

## TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Gelen Kâğıtlar Listesi'nde yayımlanan 941427 evrak numaralı “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Gine Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması”nın onaylanmasının uygun bulunduğuna dair kanun teklifi ve gerekçesi ekte sunulmuştur.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

  
Mustafa ŞENTOP  
Tekirdağ Milletvekili

| TBMM BAŞKANLIĞI     |                                        |
|---------------------|----------------------------------------|
| Tali Komisyon       | Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm |
| Esas Komisyon       | Dışişleri                              |
| Tarih: 18 Ocak 2022 | Esas No: 2/4096                        |

|                                          |
|------------------------------------------|
| T B M M<br>KANUNLAR ve KARARLAR KURULUĞU |
| 1 8 Ocak 2022                            |
| Numara:                                  |

|                        |
|------------------------|
| 18 Ocak 2022<br>949886 |
|------------------------|

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

**MADDE 1-** (1) 3 Mart 2016 tarihinde Konakri’de imzalanan “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Gine Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması”nın onaylanması uygun bulunmuştur.

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

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



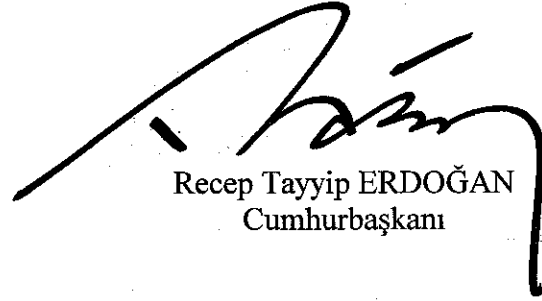
T.C. CUMHURBAŞKANLIĞI

Sayı : Z-90666677-599- 60284  
Konu : Anlaşma

6 Ocak 2022

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

3 Mart 2016 tarihinde Konakri'de imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Gine Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması"nı Anayasanın 90 ıncı maddesi gereğince onaylanması uygun bulunmak üzere ilişikte bilgilerinize sunarım.



Recep Tayyip ERDOĞAN  
Cumhurbaşkanı

Ek:

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

|                                          |
|------------------------------------------|
| T B M M<br>KANUNLAR ve KARARLAR BSK.LİĞİ |
| 06 Ocak 2022                             |
| Numara:                                  |

|                       |
|-----------------------|
| TBMM<br>GENEL EVRAK   |
| 06 Ocak 2022          |
| No. 941427            |
| EBYS'ye AKTARILMIŞTIR |

## GENEL GEREKÇE

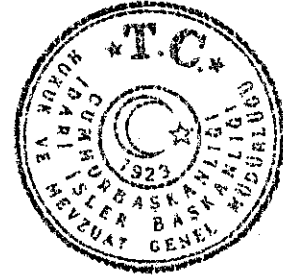
5 Haziran 1945 tarihli ve 4749 sayılı Kanunla tasdik olunan 7 Aralık 1944 tarihli Şikago Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşmasında ticari hakların düzenlenmesi konusunda bir mutabakata ulaşılamamış, bu nedenle ticari hakların ikili sözleşmeler yolu ile düzenlenmesi gereği doğmuştur. Gerek Türkiye gerek 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 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 Gine Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması" 3 Mart 2016 tarihinde Konakri'de imzalanmıştır.

Türkiye ile Gine arasında gelişmekte olan ilişkilere katkıda bulunmak gayesi ile imzalanan Anlaşma, hava trafiği ile ilgili ulusal kanun ve nizamla 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.



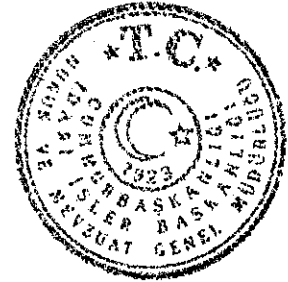
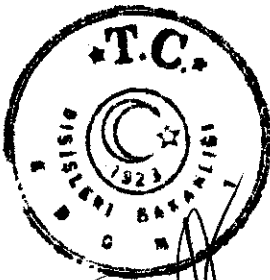
**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ**

**VE**

**GİNE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ**

**ARASINDA**

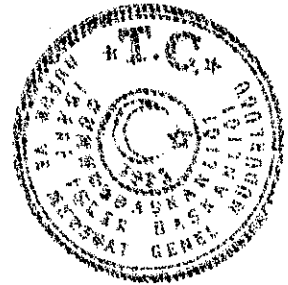
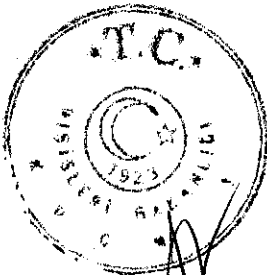
**HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI**



**ASLI GİBİ**

## İÇERİK

| <u>MADDE</u> | <u>BAŞLIK</u>                                   |
|--------------|-------------------------------------------------|
| 1            | TANIMLAR                                        |
| 2            | HAKLARIN TANINMASI                              |
| 3            | TAYİN VE YETKİLENDİRME                          |
| 4            | İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI  |
| 5            | KAPASİTE                                        |
| 6            | ÜCRET TARİFELERİ                                |
| 7            | VERGİLER, GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER ÜCRETLER     |
| 8            | TRANSİT GEÇİŞ                                   |
| 9            | KULLANICI ÜCRETLERİ                             |
| 10           | YABANCI PERSONEL VE YEREL HİZMETLERE ERİŞİM     |
| 11           | DÖVİZ DÖNÜŞÜMÜ VE KAZANÇLARIN TRANSFERİ         |
| 12           | SERTİFİKA VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI   |
| 13           | HAVACILIK EMNİYETİ                              |
| 14           | HAVACILIK GÜVENLİĞİ                             |
| 15           | SİGARA YASAĞI                                   |
| 16           | CHARTER/TARİFESİZ UÇUŞLARA UYGULANABİLİRLİK     |
| 17           | KİRALAMA                                        |
| 18           | UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI                   |
| 19           | İSTATİSTİKLER                                   |
| 20           | ULUSAL YASALARIN VE YÖNETMELİKLERİN UYGULANMASI |
| 21           | İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER                    |
| 22           | İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ                             |
| 23           | TESCİL                                          |
| 24           | ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR                          |
| 25           | GEÇERLİLİK VE SONA ERME                         |
| 26           | YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ                                 |
| EK I         | HAT ÇİZELGESİ                                   |
| EK II        | KOD PAYLAŞIMI                                   |



ASLI GİBİDİR

Hava Ulaştırma Dairesi Başkanı

Bundan sonra "Akit Taraflar" olarak nitelendirilecek Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Gine Cumhuriyeti Hükümeti;

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

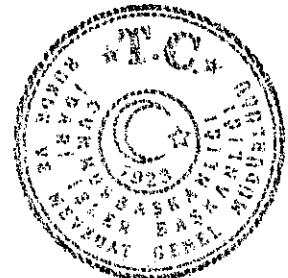
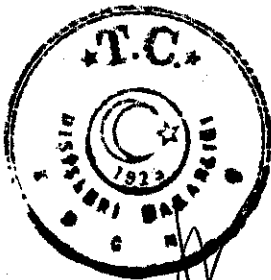
Uluslararası hava hizmetlerine ilişkin fırsatların genişletilmesini kolaylaştırmak isteyerek,

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

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:

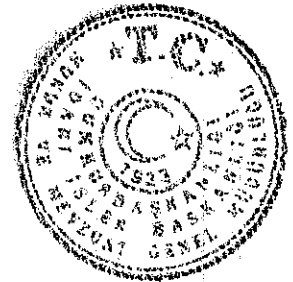
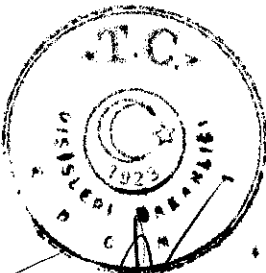


ASLI GIBİDİR

Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.

## MADDE 1 TANIMLAR

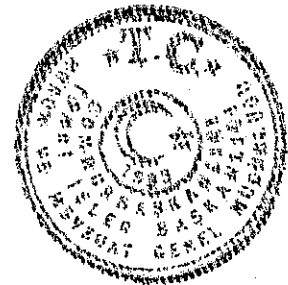
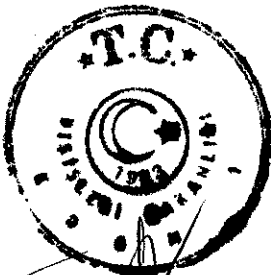
1. İşbu Anlaşmanın amacı doğrultusunda, metin içeriği aksini gerektirmediği takdirde:
  - a. "Havacılık Otoriteleri" terimi; Türkiye Cumhuriyeti için, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü (SHGM), Gine Cumhuriyeti için Ulaştırma Bakanlığı, Ulusal Sivil Havacılık Kurumu Genel Müdürlüğü 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 hatlarda işbu Anlaşma hükümlerine göre sunulabilecek uluslararası hava hizmetlerini ifade etmektedir;
  - d. "Ek" terimi; işbu Anlaşmanın Ekini veya işbu Anlaşmanın 21. Maddesinin 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 veya,
    - 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 sayısı ile 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 Ekleri ve 90. ve 94. Maddeler uyarınca Sözleşmenin Eklerinde yapılan tüm değişiklikleri içermektedir;
  - h. "Tayin Edilen Havayolları" terimi; bu Anlaşmanın 3. Maddesi uyarınca tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş havayollarını ifade etmektedir,



ASLI GİBİDİR

Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.

- i. "Yer Hizmetleri" terimi; yolcu, kargo ve bagaj hizmetleri ve ikram tesisleri ve/veya hizmetleri de dâhil olmak ancak bunlarla sınırlı kalmamak kaydıyla çeşitli hizmetlerin teminini ifade etmektedir;
- j. "ICAO" terimi; Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünü ifade etmektedir;
- k. "Uluslararası hava taşımacılığı" terimi; birden fazla Devletin ülkesi üzerindeki hava sahasının kullanıldığı 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 Anlaşmaya eklenen, hava taşımacılığı hizmetinin yapılacağı hatların çizelgesini ve işbu Anlaşmanın 21. Maddesi hükümlerine uygun olarak bu çizelge üzerinde yapılacak her türlü değişikliği ifade etmektedir;
- n. "Belirlenen hatlar" terimi; işbu Anlaşmanın Ek'inde belirtilen veya belirtilecek hatları ifade etmektedir;
- o. "Yedek parçalar" terimi; motorlar da dâhil olmak üzere, yenileme veya onarım amacı ile hava aracına monte edilecek aksamı ifade etmektedir;
- p. "Ücret tarifesi" terimi; bağlantılı tüm ulaşım vasıtaları da dahil olmak üzere, hava taşımacılığında, yolcuların, bagajların ve/veya posta dışındaki kargoların taşınması için havayolları ve acenteleri tarafından tahsil edilecek her türlü bilet ücreti ile harçları ve sair giderleri ve bu bilet ücretleri ile harçların ve sair giderlerin tabi olduğu şartları ifade etmektedir;
- q. "Ülke" terimi; Sözleşmenin 2. Maddesinde belirtilmiş olan anlamı haizdir;
- r. "Trafik" terimi; yolcular, bagaj, kargo ve postayı ifade etmektedir;
- s. "Olağan 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 kullanımı karşılığında havayollarına tarh edilen harçları ve ücretleri ifade etmektedir.



**ASLI GİBİDİR**

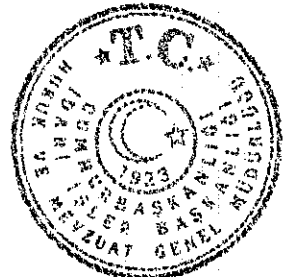
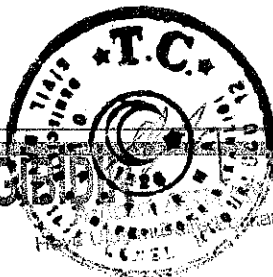
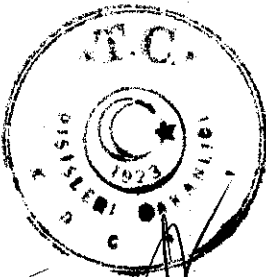
Hava Bakanlığı  
Genel Müdürlüğü

## MADDE 2 HAKLARIN TANINMASI

1. 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:
  - a. Diğer Akit Tarafın ülkesi üzerinden iniş yapmaksızın uçuş hakkı,
  - b. söz konusu ülkede trafik dışındaki amaçlar için duraklama hakkı,
  - c. Uluslararası trafiği birlikte veya birbirinden ayrı olarak indirmek ve almak amacıyla işbu Anlaşmanın Ek I' inde belirtilen hat için ilgili ülkede belirlenen noktalarda duraklama hakkı,
  - d. İşbu Anlaşmada belirtilen sair haklar.
2. İşbu Madde'nin (1.) fıkrasında yer verilen hiçbir husus, bir Akit Tarafın havayollarına, diğer Akit Tarafın ülkesinde, bu diğer Akit Tarafın ülkesindeki başka bir noktaya ücret veya kira karşılığı taşınmak üzere trafik alma ayrıcalığı verdiği şeklinde anlaşılabilir.

## MADDE 3 TAYİN VE YETKİLENDİRME

1. Her bir Akit Taraf, diplomatik kanallar vasıtasıyla yazılı olarak ve belirtilen hatlarda mutabık kalınan hizmetleri gerçekleştirmek üzere bir veya daha fazla sayıda havayolunu tayin etme hakkına sahip olacaktır.
2. Böyle bir tayinin tesellüm edilmesine ve işbu Maddenin 3. ve 4. fıkralarına tabi olarak, diğer Akit Tarafın havacılık otoriteleri, tayin edilen şirkete, mümkün olan en kısa süre içerisinde, gerekli işletme ruhsatını vereceklerdir; şu kadar ki;
  - a) Söz konusu hava taşıyıcısı, tayin eden Tarafın ülkesi dahilinde kurulu olacak ve bu devletteki geçerli kanunlar gereğince geçerli bir işletme ruhsatına sahip olacaktır;
  - b) Söz konusu hava taşıyıcısının etkin düzenleyici kontrolü bu devlet tarafından yürütülmekte ve muhafaza edilmekte olacaktır;
  - c) Tayin edilen havayolu, doğrudan veya kanıtlanmış iştirak yoluyla tayin eden devletin veya söz konusu tayin eden devletin ait olduğu herhangi bir bölgesel topluluğun mülkiyetinde olacak ve söz konusu tayin eden devletin veya ilgili bölgesel topluluğun etkin kontrolüne tabi olacaktır.



ASLI GİBİ

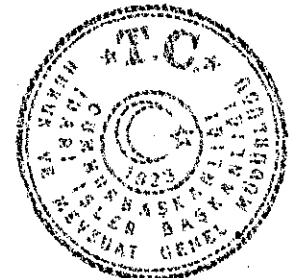
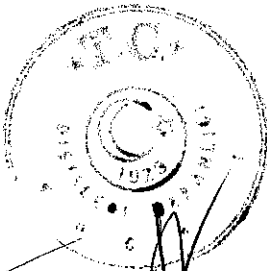
Herhangi bir topluluğa ait havayolunun tayin edilmesi halinde, emniyete ve güvenliğe ilişkin sorumluluk Akit Tarafın tayin eden devletine ait olacaktır.

3. Akit Taraflardan herhangi birinin Havacılık Otoriteleri, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolunun, sözü geçen havacılık otoritelerince, Sözleşmenin hükümleri doğrultusunda, uluslararası hava hizmetlerinin yürütülmesinde uygulanan yasaların ve yönetmeliklerin şartlarını yerine getirmekte olduğunu kanıtlamasını gerekli görebilecektir.
4. Diğer Akit Tarafın tayin ettiği havayolunun, işbu Anlaşmanın 13. ve 14.Maddeleri kapsamında öngörülmekte olan emniyet ve güvenlik standartlarını karşıladığına kani olmaması halinde, her bir Akit Taraf, işbu Maddenin 2.fıkrası kapsamında atıfta bulunulmakta olan işletme yetkilerini vermeyi ret etme veya işbu Anlaşmanın 2.Maddesi kapsamında belirtilmekte olan hakların tatbik edilmesi için gerekli olduğunu addettiği şartları öne sürme hakkına sahip olacaktır.
5. Herhangi bir havayolu, bu şekilde tayin edildiğinde ve yetkilendirildiğinde, kapasitede mutabık olunması, ücretin belirlenmesi ve uçuş programının işbu Anlaşmanın 5. ve 6.Maddeleri doğrultusunda onaylanması koşuluyla, mutabık kalınan hizmetleri gerçekleştirmeye herhangi bir zamanda başlayabilecektir.

#### MADDE 4

#### İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI

1. Her bir Akit Taraf, aşağıdaki hallerde, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayoluna verilmiş bulunan işletme yetkisini iptal etme veya bu havayolu tarafından işbu Anlaşmanın 2. Maddesinde belirtilen hakların kullanılmasını askıya alma veya bu hakların kullanılmasına yönelik olarak gerekli gördüğü şartları tatbik etme hakkına sahip olacaktır:
  - a. Söz konusu hava taşıyıcısının, tayin eden Tarafın ülkesi dahilinde kurulu olmaması ve bu devletteki geçerli kanunlar gereğince geçerli bir işletme ruhsatına sahip olmaması halinde;
  - b. Söz konusu tayin edilmiş hava taşıyıcısının etkin düzenleyici kontrolünün söz konusu devlet tarafından sürdürülmekte olmaması halinde;
  - c. Söz konusu hava taşıyıcısının, doğrudan veya kanıtlanmış iştirak yoluyla tayin eden devletin veya söz konusu tayin eden devletin ait olduğu herhangi bir bölgesel topluluğun mülkiyetinde olmaması ve söz konusu tayin eden devletin veya bölgesel topluluğun etkin kontrolüne tabi olmaması halinde;

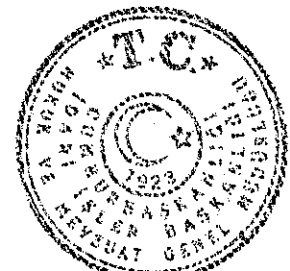
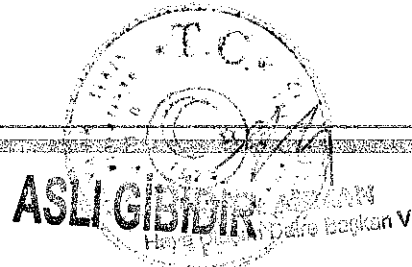


ASLI GIBİDİR.

- d. Tayin edilen havayolunun, söz konusu hakları vermiş olan Akit Tarafın kanunlarına ve düzenlemelerine riayet etmemesi halinde;
- e. Söz konusu havayolunun işbu Anlaşma kapsamında öngörülmekte olan koşullar çerçevesinde ve kapsamında işletim gerçekleştirmemesi halinde;
2. Söz konusu hava taşıyıcısının, herhangi bir ikili ilişkinin bulunmadığı herhangi bir Devletin (Üçüncü Ülke) ve/veya böyle bir devletin vatandaşlarının mülkiyetinde olması veya doğrudan veya çoğunluk hisseleri vasıtasıyla etkin bir şekilde kontrolünde olduğu hallerde, Her bir Akit Taraf, diğer Akit Taraf tarafından tayin edilmiş herhangi bir hava taşıyıcısına yetki veya izinlerin verilmesini ret edebilecek, söz konusu hava taşıyıcısına verilmiş yetkileri veya izinleri iptal edebilecek, askıya alabilecek veya sınırlandırabilecektir;
3. İptalin, askıya alma işleminin veya bu Maddenin (1.) fıkrasında belirtilen hükümlerin derhal uygulanması kanun ve yönetmeliklerin ihlalinin devam etmesini önlemek açısından kaçınılmaz değilse, sözü geçen hak, ancak diğer Akit Tarafın havacılık otoriteleri ile istişare edildikten sonra kullanılabilir. Bu durumda istişareler, herhangi bir Akit Tarafın talep tarihinden itibaren altmış (60) günlük bir süre içerisinde başlayacaktır.

#### MADDE 5 KAPASİTE

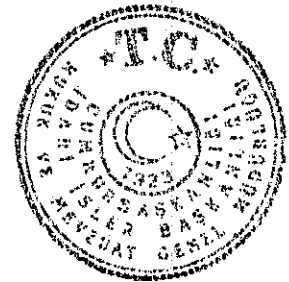
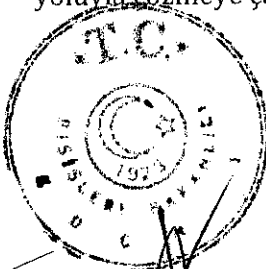
1. Akit Taraflarca tayin edilen havayollarına, hava hizmetlerini iki Akit Tarafın ülkeleri arasında yürütmeleri için adil ve eşit düzeyde imkan sağlanacaktır.
2. Belirlenen hava hizmetlerinin herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen havayolları tarafından işletilmesinde, aynı hatların tümünde veya bir kısmında sunduğu hizmetlerin haksız yere etkilenmesini önlemek amacı ile, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolunun çıkarları dikkate alınacaktır.
3. Akit Taraflarca tayin edilmiş havayolları tarafından sunulan, mutabık kalınan 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 kalınan hizmetlerin işletilmesinde her bir Akit Tarafça tayin edilen havayolları tarafından sağlanacak toplam kapasite ve hizmet frekansları, söz konusu hizmetlerin sunulmasına başlanmadan önce Akit Tarafların havacılık otoriteleri tarafından karşılıklı olarak belirlenecektir. Başlangıçta belirlenen kapasite ve hizmetlerin frekansı söz konusu otoriteler tarafından zaman içerisinde gözden geçirilebilecek ve yeniden düzenlenebilecektir.



ASLI GİBİDİR

## MADDE 6 ÜCRET TARİFELERİ

1. Her bir Akit Taraf kendi ülkesinde, kendi ülkesinden veya ülkesi üzerinden sunulacak uluslararası hava hizmetleri için uygulanacak ücret tarifelerinin, tayin edilen havayolları tarafından, işletme maliyeti, makul bir kar oranı ve diğer havayollarının tarifeleri de dâhil olmak üzere ilgili tüm etkenlerin dikkate alınması suretiyle makul seviyelerde belirlenmesine izin verecektir. Akit Taraflarca müdahale aşağıdaki hallerle sınırlıdır:
  - a) Makul olmayan ölçülerdeki ayrımcı ücret ve uygulamaları önlemek;
  - b) Pazardaki hakim konumun kötüye kullanılmasından kaynaklanan çok yüksek veya kısıtlayıcı ücretlerden tüketicileri korumak; ve
  - c) Havayollarını doğrudan veya dolaylı devlet sübvansiyonundan veya desteğinden kaynaklanan düşük ücretlerden korumak.
2. İşbu Maddenin (1.) fıkrası uyarınca belirlenen ücret tarifeleri ile ilgili olarak herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen havayollarının diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinden onay alması gerekmemektedir.
3. Akit Taraflar, tayin ettikleri havayolunun veya havayollarının ücret tarifelerini tek başlarına veya herhangi bir diğer havayolu veya havayolları ile birlikte belirlerken, diğer Akit Tarafça tayin edilmiş havayolu olan rakibini ciddi bir biçimde zayıflatacak veya onu hat dışı bırakabilecek bir biçimde pazar gücünü suistimal etmesine izin vermeyecektir.
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 maliyetleri tümüyle karşılamayacak ücretlerin ve fiyatların oluşturulması;
  - b. Söz konusu uygulamaların geçici olmak yerine süreklilik arz etmesi;
  - c. söz konusu uygulamaların diğer Akit Tarafça tayin edilmiş havayolları üzerinde önemli ekonomik etkileri olması veya bu şirketi önemli ölçüde zarara uğratması, ve
  - d. hattaki hakim konumun suistimaline işaret eden davranışlar.
5. Havacılık otoritelerinden herhangi birinin, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolu tarafından önerilen veya uygulamada olan ücret tarifesinden memnun olmaması halinde, içlerinden herhangi birinin talebi üzerine, havacılık otoriteleri sorunu istişare yoluyla çözmeye çalışacaklardır.



ASLI GİBİDİR

Hava Ulaştırma Genel Müdürlüğü V.

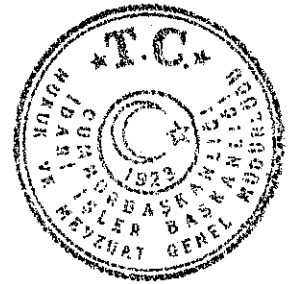
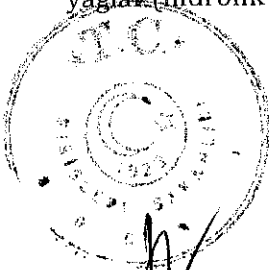
Akit Taraflardan herhangi birinin havacılık otoritesi hiçbir surette diğer Akit Tarafın bir havayolunun ücret tarifesinin yürürlüğe girmesini veya halihazırda yürürlükte bulunan ücret tarifesinin uygulanmasının sürdürülmesini önlemek amacıyla tek taraflı müdahalede bulunmayacaktır.

6. Yukarıdaki hükümlere bakılmaksızın, bir Akit Tarafça tayin edilen havayolları, talep edilmesi halinde, diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine bu otoritelerin belirlediği şekil ve düzen çerçevesinde, ücret tarifelerinin oluşturulmasına dair bilgi verecektir.
7. Akit Taraflardan hiçbiri, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayollarına, kapasite, frekans veya trafiğe ilişkin olarak, işbu Anlaşmanın amaçlarına ters düşecek nitelikte rüçhan hakkı zorunluluğu, uçuş kotası, itiraz hakkından feragat tazminatı veya 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 dahil olmak üzere, herhangi bir Akit Tarafça 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 kullanılabileceği 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. Diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolları tarafından uluslararası hizmetlerde kullanılan hava aracının bakım ve onarımı için herhangi bir 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 Tarafça tayin edilmiş olan havayolu tarafından uluslararası hizmetlerde işletilen hava aracına tedarik edilen yakıt ve yağlar (hidrolik sıvılar da dâhil olmak üzere),



ASLI GİBİDİR

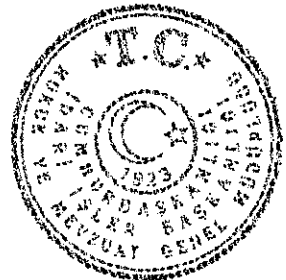
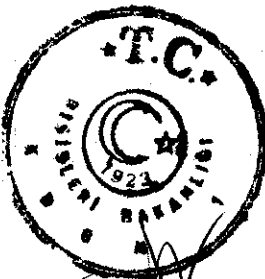
- d. herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen havayolunun amblemini taşıyan basılı bilet stokları, havayolu konsimentoları ve sair basılı materyaller ile tayin edilen havayolu tarafından yeniden ihraç edilene kadar, uluslararası hizmetlerde kullanmak için ücretsiz dağıtılan mutata tanıtım materyalleri,
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 elden çıkartılana kadar söz konusu otoritelerin gözetiminde tutulacaktır
5. Depolama ve gümrüklemeyle ilişkin hizmetler için tarh edilen harçlar Akit Taraf Devletlerin ulusal kanunlarına ve düzenlemelerine uygun olarak tahsil edilecektir.

#### MADDE 8 TRANSİT GEÇİŞ

Akit Tarafların yasa ve yönetmeliklerine tabi olmak kaydıyla, bir Akit Tarafın ülkesinden transit 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 itibariyle benzer uluslararası hava hizmetleri ile iştigal eden herhangi bir havayoluna sağlanan en iyi koşullardan daha az avantajlı koşullarla sunulmayacaktır.

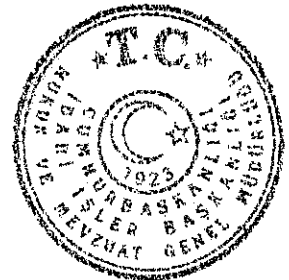
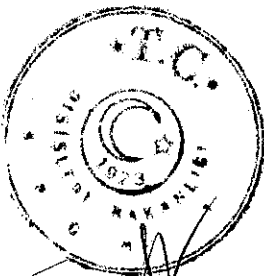


ASLI GIBİDİR  
Hava Ulaştırma Bakanlığı

2. Bir Akit Tarafça tayin edilen havayollarının, her iki Akit Tarafın ulusal yasa ve yönetmeliklerine uygun bir şekilde, diğer Akit Tarafın ülkesinde kendisi tarafından belirlenmiş yer hizmetlerini yürütmesine izin 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 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 etmiş olduğu havayolu veya havayolları, diğer Akit Tarafın ülkesine giriş, ikamet ve çalışmayla ilgili kanun ve düzenlemelerine uygun şekilde mutabık kalınan 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 Taraflarca tayin edilmiş havayolunun veya havayollarının tercihleri doğrultusunda bu havayolunun veya havayollarının kendi personeli vasıtasıyla veya diğer Akit Tarafın ülkesinde diğer havayollarına bu tür hizmetler sunulması konusunda yetkilendirilmiş herhangi bir kuruluş, şirket veya havayolu tarafından sunulan hizmetlerden ve personelden faydalanmak suretiyle karşılanabilecektir.
3. Bu temsilciler ve personel diğer Akit Tarafın yürürlükteki yasalarına ve düzenlemelerine tabi olacaklardır. Her bir Akit Taraf bu yasalar ve yönetmelikler doğrultusunda ve mütekabiliyet esasına tabi olmak kaydıyla, gerekli çalışma izinlerini, ziyaretçi vizelerini veya benzeri dokümanları gereksiz gecikmelere mahal vermeksizin, işbu Madde'nin (1.) fıkrasında belirtilen temsilcilere ve personele temin edecektir.



**ASLI GİBİDİR**

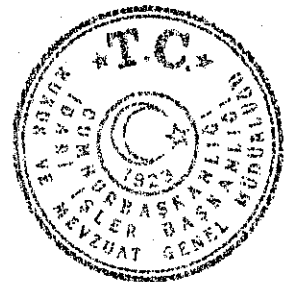
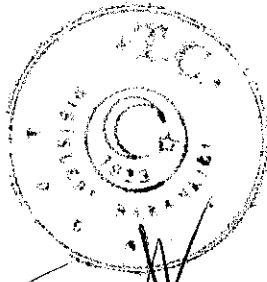
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.

**MADDE 11**  
**DÖVİZ DÖNÜŞÜMÜ 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 düzenleme hakkına sahip olacaktır. Söz konusu havayolları, sundukları taşımacılık hizmetlerini, her bir Akit Tarafın ulusal mevzuatına ve yönetmeliklerine uygun bir şekilde, diğer devletlerin çevrilebilir para birimi üzerinden ve/veya ilgili devletin ulusal para birimi üzerinden satma hakkına sahip olacaklar ve bu taşımacılık hizmetleri herkes tarafından yukarıda belirtilen para birimleri üzerinden serbestçe satın alınabilecektir.
2. Tayin edilen havayolları trafiğin taşınması ile ilgili olarak üstlendikleri giderlerden artan gelirleri, talep etmeleri halinde, resmi döviz kuru üzerinden çevirerek ülkelerine transfer etme hakkına sahip olacaklardır. Akit Taraflar arasında ödemelerle ilgili olarak uygun hükümlere sahip bir anlaşma akdedilmemiş ise, yukarıda belirtilen transfer, çevrilebilir para birimleri üzerinden ve yürürlükteki ulusal kanunlara ve kambiyo düzenlemelerine uygun şekilde gerçekleştirilecektir.
3. Bu gelirlerin çevrilmesine ve transferine, cari işlemler için söz konusu gelirlerin çevrilme ve transfer için ibraz edildiği anda geçerli olan döviz kuru üzerinden, herhangi bir sınırlama getirilmeden izin verilecektir ve bu işlemler bankalar tarafından bu tür çevrilme ve transfer işlemlerine uygulanan ücretler dışında başka bir ücrete veya harca tabi olmayacaktır.
4. Her bir Akit Tarafın Tayin Edilen Havayolları, tamamen kendi takdirlerinde olmak kaydıyla, yakıt alımı da dâhil olmak üzere diğer Akit Tarafın ülkesinde üstlendikleri yerel giderleri, yerel para birimi üzerinden veya yerel kambiyo mevzuatına uygun olmak kaydıyla serbestçe çevrilebilir bir para birimi üzerinden ödeme hakkına sahip olacaklardır.

**MADDE 12**  
**SERTİFİKALARIN VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI**

1. Bir Akit Tarafça tanzim edilen veya geçerli ve halen geçerli olan uçuşa elverişlilik sertifikaları, yeterlilik sertifikaları ve lisanslar, bu sertifika veya lisansların tanzim edildiği veya geçerli sayıldığı koşulların, Şikago Sözleşmesi uyarınca belirlenen asgari standartlara eşit seviyede veya daha yüksek seviyede olması kaydıyla, mutabık kalınan hava hizmetlerinin belirlenen hatlarda yürütülmesi amacıyla diğer Akit Tarafça da tanınacaktır.



**ASLI GIBİDİR**

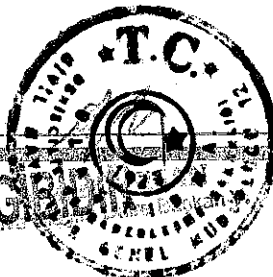
Hava Ulaştırma Daire Başkan V.

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 atıfta bulunulan lisans ve sertifikalarla ilgili imtiyazlar ve koşullar, Sözleşmeye uygun olarak belirlenen asgari standartlardan farklı bir standardın uygulanmasına izin veriyorsa ve bu fark konusunda Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne başvuruda bulunulmuş ise, diğer Akit Taraf, bu muallak uygulamanın açıklığa kavuşturulması amacıyla havacılık otoritelerinin istişarede bulunmasını talep edebilecektir. Uygun bir anlaşmaya varılamaması durumu, bu Anlaşmanın 4. Maddesinin uygulanmasına gerekçe oluşturacaktır.

### 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, talep tarihinden itibaren otuz (30) gün içerisinde gerçekleştirilecektir.
2. Bu istişareleri müteakiben, Akit Taraflardan herhangi birinin diğer Akit Tarafın işbu Maddenin (1.) fıkrasında belirtilen hususlara ilişkin emniyet standartlarını en azından ilgili tarihte Sözleşme uyarınca belirlenen asgari standartlara eşit şekilde sağlamadığını ve uygulamadığını tespit etmesi halinde, sözü geçen Akit Taraf bu tespitlerini ve asgari ICAO standartlarına uygunluğun sağlanması için atılması gereken adımları diğer akit Tarafa bildirecek ve diğer Akit Taraf da müştereken belirlenen süre içerisinde gereken düzeltici önlemleri alacaktır. Müştereken belirlenen süre içerisinde gerekli düzeltici önlemlerin alınmaması, işbu Anlaşmanın 4. Maddesinin uygulanması için gerekçe teşkil edecektir.
3. Sözleşmenin 16. Maddesinde öngörülen yükümlülükler bakımaksızın, 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 kalınmıştır. 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.



ASLIGER

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

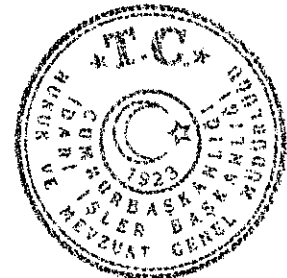
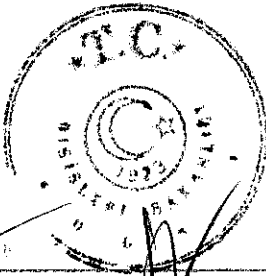
- a) Bir hava aracının veya bir hava aracının işletilmesinin, ilgili tarih itibariyle Sözleşmeye göre belirlenen asgari standartlara uymadığı hususunda ciddi kaygılar oluşması; veya
- b) İlgili tarih itibariyle Sözleşmeye göre belirlenen emniyet standartlarının etkin bir şekilde sağlanamadığı ve uygulanamadığı hususunda ciddi kaygılar 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 Tarafça tayin edilmiş olan bir 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 olduğu 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 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 İşaretlenmesi Sözleşmesi veya Akit Tarafların taraf oldukları sivil havacılık güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir sözleşme hükümlerine uygun hareket edeceklerdir.

2. Akit Taraflar; sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesini, bu hava aracının, yolcularının ve mürettebatının, havalimanlarının ve hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı girişilebilecek diğer yasa dışı eylemleri önlemek ve sivil havacılığın güvenliğine ilişkin diğer tehditleri bertaraf etmek üzere, talep halinde birbirlerine gerekli her türlü yardımda bulunacaklardır.
3. Akit Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, Akit Taraflara uygulanabilir olduğu ölçüde, ICAO tarafından tesis edilen ve Uluslararası Sivil Havacılık Hakkında Sözleşmenin Ekleri olarak ihdas edilen tüm havacılık güvenliği standartlarına ve tavsiye edilen uygulamalara uygun olarak hareket edeceklerdir. Akit Taraflar, kendi 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 amacıyla, işbu Anlaşmanın 21. Maddesinin 2. fıkrasının hükümleri doğrultusunda gerçekleştirilmek üzere acil istişare talebinde bulunabilecektir.
4. Akit Taraflar söz konusu hava aracı işletmecilerinin, diğer Akit Tarafın ülkesine giriş için, bu devletin ülkesinden çıkış için veya bu devletin ülkesinde kalınan süre zarfında diğer Akit Tarafça, yukarıda yer alan 3. fıkrada atıf yapılan havacılık güvenliği hükümlerine uymalarının istenebileceği hususunda mutabıktır. Akit Taraflardan her biri, kendi ülkelerinde hava aracının güvenliğinin sağlanması, yolcuların, mürettebatın, el bagajlarının, bagajların, kargonun ve ikmal malzemelerinin yükleme ve boşaltma sırasında ve öncesinde kontrol edilmesi amacıyla yeterli tedbirlerin alınmasını ve etkin şekilde uygulanmasını sağlayacaktır. Akit Taraflardan her biri, belirli bir tehdidin bertaraf edilmesi amacıyla diğer Akit Tarafın makul ölçülerde özel güvenlik tedbirleri alınması yolunda yapacağı herhangi bir talebi olumlu şekilde dikkate alacaktır.
5. Sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesi olayının veya bu doğrultuda bir tehdidin yuku bulması veya bu hava aracının, hava aracının yolcularının ve mürettebatının, havalimanlarının veya hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine yönelik diğer yasadışı müdahalelerin meydana gelmesi halinde Akit Taraflar haberleşmede ve bu tür bir olayın veya tehdidin insan hayatı konusunda riski asgariye indirmek suretiyle hızlı ve emniyetli biçimde sona erdirmesi için amaçlayan diğer uygun tedbirlerin alınmasında kolaylık sağlayarak birbirlerine yardımcı olacaklardır.

ASLI GELİDİR

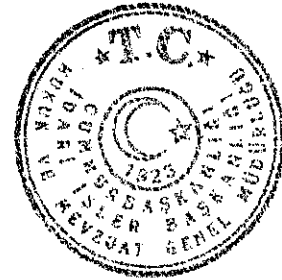
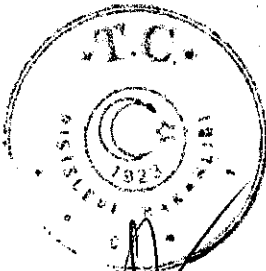
6. Her bir Akit Taraf, kalkışı insan hayatını korumak için gerekli olmadıkça, yasadışı yollarla ele geçirilmiş veya diğer yasadışı müdahale eylemlerine maruz kalmış ve kendi ülkesine iniş yapmış olan bir hava aracının, yerde kalmasını sağlamak üzere pratikte mümkün olan gerekli önlemleri alacaktır. Mümkün olduğu durumlarda bu tip önlemler karşılıklı istişarelere dayanılarak alınacaktır.

#### MADDE 15 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 yasaklamasını sağlayacaktır. Bu yasak, hava aracının tüm bölümlerinde uygulanacak ve yolcular uçağa alınmaya başladığı andan, yolcuların uçaktan indirilmesinin tamamlandığı ana kadar geçerli olacaktır.
2. Her bir Akit Taraf, kendi havayollarının, yolcularının ve mürettebatının işbu Madde hükümlerine uymalarını sağlamak amacı ile bu kurallara uyulmaması durumunda ilgili yasalar ve yönetmelikler doğrultusunda gerekli cezaların uygulanması da dâhil olmak üzere makul gördüğü tüm önlemleri alacaktır.

#### MADDE 16 CHARTER/TARİFESİZ UÇUŞLARA UYGULANABİLİRLİK

1. İşbu Anlaşmanın 7., 9., 10., 11., 12., 13., 14., 19., 20. ve 21. Maddeleri kapsamında ortaya konmakta olan hükümler, herhangi bir Akit Tarafın hava taşıyıcıları tarafından diğer Akit Tarafın ülkesine veya ülkesinden gerçekleştirilen charter ve diğer tarifesiz uçuşlar ve bu uçuşları gerçekleştiren hava taşıyıcıları için de geçerlidir.
2. İşbu Maddenin (1.) fıkrasındaki hükümler, charter veya tarifesiz uçuşların onaylanmasını veya bu operasyonların organizasyonlarında yer alan hava taşıyıcılarının veya diğer tarafların sevk ve idaresini düzenleyen ulusal yasa ve yönetmelikleri etkilemeyecektir.



ASLI GİBİDİR

Hava Ulaştırma Genel Müdürü-V.

## MADDE 17 KİRALAMA

1. Her bir Akit Taraf, işbu Anlaşma kapsamındaki hizmetler için kiralanın ve işbu Anlaşma'nın 13. Maddesinde ve 14. Maddesinde belirtilen standartlara uygun olmayan hava araçlarının kullanımını önleyecektir.
2. Yukarıdaki 1. fıkraya tabi olmak kaydıyla, her bir Akit Tarafça 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.

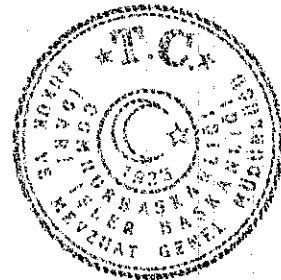
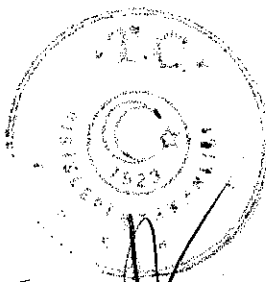
**MADDE 18**  
**UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI**

1. Her bir Akit Tarafın tayin edilen 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 etmiş olduğu 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 değişiklikte de uygulanacaktır.

## MADDE 19

### İSTATİSTİKLER

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



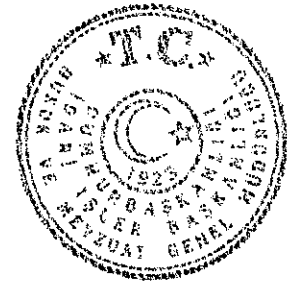
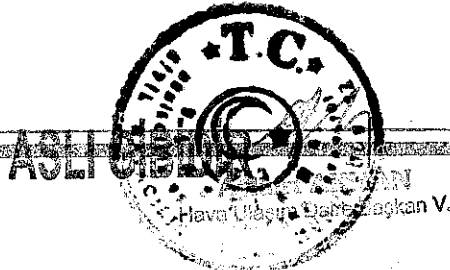
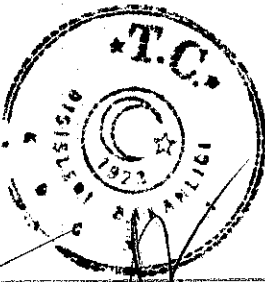
**ASLI GIBİDİR**

**MADDE 20**  
**ULUSAL KANUNLARIN VE DÜZENLEMELERİN UYGULANMASI**

1. Bir Akit Tarafın uluslararası hava hizmetlerinde kullanılan bir hava aracının ülkesine girişi, kalışı veya ayrılışını ya da bu hava aracının kendi ülkesi dâhilinde işletilmesini veya seyrüseferini ya da uçuşlarını düzenleyen kanunları ve düzenlemeleri diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayoluna da uygulanacaktır.
2. Bir Akit Tarafın yolcu, mürettebat, bagajlar veya posta da dâhil olmak üzere kargonun ülkesine girişi, kalışı veya ayrılışıyla ilgili giriş, çıkış, gümrükleme, göç ve iltica, havacılık güvenliği, pasaport, gümrük, döviz, posta, sağlık ve karantina gibi formaliteleri düzenleyen kanunlarına ve düzenlemelerine, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından taşınan yolcu, mürettebat, bagajlar, kargo ve posta tarafından veya onlar adına, bu ülkede bulundukları süre zarfında, uyulacaktır
3. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın talebi üzerine işbu Anlaşmada atıfta bulunulan ilgili kanunların, düzenlemelerin ve prosedürlerin suretlerini karşı tarafa sunacaktır.

**MADDE 21**  
**İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER**

1. Akit Tarafların Havacılık Otoriteleri, yakın işbirliği anlayışı içinde, zaman zaman işbu Anlaşmanın ve Eklerinin uygulanması, yorumlanması, tatbiki veya gerekli değişikliklerin yapılması konusunda 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 tebellüğ ettiği tarihten itibaren en kısa sürede ve her hâl ve kârda en geç altmış (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. Ek'ler üzerindeki değişiklikler Akit Tarafların havacılık otoritelerinin kendi aralarında doğrudan anlaşmasıyla da yapılabilecektir. Değişiklikler geçici olarak karşılıklı mutabakata varıldığı tarihten itibaren uygulanmaya başlanacak ve diplomatik nota teatisi ile teyit edilmesinden sonra yürürlüğe girecektir.



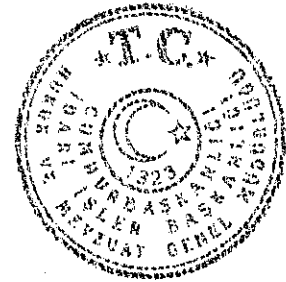
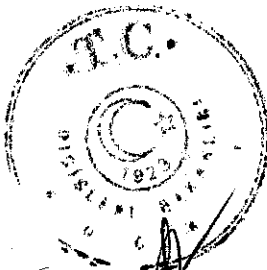
**MADDE 22**  
**İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ**

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.
3. Akit Tarafların, yukarıda yer alan 1. ve 2. fıkraların hükümleri doğrultusunda bir çözüme ulaşamamaları halinde, Akit Taraflardan herhangi biri söz konusu uyuşmazlığı, ilgili yasa ve yönetmeliklere uygun bir şekilde, birer üyesi her bir Akit Tarafça belirlenecek, 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 heyetine sunabilecektir.

Taraflar, uyuşmazlığın tahkime götürüleceğine dair bildirimi 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.



**ASLI GİBİDİR**  
T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Havacılık Bakanlığı

6. Tahkim Heyetinin kararları aralarında uyuşmazlık bulunan Akit Taraflar açısından nihai ve bağlayıcı nitelik taşıyacaktır.
7. Eğer bir Akit Taraf veya Akit Taraflardan birinin tayin edilmiş havayolu bu Maddenin 2. paragrafına göre verilen karara uymazsa, diğer Akit Taraf bu Anlaşma doğrultusunda diğer Akit Tarafa sağlanan hakları veya ayrıcalıkları sınırlandırabilir, askıya alabilir veya iptal edebilir.
8. Her bir Akit Taraf kendi hakeminin masraflarını karşılayacaktır. İşbu Maddenin 3. fıkrası uyarınca, üçüncü hakemin ya da temerrüte 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 fesih hali dışında, verilen nihai karar doğrultusunda yapılabilecek düzeltmelere halel getirmeksizin, işbu Anlaşmadan doğan tüm yükümlülüklerini yerine getirmeye devam edeceklerdir

#### **MADDE 23 TESCİL**

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

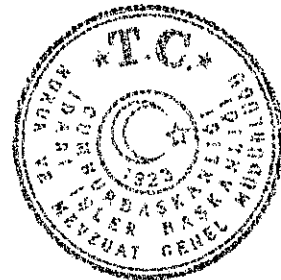
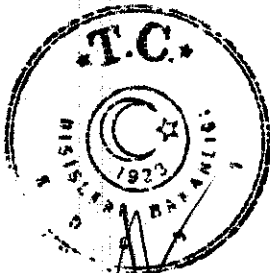
#### **MADDE 24 ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR**

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

#### **MADDE 25 GEÇERLİLİK ve SONA ERME**

İşbu Anlaşma süresiz olarak geçerli olmak üzere imzalanmıştır.

Akit Taraflardan herhangi biri her an diğer Akit Tarafa işbu Anlaşmayı feshetmek istediğini yazılı olarak bildirebilecektir; bu bildirim eşzamanlı olarak Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne de ulaştırılacaktır.



**ASLI GİBİDİR**

Bu durumda, sona erme bildirimi, karşılıklı mutabakatla süre bitiminden önce geri çekilmediği takdirde, işbu Anlaşma sona erme bildiriminin diğer Akit Tarafça 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.

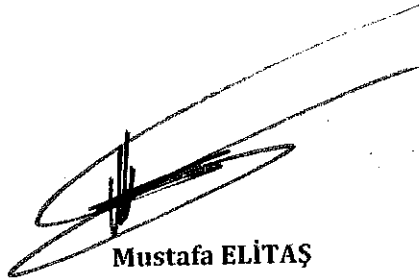
## MADDE 26 YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

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 yirmi altı (26) Maddeden ve iki (2) Ekten ibaret olan işbu Anlaşmayı imzalamış ve işbu Anlaşmaya kendilerinin mühürlerini vaz etmiş bulunmaktadır.

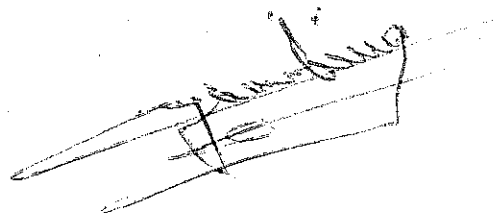
Her bir metin birbirine eşdeğer olmak üzere Konakri'de 2016 yılının Mart ayının 3'üncü gününde Türkçe, Fransızca ve İngilizce dillerinde üç nüsha halinde düzenlenmiştir. Yürütmede, yorumlamada veya uygulamada herhangi bir farklılığın oluşması halinde, İngilizce metin hakim gelecek ve geçerli olacaktır.

**Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti  
Adına**



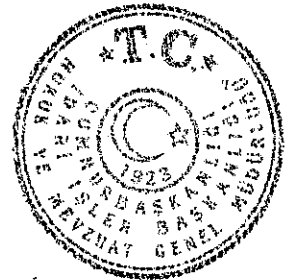
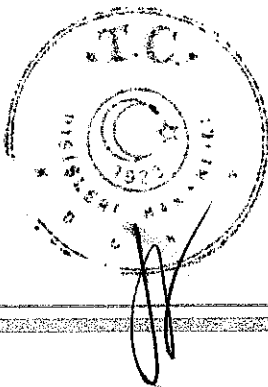
**Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi  
Bakanı**

**Gine Cumhuriyeti Hükümeti Adına**



**Oyé GUILAVOGUI**

**Gine Cumhuriyeti Ulaştırma  
Sorumlu Devlet Bakanı**



**ASLI GİBİDİR**  
Hava Ulaştırma Bakanlığı V.

**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                                 | Gine'deki Noktalar | İleri Noktalar                  |
|-----------------------|----------------------------------------------|--------------------|---------------------------------|
| Türkiye'deki Noktalar | Bamako,<br>Ouagadougou,<br>Dakar, Nouakchott | Conakry            | Abidjan, Cotonou,<br>Nouakchott |

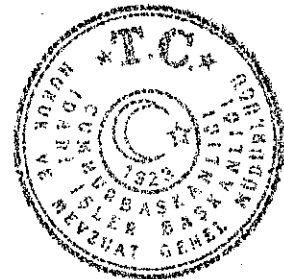
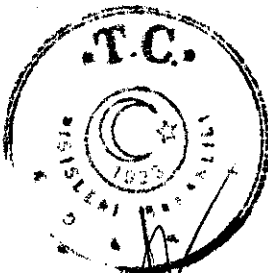
2. Gine Cumhuriyeti tarafından tayin edilen havayolları her iki yönde aşağıda belirtilen hava hizmetlerini işletme hakkına sahip olacaktır:

| Hareket Noktası    | Ara Noktalar                           | Gine'deki Noktalar | İleri Noktalar                       |
|--------------------|----------------------------------------|--------------------|--------------------------------------|
| Gine'deki Noktalar | Bilahare<br>belirlenecek dört<br>nokta | İstanbul           | Bilahare<br>belirlenecek üç<br>nokta |

Notlar:

(\*) Söz konusu noktalarda kullanılabilecek 5. trafik hakları her iki Akit Tarafın havacılık otoriteleri tarafından müştereken belirlenecektir.

(\*) İlgili güzergahtaki hizmetlerin başlangıç ve bitiş noktasının, havayolunu tayin eden Akit Tarafın ülkesi içinde bulunması koşuluyla, Tayin Edilen Havayolları, tamamen kendi takdirinde olmak kaydıyla, herhangi bir uçuşta ya da hiç bir uçuşta ara noktaları ve ileri noktaları kullanmayabilecektir.



**ASLİDİR**

Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.

**EK II**  
**KOD PAYLAŞIMI**

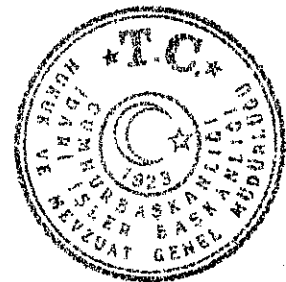
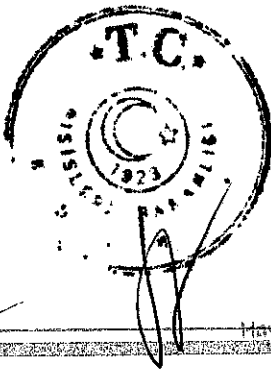
Her bir Akit Tarafın Tayin Edilen Havayolları;

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

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

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

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



**ASLI GİBİDİR**

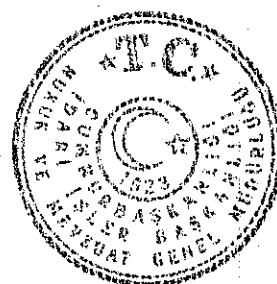
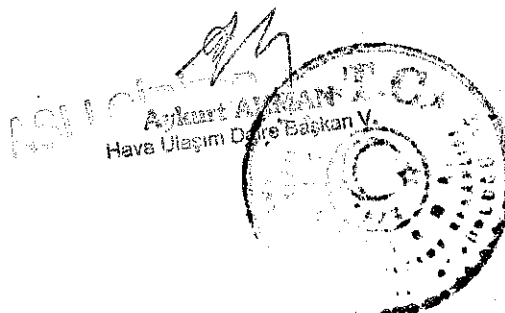
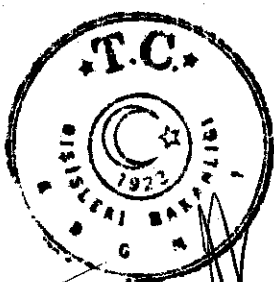
**ACCORD RELATIF AUX SERVICES AERIENS**

**ENTRE**

**LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DE TURQUIE**

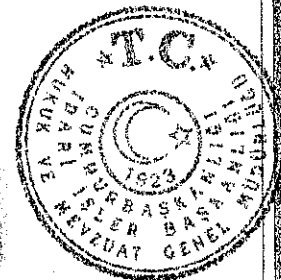
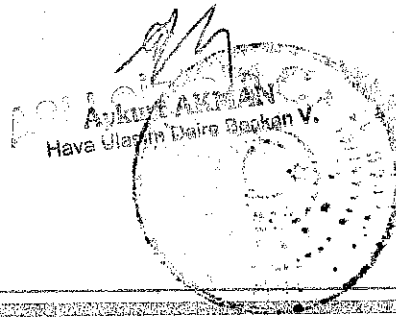
**ET**

**LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DE GUINEE**



## SOMMAIRE

| <u>ARTICLE</u> | <u>TITRE</u>                                              |
|----------------|-----------------------------------------------------------|
| 1              | DEFINITIONS                                               |
| 2              | OCTROI DE DROITS                                          |
| 3              | DESIGNATION ET AUTORISATION                               |
| 4              | REVOCATION OU SUSPENSION DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION |
| 5              | CAPACITE                                                  |
| 6              | TARIFS                                                    |
| 7              | TAXES, DROITS DE DOUANES ET AUTRES CHARGES                |
| 8              | TRANSIT DIRECT                                            |
| 9              | REDEVANCES D'USAGE                                        |
| 10             | PERSONNELS ETRANGERS ET ACCES AUX SERVICES LOCAUX         |
| 11             | CONVERSION DES MONNAIE ET TRANSFERT DES REVENUS           |
| 12             | RECONNAISSANCE MUTUELLE DES CERTIFICATS ET LICENCES       |
| 13             | SECURITE DE L'AVIATION                                    |
| 14             | SURETE DE L'AVIATION                                      |
| 15             | INTERDICTION DE FUMER                                     |
| 16             | VOLS CHARTERS ET VOLS NON REGULIERS                       |
| 17             | LOCATION D'AERONEF                                        |
| 18             | APPROBATION DES PROGRAMMES DE VOLS                        |
| 19             | STATISTIQUES                                              |
| 20             | APPLICATION DES LOIS ET REGLEMENTS NATIONAUX              |
| 21             | CONSULTATIONS ET AMENDEMENTS                              |
| 22             | REGLEMENT DE DIFFERENDS                                   |
| 23             | ENREGISTREMENT                                            |
| 24             | ACCORDS MULTILATERAUX                                     |
| 25             | VALIDITE ET DENONCIATION                                  |
| 26             | ENTREE EN VIGUEUR                                         |
| ANNEXE I       | TABIEAU DES ROUTES                                        |
| ANNEXE II      | PARTAGE DE CODES                                          |



## PREAMBULE

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

Parties à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944 ;

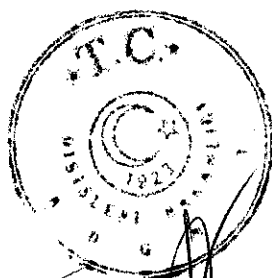
Désireux de faciliter le développement des services aériens internationaux ;

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

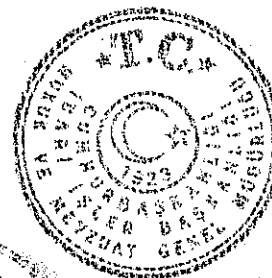
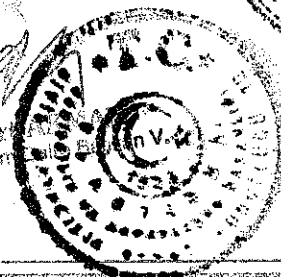
Désireux de garantir le plus haut niveau de sûreté et de sécurité dans le transport aérien international, et réaffirmant leur profonde préoccupation par rapport aux actes et menaces dirigés contre la sûreté de l'aviation civile et qui mette en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au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

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

Ont convenus de ce qui suit:



Aykan  
Hava Ulaştırması



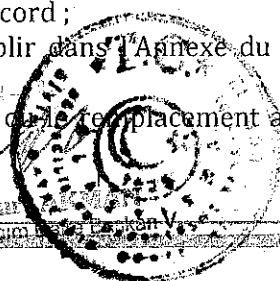
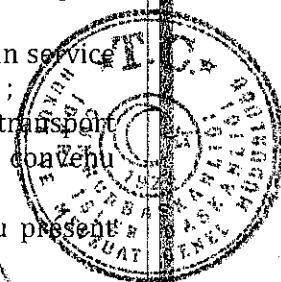
Handwritten signature.

## ARTICLE 1

### DEFINITIONS

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte en décide autrement, il est entendu par les termes suivants :

- a. "Autorités aéronautiques" signifie pour le Gouvernement de la République de Turquie, le Ministère des Transports, des Transports Maritime et des Communications, Direction Générale de l'Aviation Civile, pour le cas de la République de Guinée, le Ministère des Transports, de Direction Nationale de l'Aviation Civile et marchande ou, dans les deux cas, toute autre personne ou organisme habilitée à exercer les fonctions actuellement exercées par les Autorités susmentionnées;
- b. "Accord" signifie le présent Accord, ses Annexes, ainsi que tous leurs amendements ;
- c. "Services agréés" signifie services aériens internationaux établis sur les routes spécifiées conformément à l'Annexe au présent Accord ;
- d. "Annexe" signifie l'annexes du présent Accord ou son amendement conformément aux dispositions de l'Article 21 de l'Accord ;
- e. "Service aérien", « Service aérien international », "compagnie aérienne" et "escale non commerciale", ont les significations respectives spécifiées dans l'Article 96 de la Convention ;
- f. "Capacité" signifie
  - en rapport avec un aéronef, la charge marchande d'un aéronef disponible sur une route ou une section de route ;
  - en rapport avec le service agréé, la capacité de l'aéronef utilisé dans tel service, multipliée par les fréquences assurées par ledit aéronef pendant une période donnée sur une route ou section de route;
- g. "Convention" signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944, y compris toute annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de la Convention, ainsi que tout amendement et à ses Annexes adopté en vertu des Articles 90 et 94 de la Convention pourvu que ces Annexes et ces amendements aient été approuvés par les deux Parties Contractantes ;
- h. "Compagnies aériennes désignées" signifie une compagnie aérienne désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord ;
- i. "Assistance au sol" n'est pas seulement limitée à l'assistance pour les passagers, les marchandises et bagages mais inclut aussi la fourniture du catering ;
- j. "OACI" signifie l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;
- k. "Le Transport aérien international" signifie le transport aérien qui survole l'espace aérien de plus d'un Etat ;
- l. "Compagnie aérienne de marketing" signifie une compagnie aérienne offrant un service aérien sur un aéronef exploité par une autre compagnie, grâce au partage de code ;
- m. "Tableau" signifie le tableau des routes pour l'exploitation des services de transport aérien annexé au présent Accord et tout amendement audit tableau convenue conformément aux dispositions de l'Article 21 du présent Accord ;
- n. "Routes spécifiées" signifie les routes établies ou à établir dans l'Annexe du présent Accord ;
- o. "Pièces de rechange" signifie articles pour la réparation ou le remplacement à mettre dans l'aéronef y compris les moteurs;



87

- p. "Tarifs" signifie les prix à payer pour le transport aériens des passagers, des bagages et/ou marchandises et tout autre mode de transport associé, ainsi que les conditions de leur application, y compris les commissions pour les agences, à l'exception du transport du courrier ;
- q. "Territoire" a la signification spécifiée à l'Article 2 de la Convention ;
- r. "Trafic" signifie le trafic de passagers, bagages, marchandises et courrier ;
- s. "Equipements normaux" signifie les articles, autres que les provisions de bord et pièces de rechange de nature mobile, destinées à être utilisées pendant le vol, y compris l'équipement de premiers soins et de secours ;
- t. "Redevance d'usage" signifie les redevances imposées par les Parties Contractantes au titre de l'utilisation des aéroports et des installations de navigation aérienne et autres services y afférant.

## **ARTICLE 2**

### **OCTROI DE DROITS**

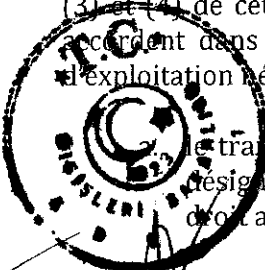
1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante, les droits ci-après en vue d'exploiter les services aériens internationaux réguliers, sur les routes spécifiées à l'Annexe du présent Accord, par la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie Contractante :
  - a. le droit de survoler le territoire de l'autre Partie Contractante sans y atterrir ;
  - b. le doit faire des escales non commerciales sur ledit territoire ;
  - c. le droit d'embarquer et de débarquer sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, du trafic international, de façon séparée ou combinée, à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante ;
  - d. les droits autrement spécifiés dans le présent Accord.
2. Aucune disposition du paragraphe 1 de cet Article, ne confère aux compagnies aériennes d'une Partie Contractante, le droit d'embarquer contre rémunération le trafic destiné à autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

## **ARTICLE 3**

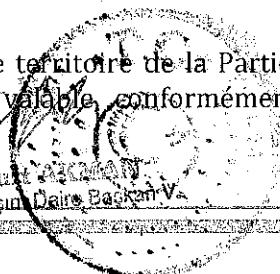
### **DÉSIGNATION ET AUTORISATION**

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner, une ou plusieurs compagnies aériennes, en vue d'exploiter les services agréés sur les routes spécifiées par écrit et par voie diplomatique.
2. A la réception de cette désignation et sous réserve des dispositions des paragraphes (3) et (4) de cet Article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, accordent dans les meilleurs délais, aux compagnies ainsi désignées, l'autorisation d'exploitation nécessaire, à condition que :

le transporteur aérien désigné soit établi sur le territoire de la Partie qui désigne et possède une licence d'exploitation valable, conformément au droit applicable dans cet Etat ;



Ayhan AKMAN  
Hava Ulaştırma Daire Başkanı



- b. cet Etat exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien désigné et
- c. que le transporteur aérien désigné soit détenu directement ou par une participation avérée par l'Etat qui désigne, ou par une communauté régionale à laquelle il appartient et soit soumis à un contrôle effectif de l'Etat qui désigne ou de ladite communauté régionale.

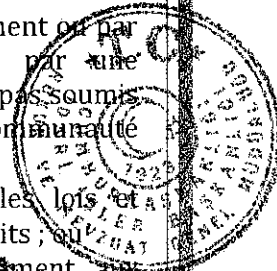
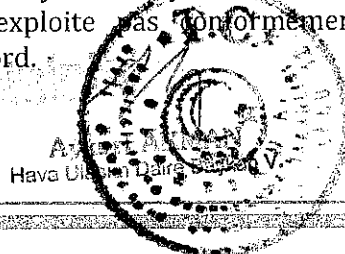
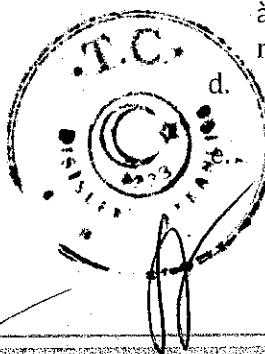
En cas de désignation d'une compagnie aérienne communautaire, la responsabilité en matière de sécurité et de sûreté incombe à l'Etat Partie Contractante.

- 3. Les Autorités aéronautiques d'une des Parties Contractantes peuvent exiger que la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie Contractante prouve qu'elle remplit les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux prescriptions de la Convention.
- 4. Chaque Partie Contractante a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation, prévue au paragraphe 2 de cet Article, ou d'imposer des conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'Article 2 du présent Accord, si elle n'est pas convaincue que l'autre Partie Contractante ayant désigné la compagnie aérienne remplit les normes en matière de sécurité et de sûreté telles que prévues aux articles 13 et 14 du présent Accord.
- 5. Lorsqu'une compagnie aérienne a été ainsi désignée et autorisée, elle peut, à tout moment, commencer l'exploitation des services agréés, pourvu que la capacité soit convenue, le tarif soit établi et programme de vols soit approuvé, conformément aux Article 5, Article 6, et Article 18 du présent Accord.

#### ARTICLE 4

#### **REVOCATION OU SUSPENSION DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION**

- 1. Chaque Partie Contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'Article 2 de cet Accord par une compagnie aérienne désignée de l'autre Partie Contractante, ou d'imposer les conditions nécessaires pour l'exercice de ces droits :
  - a. si le transporteur aérien désigné n'est pas établi sur le territoire de la Partie qui désigne ou ne possède pas une licence d'exploitation valable conformément au droit applicable dans cet Etat ;
  - b. si cet Etat n'exerce ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien désigné ; ou
  - c. si le transporteur aérien désigné n'est pas détenu directement ou par une participation avérée par l'Etat qui désigne, ou par une communauté régionale à laquelle il appartient, ou s'il n'est pas soumis à un contrôle effectif de l'Etat qui le désigne ou de la communauté régionale ;
  - d. si la compagnie aérienne désignée ne respecte pas les lois et règlements de la Partie Contractante ayant octroyé les droits ; ou si cette compagnie aérienne n'exploite pas conformément aux conditions prescrites dans cet Accord.



2. Chaque Partie Contractante peut refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations ou permis d'un transporteur aérien désigné par l'Autre Partie Contractante si le transporteur aérien désigné est détenu ou effectivement contrôlé, directement ou par participation majoritaire, par un ressortissant d'un Etat ou l'Etat lui-même avec lequel il n'entretient pas de relations bilatérales (pays tiers).
3. A moins qu'une révocation immédiate, suspension ou imposition des conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent Article ne soit inéluctable pour prévenir les violations des lois ou règlements, pareil droit n'est exercé uniquement qu'après consultations aéronautiques avec l'Autre Partie Contractante. Dans ce cas, les consultations commenceront dans les soixante(60) jours suivant la date de la demande formulée par l'Autre Partie Contractante.

## ARTICLE 5

### **CAPACITE**

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

## ARTICLE 6

### **TARIFS**

1. Les tarifs entre les territoires des deux Parties Contractantes sont fixés à des taux raisonnables, en tenant compte de tous les facteurs pertinents, y compris le coût d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres compagnies aériennes. L'intervention des Parties Contractantes est limitée à :

a) la prévention des tarifs ou des pratiques excessivement discriminatoires ;  
b) la protection des consommateurs des tarifs indûment élevés ou restrictifs suite à l'abus d'une position dominante ; et

Aykurt A. YILMAZ  
Hava Ulaştırma Daire Başkan V.

c. la protection des compagnies aériennes, des tarifs qui sont artificiellement bas, en raison de subsides et appuis directs ou indirects du gouvernement.

2. Les tarifs établis en vertu du paragraphe 1 ne sont pas tenus d'être déposés par les entreprises aériennes désignées de l'une des Parties Contractantes aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante pour approbation.
3. Aucune Partie Contractante ne permettra que pour l'établissement de ses tarifs, une compagnie aérienne qu'elle a désignée, n'abuse du fonctionnement du marché, soit conjointement avec une autre compagnie aérienne, soit séparément, de telle manière que cela ait, semble avoir, ou avoir probablement, pour effet d'affaiblir fortement soit un concurrent, soit la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie Contractante ou d'exclure ce concurrent d'une route.
4. Les Parties Contractantes conviennent que les pratiques suivantes, des compagnies aériennes, en rapport avec l'établissement des tarifs, peuvent être considérées comme des pratiques concurrentielles déloyales possibles, et qui peuvent nécessiter une étroite surveillance :
  - a. appliquer des tarifs et des taux sur les routes, à des niveaux qui sont, dans l'ensemble, insuffisants pour couvrir les coûts de prestations des services auxquels ils se rapportent ;
  - b. les pratiques dont il est question sont plus durables que temporaires ;
  - c. les pratiques dont il est question ont un sérieux impact économique, ou causent des dommages importants aux compagnies aériennes désignées de l'autre Partie Contractante ; et
  - d. les procédés utilisés indiquent un abus de position dominante sur une route.
5. Au cas où l'Autorité aéronautique n'est pas satisfaite du tarif proposé ou en vigueur de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, les autorités aéronautiques trouveront le moyen de régler la question à travers des consultations, qui devront être demandées par une Partie. En aucun cas, l'autorité aéronautique de la Partie Contractante ne prendra des mesures unilatérales pour empêcher qu'un tarif d'une compagnie aérienne de l'autre Partie Contractante n'entre ou ne reste en vigueur.
6. Nonobstant ce qui est précité, les entreprises désignées d'une Partie Contractante doivent fournir, sur demande, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, les informations relatives à l'établissement des tarifs, conformément à la manière et le son format indiqués par lesdites autorités.

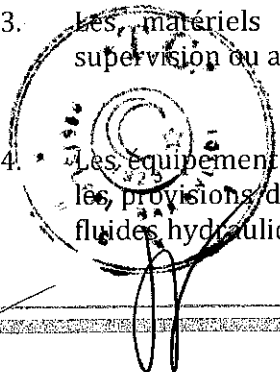
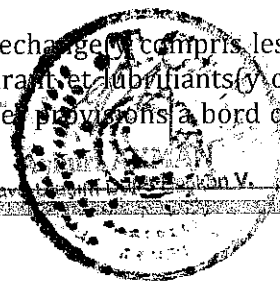
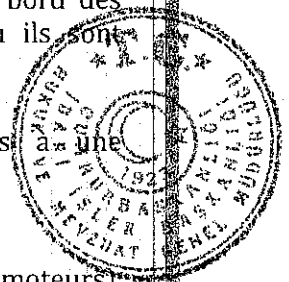
Aucune des Parties Contractantes n'imposera, à la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie Contractante, une condition de premier-refus, d'augmentation de ratio, de frais de non-objection, ou n'importe quelle autre condition relative à la fréquence ou le trafic qui serait contraire aux objectifs du présent Accord.

Aykan BAKMAN  
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.

## ARTICLE 7

### **TAXES, DROITS DE DOUANE ET AUTRES CHARGES**

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



de l'autre Partie Contractante peuvent être débarqués dans le territoire d'une Partie Contractante uniquement avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils sont placés sous la supervision desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés sinon vendus en accord avec les règlements douaniers de cette Partie Contractante.

5. Les frais correspondants aux services rendus pour l'entreposage et pour les autorisations douanières sont payés, conformément aux lois et règlements des Etats des Parties Contractantes.

## **ARTICLE 8**

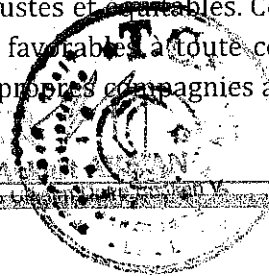
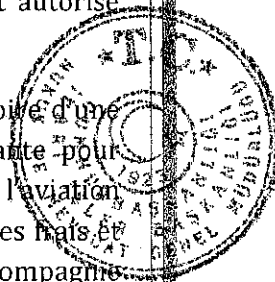
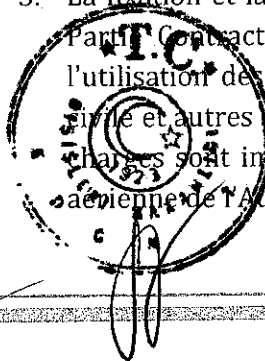
### **TRANSIT DIRECT**

Sous réserve des lois et règlements de chaque Partie Contractante, les passagers, bagages, cargo et courrier en transit direct à travers le territoire d'une Partie Contractante et ne quittant pas l'aire réservée de l'aéroport pour cette fin ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié, à l'exception des mesures de sécurité contre la violence, la piraterie aérienne, le trafic de narcotiques et des substances psychotropes. De tels bagages, cargo et courrier seront exemptés des frais douaniers et taxes similaires non basés sur les coûts des services fournis à l'arrivée.

## **ARTICLE 9**

### **REDEVANCES D'USAGE**

1. Les aéroports, les installations et autres services liés à la sûreté de l'aviation, sont mis à la disposition des compagnies aériennes de l'autre Partie Contractante aux mêmes conditions les plus favorables que pour toute compagnie aérienne, y compris ses propres compagnies aériennes, exploitant les services aériens internationaux similaires dès l'instant où sont conclus des arrangements pour leur utilisation.
2. Les compagnies aériennes de chacune des Parties Contractantes sont autorisées, sur la base de la réciprocité et conformément aux lois et règlements nationaux des Parties Contractantes, d'être assistées entièrement ou partiellement par un agent autorisé par les lois et règlements nationaux.
3. La fixation et la perception des frais et des charges imposés dans le territoire d'une Partie Contractante à la compagnie aérienne de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports, des installations et services liés à la sûreté de l'aviation, ainsi que les autres services y afférents sont tenues d'être justes et équitables. Ces frais et charges sont imposés aux mêmes conditions les plus favorables à toute compagnie aérienne de l'autre Partie Contractante, y compris ses propres compagnies aériennes,



exploitant les services aériens internationaux similaires dès l'instant où ces frais ou charges sont imposés.

4. Chaque Partie Contractante encourage les concertations entre ses autorités compétentes et les compagnies aériennes utilisant les services et installations, ou, si possible, au travers des organismes représentant les compagnies aériennes. Les utilisateurs sont informés, le plus possible par des notices, des projets de modification des redevances d'usage en vue de leur permettre de donner leurs avis avant l'entrée en vigueur de ces changements.

#### **ARTICLE 10**

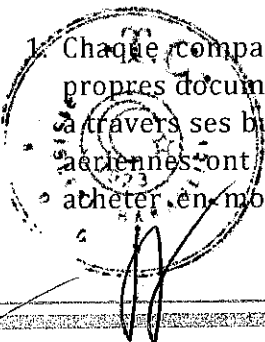
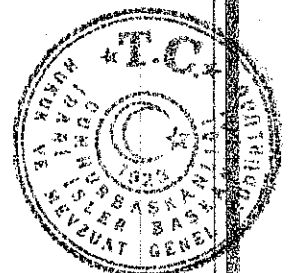
##### **PERSONNEL ETRANGER ET ACCES AUX SERVICES LOCAUX**

1. Conformément aux lois et règlements de l'autre Partie Contractante relatifs à l'entrée, au séjour et à l'emploi, les entreprises désignées d'une Partie Contractante auront le droit de faire venir et établir sur le territoire de l'autre Partie Contractante leurs propres personnels administratifs, commerciaux, de ventes, opérationnels, techniques et autres spécialistes nécessaires pour l'exploitation des services convenus.
2. Le besoin en personnels peut, selon l'option choisie par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, être satisfait par son propre personnel, ou en utilisant les services et personnels de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien opérant dans le territoire de l'autre Partie Contractante et qui est habilitée à exercer de tels services pour d'autres entreprises de transport aérien.
3. Les représentants et personnels seront soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie Contractante. Conformément à de tels lois et règlements, chaque Partie Contractante doit, sur la base de la réciprocité et avec un délai minimum, accorder les autorisations d'emploi nécessaires, pour le visa de visiteur ou pour tous autres documents similaires aux représentants et aux personnels indiqués au paragraphe 1 du présent Article.

#### **ARTICLE 11**

##### **CONVERSION DE MONNAIE ET TRANSFERT DES REVENUS**

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



Hava Ulaştırma Dairesi Başkanlığı

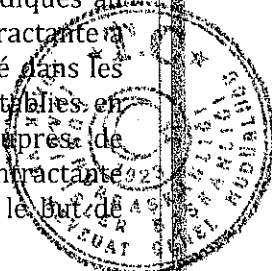
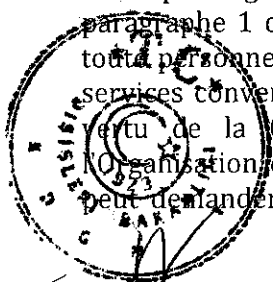
législation et la réglementation en vigueur dans chacune des Parties Contractantes.

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

## **ARTICLE 12**

### **RECONNAISSANCE MUTUELLE DES CERTIFICATS ET LICENCES**

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



Apk. Hük. 1  
Hava Ulaştırma Daire

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

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

#### **ARTICLE 14**

#### **SÛRETE DE L'AVIATION CIVILE**

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes réaffirment, que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions, de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963 ; de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes de violence dans les aéroports servant l'aviation civile internationale signé à

Antoine  
Hava Dugim

Montréal le 24 février 1988, et toute autre Convention sur la sûreté de l'aviation à laquelle les Parties Contractantes sont parties.

2. Les Parties Contractantes s'accorderont mutuellement, sur demande, toute assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations des services de la navigation aérienne ainsi que toute menace pour la sûreté de l'aviation civile.
3. Les Parties Contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale dans la mesure où ces dispositions s'appliquent auxdites Parties Contractantes. Elles doivent exiger des exploitants d'aéronefs immatriculés dans leurs Etats ou des exploitants d'aéronefs dont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leurs territoires et des exploitants d'aéroports situés sur leurs territoires de se conformer à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Chaque Partie Contractante avise l'autre Partie Contractante de toute différence entre ses règlements et pratiques nationaux et les standards relatifs à la sûreté de l'aviation mentionnés aux Annexes ci-dessus. Chaque Partie Contractante peut, à tout moment, demander des consultations immédiates avec l'autre Partie Contractante en conformité avec le paragraphe 2 de l'article 21 du présent Accord en vue de discuter de ces différences.
4. Chaque Partie Contractante accepte que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter les dispositions relatives à la sûreté d'aviation prévues au paragraphe 3 ci-dessus, exigées par l'autre Partie Contractante pour l'entrée, le départ ou le séjour dans le territoire de cette autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante veille à ce que les mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et contrôler les passagers, les équipages, les bagages à main, les marchandises et provisions de bord avant et pendant l'embarquement et le débarquement. Chaque Partie Contractante examine avec égard, toute demande formulée par l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures raisonnables et spéciales de sûreté soient prises pour faire face à une menace particulière.
5. En cas d'incident ou de menace d'incident, de capture illicite d'aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des aéronefs, de leurs passagers, des membres d'équipage, des aéroports ou des installations de la navigation aérienne, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les échanges d'informations et autres mesures appropriées destinées à mettre fin, avec rapidité et en toute sécurité, à cet incident ou à cette menace d'incident, avec un risque minimum pour la vie.
6. Chaque Partie Contractante prend des dispositions, dans la mesure du possible, en vue de s'assurer qu'un aéronef victime d'un acte de capture illicite ou tout autre acte d'intervention illicite qui a atterri sur son territoire, puisse être gardé

au sol, à moins que son départ ne soit nécessité par le souci primordial de préserver la vie humaine. Ces mesures sont prises sur la base de consultations mutuelles.

#### **ARTICLE 15**

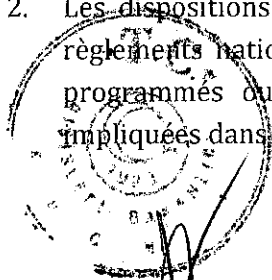
#### **INTERDICTION DE FUMER**

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

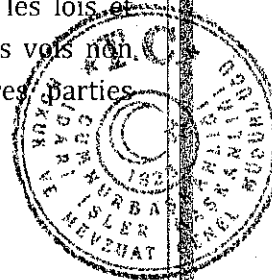
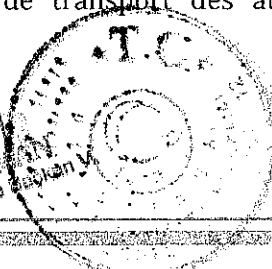
#### **ARTICLE 16**

#### **VOLS CHARTERS ET VOLS NON REGULIERS**

1. Les dispositions établies dans les Articles 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 19, 20, 21 du présent Accord sont applicables aux charters et aux autres vols non réguliers opérés par une entreprise de transport aérien de l'une des Parties Contractantes, en provenance ou à destination de l'autre Partie Contractante et aux opérations aériennes effectuant de tels vols.
2. Les dispositions du paragraphe 1 de cet article ne doivent pas affecter les lois et règlements nationaux qui s'appliquent à l'autorisation de location ou des vols non programmés ou les conduites des entreprises de transport des autres parties impliquées dans de telles opérations.



APPLICABLE  
A l'ARTICLE 16  
M. H. EL MECHIE  
M. H. EL MECHIE



## ARTICLE 17

### LOCATION D'AERONEF

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

## ARTICLE 18

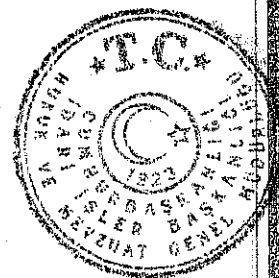
### APPROBATION DES PROGRAMMES

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

## ARTICLE 19

### STATISTIQUES

Les Autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante sont tenues de fournir aux Autorités compétentes de l'autre Partie, sur leur demande, des données statistiques périodiques ou autres comme celles-là peuvent être raisonnablement demandées dans le but de réviser la capacité offerte sur les services agréés pour les entreprises désignées de la première Partie Contractante. De telles données doivent inclure toute information



Ayhan Akdoğan  
Hava Ulaştırma Genel Müdürlüğü

88

requis pour déterminer le volume du trafic transporté par ladite entreprise sur les services agréés ainsi que les origines et les destinations de tel trafic.

## **ARTICLE 20**

### **APPLICATION DES LOIS ET REGLEMENTS NATIONAUX**

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

## **ARTICLE 21**

### **CONSULTATIONS ET AMENDEMENTS**

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consultent régulièrement pour la mise en œuvre, l'interprétation, l'application et l'amendement du présent Accord et de ses Annexes.
2. Si l'une des Parties Contractantes souhaite modifier une quelconque disposition du présent Accord, ou de ses Annexes, elle peut solliciter des consultations à l'autre Partie Contractante. Ces consultations se tiennent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la réception de la demande de l'autre Partie Contractante, à moins que les deux Parties n'en conviennent autrement. Ces consultations peuvent se faire à travers des discussions ou par correspondance. Chaque Partie Contractante préparera et présentera, au cours de la rencontre, des propositions convaincantes afin de faciliter une prise de décision rationnelle et économique pendant les consultations.

Amir ARIKAN  
Hava Ulaştırma Genel Müdürlüğü

3. Si l'une des Parties Contractantes souhaite amender une disposition du présent Accord, cet amendement entrera en vigueur, lorsque les deux Parties se seront notifié l'accomplissement de leurs procédures constitutionnelles.
4. Les amendements aux Annexes sont convenus directement entre les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes ; ils s'appliquent provisoirement à partir de la date où ils ont été acceptés par lesdites Autorités et entrent en vigueur dès qu'ils seront confirmés par un échange de notes diplomatiques.

## ARTICLE 22

### REGLEMENT DES DIFFERENDS

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

Chaque Partie Contractante désignera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles reçoit de l'autre Partie Contractante une notification d'arbitrage et l'arbitre neutre sera désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours.

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

4. Le Président ou le membre le plus   g   du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, non ressortissant d'une des Parties Contractantes remplacera, selon le cas, le Président de l'Organisation de

Ayhan D  r  
Hava Ula  m Daire Ba  kan V.

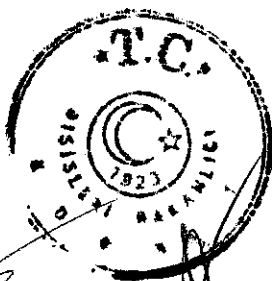
l'Aviation Civile Internationale dans ses devoirs d'arbitre, tel que mentionné au paragraphe 3 de cet article, en cas d'absence ou d'incompétence de ce dernier.

5. Le tribunal arbitral détermine ses procédures et le lieu d'arbitrage conformément aux dispositions convenues entre les Parties Contractantes.
6. Les décisions du tribunal arbitral sont sans appel et engagent les Parties Contractantes en conflit.
7. Si une Partie Contractante ou la compagnie aérienne désignée d'une Partie Contractante ne se soumet pas à la décision décrite au paragraphe 2 de cet Article, l'autre Partie Contractante peut limiter, suspendre ou annuler certains droits ou privilèges octroyés en vertu de cet Accord à la Partie Contractante en défaut.
8. Chaque Partie Contractante supporte les dépenses de son propre arbitre. Les dépenses de l'arbitre, comprenant ses frais et autres dépenses encourus par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale en rapport avec la nomination de l'arbitre et/ou l'arbitre de la Partie en défaut tel que décrit au paragraphe 3 de cet article, seront partagées équitablement par les Parties Contractantes.
9. Pendant l'arbitrage et en attendant la publication de la décision de l'arbitrage, les Parties Contractantes continuent, sauf cas de résiliation, à exécuter toutes leurs obligations en vertu du présent Accord sans préjudice d'un ajustement final conformément à ladite décision arbitrale.

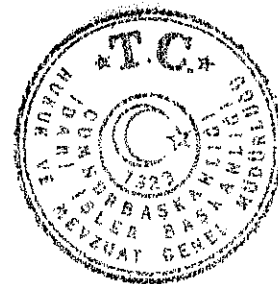
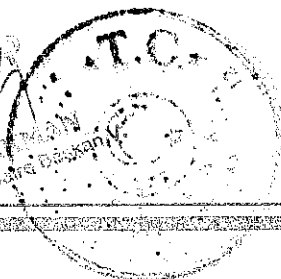
### ARTICLE 23

#### ENREGISTREMENT

Cet Accord, ses Annexes et leurs amendements seront enregistrés à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale après signature.



ASLI GIBİ



## ARTICLE 24

### **ACCORDS MULTILATERAUX**

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

## ARTICLE 25

### **VALIDITE ET DENONCIATION**

Le présent Accord est conclu pour une période indéterminée.

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

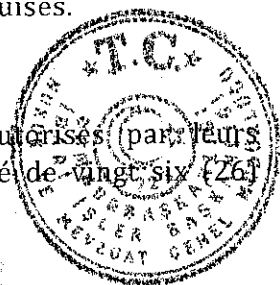
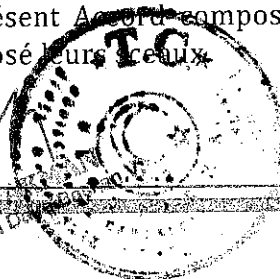
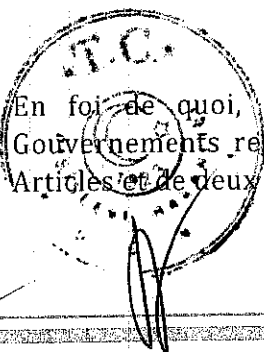
Dans ce cas, l'Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée de commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante,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

## ARTICLE 26

### **ENTREE EN VIGUEUR**

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

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord composé de vingt-six (26) Articles et de deux (2) Annexes et y ont apposé leurs sceaux.



Hava Ulaştırma Bakanlığı

Fait à Conakry, le 3 mars 2016, en trois versions turque, anglaise et française, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence sur la mise en œuvre de l'application ou de l'interprétation, la version anglaise prévaudra.

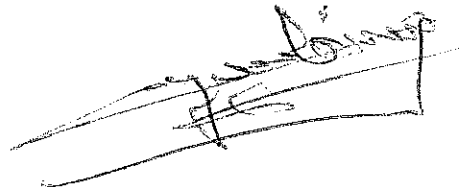
Pour le Gouvernement de la  
République de Turquie



Mustafa ELİTAŞ

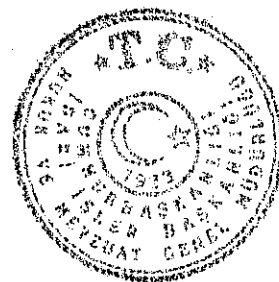
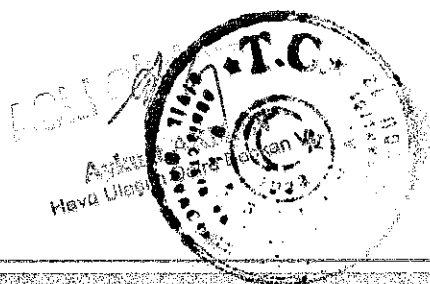
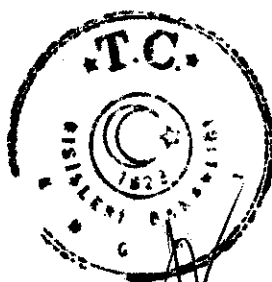
Ministre de l'Economie de la République  
de Turquie

Pour le Gouvernement de la  
République de guinée



Oyé GUILAVOGUI

Ministre d'Etat, Ministre des  
Transports de la République de  
Guinée



## ANNEXE I

### 1. TABLEAU DES ROUTES

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

| Points d'origine                | Points Intermédiaires                           | Points en Guinée | Points au-delà                  |
|---------------------------------|-------------------------------------------------|------------------|---------------------------------|
| Points en République de Turquie | Bamako,<br>Ouagadougou,<br>Dakar,<br>Nouakchott | Conakry          | Abidjan, Cotonou,<br>Nouakchott |

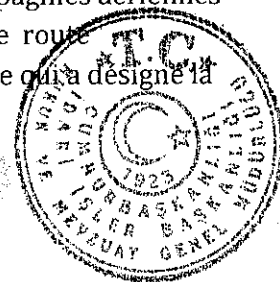
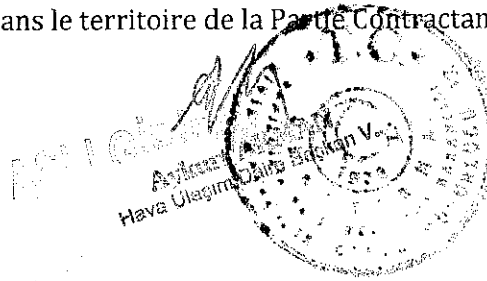
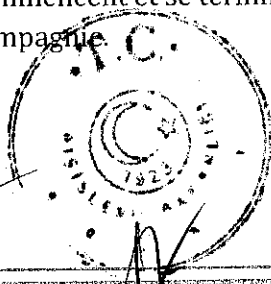
1.2. Les compagnies aériennes désignées de la République de Guinée sont autorisées à exploiter les services aériens dans les deux sens comme suit:

| Points d'origine               | Points Intermédiaires                     | Points en TURQUIE | Points au-delà                           |
|--------------------------------|-------------------------------------------|-------------------|------------------------------------------|
| Points en République de Guinée | Quatre points à déterminer ultérieurement | Istanbul          | Trois points à déterminer ultérieurement |

#### Notes:

(\*) L'exploitation des droits de trafic de cinquième liberté sur ces points sera déterminée par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes

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



## ANNEXE II

### PARTAGE DE CODE

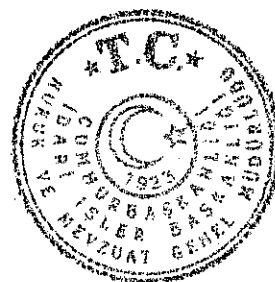
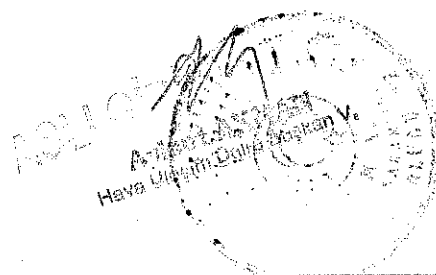
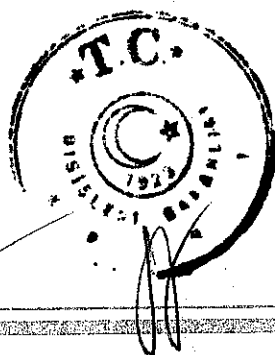
Les entreprises désignées de chaque Partie Contractante peuvent conclure des accords commerciaux tels que l'espace bloqué, le partage de code ou d'autres arrangements commerciaux avec:

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

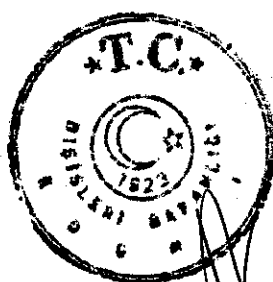
à condition que toutes les entreprises de transport aérien, dans le respect des dispositions ci-dessus, maintiennent l'itinéraire approprié et les droits de trafic, et, en ce qui concerne chaque billet vendu, l'acheteur soit informé, au moment de la vente par l'entreprise de transport aérien qui opérera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

Pour un accord de partage de codes avec une tierce compagnie aérienne, toutes les compagnies aériennes parties à de tels arrangements sont soumises à l'approbation des Autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

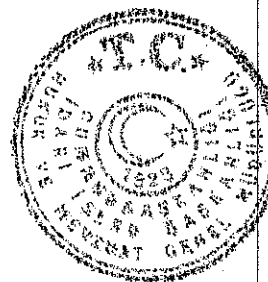
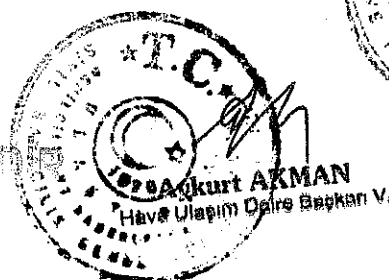
C'est la compréhension commune des deux Parties Contractantes que le code des services de partage n'est pas imputé sur le droit de fréquence de l'entreprise de transport aérien de commercialisation.



**AIR SERVICES AGREEMENT**  
**BETWEEN**  
**THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY**  
**AND**  
**THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF GUINEA**



ASLI GİRİDİ



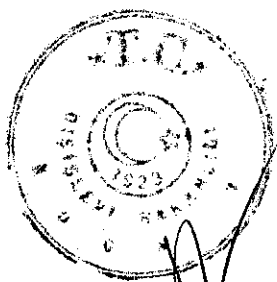
## CONTENT

### ARTICLE   TITLE

|    |                                                      |
|----|------------------------------------------------------|
| 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 | BAN ON SMOKING                                       |
| 16 | APPLICABILITY TO CHARTER/NON SCHEDULED FLIGHTS       |
| 17 | LEASING                                              |
| 18 | FLIGHT SCHEDULE                                      |
| 19 | SUBMISSION STATISTICS                                |
| 20 | APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS         |
| 21 | CONSULTATIONS AND AMENDMENT                          |
| 22 | SETTLEMENT OF DISPUTES                               |
| 23 | REGISTRATION                                         |
| 24 | MULTILATERAL AGREEMENTS                              |
| 25 | VALIDITY AND TERMINATION                             |
| 26 | ENTRY INTO FORCE                                     |

ANNEX I   ROUTE SCHEDULE

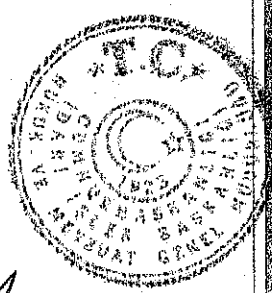
ANNEX II   CODE SHARING



ASLI GİVİDİR



Aykurt AKMAN  
Hava Ulaşım Daire Başkan V.



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

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

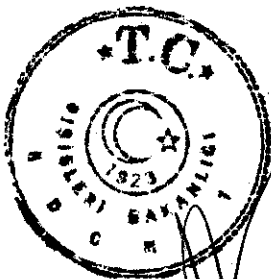
Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities,

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,

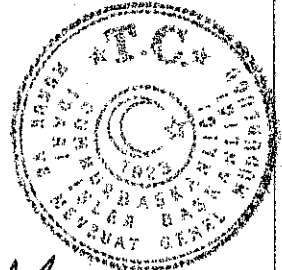
HAVE AGREED AS FOLLOWS:



ASLI GIBİDİR

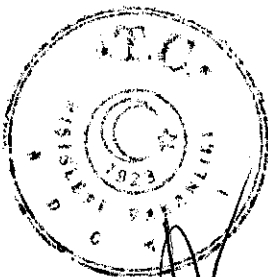


Aykurt AKMAN  
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.



## ARTICLE I DEFINITIONS

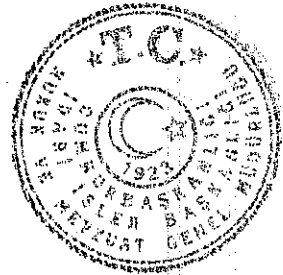
1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires, the terms:
  - a. "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Republic of Turkey, the Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications, Directorate General of Civil Aviation (DGCA) and in the case of the Republic of Guinea, Ministry of Transport, Directorate National of Civil Aviation Agency 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 21 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 Airlines" mean any airline which has/have been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;



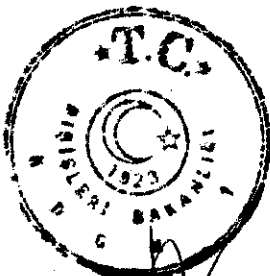
ASLI GIBİDİR



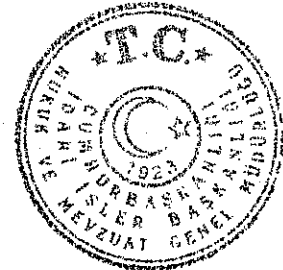
Aykurt AKMAN  
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.



- 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 21 of the present Agreement;
- n. "Specified routes" means the routes established or to be established in the Annex to this Agreement;
- o. "Spare parts" means, articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines;
- p. "Tariff" means any fare, rate or charge, the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and/or cargo, excluding mail, in air transportation, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by airlines, including their agents and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- q. "Territory" has the meaning specified in Article 2 of the Convention;
- r. "Traffic" means, passengers, baggage, cargo and mail;
- s. "Regular equipment" means articles, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment;
- t. "User charges" means fees or rates levied for the use of airports, navigational facilities and other related services offered by one Contracting Party to the other.



ASLI GIBİDİR

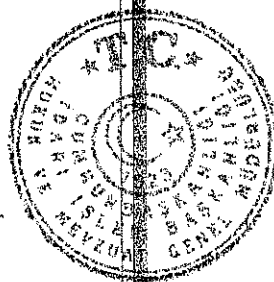
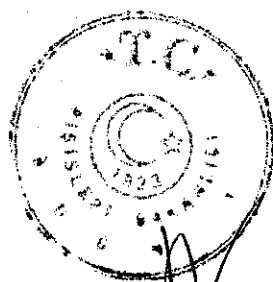


**ARTICLE 2  
GRANT OF RIGHTS**

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

**ARTICLE 3  
DESIGNATION AND AUTHORISATION**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines to operate the agreed services on the specified routes and in writing through diplomatic channels.
2. Upon receipt of this designation and subject to paragraphs 3 and 4 of this Article, the aeronautical authorities of the Other Contracting Party shall grant the necessary operating license, as soon as possible, to the company designated, provided that
  - a) The air carrier is established in the territory of the Party designating and has a valid operating license in accordance with applicable law in this state;
  - b) This state has and maintains effective regulatory control of the air carrier, and,
  - c) The designated airline is held directly or by a proven participation by the designating state, or by a regional community to which this designating state belongs and is subject to effective control of the designating state or the relevant regional community

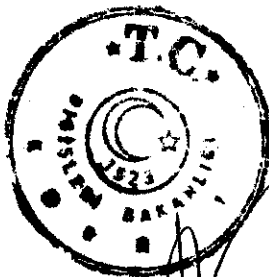


In case of designation of a communal airline, the responsibility for safety and security is assumed by the designating state of Contracting Party.

3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require that the airline designated by the other Contracting Party demonstrates that it meets the conditions prescribed by the laws and regulations normally applied by those authorities to the operation of international air services in accordance with requirements of the Convention.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose conditions it deems necessary for the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that the other Contracting Party designating the airline does not meet the standards of safety and security as provided for in Article 13 and 14 of this Agreement.
5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the capacity agreed, the fee is established and the flight schedule is approved in accordance with articles 5 and 6 of this Agreement.

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

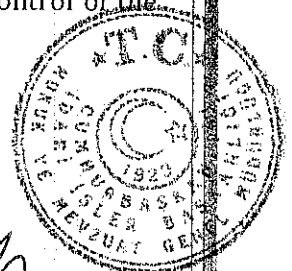
1. Each Contracting Party has the right to revoke an operating license or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by airlines designated by the other Contracting Party, or impose the necessary conditions for the exercise of these rights:
  - a. If the air carrier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



ASLI GIBİDİR



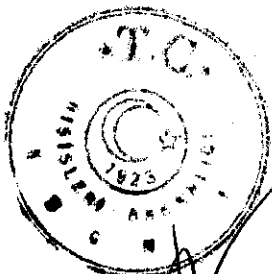
Aykurt AKMAN  
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.



- d. If the designated airline does not comply with laws and regulations of the Contracting Party which granted the rights;
- e. If the airline does not operate under the conditions prescribed in this Agreement;
2. Each Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the authorizations or permissions of an air carrier designated by the other Contracting Party where the air carrier is owned and effectively controlled directly or through majority ownership by a State with which there is no bilateral relations (Third Country) and/or its nationals;
3. Unless an immediate revocation, suspension or imposition of the conditions referred to in paragraph 1 of this Article is inevitable to prevent violations of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the Other Contracting Party. In this case, consultations shall begin within sixty (60) days from the date of request made by either Contracting Party.

#### ARTICLE 5 CAPACITY

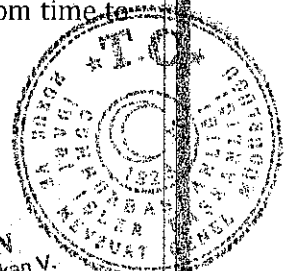
1. The designated airlines of each Contracting Party shall enjoy fair and equal opportunity for the operation of air services between the territories of two Contracting Parties.
2. In the operation by the designated airlines of either Contracting Party of the specified air services, the interests of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



ASLI GIBİDİR

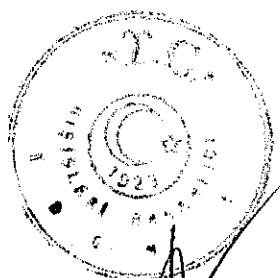


Aykut AKMAN  
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.



## 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 airlines 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.

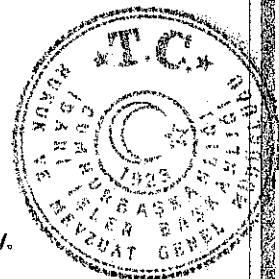


ASLI GİPİRİ



Aykurt AKMAN

Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.

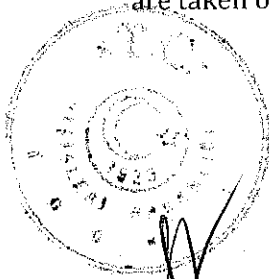


In any event, the aeronautical authority of a Contracting Party shall not take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a tariff of an airline of the other Contracting Party.

6. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of one Contracting Party shall provide, on request, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party the information relating to the establishment of the tariffs, in a manner and format as specified by such authorities.
7. No Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

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

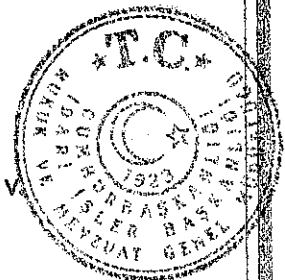
1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts (including engines), supplies of fuels and lubricants (including hydraulic fluids), and aircraft stores (including food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight) carried on board, such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft until such time as they are re-exported or are used on board aircraft on the part of the journey to be performed over that territory.
2. The following items also shall be exempt from the same duties and taxes, in relation with the exception of carriage corresponding to the service performed;
  - a. aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in an international service of the Contracting Party,
  - b. spare parts (including engines) and regular airborne equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airlines 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.



ASLI GIBIDI



Aykut AKMAN  
Hava Ulaştırma Daire Başkanı



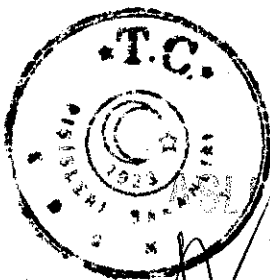
- d. printed ticket stock, airway bills any printed material bearing insignia of a designated airline of a Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline intended for use in the operation of international services until such time as they are re-exported,
3. Materials referred to in paragraph 2 above shall be subject to supervision or control of customs authorities.
4. The regular airborne equipment, spare parts (including engines), aircraft stores and supplies of fuels and lubricants (including hydraulic fluids) as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they shall be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations of that Contracting Party.
5. The fees corresponding to the services performed in relation to the storage and customs clearance will be charged in accordance with the national laws and regulations of the State of the Contracting Parties.

#### ARTICLE 8 DIRECT TRANSIT

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

#### ARTICLE 9 USER CHARGES

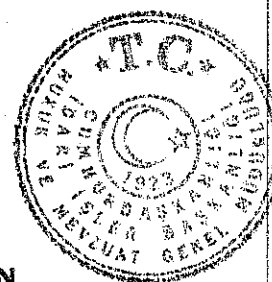
1. Airports, aviation security and other related facilities and services that are provided in the territory of one Contracting Party shall be available for use by the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time arrangements for use are made.



GİBİDİR



Aykurt AKMAN  
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.

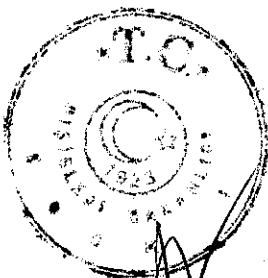


2. The designated airlines of one Contracting Party shall be permitted, in accordance with the national laws and regulations of both Contracting Parties, to perform its own specified ground handling services in the territory of the other Contracting Party.
3. The setting and collection of fees and charges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

#### ARTICLE 10

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

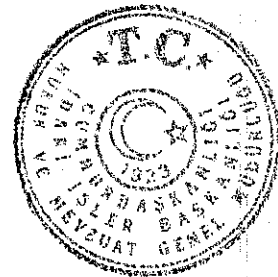
1. In accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment the designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled to bring in and to maintain in the territory of the other Contracting Party their own administrative,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



LSU Gp/1110



Aykurt AKMAN  
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.

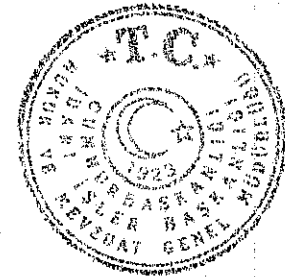
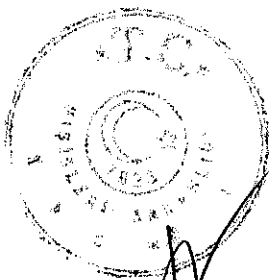


**ARTICLE 11**  
**CURRENCY CONVERSION AND REMITTANCE OF EARNINGS**

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

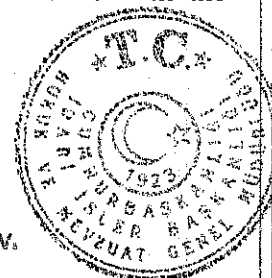
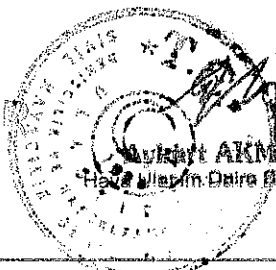
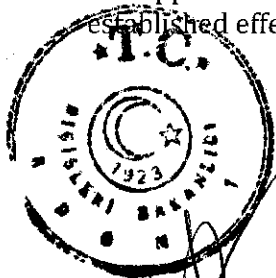


However, each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or any other State.

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 of this Agreement.

### ARTICLE 13 AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities and services, to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer, in the aspects mentioned in paragraph 1 of this Article, safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum ICAO standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action within an agreed period. Failure to take appropriate action within the agreed period shall be grounds for the application of Article 4 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.



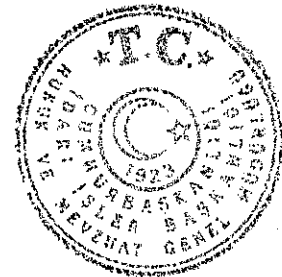
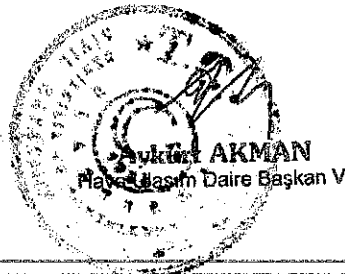
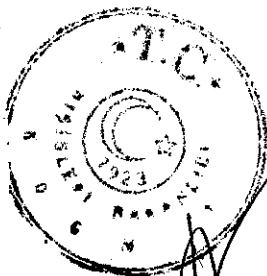
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
- serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
  - serious concerns that there is a lack of effective maintenance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

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

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

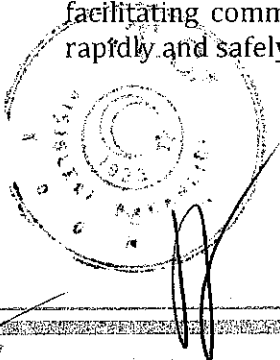
#### ARTICLE 14 AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

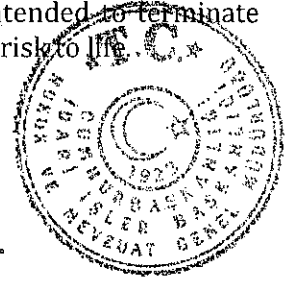


Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 or the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection done at Montreal on 1 March 1991 or any other Convention on aviation security to which the Contracting Parties are parties.

2. Upon request, the Contracting Parties shall provide all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties, in their mutual relations, shall act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by ICAO and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences which shall be held in accordance with paragraph 2 of Article 21 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.



ASLI GÖRÜLÜ



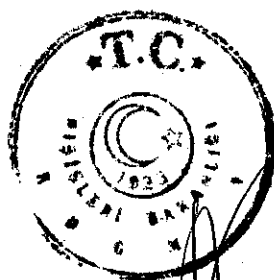
6. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference, which has landed in the territory of the respective State is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

#### ARTICLE 15 BAN ON SMOKING

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

#### ARTICLE 16 APPLICABILITY TO CHARTER/NON SCHEDULED FLIGHTS

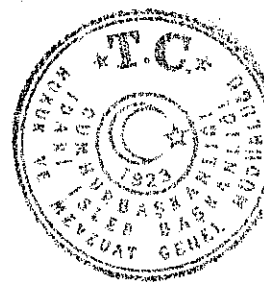
1. The provisions set out in Articles 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 19, 20 and 21 of this Agreement apply as well to charters and other non-scheduled flights operated by the air carriers of one Contracting Party into or from the territory of the other Contracting Party and to the air carriers operating such flights.
2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect national laws and regulations governing the authorization of charter or non-scheduled flights or the conduct of air carriers or other parties involved in the organization of such operations.



ASLI GIBİDİR



Aykurt AKMAN  
Davetli Başbakan V.



**ARTICLE 17  
LEASING**

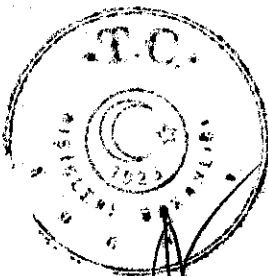
1. Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Articles 13 and 14 of this Agreement.
2. Subject to paragraph 1 above, the designated airlines of each Contracting Party may use aircraft leased from any company, including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

**ARTICLE 18  
FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION**

1. The designated airlines 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 19  
STATISTICS**

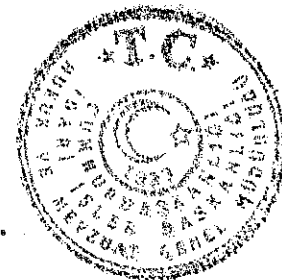
The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services 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 GİBİDİR



Aykurt AKMAN  
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.

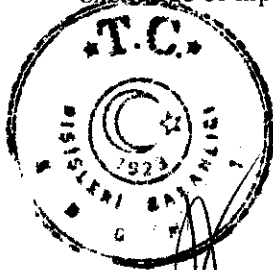


**ARTICLE 20**  
**APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS**

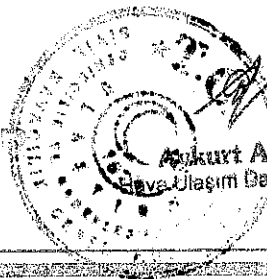
1. The laws and the regulations of a Contracting Party relating to the entry into, sojourn in or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft or flights of such aircraft over that territory shall be applied to aircraft 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 21**  
**CONSULTATIONS AND AMENDMENT**

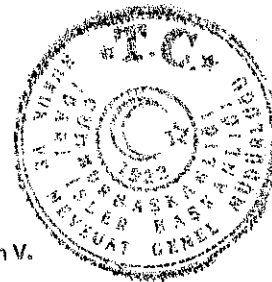
1. In a spirit of close co-operation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement and the Annexes thereto.
2. Should one Contracting Party request consultations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



ASLI ELDİBİ



Akurt AKMAN  
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.



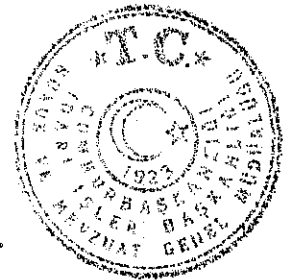
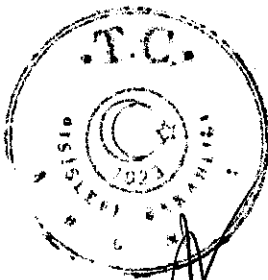
**ARTICLE 22**  
**SETTLEMENT OF DISPUTES**

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

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

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

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



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

#### **ARTICLE 23 REGISTRATION**

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

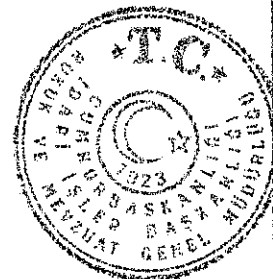
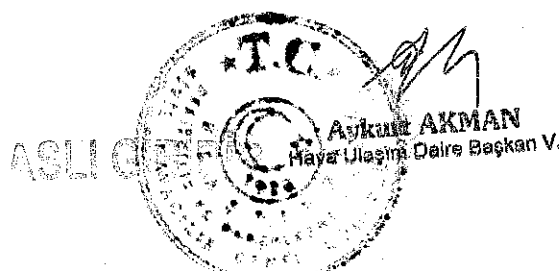
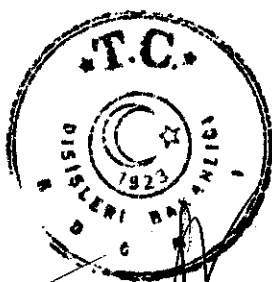
#### **ARTICLE 24 MULTILATERAL AGREEMENTS**

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 25 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 26 ENTRY INTO FORCE

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

In witness thereof, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement comprising twenty six (26) Articles and two (2) Annexes and have affixed thereto their seals.

Done at Conakry this 3<sup>rd</sup> day of March the year 2016 in triplicate, 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.

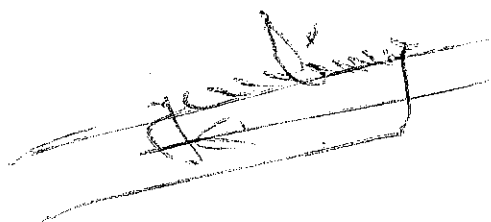
On Behalf of The Government of THE  
Republic of Turkey



Mustafa ELİTAŞ

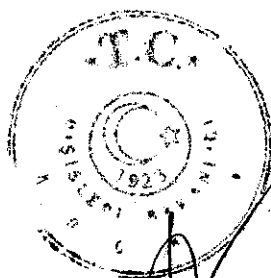
Minister of Economy of The Republic  
of Turkey

On Behalf of The Government of The  
Republic of Guinea

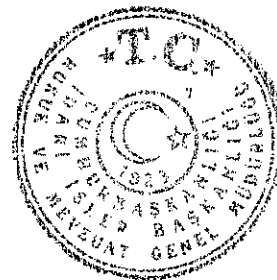


Oyé GUILAVOGUI

Minister of State, Minister of  
Transportation of The Republic of  
Guinea



Aykurt AKMAN  
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.



**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                          | Points in Guinea | Beyond Points                   |
|------------------|----------------------------------------------|------------------|---------------------------------|
| Points in Turkey | Bamako,<br>Ouagadougou, Dakar,<br>Nouakchott | Conakry          | Abidjan, Cotonou,<br>Nouakchott |

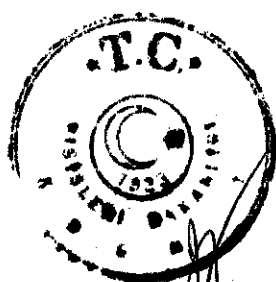
2. The airlines designated by Republic of Guinea shall be entitled to operate air services in both directions as follows:

| From             | Intermediate Points                  | Points in Guinea | Beyond Points                         |
|------------------|--------------------------------------|------------------|---------------------------------------|
| Points in Guinea | Four points to be<br>specified later | Istanbul         | Three points to be<br>specified later |

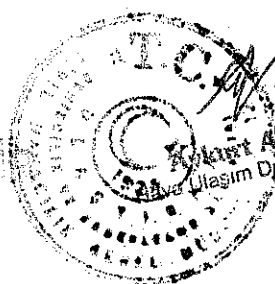
Notes:

(\*) 5th freedom traffic rights which may be exercised at such points shall be jointly determined between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

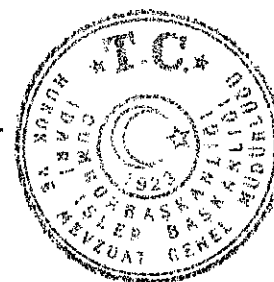
(\*) Intermediate and beyond points may be omitted by the Designated Airlines on any or all flights at their discretion provided that such services on this route shall start and terminate in the territory of the Contracting Party designating the airline.



ASLI GİRİDİ



AKMAN  
Ulaştırma Daire Başkanı V.



## ANNEX II CODE SHARING

The Designated Airlines 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 the 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.

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

