

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Gelen Kâğıtlar Listesi'nde yayımlanan 1085597 evrak numaralı "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Maldivler Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Hizmetleri Anlaşması"nın onaylanmasının uygun bulunduğu 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: 11 Ekim 2022		Esas No: 2/4651

T B M M KANUNLAR ve KARARLAR BŞK.LİĞİ
1 1 Ekim 2022
Numara:

T B M M GENEL EVRAK
1 1 Ekim 2022
No : 1092383

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ VE MALDİVLER CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ARASINDA HAVA HİZMETLERİ ANLAŞMASININ
ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TEKLİFİ**

MADDE 1- (1) 2 Eylül 2021 tarihinde İstanbul’da imzalanan “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Maldivler Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Hizmetleri Anlaşması”nın onaylanması uygun bulunmuştur.

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

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



T.C. CUMHURBAŞKANLIĞI

Sayı : Z-90666677-599-108918
Konu : Anlaşma

28 Eylül 2022

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2 Eylül 2021 tarihinde İstanbul'da imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Maldivler Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Hizmetleri Anlaşması"nı Anayasanın 90 ıncı maddesi gereğince onaylanması uygun bulunmak üzere ilişikte bilgilerinize sunarım.



Recep Tayyip ERDOĞAN
Cumhurbaşkanı

Ek:

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

T B M M KANUNLAR ve KARARLAR BSK.LİĞİ
2 8 Eylül 2022
Numara:

T B M M GENEL EVRAK
2 8 Eylül 2022
No: 1085597

GENEL GEREKÇE

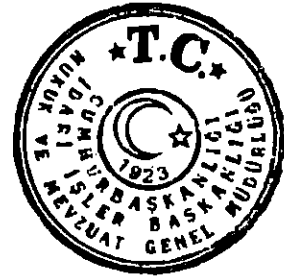
5 Haziran 1945 tarihli ve 4749 sayılı Kanunla tasdik olunan 7 Aralık 1944 tarihli Şikago Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşmasında ticari hakların düzenlenmesi konusunda bir mutabakata ulaşılamamış, bu nedenle ticari hakların ikili sözleşmeler yolu ile düzenlenmesi gereği doğmuştur. Gerek Türkiye gerek 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 Maldivler Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Hizmetleri Anlaşması" 2 Eylül 2021 tarihinde İstanbul'da imzalanmıştır.

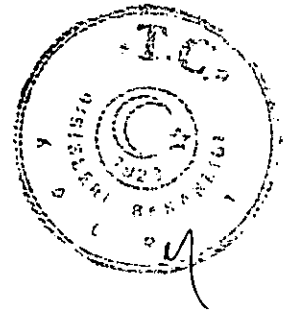
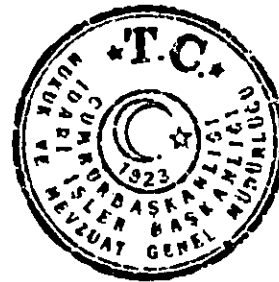
Türkiye ile Maldivler arasında gelişmekte olan ilişkilere katkıda bulunmak gayesi ile imzalanan Anlaşma, hava trafiği ile ilgili ulusal kanun ve nizamlara uyulmak şartı ile iki ülke arasında hava seferlerinin yapılmasını öngörmektedir.

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



TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
VE
MALDİVLER CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA
HAVA HİZMETLERİ ANLAŞMASI


Sedat GÜNEŞ
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.

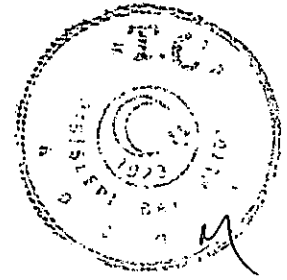
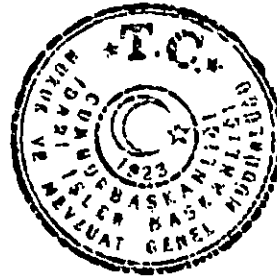


ASLI GİBİDİR

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	HAVA ARACI KİRALAMA
11	YABANCI PERSONEL VE YEREL HİZMETLERE ERİŞİM
12	DÖVİZLERİN ÇEVİRİLMESİ VE KAZANÇLARIN TRANSFERİ
13	SERTİFİKA VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI
14	HAVACILIK EMNİYETİ
15	HAVACILIK GÜVENLİĞİ
16	UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI
17	İSTATİSTİKLER
18	KANUNLARIN VE DÜZENLEMELERİN UYGULANMASI
19	İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER
20	İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ
21	TESCİL
22	İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ
23	BAŞLIKLAR
24	GEÇERLİLİK VE SONA ERME
25	YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

EK I HAT ÇİZELGESİ
EK II KOD PAYLAŞIMI



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

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

Uluslararası hava taşımacılığına ilişkin olanakların geliştirilmesini kolaylaştırmak isteyerek,

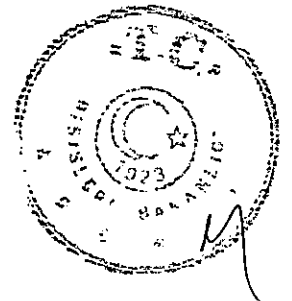
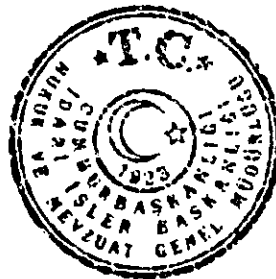
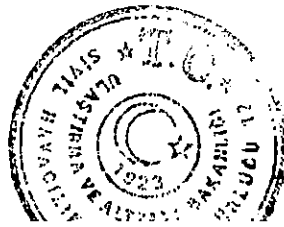
Etkin ve rekabetçi uluslararası hava hizmetlerinin ekonomik büyümeyi, ticareti, yatırımı ve tüketicilerin refahını artırdığının bilincinde olarak,

Uluslararası hava taşımacılığında en üst seviyede emniyet ve güvenliği sağlamak ve hava araçlarının güvenliğine karşı yapılan ve can ve mal güvenliğini tehlikeye atan, hava taşımacılığı operasyonlarını olumsuz etkileyen ve sivil havacılığın emniyeti konusunda halkın güvenliğini zedeleyen fiiller ve tehditler konusundaki ciddi endişelerini teyit etmek arzusuyla; ve

Ülkelerinin arasında ve ötesinde hava hizmetleri kurmak ve yürütmek amacıyla bir Anlaşma'ya varmayı isteyerek,

AŞAĞIDAKİ MADDELERDE ANLAŞMIŞLARDIR:

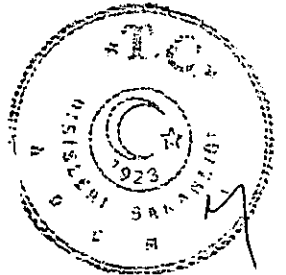
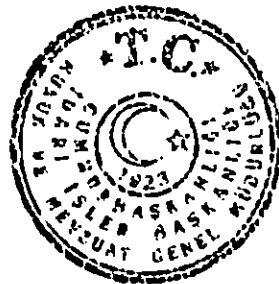
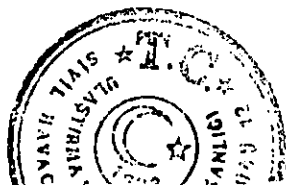

Sedat GÜNEŞ



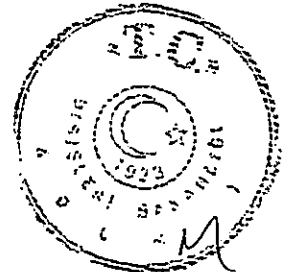
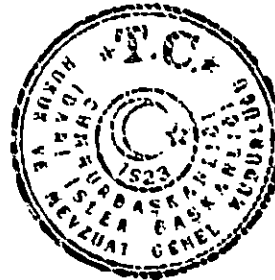
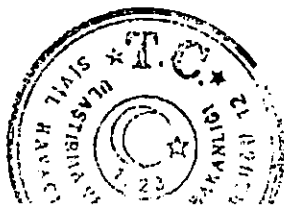
ASLI GİBİDİR

MADDE 1 TANIMLAR

1. Bu Anlaşma'nın amacı doğrultusunda, metin içeriği aksini gerektirmediği takdirde:
 - a. "Havacılık Otoriteleri" terimi; Türkiye Cumhuriyeti için, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığını, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü, Maldivler Cumhuriyeti için Maldivler Sivil Havacılık Otoritesini veya bahse konu her iki ülke için halihazırda bu otoritelere tevdi edilmiş olan görevleri yerine getirmeye yetkili herhangi bir kurum veya kişiyi ifade etmektedir,
 - b. "Anlaşma" terimi bu Anlaşma'yı, Eklerini ve bunlarda yapılacak herhangi bir değişikliği ifade etmektedir;
 - c. "Mutabık Kalınan Hizmetler" terimi; belirlenen hatlarda bu Anlaşma hükümlerine göre sunulabilecek uluslararası hava hizmetlerini ifade etmektedir;
 - d. "Ek" terimi; bu Anlaşma'nın her nevi Ekini veya bu Anlaşma'nın 19. maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda her nevi Ek üzerinde yapılan değişiklikleri ifade etmektedir; Ekler bu Anlaşma'nın bir parçasını oluşturmaktadır ve aksi kararlaştırılmadıkça Anlaşmaya yapılan tüm atıflar Ekleri de kapsar;
 - 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,
 - belirtilen hava hizmeti için; bu Anlaşma kapsamında, herhangi bir pazarda (iki şehirden karşılıklı ya da ülkeden ülkeye) veya belirli bir hatta veya hattın bir kısmında belirli bir dönemde sunulan ve genellikle sefer sayısı (frekans) ya da koltuk sayısı veya kargo tonajı şeklinde sağlanan hizmetlerin miktarını(miktarlarını) ifade etmektedir,
 - g. "Sözleşme" terimi; 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesini ifade etmekte ve her iki Akit Tarafça yürürlüğe konması veya kabul edilmesi koşuluyla, Sözleşmenin 90. maddesi altında kabul edilen herhangi bir Eki ve 90. ve 94. maddeler uyarınca Sözleşmenin Eklerinde yapılan herhangi bir değişikliği içermektedir;
 - h. "Tayin edilen havayolu (havayolları)" terimi, bu Anlaşma'nın 3. maddesi (Tayin ve Yetkilendirme) uyarınca tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş havayolunu (havayollarını) ifade etmektedir;



- i. "Yer Hizmetleri" terimi; bunlarla sınırlı kalmamak üzere, yolcu, kargo ve bagaj hizmetlerini ifade etmektedir;
- j. "ICAO" terimi; Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünü ifade etmektedir;
- k. "Uluslararası hava taşımacılığı" terimi; birden fazla ülkenin hava sahası üzerinde yapılan 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; bu Anlaşma'nın Ek 'inde yer aldığı şekliyle hava taşımacılığı hizmetlerinin sunulacağı hatların çizelgesini ve bu Anlaşma'nın 19. maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda bu hat çizelgesi üzerinde yapılan değişiklikleri ifade etmektedir;
- n. "Belirlenen hatlar" terimi; bu Anlaşma'nın Ekinde 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 ücretini veya ücreti veya harçları ve bu bilet ücretleri ile ücretlerin, 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, ilgili hizmetler ve kolaylıklar dahil olmak üzere, hava araçları, hava araçlarının ekipleri, yolcular ve kargo için havalimanı mallarının veya tesislerinin veya hava seyrüsefer kolaylıklarının sunulması için yetkili otoriteler tarafından havayollarına ücretlendirilen veya ücretlendirilmesine izin verilen her nevi ücret anlamına gelmektedir.

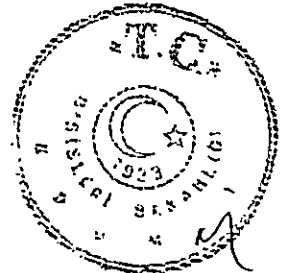
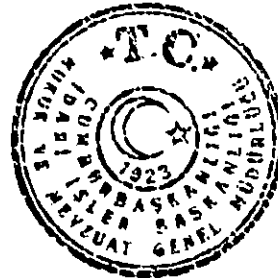


MADDE 2 HAKLARIN TANINMASI

- Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayollarının bu Anlaşmanın Ek 1' inde belirlenen hatlar üzerinde tarifeli uluslararası hava hizmetlerini icra edebilmeleri için diğer Akit Tarafa aşağıda belirtilen hakları tanımaktadır:
 - diğer Akit Tarafın ülkesi üzerinden iniş yapmaksızın uçuş hakkı,
 - söz konusu ülkede trafik dışındaki amaçlar için duraklama hakkı,
 - Uluslararası trafiği birlikte veya birbirinden ayrı olarak indirmek ve almak amacıyla bu Anlaşma'nın Ek 1' inde belirtilen hat için ilgili ülkede belirlenen noktalarda duraklama hakkı,
 - Bu Anlaşma'da belirtilen sair haklar.
- Bu maddenin (1.) fıkrasında yer verilen hiçbir husus, bir Akit Tarafın havayollarına, diğer Akit Tarafın ülkesinde, bu diğer tarafın ülkesindeki başka bir noktaya ücret veya kira karşılığı taşınmak üzere yolcu ve posta da dahil olmak üzere kargo alma imtiyazı verdiği şeklinde anlaşılamaz.
- Silahlı çatışma, politik huzursuzluk veya gelişmeler veya özel veya olağandışı durumlar sebebiyle, Akit Tarafların tayin edilen havayollarından herhangi birinin kendisinin normal güzergah hattında hizmet verememesi halinde, diğer Akit Taraf, hatların uygun geçici yeniden düzenlenmesi vasıtasıyla bu hizmetlerin kesintisiz olarak sürdürülmesini kolaylaştırmak üzere elinden gelen gayreti sarf eder.

MADDE 3 TAYİN VE YETKİLENDİRME

- Her bir Akit Taraf, belirtilen hatlarda mutabık kalınan hizmetlerin gerçekleştirilmesi amacıyla bir veya daha fazla sayıda havayolunu tayin etme ve bu tayinleri geri alma veya değiştirme hakkına sahip olur. Bu tayin, diplomatik kanallar aracılığıyla yazılı bildirim yoluyla gerçekleştirilir.
- Söz konusu tayin bildiriminin tebellüğ edilmesi üzerine, diğer Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri, bu maddenin (3.) ve (4.) fıkralarına tabi olarak, gereken işletme yetkisini gecikmeksizin tayin edilen havayoluna (havayollarına) tanır.

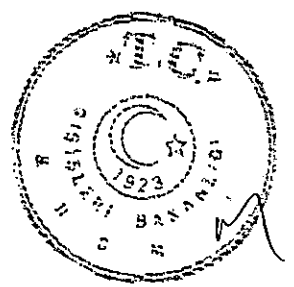
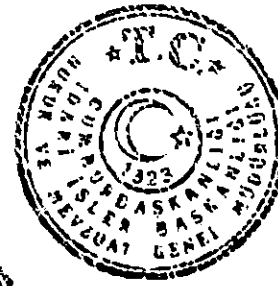
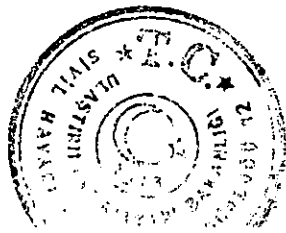


3. Bir Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun (havayollarının), sözü geçen Havacılık Otoritelerince, uluslararası hava hizmetlerinin işletilmesinde normal ve makul bir şekilde uygulanan, yürürlükteki kanunlarının ve düzenlemelerinin şartlarını Sözleşmenin hükümlerine uygun olarak sağladığını (sağladıklarını) temin etmesini isteyebilir.
4. Her bir Akit Taraf, aşağıda belirtilen koşulların sağlandığından emin olamaması halinde, bu maddenin (2.) fıkrasında atıfta bulunulan işletme yetkilerini tanımayı reddedebilir veya tayin edilen havayolunun bu Anlaşma'nın 2. maddesinde (Hakların Tanınması) belirlenen hakları kullanabilmesi için birtakım şartlar uygulanmasını gerekli görebilir:
 - a. söz konusu havayolunun mülkiyetinin büyük bir kısmının ve etkin kontrolünün söz konusu havayolunu tayin eden Akit Tarafın kendisinde veya uyruğundakilerin yetkisinde olması, ve/veya
 - b. Bu havayolunu tayin eden Hükümetin, bu Anlaşma'nın 14. maddesinde (Havacılık Emniyeti) ve 15. maddesinde (Havacılık Güvenliği) belirtilen standartlara sahip olması ve bu standartları uyguluyor olması.
5. Bu şekilde tayin edilip yetkilendirilmiş bir havayolu, bu Anlaşma'nın 5. maddesindeki (Kapasite) ve 6. maddesindeki (Ücret Tarifeleri) hükümler uyarınca, üzerinde mutabakata varılan bir kapasitenin ve saptanmış bir ücret tarifesinin yürürlükte olması koşuluyla, mutabık kalınan hizmetleri sunmaya istediği herhangi bir zamanda başlayabilir.

MADDE 4 İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI

1. Her bir Akit Taraf, aşağıdaki hallerde, diğer Akit Tarafça tayin edilen herhangi bir havayoluna verilmiş bulunan işletme yetkisini iptal etme veya bu havayolu tarafından bu Anlaşma'nın 2. maddesinde (Hakların Tanınması) belirtilen hakların kullanılmasını askıya alma veya bu hakların kullanılmasına yönelik olarak gerekli gördüğü şartları tatbik etme hakkına sahip olur:
 - a. Söz konusu havayolunun mülkiyetinin büyük bir kısmının ve etkin kontrolünün söz konusu havayolunu tayin eden Akit Tarafın kendisinde veya bu akit Tarafın uyruğundakilerin yetkisinde olduğuna kani olmaması; veya
 - b. Söz konusu havayolunun bu hakları tanıyan Akit Tarafın kanunlarına ve düzenlemelerine uymaması; veya
 - c. söz konusu havayolunun bu Anlaşmada belirtilen koşullara göre işletilmemesi halinde.


Sedat GÜNEŞ
Başkan



ASLI GİBİDİR

2. İptalin, askıya alma işleminin veya bu maddenin (1.) fıkrasında belirtilen hükümlerin derhal uygulanması kanun ve yönetmeliklerin ihlalinin devam etmesini önlemek açısından zaruri değilse, sözü geçen hak, ancak diğer Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri ile istişare edildikten sonra kullanılabilir. Bu durumda istişarelerin, herhangi bir Akit Tarafın istişarede bulunmayı talep ettiği tarihten itibaren altmış (60) günlük bir süre içerisinde başlaması gerekmektedir.

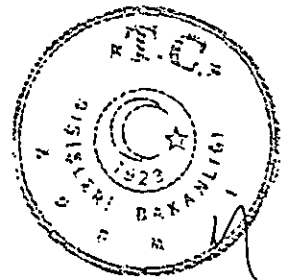
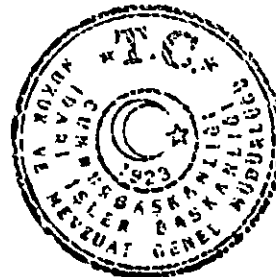
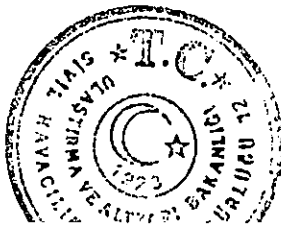
MADDE 5 KAPASİTE

1. Her iki Akit Tarafın tayin edilen havayoluna (havayollarına), iki Akit Tarafın ülkeleri arasında hava hizmetlerini yürütmeleri için adil ve eşit düzeyde imkân sağlanır.
2. Belirlenen hava hizmetlerinin herhangi bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından işletilmesinde, aynı hatların tümünde veya bir kısmında bulunduğu hizmetlerin haksız yere etkilenmesini önlemek amacı ile, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun çıkarları dikkate alınır.
3. Akit Taraflarca tayin edilmiş havayolları tarafından sunulan, mutabık kalınan hizmetler, Akit Tarafların vatandaşlarının belirlenen hatlardaki ulaşım ihtiyaçları ile yakından ilintili olur 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 olur.
4. Mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesinde her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından sağlanacak toplam kapasite ve hizmet frekansları, söz konusu seferler başlamadan önce Akit Tarafların Havacılık Otoriteleri tarafından karşılıklı olarak belirlenir. Başlangıçta belirlenen kapasite ve hizmetlerin frekansı söz konusu otoriteler tarafından zaman içerisinde gözden geçirilebilir ve yeniden düzenlenebilir.

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 verir. Akit Taraflarca müdahale aşağıdaki hallerle sınırlıdır:

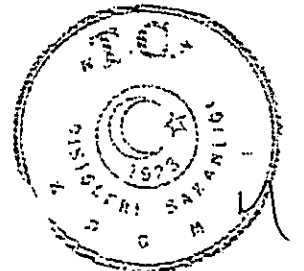
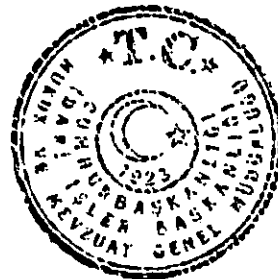
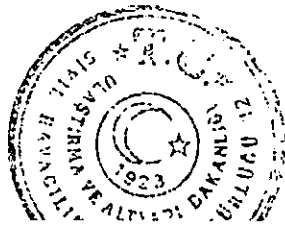

Sedat GÜNEŞ
Başkan V.



ASLI GİRİDİR

- 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. Bu maddenin 1. fıkrası uyarınca belirlenen ücret tarifeleri ile ilgili olarak herhangi bir Akit Tarafın 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 Tarafın tayin edilen havayolu olan rakibini ciddi bir biçimde zayıflatacak veya onu hat dışı bırakabilecek bir biçimde pazar gücünü suistimal etmesine izin vermez.
 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 sağlanabilmesi için gereken maliyetleri tümüyle karşılamayacak ücretlerin ve fiyatların tatbik edilmesi;
 - b. söz konusu uygulamaların geçici olmak yerine süreklilik arz etmesi,
 - c. Söz konusu uygulamaların diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları) üzerinde önemli ekonomik etkileri olması ya da bu havayolunu (havayollarını) ciddi şekilde zarara uğratması; ve
 - d. hattaki hakim konumun suistimaline işaret eden davranışlar.
 5. Havacılık Otoritelerinden herhangi birinin, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu tarafından teklif edilen veya uygulanan ücret tarifesinden memnun olmaması halinde, içlerinden herhangi birinin talebi üzerine, Havacılık Otoriteleri sorunu istişare yoluyla çözmeye çalışırlar. Akit Taraflardan herhangi birinin Havacılık Otoritesi hiçbir surette diğer Akit Tarafın havayolunun ücret tarifesinin yürürlüğe girmesini veya hâlihazırda yürürlükte bulunan ücret tarifesinin uygulanmasının sürdürülmesini önlemek amacıyla tek taraflı müdahalede bulunmaz.


Sedat GÜNEŞ
Başkan V.



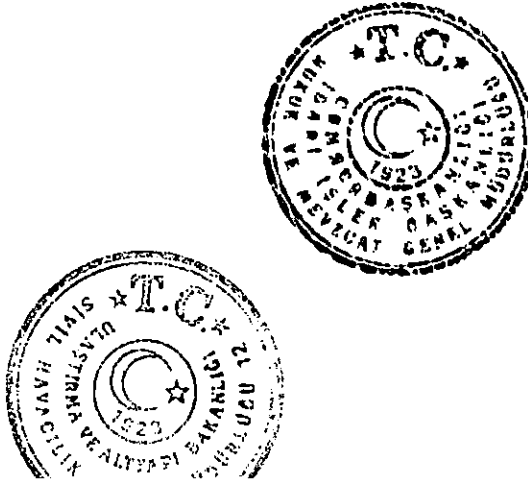
ASLI GİBİDİR

6. Yukarıdaki hükümlere bakılmaksızın, bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları, talep edilmesi halinde, diğer Akit Tarafın Havacılık Otoritelerine bu otoritelerin belirlediği şekil ve düzen çerçevesinde, ücret tarifelerinin oluşturulmasına dair bilgi verir.
7. Akit Taraflardan hiçbiri, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayollarına, kapasite, frekans veya trafiğe ilişkin olarak, bu Anlaşma'nın 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 Tarafın 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 olur.
2. Aşağıda sayılan maddeler de, gerçekleştirilen seferlere ilişkin taşımacılık ücretleri dışında, ulusal kanunlar ve düzenlemeler doğrultusunda benzer harç ve vergilerden muaf tutulur:
 - a. Akit Taraflardan herhangi birinin ülkesinde, bu Akit Tarafın otoritelerinin belirlediği sınırlar içerisinde kalmak kaydıyla, diğer Akit Tarafın uluslararası hizmetlerde bulunan hava aracında kullanılmak üzere söz konusu hava aracına alınan ikmal malzemeleri.
 - b. Diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolu (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 edilen havayolu tarafından uluslararası hizmetlerde işletilen hava aracına tedarik edilen yakıt ve yağlar (hidrolik sıvılar da dâhil olmak üzere),


Sedat GÜNEŞ
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.



ASLI GİBİDİR

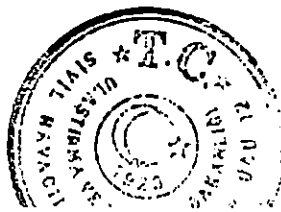
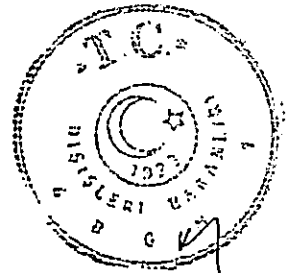
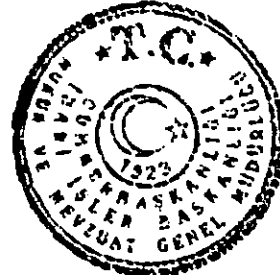
- d. Herhangi bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolunun amblemini taşıyan basılı bilet stokları, havayolu konşimentoları ve sair basılı materyaller ile tayin edilen havayolu tarafından yeniden ihraç edilene kadar, uluslararası hizmetlerde kullanmak için ücretsiz dağıtılan mutata tanıtım materyalleri,
3. Yukarıda (2) fıkrada belirtilen malzemeler gümrük otoritelerinin denetimine veya kontrolüne tabi olur.
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 tutulur.
5. Depolama ve gümrüklemeye ilişkin hizmetlere tekabül eden ücretler Akit Tarafların ulusal kanunlarına ve düzenlemelerine uygun olarak ücretlendirilir.

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 tutulurlar. 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 tutulur.

MADDE 9 KULLANICI ÜCRETLERİ

1. Bir Akit Tarafın kendi ülkesinde bulunan havalimanları, havacılık güvenliğine ilişkin imkânları, diğer ilgili imkânları ve hizmetleri, diğer Akit Tarafın havayollarının kullanımına, kullanım anlaşmalarının yapıldığı tarih itibarıyla benzer uluslararası hava hizmetleri ile işgal eden herhangi bir havayoluna sağlanan en iyi koşullardan daha az avantajlı koşullarla sunulmaz.

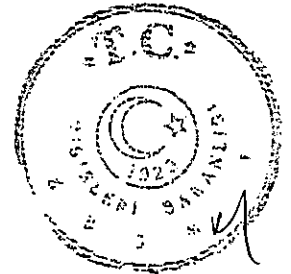
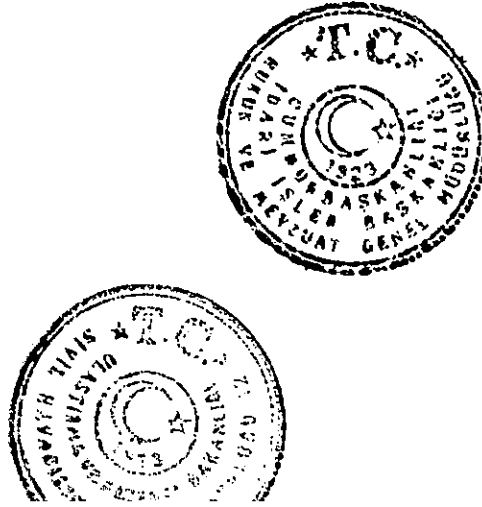


2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu veya havayolları, her iki Akit Tarafın ulusal kanunlarına ve düzenlemelerine uygun bir şekilde, diğer Akit Tarafın ülkesinde kendisi tarafından belirlenmiş yer hizmetlerini yürütme ve kendi tercihi doğrultusunda, tamamen ya da kısmen, yerel kanunlar ve düzenlemeler uyarınca gerekli görülmesi halinde, diğer Akit Tarafın yetkili otoriteleri tarafından bu hizmetlerin sunulması konusunda yetkilendirilmiş herhangi bir acenteden sağlanan yer hizmetlerini alma hakkına sahip olur. Bu hak sadece, havalimanı emniyetinin göz önünde bulundurulmasından doğan fiziki zorlamalara tabi olabilir.
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 olur. 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 oluşturulur.
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 destekler ve teşvik eder. Kullanıcılar, değişiklikler yapılmadan önce görüşlerini belirtebilmelerini sağlamak üzere, kullanıcı ücretlerindeki her değişiklik teklifi hakkında mümkün olduğu kadar önceden bilgilendirilir.

MADDE 10 HAVA ARACI KİRALAMA

1. Her bir Akit Taraf, bu Anlaşma kapsamındaki hizmetler için kiralanan ve bu Anlaşmanın 14. maddesinde (Havacılık Emniyeti) ve 15. maddesinde (Havacılık Güvenliği) belirtilen standartlara uygun olmayan hava araçlarının kullanımını önler.
2. Yukarıdaki 1. fıkraya tabi olmak kaydıyla, her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları, kiraya veren havayollarının sahip olmadığı trafik haklarını kullanmasına yol açmaması koşuluyla, diğer havayolları da dahil olmak üzere herhangi bir firmadan kiralanmış olan hava aracını kullanabilir.


Sedat GÜNEŞ



ASLI GİRİTİM

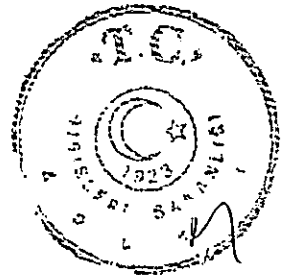
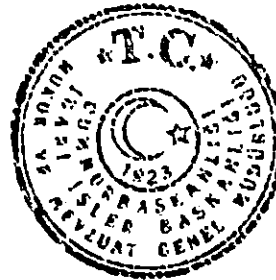
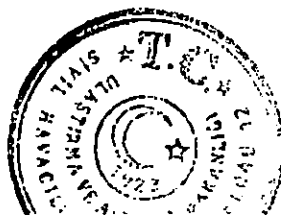
MADDE 11
YABANCI PERSONEL VE YEREL HİZMETLERE ERİŞİM

1. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu veya havayolları, diğer Akit Tarafın ülkesine giriş, ikamet ve çalışmayla ilgili kanun ve düzenlemelerine uygun şekilde mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesi için gerekli olan kendi operasyonel, teknik, yönetici ve diğer uzman çalışanlarını diğer Akit Tarafın ülkesine getirme ve bulundurma hakkına sahip olur.
2. Bu personel ihtiyaçları, Akit Tarafların tayin edilen havayolunun veya havayollarının tercihleri doğrultusunda bu havayolunun veya havayollarının kendi personeli vasıtasıyla veya diğer Akit Tarafın ülkesinde diğer havayollarına bu tür hizmetler sunulması konusunda yetkilendirilmiş herhangi bir kuruluş, şirket veya havayolu tarafından sunulan hizmetlerden ve personelden faydalanmak suretiyle karşılanabilir.
3. Bu temsilciler ve personel diğer Akit Tarafın yürürlükteki yasalarına ve düzenlemelerine tabi olurlar. Her bir Akit Taraf bu yasalar ve düzenlemeler doğrultusunda ve mütekabiliyet esasına tabi olmak kaydıyla, gerekli çalışma izinlerini, ziyaretçi vizelerini veya benzeri dokümanları gereksiz gecikmelere mahal vermeksizin, bu maddenin (1.) fıkrasında belirtilen temsilcilere ve personele temin eder.

MADDE 12
DÖVİZLERİN ÇEVİRİLMESİ VE KAZANÇLARIN TRANSFERİ

1. Tayin edilen tüm havayolları, kendi taşımacılık belgelerini, diğer Akit Tarafın ülkesinde satış ofisleri veya tamamen kendi takdirlerinde olmak kaydıyla, acenteleri aracılığıyla satma ve tanzim etme hakkına sahip olurlar. Söz konusu havayolları, sundukları taşımacılık hizmetlerini çevrilebilir para birimleri üzerinden ve/veya ilgili ülkenin yerel para birimi üzerinden satma hakkına sahip olurlar ve bu taşımacılık hizmetleri herkes tarafından yukarıda belirtilen para birimleri üzerinden serbestçe satın alınabilir.
2. Tayin edilen havayolu (havayolları), trafiğin taşınması ile ilgili olarak üstlendikleri giderlerden artan gelirleri, talep etmeleri halinde, resmi döviz kuru üzerinden çevirerek ülkelerine transfer etme hakkına sahip olur/olurlar. 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 gerçekleştirilir.

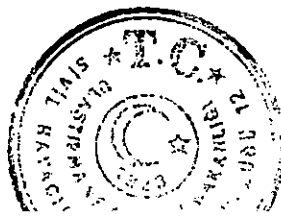
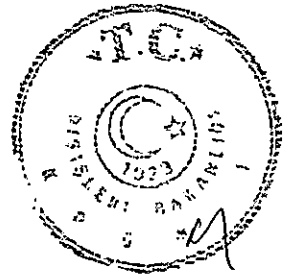
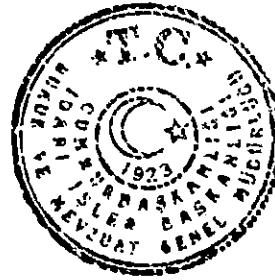

Sedat GÜNEŞ
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.



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 verilir ve bu işlemler bankalar tarafından bu tür çevrilme ve transfer işlemlerine uygulanan ücretler dışında başka bir ücrete veya harca tabi olmaz.
4. Akit Taraflarca 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 ulusal döviz mevzuatına uygun olmak kaydıyla serbestçe çevrilebilir bir para birimi üzerinden ödeme hakkına sahip olurlar.

MADDE 13 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 tanınır. 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 (ICAO) başvuruda bulunulmuş ise, diğer Akit Taraf, bu muallak uygulamanın açıklığa kavuşturulması amacıyla Havacılık Otoritelerinin istişarede bulunmasını talep edebilir. Uygun bir anlaşmaya varılamaması durumu, bu Anlaşma'nın 4. maddesinin (İşletme Yetkisinin İptali veya Askıya Alınması) uygulanmasına gerekçe oluşturur.

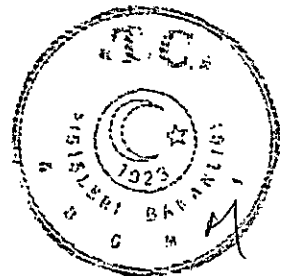
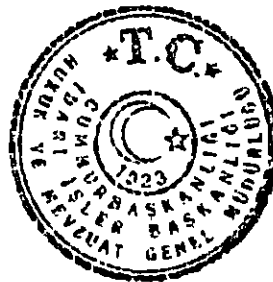
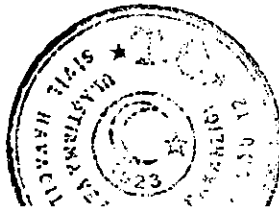



Sedat GÜNEŞ
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.

ASLI GİBİDİR

MADDE 14
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 olur. Bu istişareler, talep tarihinden itibaren otuz (30) gün içerisinde gerçekleştirilir.
2. Bu istişarelere müteakiben, Akit Taraflardan herhangi birinin diğer Akit Tarafın bu 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 bildirir ve diğer Akit Taraf da müştereken belirlenen süre içerisinde gereken düzeltici önlemleri alır. Diğer Akit Tarafın müştereken belirlenen süre içerisinde gerekli düzeltici önlemleri almaması, bu Anlaşma'nın 4. maddesinin (Yetkilendirmenin İptali veya Askıya Alınması) uygulanması için gerekçe teşkil eder.
3. Sözleşmenin 17. maddesinde öngörülen yükümlülüklerle bakılmaksızın, bir Akit Tarafın havayolu veya havayolları tarafından veya bu havayolu veya havayolları 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 (bu maddede "rampa denetimi" olarak adlandırılacaktır) tabi tutulabileceği konusunda mutabık kalınmıştır. Bu denetim hava aracının içinde veya çevresinde, diğer Akit Tarafın yetkili temsilcileri tarafından yapılır. Ancak, Sözleşmenin 33. maddesinde sözü edilen yükümlülükler uyarınca, söz konusu denetimin amacı, Sözleşme temelinde oluşturulan ve halihazırda yürürlükte bulunan normlara uygun olarak hava aracının ve mürettebatın belgelerinin geçerliliği ile hava aracının ve teçhizatının görünürdeki durumunu kontrol etmek olur.
4. Bu şekilde icra edilen herhangi bir rampa denetimi ya da bir dizi rampa denetimi sırasında:
 - a) bir hava aracının veya bir hava aracının işletilmesinin, Sözleşme uyarınca belirlenmiş olan ve denetimin gerçekleştirildiği tarih itibariyle yürürlükte bulunan asgari standartlara uygun olmadığı yönünde ciddi kaygıların oluşması, veya,
 - b) Sözleşme uyarınca belirlenmiş olan ve denetimin gerçekleştirildiği tarih itibariyle yürürlükte bulunan emniyet standartlarının etkin bir şekilde sağlanamadığı ve uygulanamadığı hususunda ciddi kaygıların oluşması halinde




Sedat GÜNEŞ
Ulaştırma Daire Başkanı V.

ASLI GİBİDİR

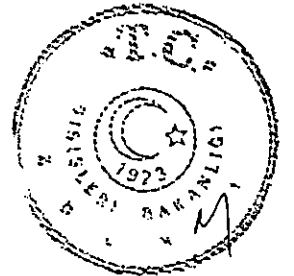
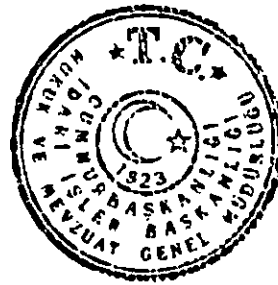
denetimi icra eden Akit Taraf Sözleşmenin 33. maddesine göre, ilgili hava aracının veya mürettebatın sertifika ve lisanslarının tanzimine veya geçerli kılınmasına veya hava aracının işletilmesine esas koşulların, Sözleşmeye göre belirlenen asgari standartlara eşit seviyede veya daha üst seviyede olmadığı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

5. Bir Akit Tarafın havayolu veya havayolları tarafından işletilen bir hava aracına yukarıdaki (3.) fıkra uyarınca, rampa denetimi uygulanmasına söz konusu havayolunun temsilcisi tarafından müsaade edilmemesi durumunda, diğer Akit Taraf bu maddenin (4.) fıkrasında belirtilen ciddi kaygıların olduğu sonucuna varabilir ve söz konusu fıkrada belirtilen sonuçları çıkarabilir.
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 olur.
7. Akit Taraflardan herhangi birinin bu maddenin (2.) veya (6.) fıkraları uyarınca aldığı tedbirler, bu tedbirin alınmasını gerektiren durumun ortadan kalkmasıyla sona erdirilir.

MADDE 15 HAVACILIK GÜVENLİĞİ

1. Uluslararası hukuk kapsamındaki hakları ve yükümlülükleri ile tutarlı olarak, Akit Taraflar, yasadışı müdahaleye karşı sivil havacılık güvenliğinin korunmasına yönelik olarak birbirlerine karşı sahip oldukları yükümlülüklerinin, uluslararası hava hizmetlerinin gerçekleştirilmesine yönelik temel ön koşul olan sivil hava araçlarının, bu hava araçlarının yolcularının ve mürettebatının emniyetinin temin edilmesi bakımından bu Anlaşma'nın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini yeniden teyit etmektedirler. 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 ilişkin 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 bağlı kaldıkları sivil havacılık güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir sözleşme hükümlerine uygun hareket ederler.

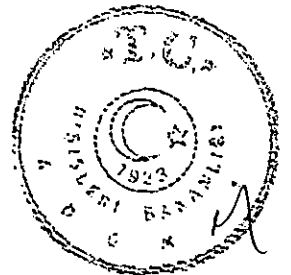
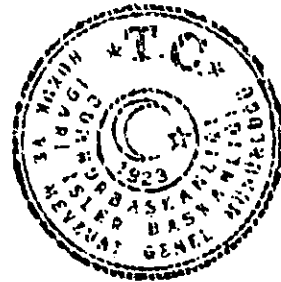
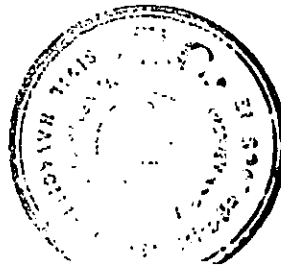

Sedat GÜNEŞ



ASLI GİBİDİR

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 bulunurlar.
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 ederler. 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 sağlarlar. 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, bu Anlaşma'nın 19. maddesinin 2. fıkrasının hükümleri doğrultusunda gerçekleştirilmek üzere acil istişare talebinde bulunabilir.
4. Akit Taraflar söz konusu hava aracı işletmecilerinin, diğer Akit Tarafın ülkesine giriş için, bu ülkeden çıkış için veya bu ülkede kalınan süre zarfında diğer Akit Tarafça, yukarıda yer alan (3.) fıkarda 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 sağlar. 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 alır.
5. Sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesi veya bu doğrultuda bir tehdidin vuku bulması veya hava aracına, hava aracının yolcularına ve mürettebatına, havalimanlarına veya hava seyrüsefer tesislerine yönelik diğer yasadışı müdahalelerin meydana gelmesi halinde Akit Taraflar, haberleşmede kolaylık sağlayarak ve bu tür bir olayın veya olay tehdidinin, insan hayatına yönelik riski asgari düzeyde tutacak şekilde, hızlı ve emniyetli bir şekilde sona erdirilmesini amaçlayan diğer uygun tedbirleri alarak birbirlerine yardımcı olurlar.
6. Her bir Akit Taraf, kalkışı, insan hayatının korunmasına ilişkin asli görevlerini yerine getirmek için gerekli olmadıkça, ilgili Devletin ülkesine iniş yapmış olan, yasadışı yollarla ele geçirilmiş veya diğer yasadışı müdahale eylemlerine maruz kalmış bir hava aracının, yerde kalmasını sağlamak üzere pratikte mümkün olan önlemleri alır. Pratikte mümkün olduğu takdirde bu tip önlemler karşılıklı istişare temelinde alınır.


Sedat GÜNEŞ
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.



ASLI GİBİDİR

MADDE 16
UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI

1. Her bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolu (havayolları), her bir tarife dönemi için (yaz ve kış) mutabık kalınan hizmetlerin başlamasından en az otuz (30) gün önce diğer planladığı uçuş programlarını onay için Akit Tarafın Havacılık Otoritelerine sunar.
2. Akit Tarafın tayin edilen havayolunun onaylanmış uçuş programı dışında mutabık kalınan hizmetler doğrultusunda düzenlemek istediği ek seferler için, sözü geçen havayolu diğer Akit Tarafın Havacılık Otoritelerinden önceden izin talep etmelidir. Bu tür talepler, Akit Tarafların ulusal kanunlarına ve düzenlemelerine uygun şekilde sunulur. Aynı usul yapılabilecek herhangi bir değişiklikte de uygulanır.

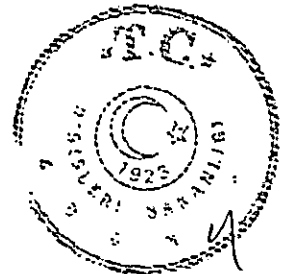
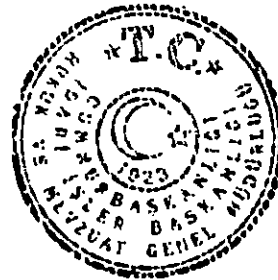
MADDE 17
İSTATİSTİKLER

Akit Tarafların her birinin tayin edilen havayolu, talep edilmesi halinde, diğer Akit Tarafın Havacılık Otoritelerine, ilk Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından mutabık kalınan hizmetlerde sunulan kapasitenin değerlendirilmesi amacıyla makul ölçülerde gerekli olabilecek periyodik istatistiki raporlar veya sair istatistiki raporlar sunarlar. 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 içerir.

MADDE 18
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 uygulanır.
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 uyulur.


Sedat GÜNEŞ
Başkan V.

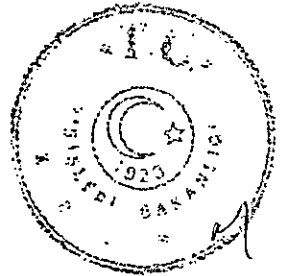
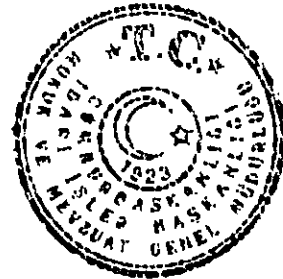


ASLI GİBİDİR

3. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın talebi üzerine bu Anlaşmada atıfta bulunulan ilgili kanunların, düzenlemelerin ve prosedürlerin suretlerini karşı tarafa sunar.
4. Akit Taraflardan hiçbiri, kendi havayoluna veya herhangi bir diğer havayoluna, bu madde kapsamında atıfta bulunulmakta olan kanunların, düzenlemelerin ve idari gerekliliklerin uygulanmasında veya kendisinin kontrolü altındaki havalimanlarının, hava yollarının, hava trafik hizmetlerinin ve ilişkili kolaylıkların ve tesislerin kullanımında diğer Akit Tarafın tayin edilen havayoluna nazaran ayrıcalık ve öncelik tanımaz.

MADDE 19 **İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER**

1. Akit Tarafların Havacılık Otoriteleri, yakın işbirliği anlayışı içinde, zaman zaman bu Anlaşma'nın ve Eklerinin uygulanması, yorumlanması, tatbiki veya gerekli değişikliklerin yapılması konusunda birbirleriyle istişareler yürütürler.
2. Bir Akit Tarafın bu 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 Tarafça yazılı olarak yapılan talebi tebellüğ ettiği tarihten itibaren en kısa sürede ve her hâl ve kârda en geç altmış (60) gün içerisinde başlar. Bu istişareler müzakere veya yazışma yoluyla gerçekleştirilir. Her bir Akit Taraf bu istişareler sırasında mantıklı ve ekonomik kararların alınabilmesini kolaylaştırmak amacıyla, tutumunu destekleyen ilgili gerekçeleri hazırlar ve sunar.
3. Akit Taraflardan herhangi birinin bu Anlaşma'nın herhangi bir hükmü üzerinde değişiklik yapılmasını talep etmesi halinde, söz konusu değişiklik Akit Tarafların anayasal prosedürlerinin tamamlandığını bildirmelerinden sonra yürürlüğe girer.
4. Ek'ler üzerindeki değişiklikler Akit Tarafların Havacılık Otoritelerinin kendi aralarında doğrudan anlaşmasıyla da yapılabilir. Değişiklikler geçici olarak karşılıklı mutabakata varıldığı tarihten itibaren uygulanmaya başlanır ve diplomatik nota teatisi ile teyit edilmesinden sonra yürürlüğe girer.




Sedat GÜNEŞ

Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.

ASLI GİBİDİR

MADDE 20
İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ

1. Bu Anlaşma'nın yorumlanmasında veya uygulanmasında Akit taraflar arasında herhangi bir uyuşmazlık çıkması durumunda, Akit Taraflar öncelikle uyuşmazlıklarını her iki Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri arasında müzakere yoluyla çözmeye çaba gösterirler.
2. Söz konusu Havacılık Otoritelerinin müzakereler yoluyla çözüme ulaşamamaları halinde, uyuşmazlık diplomatik kanallar yoluyla çözüme kavuşturulur.

MADDE 21
TESCİL

Bu Anlaşma, bu Anlaşma'da yapılabilecek tüm değişiklikler Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü nezdinde tescil ettirilir.

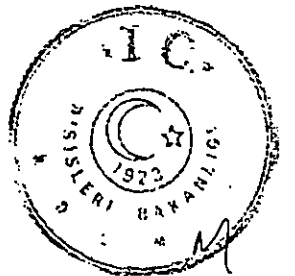
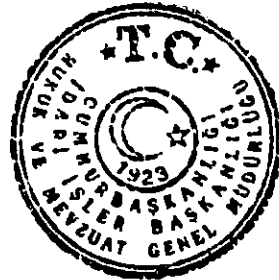
MADDE 22
ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR

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

MADDE 23
BAŞLIKLAR

Madde başlıkları bu Anlaşma'ya sadece müracaat ve kolaylık amacıyla konulmuştur ve hiçbir surette bu Anlaşma'nın amaç ve kapsamının sınırını çizmez, kısıtlamaz veya tanımlamaz.


Sedat GÜNEŞ
Hava Ulaştırma Daire Başkanı



ASLI GİBİDİR

MADDE 24
GEÇERLİLİK VE SONA ERME

Akit Taraflardan herhangi biri her an diğer Akit Tarafa bu Anlaşma'yı feshetmek istediğini yazılı olarak bildirebilir; bu bildirim eşzamanlı olarak Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne de ulaştırılır.

Bu durumda, sona erme bildirimi, karşılıklı mutabakatla süre bitiminden önce geri çekilmediği takdirde, bu Anlaşma sona erme bildiriminin diğer Akit Tarafça tebellüğ edildiği tarihten 12 (on iki) ay sonra sona erer. Diğer Akit Tarafın bildirimi tesellüm ettiğini teyit etmemesi durumunda, bu bildirimin, ICAO'nun bildirimi tesellüm ettiği tarihten 14 (on dört) iş günü sonra tesellüm edilmiş olduğu kabul edilir.

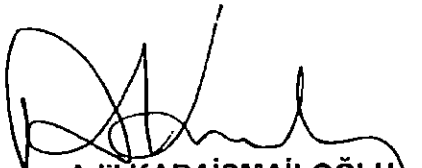
MADDE 25
YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

Bu Anlaşma, Akit Tarafların, uluslararası anlaşmaların akdedilmesine ve yürürlüğe girişine ilişkin olarak kendilerinin yasal formalitelerinin yerine getirildiğini birbirlerine diplomatik kanallar vasıtasıyla yazılı olarak bildirdikleri tarihte yürürlüğe girer.

Yukarıdaki hususlar muvacehesinde, aşağıda imzaları bulunan ve kendi Hükümetleri tarafından usulüne uygun olarak yetkili kılınmış taraflar yirmi beş (25) madde ve iki (2) Ekten oluşan bu Anlaşma'yı imzalamış ve mühürlemişlerdir.

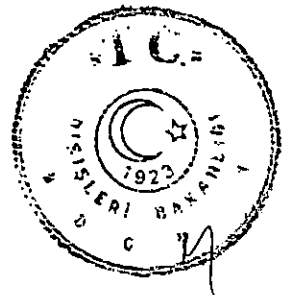
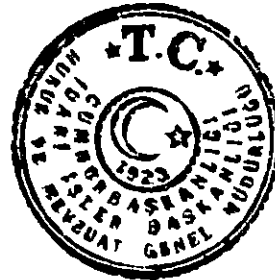
2021 yılının Eylül ayının 2. gününde İstanbul'da, her bir metin birbirine eşdeğer olmak üzere, Türkçe ve İngilizce dillerinde iki eş nüsha halinde düzenlenmiştir. Yürütmeye, yorumlamaya veya uygulamaya herhangi bir farklılığın oluşması halinde, İngilizce metin hakim gelir ve geçerli olur.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA


Adil KARAIŞMAİLOĞLU
Ulaştırma ve Altyapı Bakanı

MALDİVLER CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA


Aishath NAHULA
Ulaştırma ve Sivil Havacılık Bakanı




Sedat GÜNEŞ

ASLI GİBİDİR

EK I
HAT ÇİZELGESİ

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

Hareket Noktası	Ara Noktalar*	Variş Noktası	İleri Noktalar*
Türkiye'deki Noktalar	Herhangi bir Nokta	Maldivler'deki Noktalar	Kolombo ve Daha sonra belirlenecek noktalar

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

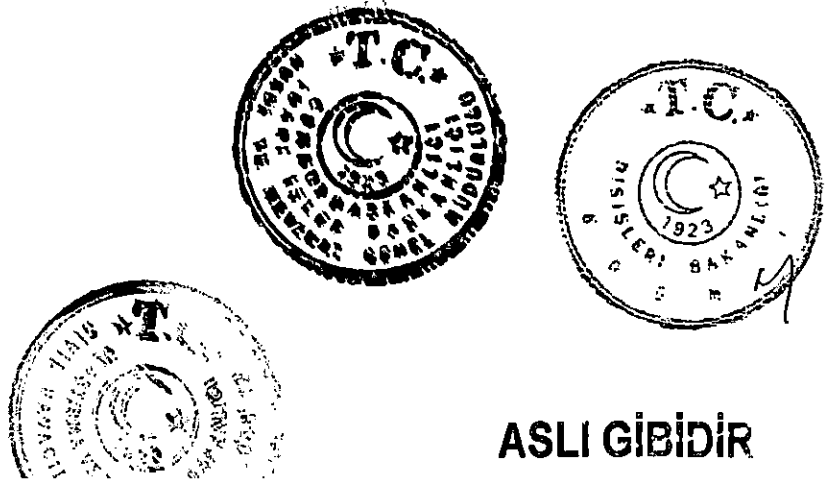
Hareket Noktası	Ara Noktalar*	Variş Noktası	İleri Noktalar*
Maldivler'deki Noktalar	Herhangi bir Nokta	Türkiye'deki Noktalar	Herhangi bir Nokta

Notlar:

(*) Yukarıdaki hatlar arasındaki ara noktalar ve ileri noktalar ile tayin edilen havayolları tarafından bu noktalar arasında kullanılabilecek 5. trafik hakları her iki Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri arasında yazışmalar veya toplantılar vasıtasıyla müştereken belirlenir.

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


Sedat GÜNEŞ



ASLI GİBİDİR

EK II KOD PAYLAŞIMI

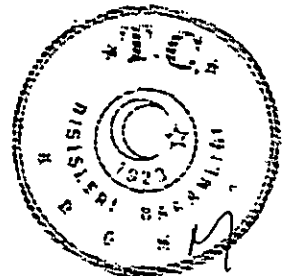
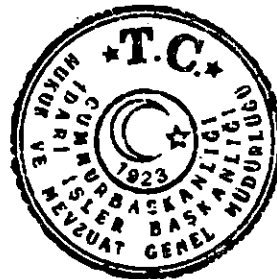
Her bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolu (havayolları);

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

Üçüncü Taraf Kod Paylaşımı düzenlemeleri için, bu düzenlemeler içinde yer alan tüm havayolları her iki Akit Tarafın Havacılık Otoritelerinin onayına tabi olur. Üçüncü bir ülkeye veya üçüncü bir ülkeden gerçekleştirilecek seferlere ilişkin olarak, ilgili üçüncü tarafın, diğer Akit Tarafın havayolları ile diğer havayolları arasında benzer düzenlemeler yapılmasına izin vermediği durumlarda ilgili Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri bu tür düzenlemeleri kabul etmeme hakkına sahiptir.

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



ASLI GİBİDİR


Sedat GÜNES

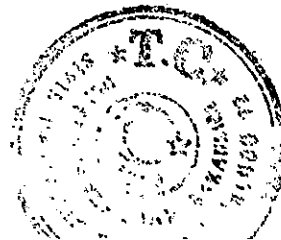
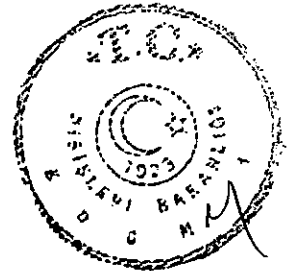
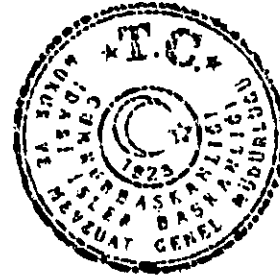
AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF MALDIVES

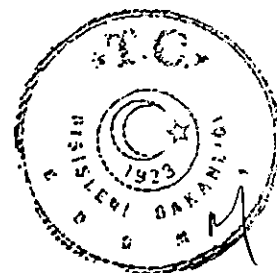
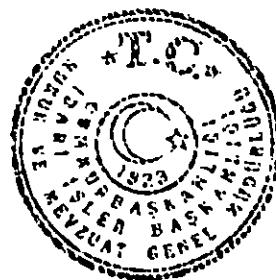



Sedat GÜNEŞ

ASLI GİBİDİR

CONTENT

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



The Government of the Republic of Turkey and the Government of the Republic of Maldives 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,

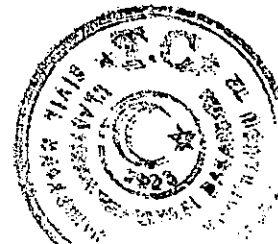
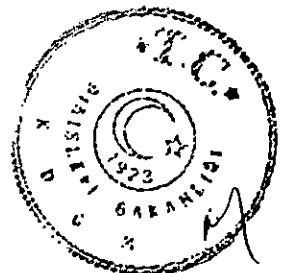
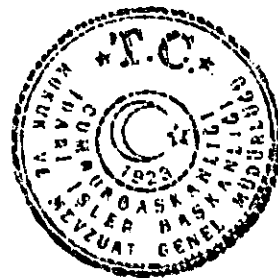
Recognising that efficient and competitive international air services enhance economic growth, trade, tourism, investment and the welfare of consumers,

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 affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation, and

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

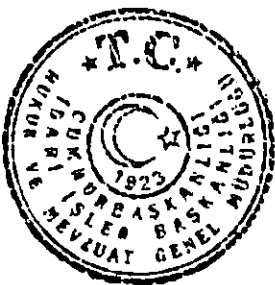

Sedat GÜNEŞ
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.



ARTICLE I DEFINITIONS

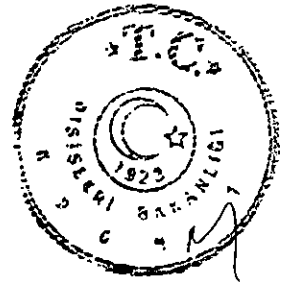
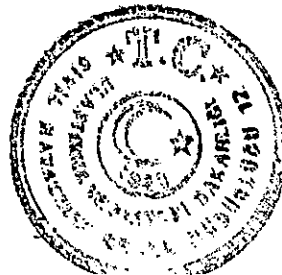
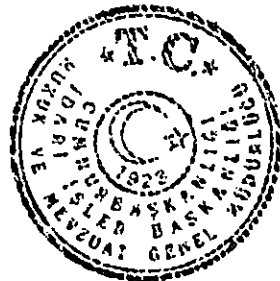
1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires, the terms:

- a. "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Republic of Turkey, the Ministry of Transport and Infrastructure, Directorate General of Civil Aviation and in the case of the Republic of Maldives, the Maldives Civil Aviation Authority or in both cases any person or body authorised to exercise the functions presently assigned to the said authorities;
- b. "Agreement" means, this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;
- c. "Agreed services" means, the international air services which can be operated, according to provisions of this Agreement on the specified routes;
- d. "Annex" means the Annex to this Agreement or any amendments thereto, in accordance with the provisions of Article 19 (Consultations and Amendment) of this Agreement. The Annexes form a part of this Agreement and all references to the Agreement shall include the Annexes except where explicitly agreed otherwise;
- e. "Air service" "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings specified in Article 96 of the Convention;
- f. "Capacity" means,
 - in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on the route or section of a route,
 - in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;
- g. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes of the Convention under Articles 90 and 94 thereof, so far as those annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;
- h. "Designated airline(s)" means any airline(s) which has/have been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation) of this Agreement;



ASLI GIBİDİR

- i. "Ground-handling" means and includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling 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 19 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, 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 a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers and cargo.




Sedat GÜNEŞ
Hava Ulaştırma Daire Başkanı V.

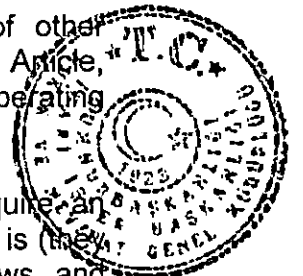
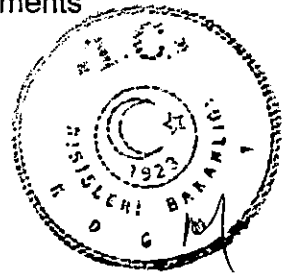
ASLİ KİMLİK

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, passengers and cargo including mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.
3. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORISATION

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




Sedat GÜNEŞ



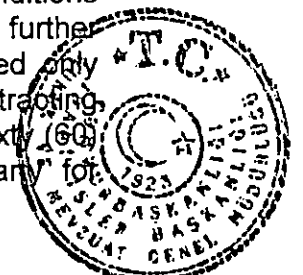
ASLI GİBİDİR

regulations normally and reasonably applied to the operations of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 (Grant of Rights) of this Agreement, in any case where the Contracting Party is not satisfied that:
 - a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; and/ or
 - b. the Government designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 14 (Aviation Safety) and Article 15 (Aviation Security) of this Agreement.
5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a capacity agreed upon and a tariff is established in accordance with the provisions of Article 5 (Capacity) and Article 6 (Tariffs) of this Agreement.

ARTICLE 4 REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

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

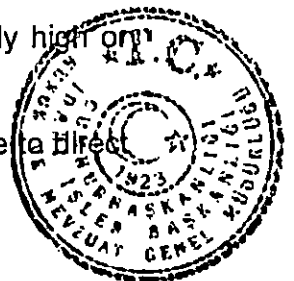


ARTICLE 5 CAPACITY

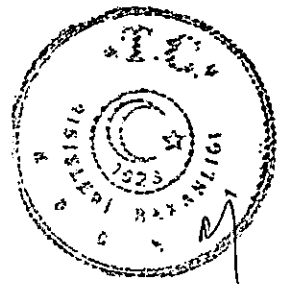
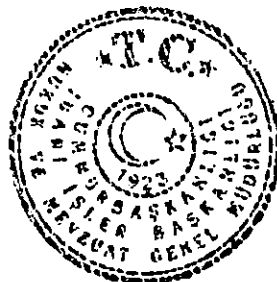
1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall enjoy fair and equal opportunity for the operation of air services between the territories of two Contracting Parties.
2. In the operation by the designated airline(s) of either Contracting Party of the specified air services, the interests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

ARTICLE 6 TARIFFS

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



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

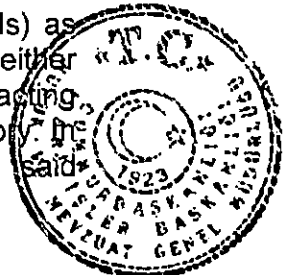


Sedat GÜNEŞ
Hava Ulaşım Daire Başkanı V

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 accordance with national laws and regulations, in relation with the exception of carriage corresponding to the service performed;
 - a. aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in an international service of the Contracting Party,
 - b. spare parts (including engines) and regular airborne equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline(s) of the other Contracting Party,
 - c. fuel and lubricants (including hydraulic fluids) destined to supply aircraft operated on international services by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey to be performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board,
 - d. printed ticket stock, instructional material, training aids and 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

[Handwritten signature]



ASLI GIBİDİR

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 Contracting Parties.

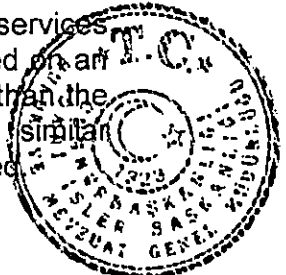
ARTICLE 8 DIRECT TRANSIT

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

ARTICLE 9 USER CHARGES

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

[Handwritten signature]



ASLI GİBİDİR

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.

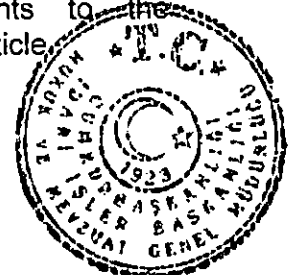
ARTICLE 10 AIRCRAFT LEASING

1. Each Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Articles 14 (Aviation Safety) and Article 15 (Aviation Security) of this Agreement.
2. Subject to paragraph 1 above, the designated airlines of each Contracting Party may use aircraft leased from any company, including other airlines, provided that this would not result in a lessor airlines exercising traffic rights it does not have.

ARTICLE 11 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 operational, technical, managerial 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.


Sedat GÜNEŞ



ASLI GİRİDİR

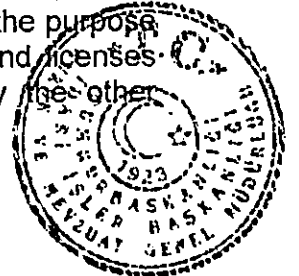
ARTICLE 12
CURRENCY CONVERSION AND REMITTANCE OF EARNINGS

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

ARTICLE 13
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.


Sedat GÜNEŞ



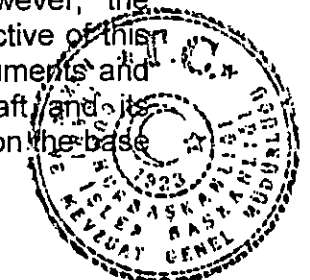
ASLİ GİRİMLER

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

ARTICLE 14 AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities and services, to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer, in the aspects mentioned in paragraph 1 of this Article, safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum ICAO standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action within an agreed period. Failure to take appropriate action within the agreed period shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation or Suspension of Operating Authorisation) of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 17 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the State of the other Contracting Party may, while within the territory of the State of the other Contracting Party, be made subject of an examination (in this Article called "ramp inspection"), without unreasonable delay. This would be an inspection by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft. However, the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the objective of this inspection will be to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment, in accordance with the established effective norms on the base of the Convention.


Sedat GÜNEŞ



ASLI GIL

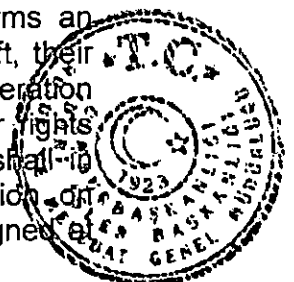
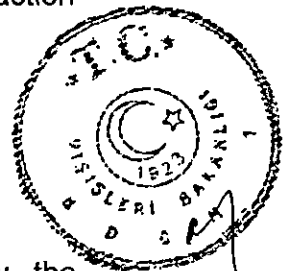
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
- serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
 - serious concerns that there is a lack of effective maintenance 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 airline or airlines 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 Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines 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.

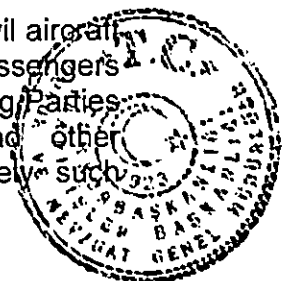
ARTICLE 15 AVIATION SECURITY

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 to assure the safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services. 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



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 adhere to.

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 19 of this Agreement.
4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall secure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof, with minimum risk to life.



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

ARTICLE 16 FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION

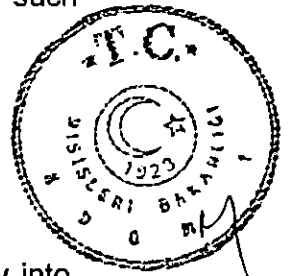
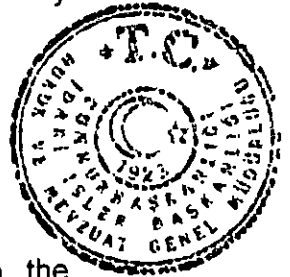
1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party on each schedule period (summer and winter) at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services.
2. For supplementary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

ARTICLE 17 STATISTICS

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

ARTICLE 18 APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

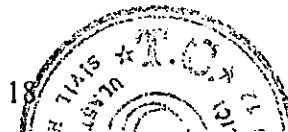
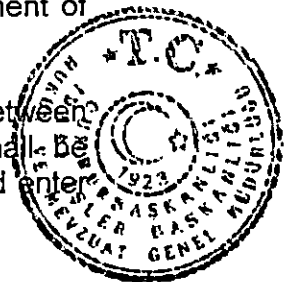
1. The laws and regulations of a Contracting Party relating to the entry into, sojourn in or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft or flights of such aircraft over that territory shall be applied to aircraft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



2. The laws and 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.
4. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline, over the designated airline of the other Contracting Party in the application of laws, regulations and administrative requirements and procedures referred to in this Article or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

ARTICLE 19 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 have agreed and notified each other the fulfilment 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 GİBİDİR

ARTICLE 20 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 both Contracting Parties.
2. If the said aeronautical authorities fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

ARTICLE 21 REGISTRATION

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

ARTICLE 22 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.

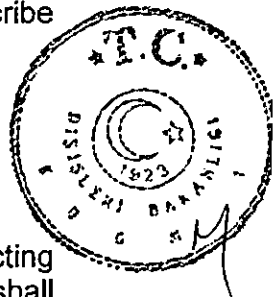
ARTICLE 23 TITLES

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

ARTICLE 24 VALIDITY AND TERMINATION

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

In such case, the Agreement shall terminate 12 (twelve) 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 14 (fourteen) working days after receipt of the notice by ICAO.



**ARTICLE 25
ENTRY INTO FORCE**

This Agreement shall enter into force when the Contracting Parties have notified to each other in writing through the diplomatic channels, the fulfilment 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 five (25) Articles and two (2) Annexes and have affixed thereto their seals.

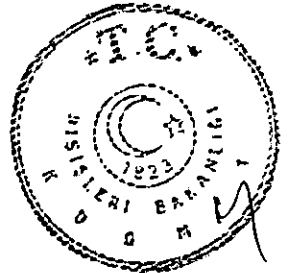
Done at İstanbul, this 2nd day of September of the year 2021, in duplicate in the Turkish and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.

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


Adil KARAİSMAİLOĞLU
Minister of Transport and Infrastructure

**FOR THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF MALDIVES**


Aishath NAHULA
Minister of Transport and Civil Aviation



**ANNEX I
ROUTE SCHEDULE**

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

From	Intermediate Points*	To	Beyond Points*
Points in Turkey	Any point	Points in Maldives	Colombo and points to be specified later

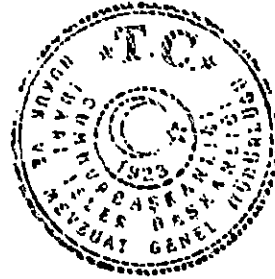
2. The airlines designated by the Republic of Maldives shall be entitled to operate air services in both directions as follows:

From	Intermediate Points*	To	Beyond Points*
Points in Maldives	Any point	Points in Turkey	Any point

Notes:

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

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




Sedat GÜNEŞ
Minister of Transport

ANNEX II CODE SHARING

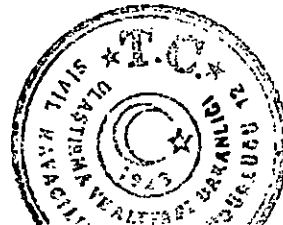
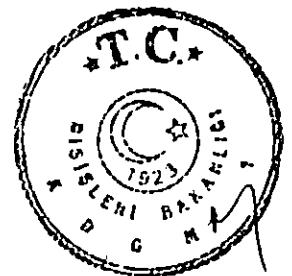
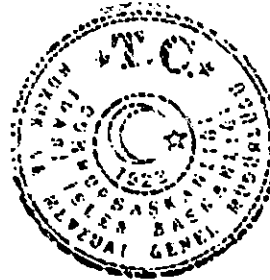
The designated airline(s) of either Contracting Party may enter into marketing arrangements such as blocked space, code sharing or other commercial arrangements with:

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

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

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

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




Sedat GÜNES