés par lesdites compagnies sur tout ou une partie de la même route.
- 3. Les services convenus, fournis par les compagnies aériennes désignées par les Parties contractantes, doivent répondre étroitement aux besoins du public en matière de transport aérien sur les routes spécifiées et doivent avoir comme objectif premier d'offrir, avec des coefficients de remplissage raisonnables, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et prévisionnels pour le transport des passagers et des marchandises y compris le courrier, entre les territoires des Parties contractantes.

Sahika Deniz HANCER

Daire Başkanı

ASLI GIBİDİR

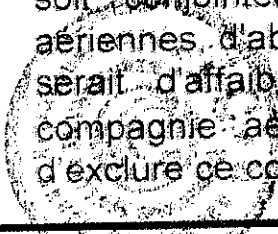
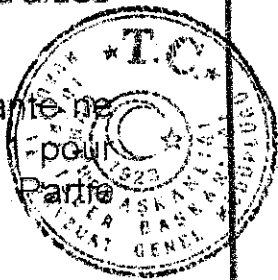


4. Pour l'exploitation des services convenus, la capacité totale à fournir ainsi que la fréquence des services devant être exploitées par les compagnies aériennes désignées par chaque Partie contractante sont préalablement déterminées, de commun accord, par les Autorités aéronautiques des Parties contractantes, avant le début de l'exploitation de ces services. Lesdites capacités et fréquence des services préalablement déterminés peuvent être revues et révisées périodiquement par les lesdites autorités.

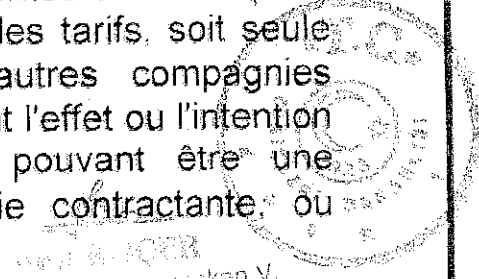
ARTICLE 6 :

TARIFS

1. Chaque Partie contractante autorise les tarifs pour des services aériens internationaux opérés à destination, en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, établis à des taux raisonnables, tenant compte de tous les éléments d'appréciation, notamment, du coût d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable ainsi que des tarifs pratiqués par les autres compagnies aériennes.
L'intervention des Parties contractantes doit se limiter à :
 - a) la prévention des tarifs ou pratiques déraisonnablement discriminatoires ;
 - b) la protection des consommateurs contre des tarifs déraisonnablement élevés ou restrictifs du fait d'un abus de position dominante ;
 - c) la protection des compagnies aériennes contre des tarifs artificiellement bas en raison de subventions ou d'aides gouvernementales directes ou indirectes.
2. Les compagnies aériennes désignées par une Partie contractante ne sont pas tenues de soumettre les tarifs visés au paragraphe pour approbation aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.
3. Aucune des Parties contractantes ne doit permettre à sa (ses) compagnie(s) aérienne(s) désignée(s), de fixer des tarifs, soit seule soit conjointement avec une ou plusieurs autres compagnies aériennes, d'abuser d'une position dominante dont l'effet ou l'intention serait d'affaiblir sérieusement un concurrent pouvant être une compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante, ou d'exclure ce concurrent d'une route.



ASLI GIBİDİR
Sahika Deniz HANÇER
Bülent Bayraktar
DUOYL



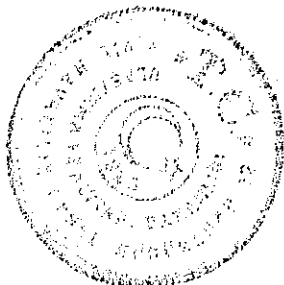
4. Les Parties contractantes conviennent que les pratiques suivantes, en relation avec la fixation des tarifs de la part de compagnies aériennes, peuvent être considérées comme pratiques déloyales méritant un examen approfondi :

- a) l'imposition de tarifs sur des routes à des niveaux qui sont globalement insuffisants pour couvrir les coûts associés à la prestation des services auxquels ils se rapportent ;
- b) les pratiques concernées sont appliquées durablement et pas seulement de manière temporaire ;
- c) les pratiques concernées ont une sérieuse incidence économique ou causent des préjudices importants sur une ou des compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante ;
- d) un comportement dénotant un abus de position dominante sur une route considérée.

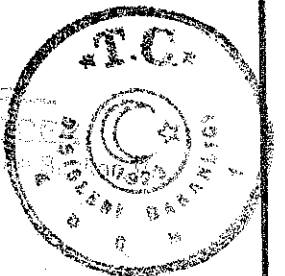
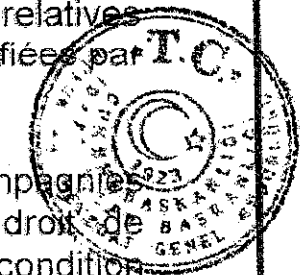
5. Au cas où l'Autorité aéronautique d'une Partie contractante n'est pas satisfaite des tarifs appliqués ou proposés par une compagnie aérienne de l'autre Partie contractante, les Autorités aéronautiques s'efforcent de résoudre la question par des consultations sur demande de l'une ou de l'autre Autorité. Dans tous les cas, aucune Autorité aéronautique ne peut prendre une décision unilatérale pour empêcher l'entrée en vigueur ou le maintien des tarifs de la compagnie aérienne de l'autre Partie contractante.

6. Nonobstant ce qui précède, les compagnies aériennes désignées d'une Partie contractante fournissent, sur demande des Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, les informations relatives à la fixation des tarifs d'une manière et sous une forme spécifiées par lesdites autorités.

7. Aucune des Parties contractantes ne peut imposer aux compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante, un droit de préférence, un rapport de partage du trafic ou toute autre condition relative à la capacité, à la fréquence des vols ou au trafic qui ne serait pas conforme aux objectifs du présent Accord.

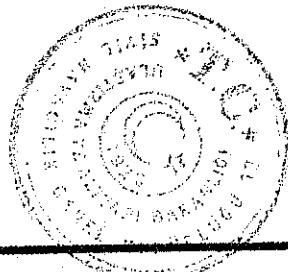


ASLI GİBİDİR
Sahika Deniz HANÇER
 Daire Başkanı
 DHGY-I



ARTICLE 7:**TAXES, DROITS DE DOUANE ET AUTRES FRAIS**

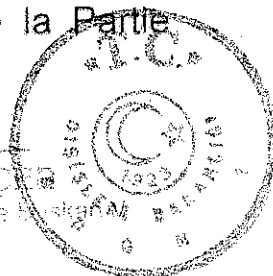
1. Les aéronefs exploités dans le cadre des services aériens internationaux par une compagnie aérienne désignée par l'une des Parties contractantes, ainsi que leurs équipements ordinaires, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de carburant et de lubrifiants (y compris les fluides hydrauliques), et les provisions de bord (y compris nourriture, boissons, liqueur, tabac, ou autres produits destinés à être vendus ou être utilisés par les passagers au cours des vols), acheminés à bord de ces aéronefs, sont exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que ces équipements et provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'au moment où ils seront réexportés ou utilisés à bord de l'aéronef sur la partie du trajet à effectuer sur ce territoire.
2. Les articles suivants sont également exemptés desdits droits et taxes, en relation avec l'exemption de transport correspondant à l'exécution du service :
 - a) les provisions de bord, embarquées à bord sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans les limites fixées par les Autorités de ladite Partie contractante, et pour l'utilisation à bord de l'aéronef affecté dans le service international d'une Partie contractante ;
 - b) les pièces de rechange (y compris les moteurs) et les équipements de bord ordinaires entrés sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante pour la maintenance ou la réparation d'aéronef utilisée dans le service international par la(les) compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) de l'autre Partie contractante ;
 - c) le carburant et les lubrifiants (y compris les fluides hydrauliques) destinés à alimenter un aéronef assurant les services internationaux par une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante, même si ces provisions doivent être utilisées sur la partie du trajet à effectuer sur le territoire de la Partie contractante où elles ont été embarquées à bord ;



ASLI GİBİDİR

Saniye Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-1

Aslı KOÇER
Hava Üstün Daire Başkanı
DHGY-1

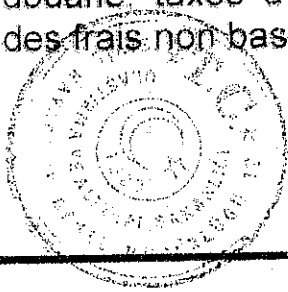


- d) les stocks de billets imprimés, titres de transport aérien, tout matériel imprimé sur lequel figure l'emblème d'une compagnie aérienne désignée ainsi que le matériel publicitaire habituel distribué gratuitement par cette compagnie aérienne désignée, destinés à l'exploitation des services internationaux jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.
3. Les articles visés au paragraphe 2 ci-dessus doivent être soumis à la surveillance ou au contrôle des autorités douanières.
4. L'équipement normal des aéronefs, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les fournitures de bord et les provisions de carburant et de lubrifiants (y compris les fluides hydrauliques), ainsi que les matériels et les fournitures conservés à bord des aéronefs de chaque Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la supervision desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement aliénés conformément aux règlements douaniers de ladite Partie contractante.
5. Les frais correspondant à l'exécution des services en relation avec l'emmagasiner et les congés douaniers sont facturés conformément à la législation nationale de la Partie contractante.

ARTICLE 8 :

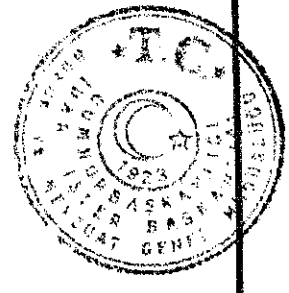
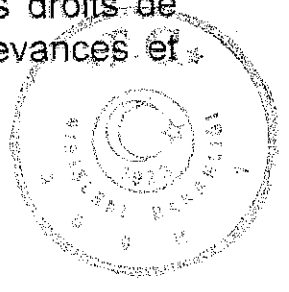
TRANSIT DIRECT

Sous réserve des lois et règlements de chacune des Parties contractantes, les passagers, les bagages, les marchandises et le courrier en transit direct à travers le territoire d'une Partie contractante et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié, excepté pour des raisons de sûreté de l'aviation contre la violence, le piratage aérien et la contrebande des substances narcotiques et psychotropes. De tels bagages, marchandises et courrier en transit direct sont exonérés des droits de douane, taxes d'accises et autres taxes similaires, des redevances et des frais non basés sur le coût des services fournis à l'arrivée.



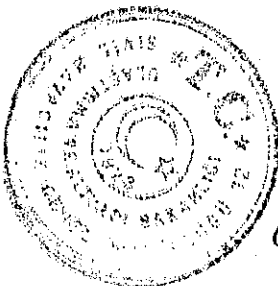
ASLI GİBİDİR
 Şahika Deniz HANÇER
 Daire Başkanı
 DHGY-I

[Signature]
 ...
 ...



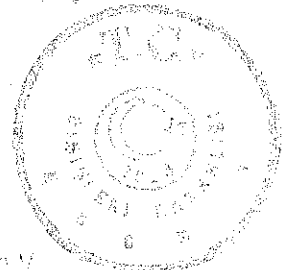
ARTICLE 9 :**REDEVANCES D'USAGE**

1. Les aéroports, les installations de sûreté de l'aviation et les autres installations et services connexes qui sont fournis sur le territoire d'une Partie contractante sont mis à la disposition des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante à des conditions qui ne sont pas moins favorables que celles offertes à toute compagnie aérienne assurant des services aériens internationaux similaires au moment où sont conclues les modalités de leur utilisation.
2. La compagnie ou les compagnies aériennes désignées d'une Partie contractante sont autorisées, conformément à la législation nationale des deux Parties contractantes, à assurer leurs propres services d'escale sur le territoire de l'autre Partie contractante et, à leur choix, à faire assurer la totalité ou une partie de leurs services d'escale par un agent autorisé, si cela est requis par la réglementation nationale, par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante chargées d'assurer de tels services.
3. L'établissement et la perception des taxes et redevances 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 les autres installations et services connexes doivent être justes et équitables. De telles redevances d'usage ne sont pas imputées aux compagnies aériennes de l'autre Partie à des conditions moins favorables que celles accordées aux autres compagnies aériennes qui exploitent les services similaires au moment où ces taxes et redevances sont imposées.
4. Chaque Partie contractante doit encourager les consultations entre ses autorités compétentes et les compagnies aériennes utilisant les services et les installations, ou si possible, par l'intermédiaire d'organisations représentant ces compagnies. Les usagers doivent être informés, par avance, de toute proposition de modification des redevances d'usage, pour leur permettre d'exprimer leurs points de vue avant que des changements ne soient apportés.

**ASLI GİBİDİR**

Sanika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-İ

[Signature]
Ali KÖÇER
Daire Başkanı



ARTICLE 10 :**PERSONNEL NON-NATIONAL ET ACCES AUX SERVICES LOCAUX**

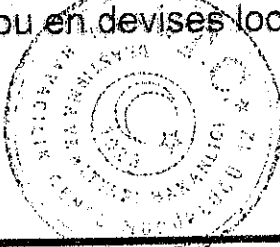
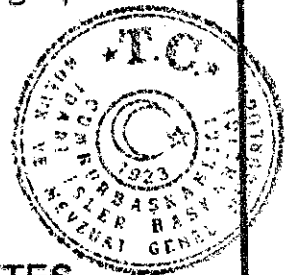
1. Conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante, relatifs à l'entrée, au séjour et à l'emploi, la ou les compagnies aériennes désignées d'une des Parties contractantes ont le droit de faire venir et de maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante son propre personnel administratif, commercial, de ventes, opérationnel, technique et autres personnels spécialisés nécessaires pour l'exploitation des services convenus.
2. Ces besoins en personnel peuvent, au choix de la ou des compagnies aériennes désignées de l'une des Parties contractantes, être satisfaits par son propre personnel ou par l'utilisation des services et du personnel de toute autre organisation, entreprise ou compagnie aérienne opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et qui est habilitée à fournir de tels services à d'autres compagnies aériennes.
3. Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements nationaux en vigueur de chaque Partie contractante. Conformément aux lois et règlements nationaux, chaque Partie contractante, sur la base de la réciprocité et sans délai, accorde les autorisations nécessaires à l'emploi, les visas visiteur ou autres documents similaires aux représentants et personnels mentionnés au paragraphe 1 du présent article.

ARTICLE 11 :**CONVERSION DES DEVISES ET TRANSFERT DES RECETTES**

1. Chaque compagnie aérienne désignée a le droit de vendre et de délivrer ses propres documents de transport sur le territoire de l'autre Partie contractante, à sa discrétion, par ses agents. Cette compagnie aérienne a le droit de vendre ses services de transport, et toute personne est libre de les acheter dans toutes devises convertibles et/ou en devises locales.

ASLI GIBİDİR

Sanika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-1



2. Chacune des compagnies aériennes désignées a le droit de convertir et transférer dans son pays, à sa demande, au taux officiel de change, le bénéfice sur les dépenses réalisées liées au transport aérien. En l'absence de dispositions appropriées concernant une entente de paiement entre les Parties contractantes, le transfert mentionné ci-dessus est fait en devises convertibles conformément aux lois et règlements nationaux et aux textes applicables en matière de change.
3. La conversion et le transfert de ces revenus doivent être autorisés sans restriction, au taux de change applicable à la date de demande de la conversion et du transfert, et ne doivent être assujettis à aucune taxe, sauf celles normalement prélevées par les banques pour de telles conversions et transfert.
4. Les compagnies aériennes désignées par chaque Partie contractante ont, à leur discrétion, le droit d'effectuer des dépenses locales, y compris l'achat de carburant, sur le territoire de l'autre Partie contractante en devises locales, ou si cela est conforme à la réglementation locale des devises, en devises librement convertibles.

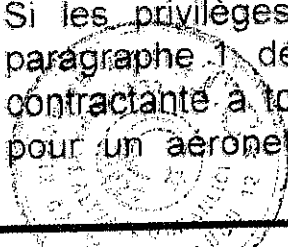
ARTICLE 12 :

RECONNAISSANCE MUTUELLE DES CERTIFICATS ET LICENCES

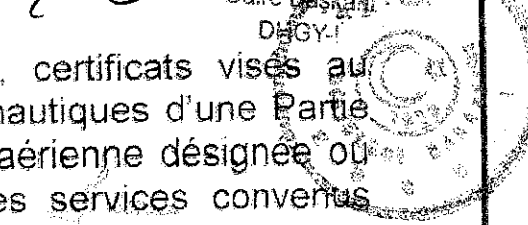
1. Les certificats de navigabilité, les certificats d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes, et toujours en vigueur, sont reconnus valables par l'autre Partie contractante, aux fins d'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées, à condition que ces licences ou ces certificats aient été délivrés ou validés conformément à des normes égales ou supérieures aux normes minimales requises par la Convention. Cependant, chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser de reconnaître valables, aux fins de vols réalisés au-dessus de son territoire, les certificats d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés pour eux par l'autre Partie contractante ou tout autre pays.
2. Si les privilèges ou conditions des licences, certificats visés au paragraphe 1. délivrés par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à toute personne ou compagnie aérienne désignée ou pour un aéronef utilisé dans l'exploitation des services convenus



Sahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-1



ASLI GİBİDİR



permettent une différence par rapport aux normes minimales établies en vertu de la Convention et laquelle différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'autre Partie contractante peut demander des consultations entre autorités aéronautiques en vue de clarifier la pratique concernée.

L'absence d'accord satisfaisant constitue un motif d'application de l'article 4 (Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation) du présent Accord.

ARTICLE 13 :

SECURITE DE L'AVIATION

1. Chaque Partie contractante peut, en tout temps, demander des consultations concernant les normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans des domaines qui se rapportent aux installations et services aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leur exploitation. De telles consultations se déroulent dans un délai de trente (30) jours suivant la date de réception de la demande.
2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante découvre que l'autre Partie contractante ne maintient pas ou n'applique pas effectivement, dans les aspects visés au paragraphe 1 ci-dessus, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales de l'OACI en vigueur, la première Partie contractante informe l'autre Partie contractante de ses constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales de l'OACI et cette autre Partie contractante prend les mesures correctives appropriées dans un délai convenu. Le défaut de prendre les mesures appropriées dans un délai convenu constitue un motif valable pour l'application de l'article 4 (Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation) du présent Accord.
3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'article 16 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou au nom de la compagnie aérienne d'une Partie contractante, pour les services en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante peut, à l'intérieur dudit territoire, faire l'objet d'un examen (qualifié dans le présent article «d'inspection au sol»), sans entraîner un retard déraisonnable. Cette inspection est effectuée par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante à bord ou autour de l'aéronef. Toutefois, conformément aux obligations visées à l'article 33 de la Convention, l'objectif de cette inspection consiste à vérifier la validité des documents pertinents de l'aéronef et de son

ASLI GIBIDI

Sanika Deniz HANÇER

Daire Başkan

DHGYM

équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et son équipement en vertu des normes effectives établies sur la base de la Convention.

4. Si une telle inspection au sol ou une série d'inspections au sol suscite :

- a) de graves préoccupations quant à la conformité d'un aéronef ou de l'exploitation d'un aéronef aux normes minimales établies à ce moment en application de la Convention ; ou
- b) de graves préoccupations quant au respect et à l'application effectifs des normes de sécurité établies à ce moment en vertu de la Convention ;

la Partie contractante effectuant l'inspection au sol est, au sens de l'article 33 de la Convention, libre de conclure que les exigences en vertu desquelles le certificat ou les licences concernant ledit aéronef, l'équipage de celui-ci ont été délivrés ou validés, ou que les exigences en vertu desquelles ledit aéronef est exploité, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales établies en application de la Convention.

5. Dans le cas où l'accès, aux fins de procéder à une inspection au sol d'un aéronef exploité par la compagnie aérienne désignée d'une Partie contractante conformément au paragraphe 3 ci-dessus, est refusé par un représentant de cette compagnie aérienne désignée, l'autre Partie contractante est libre de conclure que de graves préoccupations du type visé au paragraphe 4 ci-dessus existent et de tirer les conclusions mentionnées dans ce paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante immédiatement au cas où la première Partie contractante constate, que ce soit à la suite d'une inspection au sol, d'un refus d'accès en vue d'une inspection ou série d'inspections au sol, d'une consultation ou autre, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité d'une opération aérienne.

7. Toute mesure appliquée par une Partie contractante, en conformité avec les paragraphes 2 ou 6 ci-dessus, est suspendue dès que la base de cette action cesse d'exister.

ASLI GIBİDİR

Sahika Deniz HANÇER

Daire Başkanı

DHGY-I

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

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations que leur confère le droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et le *Protocole pour la suppression des actes illicites de violences dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale*, signé à Montréal le 24 février 1988 ou la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques aux fins de détection* signée à Montréal le 01 mars 1991 et toute autre convention régissant la sûreté de l'aviation civile à laquelle les Parties contractantes sont Parties.
2. Sur demande, les Parties contractantes s'accordent mutuellement, toute l'assistance nécessaire pour faire face à toute menace pour la sûreté de l'aviation et notamment pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.
3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs rapports mutuels conformément à toutes les normes relatives à la sûreté de l'aviation et aux pratiques recommandées appropriées qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où de telles dispositions sont applicables aux deux Parties contractantes. Lesdites Parties contractantes exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, ou des exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire respectif, et les exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils agissent

ASLIGIBIDIR

Sahika Deniz HANÇER

Baire Baskan

DHGYU

Hava Ulaştırma Dairesi Başkanlığı

conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dans la mesure où celles-ci s'appliquent aux Parties contractantes.

En conséquence, chaque Partie contractante informe l'autre Partie contractante de toute différence entre ses règlements et pratiques nationaux et les normes relatives à la sûreté de l'aviation susmentionnées. Chaque Partie contractante peut, à tout moment, demander des consultations immédiates, avec l'autre Partie contractante pour discuter de ces différences, conformément au paragraphe 2 de l'article 24 (Consultations et amendement) du présent Accord.

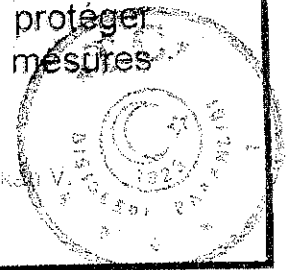
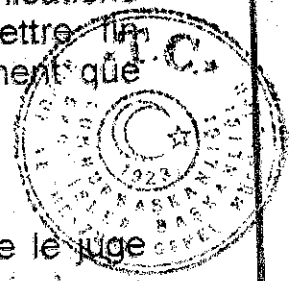
4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 ci-dessus et que l'autre Partie contractante applique pour l'entrée, le séjour et la sortie de son territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages de soute, des marchandises et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine aussi avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales soient prises pour faire face à une menace particulière.
5. En cas d'incident ou de menace d'incident, de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées, destinées à mettre fin à cet incident ou à cette menace d'incident aussi rapidement que possible, avec le minimum de risque vital.
6. Chaque Partie contractante prend, dans la mesure où elle le juge réalisable, des mesures pour s'assurer qu'un aéronef soumis à un acte de capture illicite ou de tout autre acte d'intervention illicite, qui a atterri sur son territoire, soit retenu au sol à moins que son redécollage soit jugé nécessaire par le devoir impérieux de protéger des vies humaines. Pour autant que possible, de telles mesures doivent être prises sur la base de consultations mutuelles.

ASLI GIBIDIR

Sanika Deniz HANÇER

Daire Başkanı

DHGY-I



ARTICLE 15 :**SURETE DES DOCUMENTS DE VOYAGE**

1. Chaque Partie contractante accepte d'adopter des mesures pour garantir la sùreté de ses passeports et autres documents de voyage.
2. A cet égard, chaque Partie contractante accepte d'établir des contrôles sur la légalité, la délivrance, la vérification et l'utilisation des passeports et autres documents de voyage et des documents d'identité délivrés par elle ou en son nom.
3. Chaque Partie contractante accepte d'établir également des procédures ou d'améliorer celles existantes pour que les documents de voyage et les documents d'identité qu'elle délivre soient d'une qualité telle qu'ils ne puissent pas être facilement utilisés de façon abusive ni être facilement altérés, reproduits ou émis de façon illégale.
4. Dans le cadre des objectifs énoncés ci-dessus, chaque Partie contractante délivre ses passeports et autres documents de voyage conformément au Doc 9303 de l'OACI, Documents de voyage lisibles à la machine : Partie 1-Passeport lisible à la machine, Partie 2-Visas lisibles à la machine, et/ou Partie 3-Documents de voyage officiels lisibles à la machine de formats 1 et 2.
5. Les Parties contractantes conviennent en outre d'échanger des renseignements pratiques sur les documents de voyage faux ou contrefaits et de coopérer entre elles pour renforcer la lutte contre la fraude en matière de documents de voyage, notamment la falsification et la contrefaçon de documents, l'utilisation de documents falsifiés ou contrefaits, l'utilisation de documents de voyage valides par des imposteurs, l'usage indu de documents authentiques par leurs titulaires légitimes afin de faciliter la commission d'un délit et l'utilisation de documents expirés, annulés ou obtenus frauduleusement.

**ASLI GİBİDİR**

Sahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-İ



ARTICLE 16 :**SYSTEMES INFORMATISES DE RESERVATION**

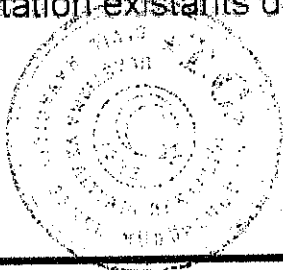
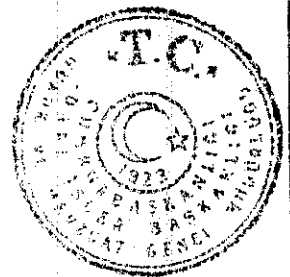
Chaque Partie contractante applique sur son territoire le Code de conduite de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation.

ARTICLE 17 :**INTERDICTION DE FUMER**

1. Chaque Partie contractante interdit ou fait interdire par ses compagnies aériennes de fumer sur tous les vols transportant des passagers qui sont exploités par ses compagnies aériennes entre les territoires des Parties contractantes. Cette interdiction s'applique à tous les emplacements de l'aéronef, depuis le moment où commence l'embarquement des passagers jusqu'au moment où leur débarquement est terminé.
2. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures qu'elle juge raisonnables pour assurer le respect des dispositions de cet article par ses compagnies aériennes ainsi que par leurs passagers et leurs membres d'équipage, y compris par l'imposition de pénalités appropriées en cas de non-respect.

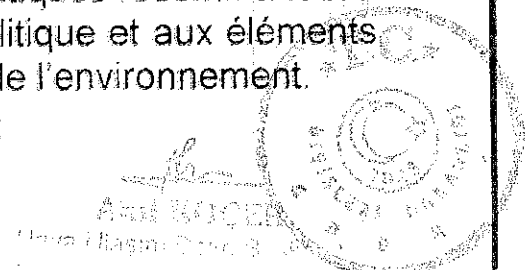
ARTICLE 18 :**PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

Les Parties contractantes souscrivent à la nécessité de protéger l'environnement en favorisant le développement durable de l'aviation. S'agissant de l'exploitation aérienne entre leurs territoires respectifs, elles s'engagent à se conformer aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 16 de l'OACI ainsi qu'à la politique et aux éléments d'orientation existants de l'OACI sur la protection de l'environnement.



Şahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-I

ASLI GIBİDİR

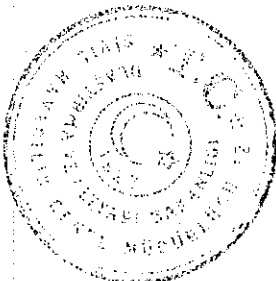


ARTICLE 19 :**DISPOSITIONS APPLICABLES AUX VOLS AFFRETES/ VOLS NON REGULIERS**

1. Les dispositions des articles 7 (Taxe, droits de douane et autres frais), 9 (Redevances d'usage), 10 (Personnel non-national et accès aux services locaux), 11 (Conversion des devises et transfert des recettes), 12 (Reconnaissance mutuelle des certificats et licences), 13 (Sécurité de l'aviation), 14 (Sûreté de l'aviation), 22 (Statistiques), 23 (Application des lois et règlements) et 24 (Consultations et amendement) du présent Accord s'appliquent aussi aux vols affrétés et autres vols non réguliers exploités par les transporteurs aériens d'une des Parties contractantes à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante.
2. Les dispositions du paragraphe 1 ne portent pas atteinte aux lois et règlements nationaux régissant l'autorisation des vols affrétés ou non réguliers ou la conduite des transporteurs aériens ou d'autres parties intervenant dans l'organisation de ces activités.

ARTICLE 20 :**LOCATION**

1. Chaque Partie contractante peut empêcher l'utilisation d'aéronefs loués pour les services exploités en vertu du présent Accord qui ne satisfont pas aux dispositions des articles 13 (Sécurité de l'aviation) et 14 (Sûreté de l'aviation).
2. Sous réserve du paragraphe 1 ci-dessus, les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante peuvent utiliser des aéronefs loués auprès de toutes sociétés, y compris les autres compagnies aériennes, à condition que cela n'entraîne en aucun cas la compagnie qui a loué des aéronefs à exercer des droits de trafic qu'elle n'a pas.

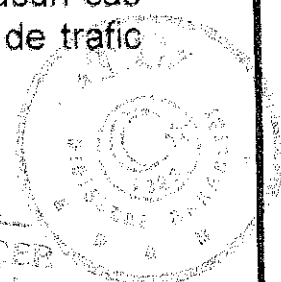


ASLI GİBİDİR

Sanika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-I



ASLI KOÇER
Daire Başkanı

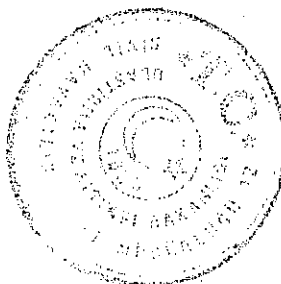


ARTICLE 21 :**SOUMISSION DES PROGRAMMES DE VOL**

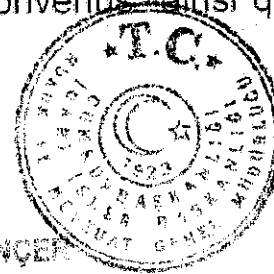
1. La compagnie aérienne désignée de chaque Partie contractante soumet, pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, le programme des vols de chaque période (Eté, Hiver) qu'elle envisage, au moins trente (30) jours, avant l'exploitation des services convenus.
2. Pour les vols supplémentaires que la compagnie aérienne désignée d'une Partie contractante souhaite assurer sur les services convenus en dehors des horaires approuvés, cette compagnie aérienne demande l'autorisation préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces demandes sont soumises conformément aux lois et règlements nationaux de la Partie contractante. Les mêmes procédures doivent être appliquées pour toute modification de ce programme.

ARTICLE 22**STATISTIQUES**

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, des statistiques périodiques ou tout état statistique jugé raisonnablement nécessaire pour la révision de la capacité offerte sur les services convenus exploités par la ou les compagnies aériennes désignées par la première Partie contractante. Ces états incluent toutes informations requises pour déterminer le volume de trafic transporté par cette compagnie aérienne sur les services convenus, ainsi que l'origine et la destination de ce trafic.



Sahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-I



Ali KOÇER
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.

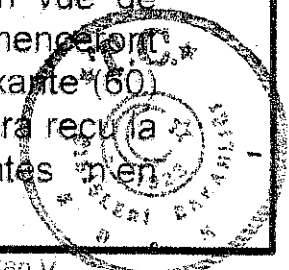
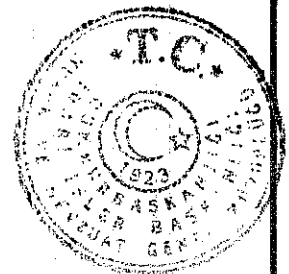
ASLI GİBİDİR

ARTICLE 23 :**APPLICATION DES LOIS ET REGLEMENTS
NATIONAUX**

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'admission, au séjour ou à la sortie de son territoire des aéronefs assurant des services aériens internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation de ses aéronefs ou aux vols de ces aéronefs sur ce territoire, sont appliqués à l'aéronef d'une compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante.
2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant l'admission, le séjour ou le départ de son territoire des passagers, des équipages, des bagages ou des marchandises, incluant le courrier, telles que les formalités relatives à l'admission, à la sortie, aux congés, à l'émigration et l'immigration, à la sûreté de l'aviation, aux passeports, à la douane, aux devises, à la poste, à la santé et à la quarantaine sont respectés par ou au nom desdits passagers, bagages, équipages, marchandises ou courrier transportés par les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante lorsqu'elles se trouvent sur ledit territoire.
3. Chaque Partie contractante fournit des copies pertinentes des lois, des règlements et procédures visés dans le présent Accord à la demande de l'autre Partie contractante.

ARTICLE 24 :**CONSULTATIONS ET AMENDEMENT**

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent périodiquement sur la mise en œuvre, l'application, l'interprétation, l'application ou l'amendement du présent Accord et de ses Annexes.
2. Si une Partie contractante demande des consultations en vue de modifier cet Accord ou ses annexes, ces consultations commenceront à la date la plus proche possible, mais pas au-delà des soixante (60) jours suivant la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en



Sahika Deniz HANCI

Daire Başkanı

DHGY-1

Daire Başkanı V.

conviennent autrement. Ces consultations peuvent être menées aussi bien par entretien ou par correspondance. Chaque Partie contractante prépare et présente durant cette consultation des arguments pertinents en soutien à sa position afin de faciliter une prise de décision rationnelle et économique.

3. Si l'une des Parties contractantes pense qu'il est souhaitable de modifier une disposition du présent Accord, une telle modification entre en vigueur lorsque chaque Partie contractante notifiera à l'autre l'accomplissement de ses procédures constitutionnelles.
4. Les amendements des Annexes peuvent être faits par accord direct entre les Autorités aéronautiques des Parties contractantes. Ils doivent être appliqués provisoirement pour compter de la date à laquelle ils ont été convenus et entrent en vigueur lorsqu'ils auront été confirmés par un échange de notes diplomatiques.

ARTICLE 25 :

REGLEMENT DE DIFFERENDS

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes et relatif à l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociation entre les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
2. Si lesdites Autorités aéronautiques ne parviennent pas à un règlement par la voie de négociation, le différend est réglé par voie diplomatique.
3. Au cas où les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement conformément aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, l'une ou l'autre Partie contractante peut, conformément au droit international, soumettre le différend à un tribunal arbitral composé de 3 arbitres. Chaque Partie contractante désigne un arbitre et le troisième, qui sera l'arbitre principal est choisi par les deux arbitres ainsi nommés sous réserve que le troisième arbitre ne soit pas ressortissant du pays de l'une ou l'autre Partie contractante et soit un ressortissant d'un pays ayant des relations diplomatiques avec chacune des Parties contractantes au moment de sa nomination.

Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une ou

ASLI GIBİDİR

Hava Ulaştırma Daire Başkanı

l'autre Partie contractante d'une notification, par courrier recommandé, demandant l'arbitrage du litige par un tel tribunal. L'arbitre principal est ensuite désigné dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de nomination des arbitres de chaque Partie contractante.

Si l'une des Parties contractantes ne désigne pas un arbitre dans le délai prescrit, ou si l'arbitre principal n'est pas nommé dans le délai imparti, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de nommer l'arbitre principal ou l'arbitre représentant la Partie en défaut, dans le cas où cela est requis.

4. Le Vice-président ou le plus ancien membre du Conseil de l'OACI, n'étant pas un ressortissant de l'une des Parties contractantes, selon les circonstances, remplace le Président de l'OACI dans ses fonctions arbitrales, comme mentionné dans le paragraphe 3 du présent article, en cas d'absence ou d'incompétence de ce dernier.
5. Le tribunal arbitral détermine ses procédures et le lieu d'arbitrage assujettis aux dispositions convenues entre les Parties contractantes.
6. La décision du tribunal arbitral est définitive et à force exécutoire pour les Parties contractantes en conflit.
7. Si l'une des Parties contractantes ou la compagnie aérienne désignée de l'une ou l'autre Partie contractante ne se conforme pas à la décision prise conformément au paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou révoquer tout droit ou privilège octroyé à la Partie contractante en défaut conformément aux dispositions du présent Accord.
8. Chaque Partie contractante prend en charge les dépenses de son arbitre. Les dépenses de l'arbitre principal, y compris ses frais et toutes dépenses contractés par l'OACI en rapport avec la nomination de cet arbitre et/ou l'arbitre de la Partie en défaut comme mentionné au paragraphe 3 du présent article sont partagées équitablement entre les Parties contractantes.
9. En attendant la soumission à l'arbitrage et jusqu'à ce que le tribunal arbitral publie son verdict, les Parties contractantes, sauf en cas de résiliation, continuent d'exécuter toutes leurs obligations conformément au présent Accord sans préjudice de l'ajustement final conformément audit verdict.

ASLI GIBİDİR

Sahika Deniz HANÇER

Deire Bagkan

DHGY-I

ARTICLE 26 :**ENREGISTREMENT**

Le présent Accord, ses Annexes ainsi que tout amendement effectué, doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 27 :**ACCORDS MULTILATERAUX**

Dans le cas de conclusion d'une convention multilatérale ou d'un accord sur le transport aérien à laquelle les deux Parties contractantes adhèrent, le présent Accord doit être modifié pour être conforme à toutes les dispositions de ladite convention multilatérale ou dudit accord.

ARTICLE 28 :**TITRES**

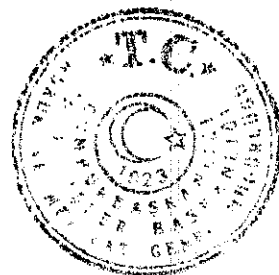
Des titres sont insérés dans le présent Accord en entête de chaque article pour des raisons de référence et de convenance et ne définissent nullement la limite, ni ne décrivent la portée ou l'intention du présent Accord.

ARTICLE 29 :**VALIDITE ET DENONCIATION**

Le présent Accord est conclu pour une période illimitée.

L'une ou l'autre Partie contractante peut à tout moment notifier à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord : cette notification doit être simultanément communiquée à l'OACI.

Dans un tel cas, l'Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf si ladite notification est retirée par accord mutuel avant l'expiration de cette période. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée lui être parvenue quatorze (14) jours ouvrables après la date de sa réception par l'OACI.



Sahika Deniz HANCI
Daire Başkanı

ASLI GIBIDIR

Yusuf KOCER
Daire Başkanı

ARTICLE 30 :**ENTREE EN VIGUEUR**

Le présent Accord entre en vigueur après notification réciproque par les Parties contractantes de l'acte d'accomplissement de leurs formalités légales d'insertion dans leur droit interne des accords internationaux.

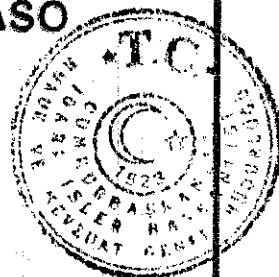
En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés à cet effet par leur gouvernement respectif, ont signé le présent Accord comprenant trente (30) articles et deux (02) Annexes et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Antalya, le 19 octobre 2015.

En trois exemplaires, dans les langues anglaise, française et turque, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence dans la mise en œuvre, l'interprétation ou l'application, l'Accord en version anglaise prévaudra.

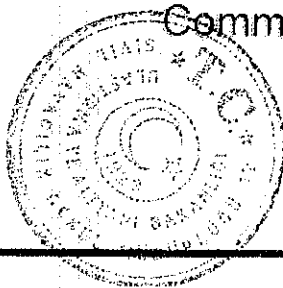
**POUR LE GOUVERNEMENT
DE LA REPUBLIQUE DE
TURQUIE**

**POUR LE GOUVERNEMENT
DU BURKINA FASO**



[Signature]
Feridun BİLGİN
Ministre du Transport, des
Affaires Maritimes et des
Communications

[Signature]
Dacouda TRAORE
Ministre des Infrastructures,
du Désenclavement et des
Transports



ASLI GİBİDİR

[Signature]
Sahika Deniz HANÇER
Daire Başkanı
DHGY-1

[Signature]
ANIL KÜÇER
Hava Ulaştırma Daire Başkanı

ANNEXE I

TABLEAU DE ROUTES

1. Les compagnies aériennes désignées par la République de Turquie sont autorisées à exploiter les services aériens dans les deux sens de la manière suivante:

Points au départ de Turquie	Points intermédiaires	Points de destination	Points au delà
Points en Turquie	Niamey et deux (02) points à préciser ultérieurement (*)	Ouagadougou et un (01) point à préciser ultérieurement	Bamako, Abidjan et un (01) point à préciser ultérieurement (*)

2. Les compagnies aériennes désignées par le Burkina Faso sont autorisées à exploiter les services aériens dans les sens suivants:

Points au départ du Burkina Faso	Points intermédiaires	Points de destination	Points au delà
Point au Burkina Faso	Deux (02) points à préciser ultérieurement (*)	Istanbul et Ankara	Deux (02) points à préciser ultérieurement

Notes:

(*) Les points intermédiaires et au-delà sur les routes ci-dessus, et la 5^{ème} liberté qui peut être exercée en ces points par les entreprises désignées seront examinés au cas par cas, et pourrait être ouverte pour les points en dehors de l'espace UEMOA.

(*) Les points intermédiaires et au-delà peuvent être omis par les compagnies aériennes désignées sur un ou tout vol à leur discrétion, à condition que les services sur ces routes débutent et s'achèvent sur le territoire de la Partie contractante ayant désigné la compagnie aérienne.

Shika Deniz HANÇI
Daire Başkanı
DHGYI

Amir KOÇER
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.

ANNEXE II

ARRANGEMENT DE PARTAGE DE CODES

Les compagnies aériennes désignées de l'une ou l'autre Partie contractante peuvent conclure des accords commerciaux tels que les réservations de capacité, le partage de codes et autres accords commerciaux avec :

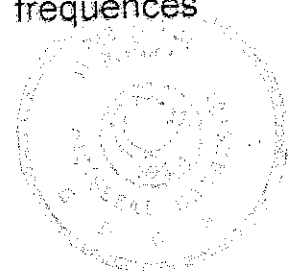
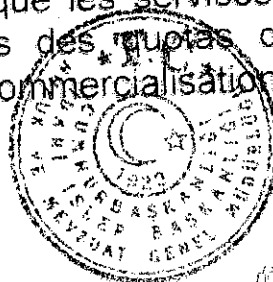
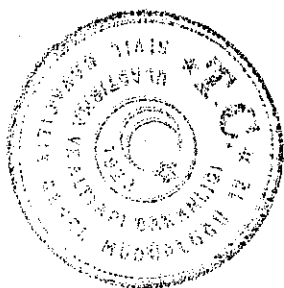
- a) une ou plusieurs compagnies aériennes de la même Partie contractante ;
- b) une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie contractante ;
- c) une ou plusieurs compagnies aériennes d'un pays tiers.

Sous réserve que toutes les compagnies aériennes engagées dans les accords ci-dessus détiennent les routes et les droits de trafic appropriés. Chaque client sera informé au lieu d'achat de son billet, de la compagnie aérienne qui effectuera chaque trajet du vol.

Pour un accord de partage de codes avec une tierce partie, toutes les compagnies aériennes audit Accord sont soumises à l'approbation de l'Autorité aéronautique des deux Parties contractantes.

Si cette tierce partie n'est pas autorisée ou permet des arrangements comparables entre des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante et d'autres compagnies aériennes sur les services à l'arrivée, au départ et via ce pays tiers, l'Autorité aéronautique de la Partie contractante concernée a le droit de ne pas accepter cet arrangement.

Les Parties contractantes conviennent que les services de partage de codes ne doivent pas être décomptés des quotas de fréquences accordées à la compagnie aérienne de commercialisation.



ASLI GIBİDİR

Sahika Deniz HANÇER

Daire Başkanı

DHGY-1

Ahmet KOCER

Hava Yolları Daire Başkanı V.