

Karar Sayısı : 2016/8891

9 Temmuz 2012 tarihinde Ankara’da imzalanan ve 10/3/2016 tarihli ve 6696 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan ekli “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Benin Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması”nın onaylanması; Dışişleri Bakanlığının 25/4/2016 tarihli ve 10802145 sayılı yazısı üzerine, 31/5/1963 tarihli ve 244 sayılı Kanununun 3 üncü maddesine göre, Bakanlar Kurulu’nce 6/6/2016 tarihinde kararlaştırılmıştır.

Recep Tayyip ERDOĞAN

CUMHURBAŞKANI

Binali YILDIRIM

Başbakan

N. CANİKLİ

Başbakan Yardımcısı

M. ŞİMŞEK

Başbakan Yardımcısı

N. KURTULMUŞ

Başbakan Yardımcısı

Y. T. TÜRKEŞ

Başbakan Yardımcısı

V. KAYNAK

Başbakan Yardımcısı

B. BOZDAĞ

Adalet Bakanı

F. B. SAYAN KAYA

Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı

Ö. ÇELİK

Avrupa Birliği Bakanı

F. ÖZLÜ

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı

S. SOYLU

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı

M. ÖZHASEKİ

Çevre ve Şehircilik Bakanı

M. ÇAVUŞOĞLU

Dışişleri Bakanı

N. ZEYBEKÇİ

Ekonomi Bakanı

B. ALBAYRAK

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı

A. Ç. KILIÇ

Gençlik ve Spor Bakanı

F. ÇELİK

Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanı

B. TÜFENKÇİ

Gümrük ve Ticaret Bakanı

E. ALA

İçişleri Bakanı

L. ELVAN

Kalkınma Bakanı

N. AVCI

Kültür ve Turizm Bakanı

N. AĞBAL

Maliye Bakanı

İ. YILMAZ

Milli Eğitim Bakanı

F. IŞIK

Milli Savunma Bakanı

V. EROĞLU

Orman ve Su İşleri Bakanı

R. AKDAĞ

Sağlık Bakanı

A. ARSLAN

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ

VE

BENİN CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ

ARASINDA

HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI

İÇERİK

MADDE

BAŞLIK

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

Giriş

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

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

Uluslararası hava hizmetlerine ilişkin fırsatların genişletilmesini kolaylaştırmak isteyerek,

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

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

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

AŞAĞIDAKİ MADDELERDE ANLAŞMIŞLARDIR:

MADDE 1 TANIMLAR

1. Bu Anlaşmanın amacı doğrultusunda, metin içeriği aksini gerektirmediği takdirde:
 - a. "Havacılık otoriteleri" terimi; Türkiye Cumhuriyeti için, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve Benin Cumhuriyeti için Sivil Havacılıktan sorumlu Bakanlık veya bahse konu her iki otorite için görevi yerine getirmeye yetkili herhangi bir kurum veya kişiyi ifade etmektedir;
 - b. "Anlaşma" terimi; bu Anlaşmayı, Eklerini ve bunlarda yapılacak herhangi bir değişikliği ifade etmektedir;
 - c. "Belirlenen hizmetler" terimi; bu Anlaşma hükümlerine göre belirlenmiş hatlarda işletilebilen uluslararası hava hizmetlerini ifade etmektedir;
 - d. "Ek" terimi, bu Anlaşmanın Eklerini veya bu Anlaşmanın 24. Maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda yapılan değişiklikleri ifade eder;
 - e. "Hava hizmeti", "uluslararası hava hizmeti"; "havayolu" ve "trafik amacı dışındaki duraklama" terimleri, Sözleşmenin 96. Maddesinde tanımlanan anlamlarında kullanılır;
 - f. "Kapasite" terimi,
 - Hava aracı için, bu hava aracı tarafından hatta veya hattın belirli bir kısmında taşınabilen yükü,
 - Belirlenmiş bir hava hizmeti için; bu hizmette kullanılan hava aracının kapasitesinin, bu hava aracı için bir hatta veya hattın bir kısmında belli bir dönemde işletilen frekans sayısının çarpımını ifade etmektedir;
 - g. "Sözleşme" terimi; 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık 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 Anlaşmanın 3. Maddesi (Tayin ve Yetkilendirme) uyarınca tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş havayolunu (havayollarını) ifade etmektedir;

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

MADDE 2

HAKLARIN TANINMASI

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

MADDE 3

TAYİN VE YETKİLENDİRME

1. Her bir Akit Taraf, belirlenen hatlarda belirlenen hizmetleri işletmesi amacıyla bir veya daha fazla havayolunu tayin etme hakkına sahip olacaktır. Bu tayin, diplomatik kanallar aracılığıyla yazılı bildirim yoluyla gerçekleştirilecektir.
2. Söz konusu tayin tebliğinin alınması üzerine, diğer Akit Tarafın havacılık otoriteleri bu Maddenin (3.) ve (5.) paragraflarına tabi olarak, gereken işletme iznini gecikmeksizin tayin edilen havayoluna (havayollarına) tanıyacaktır.
3. Bir Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolunun (havayollarının), sözü geçen havacılık otoritelerince Sözleşmenin hükümlerine uygun şekilde uluslararası hava hizmetlerinin işletilmesinde normal ve makul bir şekilde uygulanan yasa ve yönetmeliklerin şartlarını yerine getirebilecek yeterlilikte olduğunu (olduklarını) temin etmesini isteyebilir.

4. Her bir Akit Taraf, Sözleşme'nin 77. ve 79. hükümlerine uygun olarak kurulmuş Afrikalı bölgesel çok uluslu bir havayolunu tayin etme hakkına sahip olacaktır.
5. Her bir Akit Taraf,
 - a. havayolunun hakiki sahipliği ve etkin kontrolünün havayolunu tayin eden Akit Tarafın kendisinde veya Akit Taraf Devletinin uyuşundakilerin yetkisinde olması, ve/veya
 - b. havayolunu tayin eden Hükümetin, bu Anlaşmanın 13. Maddesi (Havacılık Emniyeti) ve 14. Maddesindeki (Havacılık Güvenliği) standartlarına sahip olması ve bu standartları uyguluyor olması,hususlarında tatmin olmaması halinde, bu Akit Taraf, bu Maddenin (2.) paragrafında sözü geçen işletme yetkilerini tanımayı reddedebilir veya tayin edilen havayolunun bu Anlaşmanın 2. Maddesinde (Hakların Tanınması) belirlenen hakları kullanabilmesi için gerekli göreceği birtakım şartlar getirebilir.
6. Bir havayolu bu şekilde tayin edilip yetkilendirildiğinde, bu Anlaşmanın 5. Maddesindeki (Kapasite) ve 6. Maddesindeki (Tarifeler) geçerli hükümler uyarınca, o hizmetle ilgili olarak uzlaşılan bir kapasitenin ve saptanmış bir tarifeyi yürürlükte olması koşuluyla, belirlenen hizmetleri vermeye istediği herhangi bir zamanda başlayabilir.

MADDE 4

İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA AŞKIYA ALINMASI

1. Her bir Akit Taraf, aşağıdaki hallerde, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayoluna (havayollarına) verilmiş bulunan işletme yetkisini iptal etmek veya bu havayolu (havayolları) tarafından bu Anlaşmanın 2. Maddesinde (Hakların Tanınması) belirtilen hakların kullanılmasını durdurmak veya bu hakların kullanılmasında gerekli gördüğü kayıtları koymak hakkına sahip olacaktır:
 - a. Tayin edilen havayollarının hakiki sahipliği ve etkin kontrolünün tayin eden Akit Tarafın veya Akit Taraf Devletinin uyuşundakilerin yetkisinde olduğu konusunda tatmin olunmaması halinde; veya,
 - b. Tayin edilen havayollarının kendisine bu hakları tanıyan Akit Tarafın kanun ve yönetmeliklerine uymaması; veya,
 - c. Tayin edilen havayollarının bu Anlaşma'da belirtilen hükümlere göre işletilmesinde başarısız olunması halinde.
2. İptal, askıya alma veya bu Maddenin (1.) paragrafında belirtilen hükümlerin derhal uygulanması kanun ve yönetmeliklerin daha ileri ihlalini önlemek açısından zaruri değilse, sözü geçen hak, diğer Akit Taraf Devlet ile istişarelerden sonra kullanılabilir. Böyle bir durumda istişareler, herhangi bir Akit Tarafın talep tarihinden itibaren altmış (60) günlük bir dönem içinde başlamak durumundadır.

MADDE 5 KAPASİTE

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

MADDE 6 TARİFELER

1. Her bir Akit Taraf; ülkesine, ülkesinden veya ülkesi üzerinden olacak uluslararası hava hizmetleri için uygulanacak tarifelerin; tayin edilen havayolları tarafından işletme maliyeti, makul kâr ve diğer havayollarının tarifeleri de dâhil olmak üzere tüm ilgili etkenlere ödenenlere göre makul seviyelerde belirlenmesine izin verecektir. Akit Taraflarca müdahale aşağıdaki hâllerle sınırlıdır:
 - a) Makul olmayan, ayrımcı ücret ve uygulamaları önlemek;
 - b) Pazardaki baskın konumun suiistimalinden kaynaklanan çok yüksek veya kısıtlayıcı ücretlerden tüketicileri korumak; ve
 - c) Havayollarını doğrudan veya dolaylı devlet sübvansiyonundan veya desteğinden kaynaklanan düşük ücretlerden korumak.

2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından paragraf (1) uyarınca belirlenen tarifeler diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinin onayını gerektirmeyecektir.

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

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

- a. belirlenen hatlardaki hizmetlerin sağlanabilmesindeki maliyetleri tümüyle karşılamayacak ücretlerin ve oranların oluşturulması;
- b. söz konusu uygulamaların geçici olmak yerine süreklilik arz etmesi,
- c. söz konusu uygulamaların diğer Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu (havayolları) üzerinde önemli ekonomik etkileri olması veya önemli zarara uğratması; ve
- d. hattaki hakim konumun suiistimaline işaret eden davranışlar

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

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

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

MADDE 7

VERGİLER, GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER ÜCRETLER

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

4. Herhangi bir Akit Tarafın hava aracında bulundurulmuş malzeme ve tedariklere ilaveten, olağan hava teçhizatları, yedek parçalar (motor dâhil), hava aracı depoları ile yakıt ve yağ tedarikleri (hidrolik sıvılar dâhil), diğer Akit Tarafın ülkesinde sadece o ülkenin gümrük otoritelerinin onayı ile indirilebilir. Bu durumda, bunlar söz konusu Akit Tarafın gümrük düzenlemelerine göre yeniden ihraç edilene veya başka bir biçimde elden çıkarılana kadar söz konusu otoritelerin gözetiminde tutulacaktır.
5. Depolama ve gümrüklemeyle ilişkin hizmetlerle bağlantılı harçlar Akit Taraf Devletlerin ulusal yasa ve yönetmeliklerine uygun olarak tahsil edilecektir.

MADDE 8 TRANSİT GEÇİŞ

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

MADDE 9 KULLANICI ÜCRETLERİ

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

3. Bir Akit Tarafın ülkesinde, diğer Akit Tarafın havayoluna, havalimanlarının, havacılık güvenliği ve diğer ilgili olanaklar ve hizmetlerin kullanımı için uygulanan ücret ve harçların belirlenmesi ve toplanması adil ve eşit olacaktır. Diğer Akit Tarafın havayoluna uygulanan bu harç ve ücretler, bu harç ve ücretlerin uygulandığı zamanda benzer uluslararası hava hizmetlerinde bulunan herhangi bir havayoluna sağlanan en iyi koşullardan daha az avantajlı olmamak kaydıyla oluşturulacaktır.
4. Her bir Akit Taraf, yetkili ücretlendirme mercileri ile hizmet ve olanakları kullanan havayolları arasında veya uygulanabilir olduğu durumlarda havayollarını temsil eden kuruluşlar arasında görüşmelere teşvik edeceklerdir. Kullanıcılar, değişiklikler yapılmadan önce görüşlerini belirtebilmelerini sağlamak üzere, kullanıcı ücretlerindeki her değişiklik önerisi hakkında mümkün olduğu ölçüde bilgilendirilecektir.

MADDE 10

YEREL HİZMETLERE ERIŞİM VE YABANCI PERSONEL

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

MADDE 11

KAZANÇLARIN DÖVİZ DÖNÜŞÜMÜ VE TRANSFERİ

1. Her bir tayin edilen havayolu(havayolları), diğer Akit Tarafın ülkesinde satış ofisleri ve acenteleri aracılığıyla taşımacılık belgelerini satma ve düzenleme hakkına sahip olacaktır. Bu havayolları, bu taşıma hizmetini o ülkenin ulusal para biriminden veya herhangi bir konvertibl para biriminden satma ve her hangi bir kişi de bu taşıma hizmetini satın alma hakkına sahip olacaktır.
2. Her bir tayin edilen havayolu(havayolları), trafiğin taşınması ile bağlantılı ibraz ettiği giderlerden artan gelirleri, talep ederse, resmî döviz kuru oranından çevirme ve ülkesine götürme hakkına sahip olacaktır. Taraflar arasında ödemelerle ilgili uygun ödeme anlaşması hükümleri olmaması halinde yukarıda belirtilen transfer, konvertibl para birimleriyle ve yürürlükteki ulusal yasalara ve kambiyo düzenlemelerine uygun şekilde gerçekleşecektir.
3. Bu gelirlerin çevrilmesi ve havalesine o anda geçerli olan döviz kuru üzerinden, sınırlama getirilmeden izin verilecektir ve bankalar tarafından bu tür çevrilme ve havaleye uygulanan ücretler dışında başka bir ücrete tabi olmayacaktır.
4. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları), isteğine bağlı olarak yakıt alımı dâhil olmak üzere diğer Akit Tarafın ülkesindeki yerel giderlerini ulusal para biriminden veya ulusal döviz düzenlemelerine uygun olmak kaydıyla konvertibl bir para biriminden ödeme hakkına sahip olacaktır.

MADDE 12

SERTİFİKA VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI

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

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

MADDE 13 HAVACILIK EMNİYETİ

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

4. Eğer böyle herhangi bir rampa denetimi veya bir dizi rampa denetimleri:
- a) bir hava aracının veya bir hava aracının işletilmesinin o sırada Sözleşmeye göre belirlenen asgari standartlara uymadığı, veya,
 - b) o sırada Sözleşmeye göre belirlenen emniyet standartlarının etkin bir şekilde sağlanamadığı ve uygulanmadığı hususunda ciddi kaygılar doğurursa,
- denetimi yapan Akit Taraf Sözleşmenin 33. Maddesine göre, o hava aracı veya mürettebatının sertifika ve lisanslarının geçerli kılınmasına veya hava aracının işletilmesine esas gerekliliklerin, Sözleşmeye göre belirlenen asgari standartlara eşit veya onların üzerinde olmadığı sonucunu çıkarmakta serbest olacaktır.
5. Yukarıda yer alan (3.) paragraf uyarınca bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunca işletilen hava aracının rampa denetlemesinin söz konusu havayolunun temsilcisi tarafından reddedilmesi durumunda, diğer Akit Taraf yukarıda yer alan (4.) paragrafta belirtilen ciddi endişelerin oluştuğu sonucuna varabilecek ve söz konusu paragrafta belirtilen sonuçları çıkarabilecektir.
6. Her bir Tarağ, ilk Akit tarafın, bir rampa denetlemesinin sonucunda, bir veya bir dizi rampa denetlemesinin engellenmesi sonucunda, işişare sonrasında veya başka bir şekilde hava aracının işletilmesinin emniyeti açışından derhal eyleme geçilmesi gerektiği sonucuna varması durumunda, diğer Akit Tarafın havayolunun işletme yetkilerini derhal askıya alma veya değiştirme hakkını saklı tutmaktadır.
7. Bu Madde'nin (2.) veya (6.) paragrafları uyarınca bir Akit Tarafça gerçekleştirilen bir eylem, bu eylemin gerçekleştirilmesine temel olan durumun ortadan kalkmasıyla sona erdirilecektir.

MADDE 14 HAVACILIK GÜVENLİĞİ

1. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut hak ve yükümlülüklerine uygun olarak, sivil havacılık güvenliğinin yasadışı müdahalelere karşı korunması amacıyla birbirlerine karşı üstlendikleri yükümlülüğün, bu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini teyit ederler. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut haklarının ve yükümlülüklerinin genel niteliklerini kısıtlamaksızın, özellikle 14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzalanan Hava araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme, 16 Aralık 1970 tarihinde Lahey'de imzalanan Hava araçlarının Yasadışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine İlişkin Sözleşme, 23 Eylül 1971 tarihinde Montreal'de imzalanan Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı İşlenen Suçların Önlenmesine İlişkin Sözleşme ve 24 Şubat 1988 tarihinde Montreal'de imzalanan Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Limanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine İlişkin Protokol, 1 Mart 1991'de Montreal'de imzalanan Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesi Sözleşmesi veya Akit Tarafların taraf oldukları sivil havacılık güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir sözleşme hükümlerine uygun hareket edeceklerdir.
2. Akit Taraflar, sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesini önlemek, bu hava aracının, yolcularının ve mürettebatının, havaalanlarının ve hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı diğer yasadışı eylemleri ve sivil havacılığın güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir tehdidi bertaraf etmek üzere, talep halinde birbirlerine gerekli her türlü yardımda bulunacaklardır.
3. Akit Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, Akit Taraflara uygulanabilir olduğu ölçüde, ICAO tarafından konulan ve Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine Ek olarak kabul edilen tüm havacılık güvenliği standartlarına ve tavsiye edilen uygulamalara uygun olarak hareket edeceklerdir. Akit Taraflar, kendi tescilindeki hava aracı işletmecilerinin veya işyeri merkezi ülkelerinde bulunan veya ülkelerinde sürekli mukim olan hava aracı işletmecilerinin ve ülkelerindeki havaalanı işletmecilerinin Akit Tarafları bağlayan bu tür havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini talep edeceklerdir. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa kendi ulusal düzenlemeleri ve uygulamaları ve yukarıda belirtilen Eklerdeki havacılık güvenlik standartları arasındaki farklılıkları haber vermelidir. Her bir Akit Taraf diğer Akit Tarafın herhangi bir zamanda bu Anlaşmanın 24. Maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) (2.) paragrafına göre ele alınmak üzere, bu tip farklılıkları diğer Akit Tarafı görmek için acil istişare talebinde bulunabilir.

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

MADDE 15

SEYAHAT BELGELERİNİN GÜVENLİĞİ

1. Her bir Akit Taraf, pasaportlarının ve diğer seyahat belgelerinin güvenliğini sağlayacak önlemler almayı kabul eder.
2. Bu bağlamda, her bir Akit Taraf, bu Akit Tarafça veya onun adına düzenlenen pasaportların ve diğer seyahat belgelerinin ve kimlik belgelerinin yasalara uygun biçimde oluşturulması, düzenlenmesi, onaylanması ve kullanılmasında kontrol sağlayacağını kabul eder.
3. Her bir Akit Taraf ayrıca kendileri tarafından düzenlenen seyahat ve kimlik belgelerinin rahatlıkla suistimal edilemeyecek ve rahatlıkla yasadışı şekilde değiştirilemeyecek, kopyalanamayacak veya düzenlenemeyecek nitelikte olmasını temin edecek prosedürler koymayı ve geliştirmeyi kabul eder.

4. Yukarıdaki amaca istinaden, her bir Akit Taraf, pasaportlarını ve diğer seyahat belgelerini ICAO Doküman 9303 (Makine Tarafından Okunabilir Seyahat Dokümanları: Bölüm 1- Makine Tarafından Okunabilir Pasaportlar, Bölüm 2- Makine Tarafından Okunabilir Vizeler, ve/veya Bölüm 3- Makine Tarafından Okunabilir Ebat 1 ve Ebat 2 Resmi Seyahat Belgeleri) doğrultusunda düzenleyecektir.
5. Her bir Akit Taraf, düzmece veya sahte seyahat belgelerine ilişkin operasyonel bilgi alışverişinde bulunmayı ve seyahat belgelerinde sahteciliği, düzmece veya sahte seyahat belgelerinin kullanımını, geçerli seyahat belgelerinin sahtekârlarca kullanımını, hak sahipleri tarafından gerçek seyahat belgelerinin bir suçun işlenmesi sırasında kötüye kullanımını, süresi dolmuş veya iptal edilmiş seyahat belgelerinin kullanımını ve sahtecilikle ele geçirilmiş seyahat belgelerinin kullanımını içeren seyahat belgesi dolandırıcılığına karşı direnci güçlendirmek için diğer Tarafıla işbirliği yapmayı kabul eder.

MADDE 16

BİLGİSAYARLI REZERVASYON SİSTEMLERİ (CRS)

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

MADDE 17

SİGARA YASAĞI

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

MADDE 18

ÇEVRENİN KORUNMASI

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

MADDE 19

CHARTER/TARİFESİZ UÇUŞLARA UYGULANABİLİRLİK

1. Bu Anlaşmanın 23. Maddesi (Yasa ve Yönetmeliklerin Uygulanması), 13. Maddesi (Havacılık Emniyeti), 12. Maddesi (Sertifika ve Lisansların Karşılıklı Tanınması), 14. Maddesi (Havacılık Güvenliği), 7. Maddesi (Vergiler, Gümrük Harçları ve Diğer Ücretler), 22. Maddesi (İstatistikler), 9. Maddesi (Kullanıcı Ücretleri), 10. Maddesi (Yerel Hizmetlere Erişim ve Yabancı Personel), 11. Maddesi (Kazançların Döviz Dönüşümü ve Transferi) ve 24. Maddesinde (İstisnalar ve Değişiklikler) belirtilen hükümler, bir Akit Tarafın hava taşıyıcıları tarafından diğer Akit Tarafın ülkesine veya ülkesinden yapılacak olan charter ve diğer tarifesiz uçuşlara ve bu uçuşları gerçekleştiren hava taşıyıcılarına da uygulanacaktır.
2. Bu Madde'nin (1.) paragrafındaki hükümler, charter veya tarifesiz uçuşların onaylanmasını veya bu operasyonların organizasyonlarında yer alan hava taşıyıcılarının veya diğer tarafların sevk ve idaresini düzenleyen ulusal yasa ve yönetmelikleri etkilemeyecektir.

MADDE 20

KİRALAMA

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

MADDE 21

UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI

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

MADDE 22

İSTATİSTİKLER

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

MADDE 23

ULUSAL YASA VE YÖNETMELİKLERİN UYGULANMASI

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

3. Her bir Akit Taraf, diğler Akit Tarafın talebi üzerene bu Anlaşmada belirtilen ilgili yasa, düzenleme ve prosedürlerin kopyasını karşı tarafa sağlayacaktır.

MADDE 24

İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER

1. Yakın işbirliği anlayışı içinde, Akit Tarafların Havaşılık Otoriteleri, zaman zaman bu Anlaşmanın ve Eklerrinin uygulanması, yorumlanması ve değışikliklerin uyarlanması konusunda birbirleriyle istişareler yürüteceklerdir.
2. Bir Akit Tarafın bu Anlaşmayı veya Eklerrini değıştirmek amacıyla istişare talep etmesi durumunda, Taraflarca aksine karar alınmadıkça istişareler karşı tarafın yazılı talebi almasından sonra en kısa sürede ve her hâl ve kârda en geç altmış (60) gün içinde başlayacaktır. Bu istişareler müzakere veya yazışma yoluyla gerçekleştirilecektir. Her bir Akit Taraf bu istişareler sırasında mantıklı ve ekonomik kararların alınabilmesini kolaylaştırmak amacıyla, tutumunu destekleyen ilgili gerekçeleri hazırlayacak ve sunacaktır.
3. Eğer Akit Taraflardan biri bu Anlaşmanın herhangi bir hükmünün değıştirilmesini talep ederse, söz konusu değışiklik Akit Tarafların anayasal prosedürlerinin tamamlandığını bildirmelerinden sonra yürürlüğe girecektir.
4. Ek l'de yapılacak değışiklikler Tarafların havacılık otoritelerinin aralarında doğrudan anlaşmasıyla da yapılabilir. Değışiklikler geçici olarak karşılıklı mutabakata varıldığı tarihten itibaren uygulanmaya başlanacak ve diplomatik nota teatisi ile teyit edilmesinden sonra yürürlüğe girecektir.

MADDE 25

İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ

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

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

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

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

4. Akit Tarafların milliyetinden olmamak kaydıyla ICAO Konseyi Başkan Yardımcısı veya kıdemli bir üyesi, gerekli hallerde, ICAO Başkanının yokluğunda veya yetersizlik durumunda onun bu Maddenin (3.) paragrafında belirtilen tahkim sorumluluklarını üstlenecektir.
5. Tahkim Heyeti, usullerini ve hakem kurulunun yerini Akit Taraflar arasında mutabık kalınan hükümlere tabi şekilde belirleyecektir.
6. Tahkim Heyetinin kararları Akit Taraflar için uyuşmazlığa dair nihai ve bağlayıcı olacaktır.
7. Eğer bir Akit Taraf veya Akit Taraflardan birinin tayin edilmiş havayolu bu Maddenin (2.) paragrafına göre verilen karara uymazsa, diğer Akit Taraf bu Anlaşma doğrultusunda diğer Akit Tarafa sağlanan hakları veya ayrıcalıkları sınırlandırabilir, askıya alabilir veya iptal edebilir.
8. Her bir Akit Taraf kendi hakeminin masraflarını karşılayacaktır. Üçüncü hakemin masrafları, ICAO'nun bu Maddenin (3.) paragrafında belirtilen üçüncü hakemi atamasında veya bildirilmeyen hakemi belirlemesinde yapacağı her türlü ödeme ve masraflar da dâhil olmak üzere, Akit Taraflarça eşit olarak paylaşılacaktır.

9. Tahkime başvurulmasından itibaren ve tahkim heyeti kararını açıklayana dek, Akit Taraflar sona erme hali dışında, varılan nihai sonuca göre yapılan uyarlamaya hanel getirmeksizin, bu Anlaşmadan doğan tüm yükümlülüklerini yerine getirmeye devam edecektir.

MADDE 26

TESCİL

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

MADDE 27

ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR

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

MADDE 28

BAŞLIKLAR

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

MADDE 29

GEÇERLİLİK VE SONA ERME

Bu Anlaşma süresiz olarak imzalanmıştır.

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

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

MADDE 30
YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

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

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

Her bir versiyonu birbirine eşdeğer olmak üzere Ankara'da 09.07.2012 tarihinde Türkçe, Fransızca ve İngilizce dillerinde çift nüsha halinde düzenlenmiştir. Herhangi bir uygulama veya yorumlama farklılığının oluşması durumunda İngilizce metin geçerli olacaktır.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA

BENİN CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA

Bekir BOZDAĞ
Başbakan Yardımcısı

Nassirou Bako ARIFARI
Dışişleri, Afrika
Bütünleşmesi ve Frankofoni
ve Yurtdışında Yaşayan
Beninliler Bakanı

EK I
HAT ÇİZELGESİ

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

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Variş Noktası	İleri Noktalar
Türkiye'deki Noktalar	Lagos Lome ve herhangi bir nokta (*)	Cotonou ve daha sonra belirlenecek herhangi bir nokta	Herhangi bir nokta (*)

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

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Variş Noktası	İleri Noktalar
Benin'deki Noktalar	Daha sonra belirlenecek nokta (*)	İstanbul ve daha iki sonra belirlenecek herhangi bir nokta	Herhangi bir nokta (*)

Notlar:

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

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

EK II KOD PAYLAŞIMI

Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları),

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

ile,

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

Üçüncü Taraf Kod Paylaşımı için, bu düzenlemeler içinde yer alan tüm havayolları her iki Akit Tarafın havacılık otoritelerinin onayına tabidir. Diğer Akit Tarafın havayolları ile üçüncü bir ülkenin havayolları arasında yapılacak olan bu tür düzenlemeler için üçüncü Tarafa herhangi bir yetki veritmediği 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.

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AERIENS

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DE TURQUIE

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DU BENIN

CONTENU

<u>ARTICLE</u>	<u>TITRE</u>
	PREAMBULE
1.	DEFINITIONS
2.	OCTROI DE DROITS
3.	DESIGNATION ET AUTORISATION
4.	ANNULATION OU SUSPENSION DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION
5.	CAPACITE
6.	TARIFS
7.	TAXES, DROITS DE DOUANE ET AUTRES CHARGES
8.	TRANSIT DIRECT
9.	CHARGES D'UTILISATEUR
10.	PERSONNEL ETRANGER ET ACCES AU SERVICES LOCAUX
11.	CONVERSION DE MONNAIE ET TRANSFERT DE REVENUS
12.	RECONNAISSANCE MUTUELLE DES CERTIFICATS ET PERMIS
13.	SURETE DE L'AVIATION
14.	SECURITE DE L'AVIATION
15.	SECURITE DES DOCUMENTS DE VOYAGE
16.	SYSTEMES INFORMATISES DE RESERVATION (SIR)
17.	INTERDICTION DE FUMER
18.	PROTECTION ENVIRONNEMENTALE
19.	VALIDITE D'APPLICATION A L'ACTE CONSTITUTIF/VOLS NON REGULIERS
20.	BAIL
21.	SOUSSION DE PLAN DE VOLS
22.	STATISTIQUES
23.	APPLICATION DES LOIS ET REGLEMENTATIONS
24.	CONSULTATIONS ET AMENDEMENT
25.	RESOLUTION DES DIFFERENDS
26.	ENREGISTREMENT
27.	ACCORDS MULTILATERAUX
28.	TITRES
29.	VALIDITE ET RESILIATION
30.	ENTREE EN VIGUEUR
ANNEXE I	ITINERAIRE DE LIGNE
ANNEXE II	PARTAGE DE CODES

Préambule

Le Gouvernement de la République de Turquie et le Gouvernement de la République du Bénin ci-après dénommés "les Parties Contractantes",

Etant Parties à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et à l'Accord de Transit sur les Services Aériens Internationaux, tous deux ouverts pour signature à Chicago le sept décembre 1944,

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

Conscients que l'efficacité et la compétitivité des services aériens internationaux renforcent la croissance économique, le commerce, le tourisme, l'investissement et le bien-être des consommateurs,

Désireux d'assurer le plus haut degré de sûreté et de sécurité en matière de services aériens internationaux et de réaffirmer leur grande préoccupation en ce qui concerne les actes ou menaces contre la sécurité des aéronefs, ce qui met en péril la sécurité des personnes ou des biens, porte atteinte au fonctionnement des services aériens, et qui ébranle la confiance publique en matière de sécurité de l'aviation civile, et

Désireux de conclure un Accord aux fins d'établissement et d'exploitation des services aériens entre et au-delà de leurs territoires respectifs,

ONT CONVENU DE CE QUI SUIT :

ARTICLE I DEFINITIONS

1. Aux fins du présent Accord, sauf indication contraire du contexte, les termes :
 - a. "Autorités Aéronautiques" signifie, selon la République de Turquie, le Ministre du Transport, des Affaires Maritimes et des Communications, de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et selon la République du Bénin, le Ministère chargé de l'Aviation Civile ou dans les deux cas, toute personne ou organisme autorisé à exercer les fonctions confiées présentement auxdites autorités ;
 - b. "Accord" signifie, le présent Accord, ses annexes et tous amendements y relatifs ;
 - c. "Services convenus", signifie les services aériens internationaux qui peuvent être fournis, conformément aux dispositions du présent Accord sur les itinéraires spécifiées ;
 - d. "Annexe" signifie l'Annexe du présent Accord ou tous amendements y afférents, conformément aux dispositions de l'Article 24 (Consultations et Amendement) du présent Accord ;
 - e. "Service aérien" "Service aérien international", "compagnie aérienne" et "interruption pour des raisons de non-traffic" ont leurs définitions spécifiées à l'Article 96 de la Convention ;
 - f. "Capacité" signifie,
 - en rapport avec un aéronef, les passagers et le fret disponibles sur la ligne ou section d'une ligne,
 - en rapport avec un service aérien spécifié, la capacité d'un aéronef utilisé sur ce service multipliée par la fréquence exploitée par cet aéronef pendant une période donnée sur une ligne ou section d'une ligne ;
 - g. "Convention" signifie la Convention sur l'Aviation Civile Internationale ouverte pour signature à Chicago le sept décembre 1944 et qui comprend toute Annexe adoptée conformément à l'Article 90 de cette Convention et tout amendement des Annexes de la Convention conformément aux Articles 90 et 94 y relatifs, dans la mesure où ces annexes et amendements sont en vigueur pour et ratifiés par les deux Parties Contractantes ;
 - h. "Compagnie(s) aérienne(s) désignées toute(s) compagnie(s) aérienne(s) qui a/ont été désignée(s) et autorisée(s) conformément à l'Article 3 (Désignation et Autorisation) du présent Accord ;

- i. "Manutention au sol" signifie et comprend mais pas exclusivement, les passagers, les marchandises, la manutention des bagages et fourniture de restauration et/ou services;
- j. "OIAAC" signifie Organisation Internationale de l'Aviation Civile ;
- k. "Transport aérien international" signifie le transport aérien qui survole l'espace aérien de plus d'un Etat ;

l. "Compagnie aérienne commerciale" signifie une compagnie aérienne qui offre le transport aérien d'un aéronef exploité par une autre compagnie aérienne, à travers un partage de codes ;

m. "Calendrier" signifie le calendrier des lignes pour exploiter les services de transport aérien annexés au présent Accord et toutes modifications y afférentes telles que convenues conformément aux dispositions de l'Article 24 (Consultations et Amendement) du présent Accord ;

n. "Lignes spécifiées" signifie les lignes établies ou à établir dans l'Annexe du présent Accord ;

o. "Pièces de rechange" signifie les articles de nature à réparer ou à remplacer pour l'incorporation dans l'aéronef y compris les moteurs ;

p. "Tarif" signifie les tarifs pratiqués par les transporteurs aériens ou leurs agents pour le transport des aéronefs de passagers, de bagages et /ou de marchandises, à l'exception du courrier, y compris le cas échéant, le transport aérien lié au service aérien international, ainsi que les conditions régissant la disponibilité desdits tarifs ;

q. "Territoire" a sa définition spécifiée à l'Article 2 de la Convention ;

r. "Trafic" signifie les passagers, les bagages, les marchandises et le courrier ;

s. "Matériel roulant régulier" signifie les articles, autres que les provisions et les pièces de rechange de nature amovible, pour l'utilisation à bord d'un aéronef pendant le vol, y compris le matériel de première nécessité et de sauvetage ;

t. "user charges" signifie les frais ou taux prélevés pour l'utilisation des aéroports, des équipements de navigation et autres services ou afférents offerts par une Partie Contractante à l'autre Partie Contractante.

ARTICLE 2
OCTROI DE DROITS

1. Chaque Partie Contractante octroi à l'autre Partie Contractante les droits suivants pour le suivi des services aériens internationaux programmés sur les lignes mentionnées à l'Annexe 1 du présent Accord par les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie Contractante :
 - a. Survoler sans y atterrir sur le territoire de l'autre Partie Contractante,
 - b. Faire des escales sur ledit territoire pour des raisons de non-traffic,
 - c. Faire des escales sur le territoire aux points spécifiés pour cette ligne à l'Annexe 1 du présent Accord aux fins d'embarquer et de débarquer le trafic international ensemble ou séparément.
 - d. Les autres droits spécifiés dans le présent Accord.

2. Aucune disposition dans le paragraphe (1) du présent Article ne confère aux compagnies aériennes d'une Partie Contractante, le privilège d'assurer plus de trafics, sur le territoire de l'autre Partie Contractante contre une rémunération ou de les louer pour une autre destination sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

ARTICLE 3
DESIGNATION ET AUTORISATION

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner une ou plus de compagnies aériennes aux fins d'exploiter les services convenus sur les lignes spécifiées. Cette désignation entre en vigueur en raison d'une notification écrite par voies diplomatiques.
2. Dès réception de cette désignation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément aux paragraphes (3) et (5) du présent Article, donne sans délais aux compagnies aériennes désignées, l'autorisation d'exploitation appropriée.
3. Les Autorités Aéronautiques d'une Partie Contractante peuvent demander à/aux compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) par l'autre Partie Contractante de s'assurer qu'elles ont rempli les conditions prescrites conformément aux lois et réglementations appliquées normalement et raisonnablement en matière d'exploitation des services aériens internationaux par ces autorités conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner une compagnie multinationale régionale africaine constituée conformément aux dispositions des Articles 77 et 79 de la Convention.
5. Chaque Partie Contractante a le droit de refuser de donner les autorisations d'exploitation mentionnées au paragraphe (2) du présent Article, ou d'imposer ces conditions jugées nécessaires par une compagnie aérienne dans l'exercice des droits spécifiés à l'Article 2 (Octroi des Droits) du présent Accord, au cas où la Partie Contractante ne s'assure pas que :
 - a. la propriété substantielle et le contrôle effectif de cette compagnie aérienne sont conférés à la Partie Contractante qui a désigné la compagnie aérienne ou à ses ressortissants ; et /ou
 - b. le Gouvernement qui a désigné la compagnie aérienne maintient et applique les normes mentionnées à l'Article 13 (Sûreté de l'Aviation) et à l'Article 14 (Sécurité de l'Aviation) du présent Accord.
6. Lorsqu'une compagnie aérienne a ainsi été désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter à tout moment les services convenus, à condition que la capacité convenue et le tarif établi conformément aux dispositions de l'Article 5 (Capacité) et Article 6 (Tarifs) du présent Article soient en vigueur en ce qui concerne ce service.

ARTICLE 4

REVOCATION OU SUSPENSION DE L'AUTORISATION DE FONCTIONNEMENT

1. Chaque Partie Contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'Article 2 (Octroi des Droits) du présent Accord par une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie Contractante, ou d'imposer ces conditions jugées nécessaires dans l'exercice de ces droits :
 - a. Au cas où elle ne s'assure pas que la propriété substantielle et le contrôle effectif de cette compagnie aérienne sont conférés à la Partie Contractante qui a désigné la compagnie aérienne ou à ses ressortissants ; ou
 - b. En cas d'échec par cette compagnie aérienne de se conformer aux lois ou réglementations de la Partie Contractante qui donne les droits ; ou,
 - c. Au cas où cette compagnie aérienne par ailleurs ne parvient pas à exploiter conformément aux conditions prescrites conformément au présent Accord.

2. A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition immédiate des conditions mentionnées au paragraphe (1) du présent Article soit essentielle pour empêcher d'autres violations des lois ou réglementations, ce droit est exercé seulement après consultations aéronautiques des autorités de l'Etat de l'autre Partie Contractante. Dans ce cas, les consultations commencent dans une période de soixante (60) jours à partir de la date de la demande de consultations faites par chaque Partie Contractante.

ARTICLE 5 CAPACITE

1. La/les compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) de chaque Partie Contractante jouit de l'opportunité juste et équitable pour l'exploitation des services aériens entre les territoires des deux Parties Contractantes.
2. Dans l'exploitation par la/les compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) de chaque Partie Contractante des services aériens spécifiés, les intérêts de la compagnie aérienne de l'autre Partie Contractante sont pris en considération pour ne pas porter indument atteinte aux services que cette dernière fournit sur toute la ligne ou une partie de la même ligne.
3. Les services convenus fournis par les compagnies désignées de la Partie Contractante entretient des relations étroites avec les exigences du public pour le transport sur les lignes spécifiées et ont pour objectif premier, la provision, à un coefficient de remplissage raisonnable, d'une capacité adéquate pour supporter les exigences courantes et raisonnablement anticipées des passagers et des marchandises comprenant le courrier entre les territoires des Parties Contractantes.
4. Dans l'exploitation des services convenus, la capacité totale à fournir et la fréquence des services à donner par les compagnies désignées de chaque Partie Contractante est, au début, mutuellement déterminées par les autorités aéronautiques des Parties Contractantes avant que les services ne soient inaugurés. Ces capacités et fréquence des services initialement déterminées peuvent être revues et révisées de temps en temps par lesdites autorités.

ARTICLE 6 TARIFS

1. Chaque Partie Contractante autorise l'établissement des tarifs des services aériens internationaux exploités vers/de/à travers son territoire par les compagnies désignées à des niveaux raisonnables, en tenant compte de tous les facteurs pertinents, y compris le coût d'exploitation, de bénéfice raisonnable et les tarifs d'autres compagnies aériennes. L'intervention des Parties Contractantes est limitée à :
 - a) la prévention des prix ou pratiques discriminatoires excessifs ;

- b) la protection des consommateurs des prix qui sont excessivement élevés ou restrictifs du fait de l'abus d'une position dominante ; et
 - c) la protection des compagnies aériennes des prix qui sont artificiellement bas du fait d'une subvention ou appui directe ou indirecte du gouvernement.
2. Les compagnies aériennes désignées d'une Partie Contractante ne sont pas tenues de pratiquer, les tarifs établis conformément au paragraphe (1), aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante pour approbation.
3. Aucune Partie Contractante ne permet à sa compagnie aérienne ou ses compagnies aériennes, dans l'établissement des tarifs, soit de concert avec une autre ou d'autres compagnie(s) aérienne(s) ou séparément, d'abuser du pouvoir du marché qui tend ou semble tendre à avoir un effet en affaiblissant un concurrent, qu'il soit une compagnie désignée de l'autre Partie Contractante, ou à exclure ce concurrent d'une ligne.
4. Les Parties Contractantes conviennent que les pratiques suivantes des compagnies aériennes, en rapport avec l'établissement des tarifs, peuvent être considérées comme des pratiques concurrentes injustes possibles qui méritent d'être examinées de plus près :
- a. tarifs uniformes et taux à des niveaux qui sont, dans l'ensemble, insuffisants pour couvrir les charges de fourniture des services auxquels ils sont liés ;
 - b. Les pratiques en question sont durables plutôt que temporaires;
 - c. Les pratiques en question ont un effet économique sérieux sur, ou causent des dommages importants aux compagnies aériennes désignées de l'autre Partie Contractante ; et
 - d. Des comportements qui indiquent l'abus d'une position dominante sur la ligne.
5. Au cas où une autorité aéronautique n'est pas satisfait d'un tarif proposé ou en vigueur pour une compagnie aérienne de l'autre Partie Contractante, les autorités aéronautiques font l'effort de régler le problème par des consultations, si c'est ce qui est demandé par chaque autorité. Dans tous les cas, l'autorité aéronautique d'une Partie Contractante ne peut pas prendre unilatéralement une décision pour empêcher l'entrée en vigueur ou la continuité d'un tarif d'une compagnie aérienne de l'autre Partie Contractante.
6. Nonobstant les dispositions précédentes, les compagnies aériennes désignées d'une Partie Contractante fournit, sur demande, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, les informations relatives à l'établissement des tarifs, dans une manière ou un format spécifié par cette autorité.

7. Aucune Partie Contractante n'impose aux compagnies aériennes désignées de l'autre Partie Contractante l'exigence du droit de premier refus, le rapport de partage du trafic, les frais pour non-objection, ou toute autre restriction relative à la capacité, à la fréquence ou au trafic qui ne sont pas conformes avec les objectifs du présent Accord.

ARTICLE 7

TAXES, DROITS DE DOUANE OU AUTRES CHARGES

1. Un aéronef exploité sur les services aériens internationaux par la compagnie aérienne désignée de chaque Partie Contractante, ainsi que leur équipement régulier, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les approvisionnements en carburant et en lubrifiant (y compris les fluides hydrauliques), et les provisions de l'aéronef (y compris le repas, les boissons, les liqueurs, le tabac et autres produits destinés à la vente ou à l'utilisation par les passagers au cours du vol) transportés à bord, cet aéronef est exempté des droits de douane, des frais d'inspection et autres charges ou taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, à condition que cet équipement et provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'à leur réexportation ou utilisation à bord de l'aéronef pour le reste de la journée à faire sur ce territoire.
2. Les points ci-après sont aussi exemptés des mêmes droits et taxes, en rapport avec l'exception faite des transports correspondant au service rendu ;
 - a. Les provisions de l'aéronef pris à bord sur le territoire de chaque Partie Contractante, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie Contractante, et pour l'utilisation à bord de l'aéronef effectuant le service international de la Partie Contractante,
 - b. les pièces de rechange (y compris les moteurs) et l'équipement embarqué normal entrent sur le territoire de chaque Partie Contractante pour la maintenance ou la réparation de l'aéronef utilisé sur les services internationaux par la/les compagnie(s) aérienne(s) désignées de l'autre Partie Contractante,
 - c. le carburant et les lubrifiants (y compris les fluides hydrauliques) destinés à approvisionner l'aéronef exploité sur les services aériens internationaux par la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie Contractante, même si ces provisions sont à utiliser pour le reste de la journée à faire sur le territoire de la Partie Contractante sur lequel ils sont pris à bord,
 - d. Le stock de billets imprimés, la lettre de transport aérien et tout matériel portant l'insigne de la compagnie aérienne désignée d'une Partie Contractante et le matériel habituel de publicité distribué sans charge par cette compagnie aérienne désignée destinée à l'utilisation dans l'exploitation des services internationaux jusqu'à ce qu'il soit réexporté.
3. Les matériels mentionnés au paragraphe (2) ci-dessus sont soumis à la supervision ou au contrôle des autorités douanières.

4. L'équipement embarqué normal, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de l'aéronef et les approvisionnements en carburant et lubrifiants (y compris les fluides hydrauliques) ainsi que les matériels et provisions retenus à bord de l'aéronef de chaque Partie Contractante peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante seulement avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils sont placés sous la supervision desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement disposés conformément aux réglementations douanières de cette Partie Contractante.
5. Les frais correspondant aux services fournis en rapport avec le stockage et le service de dédouanement sont payés conformément aux lois et réglementations nationales de l'Etat des Parties Contractantes.

ARTICLE 8 TRANSIT DIRECT

Soumis aux lois et réglementations de chaque Partie Contractante, les passagers, les bagages, la cargaison et le courrier en transit direct sur le territoire d'une Partie Contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport réservé à cet effet sont seulement soumis à un contrôle très simplifié sauf pour les mesures de sécurité contre la violence, la piraterie aérienne et trafic de drogue et des substances psychotropes. Ces bagages, cargaisons et courriers sont exempts des droits de douane, d'accises et similaires, les frais et charges non basées sur le coût des services fournis à l'arrivée.

ARTICLE 9 DROITS D'UTILISATEUR

1. Les aéroports, la sécurité de l'aviation et autres installations connexes et services fournis sur le territoire d'une Partie Contractante sont disponibles pour l'utilisation par les compagnies aériennes de l'autre Partie Contractante sur des termes non moins favorables que les termes les plus favorables disponibles pour toute compagnie aérienne effectuant les services aériens internationaux similaires au moment où les dispositions pour l'utilisation sont prises.
2. La ou les compagnie(s) aérienne(s) d'une Partie Contractante sont autorisées conformément aux lois et réglementations nationales des deux Parties Contractantes, pour effectuer ses propres services d'assistance en escale sur le territoire de l'autre Partie Contractante et, à son option, avoir les services d'assistance fournis entièrement ou en partie par tout agent autorisé, telles qu'exigées par les lois et réglementations nationales, par les autorités compétentes de l'autre Partie Contractante pour fournir ces services.

3. L'établissement et la collecte des frais et charges imposés sur le territoire d'une Partie Contractante sur une compagnie aérienne de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports, la sécurité de l'aviation et autres installations connexes et services sont justes et équitables. Tous ces frais et charges sont évalués sur la compagnie de l'autre Partie Contractante sur des termes non moins favorables que les termes les plus favorables disponibles pour toute compagnie aérienne effectuant les services aériens internationaux similaires au moment où les frais ou charges sont imposés.
4. Chaque Partie Contractante encourage des discussions entre ses autorités compétentes en la matière et les compagnies aériennes utilisant les services et les installations, ou si applicables, à travers les organisations représentant les compagnies aériennes. Les utilisateurs sont informés, avec autant de note que possible, de toute proposition de changement en ce qui concerne les charges d'utilisateur, pour leur permettre d'exprimer leurs points de vue avant que les changements ne surviennent.

ARTICLE 10

PERSONNEL NON-NATIONAL ET ACCES AUX SERVICES LOCAUX

1. Conformément aux lois et réglementations de l'autre Partie Contractante relatives à l'entrée, la résidence et l'emploi, la/les compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) a/ont le droit d'apporter et de maintenir sur le territoire de l'autre Partie Contractante leur propres personnels administratif, commercial, de vente, d'exploitation, technique et autre personnel spécialiste qui sont nécessaires pour l'exploitation des services agréés.
2. Ces exigences de personnel peuvent, au choix de la compagnie désignée ou des compagnies désignées d'une Partie Contractante, être satisfaites par son propre personnel ou en utilisant les services et personnel de toute autre organisation, société ou compagnie aérienne opérant sur le territoire de l'autre Partie Contractante et qui a été autorisée pour effectuer ces services pour d'autres compagnies aériennes.
3. Les représentants et le personnel est soumis aux lois et réglementations en vigueur de l'autre Partie Contractante. Conformément à ces lois et réglementations, chaque Partie Contractante, sur la base de la réciprocité et avec le minimum de délai, donne les autorisations nécessaires d'emploi, les visas de visiteur ou autres documents similaires aux représentants et personnel mentionné au paragraphe (1) du présent Article.

ARTICLE 11

CONVERSION DE MONNAIE ET TRANSFERT DE RECETTES

1. Chaque compagnie aérienne désignée a le droit de vendre et de d'émettre ses propres documents de transport sur le territoire de l'autre Partie Contractante par ses agences commerciales, et à sa discrétion, à travers ses agents. Ces compagnies aériennes ont le droit de vendre ce transport, et chacun est libre d'acheter son transport dans toute monnaie convertible et /ou dans la monnaie locale.
2. Chaque compagnie aérienne a le droit de convertir et de transférer dans son pays, sur demande, au taux de change officiel, l'excédent des recettes sur les dépenses réalisées en rapport avec le transport de trafic. En l'absence de dispositions appropriées d'un accord de paiement entre les Parties Contractantes, le transfert susmentionné se fait en monnaies convertibles et conformément aux lois nationales et réglementations de change applicables.
3. La conversion et le transfert de ces revenus sont autorisés sans restriction au taux de change applicable aux transactions actuelles en vigueur au moment où ces revenus ont été présentés pour conversion et transfert, et ne sont soumis à aucune charge sauf celles normalement créées par les banques pour le transport pour la réalisation de cette conversion et transfert.
4. La/les compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) de chaque Partie Contractante a le droit de payer à sa discrétion les dépenses locales, y compris l'achat de carburant, sur le territoire de l'autre Partie Contractante en monnaie locale ou, à condition que cela soit conforme aux réglementations de la monnaie locale, en monnaie gratuitement convertibles.

ARTICLE 12

RECONNAISSANCE MUTUELLE DES CERTIFICATS ET PERMIS

1. Les certificats de navigabilité, les certificats de compétence et de permis, délivrés ou rendus valables par une Partie Contractante et encore en vigueur sont reconnus valables par l'autre Partie Contractante aux fins d'exploiter les services convenus sur les lignes spécifiées à condition que les exigences conformément à ces certificats et permis soient émis ou rendus valables soient équitables aux ou au-delà des normes minimales susmentionnées qui sont ou peuvent être établis conformément à la Convention. Cependant, chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser de reconnaître, pour des raisons de survols de son propre territoire, les certificats de compétence et de permis délivrés à propres ressortissants ou rendus valables pour eux par l'autre Partie Contractante ou tout autre Etat.

2. Si les privilèges ou conditions de permis ou de certificats mentionnés au paragraphe (1) ci-dessus, délivrés par les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante à toute personne ou compagnie désignée ou à un aéronef utilisé dans l'exploitation des services convenus, permettent une différence à partir des normes minimales établies conformément à cette Convention et laquelle différence a été présentée à l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (ICAO), l'autre Partie Contractante peut demander des consultations entre les autorités aéronautiques en vue de clarifier la pratique en question. L'échec à parvenir à un accord satisfaisant constitue des raisons pour l'application de l'Article 4 (Révocation ou Suspension d'Application de l'Autorisation) du présent Accord.

ARTICLE 13 **SURETE DE L'AVIATION**

1. Chaque Partie Contractante peut demander des consultations à tout moment concernant les normes de sureté dans tout domaine relatif aux installations et services aéronautiques, aux membres d'équipage, à l'aéronef ou leur exploitation adoptée par l'autre Partie Contractante. Ces consultations ont lieu dans les trente (30) jours qui suivent la demande.
2. Si, après ces consultations, une Partie Contractante trouve que l'autre Partie Contractante n'entretient pas et ne gère pas efficacement, selon les aspects mentionnés au paragraphe 1 du présent Article, les normes de sureté dans chaque domaine qui sont au moins équitables aux normes minimales établies en ce moment conformément à la Convention, la première Partie Contractante notifie à l'autre Partie Contractante de ces résultats et des étapes jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales de l'OIAC, et que l'autre Partie Contractante prenne une mesure corrective appropriée dans une période convenue. L'échec à prendre une mesure appropriée dans la période convenue sert d'arguments pour l'application de l'Article 4 (Révocation, Suspension ou Limitations d'Autorisation) du présent Accord.
3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'Article 16 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou au nom de la compagnie aérienne d'une Partie Contractante en services vers ou du territoire de l'Etat de l'autre Partie Contractante, est soumis à un examen (dans cet Article appelé "Inspection au Sol"), sans délai excessif. Ce serait une inspection faite par les représentants autorisés de l'autre Partie Contractante, à bord et au tour de l'aéronef. Toutefois, les obligations mentionnées à l'Article 33 de la Convention, l'objectif de cette inspection est de contrôler à la fois la validité des documents de l'aéronef et de celle de son équipage et la condition apparente de l'aéronef et de son équipement, conformément aux normes réelles établies sur la base de la Convention.

4. Si une telle inspection au sol ou séries d'inspection au sol révèle :

- a) de sérieux problèmes qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales établies pendant ce temps conformément à la Convention, ou
- b) de sérieux problèmes qu'il y a un manque réel de maintenance et de gestion en ce qui concerne les normes de sûreté établies pendant ce temps conformément à la Convention,

la Partie Contractante qui opère l'inspection, aux fins de l'Article 33 de la Convention, est libre de conclure que les exigences suivant lesquelles les certificats ou licences de cet aéronef ou de l'équipage de l'aéronef ont été délivrés ou rendus valides, ou que les exigences selon lesquelles l'aéronef est exploité, ne correspondent pas aux ou sont en dessous des normes minimales établies conformément à la Convention.

5. Au cas où l'accès aux fins d'entreprendre une inspection au sol d'un aéronef exploité par une compagnie désignée d'une Partie Contractante conformément au paragraphe (3) susmentionné est refusé par le représentant de cette compagnie, l'autre Partie Contractante, est libre de déduire que de sérieux problèmes semblables à ceux mentionnés au paragraphe (4) susmentionné se sont passés et tirer les conclusions mentionnées dans ce paragraphe.
6. Chaque Partie se réserve le droit de suspendre ou de changer l'autorisation d'exploitation de l'aéronef de l'autre Partie Contractante immédiatement au cas où la première Partie Contractante conclut, à la suite d'une inspection au sol, le refus de l'accès à une inspection au sol ou une série d'inspections au sol, de consultation ou autrement, qu'une mesure immédiate est essentielle pour la sûreté de l'exploitation d'une compagnie aérienne,.
7. Toute mesure prise par une Partie Contractante conformément aux paragraphes (2) ou (6) susmentionnés est suspendue dès que la cause qui a motivé cette mesure a cessé d'exister.

ARTICLE 14

SÉCURITÉ DE L'AVIATION

1. Conformément aux droits et obligations aux termes du droit international, les Parties Contractantes réaffirment que leur devoir mutuel de la protection de la sécurité de l'aviation civile contre des actes illicites d'interférence, forme une partie intégrante du présent Accord. Sans se limiter à l'aspect général de leurs droits et devoirs aux termes du droit international, les Parties Contractantes devront notamment agir conformément aux dispositions de la Convention Relative aux Infractions et à Certains Autres Actes survenant à Bord des Aéronefs, signée à Tokyo le 14 Septembre 1963, la Convention relative à la Répression de la Capture Illicite d'Aéronefs, signée à la Haye le 16 Décembre 1970, la Convention pour la Répression d'Actes Illicites contre la Sécurité de l'Aviation Civile, signée à Montréal le 23 Septembre 1971 et le Protocole pour la Répression d'Actes Illicites de Violence dans les Aéroports servant à l'Aviation Civile Internationale, signé à Montréal le 24 Février 1988 ou la Convention sur le Marquage des Explosifs Plastiques aux fins de Détection signée à Montréal le 1er Mars 1991 ou toute autre Convention sur la sécurité de l'aviation dont font partie les Parties Contractantes du présent accord.
2. Sur requête, les Parties Contractantes devront mutuellement se fournir toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes illicites de capture d'aéronef civil et autres actes illicites dirigés contre la sécurité d'aéronef civil, ses passagers et son équipage, et également pour la sécurité des aéroports et des installations de navigation aérienne, et pour lutter contre toute autre forme de menace à la sécurité de l'aviation civile.
3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties Contractantes, devront agir conformément aux normes de l'OACI relatives à la sécurité de l'aviation et aux pratiques appropriées recommandées et connues pour lexique d'Annexes à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale dans la mesure où ces dispositions sécuritaires sont applicables aux Parties Contractantes. Elles devront exiger que les entreprises d'aéronef enregistrées sur leur territoire ou les entreprises d'aéronef dont le siège principal ou dont la résidence permanente se situe sur leur territoire et les exploitants d'aéroports agissent conformément à de telles dispositions de la sécurité de l'aviation telle qu'elles sont appliquées aux Parties Contractantes. En conséquence, chaque Partie Contractante devra informer l'autre de toute différence entre ses réglementations et pratiques nationales et les normes de sécurité de l'aviation contenues dans les Annexes susmentionnées. L'une ou l'autre Partie Contractante pourrait solliciter des consultations immédiates de l'une ou de l'autre à n'importe quel moment pour discuter de ces différences, et ces consultations devront être tenues conformément au paragraphe 2 de l'Article 24 (Consultations et Amendement) du présent Accord.

4. Chaque Partie Contractante accepte que les entreprises d'aéronef pourraient être contraintes de respecter les dispositions de sécurité d'aviation susmentionnées dans le paragraphe (3), exigées par l'autre Partie Contractante et relative à l'arrivée, le départ, ou le séjour sur le territoire de ladite Partie Contractante. Chaque Partie Contractante devra s'assurer que des mesures adéquates sont effectivement mises en application sur son territoire en vue de protéger l'aéronef et d'inspecter les passagers, l'équipage, les objets à transporter à bord des appareils, les bagages, le fret et les chargements de l'avion avant et au cours de l'embarquement ou du chargement. Chaque Partie Contractante devra accorder un traitement favorable à toute demande provenant de l'autre Partie Contractante et relative aux mesures de sécurité raisonnables spéciales pour faire face à une menace.
5. Lorsque survient un incident ou la menace d'un incident de capture illicite d'aéronef civil ou d'autres actes illicites contre la sécurité d'un aéronef, ses passagers et équipage, contre les aéroports et les installations de navigation aérienne, les Parties Contractantes devront s'assister mutuellement en facilitant les communications et autres mesures appropriées pour résoudre rapidement et sans risque l'incident ou la menace d'incident, sans mettre en danger la vie humaine.
6. Chaque Partie Contractante prendra des mesures, qui lui semblent pratiques, pour s'assurer qu'un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite ou d'autres actes d'interférence illicite, ayant atterri sur un territoire de l'Etat respectif est maintenu à terre à moins que son départ soit nécessaire pour l'accomplissement d'une tâche vitale de protection de la vie humaine. Dans la mesure du possible, ces mesures doivent être prises sur la base de consultations mutuelles.

ARTICLE 15

SÉCURITÉ DES DOCUMENTS DE VOYAGE

1. Chaque Partie Contractante accepte d'adopter les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de leurs passeports et autres documents de voyage.
2. A cet égard, chaque Partie Contractante accepte de mettre en œuvre ou d'améliorer les systèmes de contrôle relatifs à la création, la délivrance, la vérification et l'utilisation légales des passeports et autres documents de voyage et documents d'identité délivrés par, ou au nom de cette Partie Contractante.
3. Chaque Partie Contractante a également accepté d'établir et d'améliorer les procédures pour s'assurer que les documents de voyage et d'identité qu'elle délivre sont d'une telle qualité qu'ils ne peuvent pas facilement faire objet de mauvaise utilisation et ne peuvent être illégalement falsifiés, répliqués ou délivrés

4. Conformément à l'objectif susmentionné, chaque Partie Contractante devra délivrer leurs passeports et autres documents de voyage conformément au Doc 9303 de l'OACI, des Documents de Voyages Lisibles à la Machine : 1ère partie – Passeports Lisibles à la Machine, 2ème Partie – Visas Lisibles à la Machine, 3ème Partie- Documents Officiels de Voyages Lisibles à la Machine de Formats 1 et 2.
5. Chaque Partie Contractante accepte également d'échanger des informations opérationnelles concernant les documents de voyage falsifiés ou contrefaits, et de coopérer avec l'autre pour renforcer le système de résistance à la fraude en matière de documents de voyages, y compris la falsification ou la contrefaçon des documents de voyage, l'utilisation de documents de voyage falsifiés ou contrefaits, l'utilisation de documents de voyages légaux par les imposteurs, la mauvaise utilisation de documents de voyage authentiques par des détenteurs légitimes pour commettre une infraction, l'utilisation de documents de voyages expirés ou annulés, et l'utilisation de documents de voyages obtenus frauduleusement.

ARTICLE 16

SYSTEMES INFORMATISÉS DE RESERVATIONS (SIR)

Chaque Partie Contractante devra appliquer le Code de Conduite de l'OACI prévoyant la Régulation et l'Opération des Systèmes Informatisés de Réservation sur son territoire.

ARTICLE 17

INTERDICTION DE FUMER

1. Chaque Partie Contractante devra interdire ou obliger leurs compagnies aériennes à interdire de fumer à bord de tous les avions de transport de passagers opérés par les compagnies aériennes entre les territoires des Parties Contractantes. Cette interdiction devra être appliquée à tous les lieux au sein de l'aéronef et devra être mise en vigueur à partir de l'embarquement des passagers jusqu'à leur descente de l'aéronef.
2. Chaque Partie Contractante devra prendre toutes les mesures qu'elle considère raisonnables pour garantir le respect des dispositions de cet Article par les compagnies aériennes, leurs passagers et les membres de leur équipage, y compris l'imposition des peines appropriées en cas de non respect.

ARTICLE 18
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Les Parties Contractantes soutiennent le besoin de protéger l'environnement en promouvant le développement durable de l'aviation. Concernant les opérations entre leurs territoires respectifs, elles acceptent, de respecter les Normes et Pratiques Recommandées de l'OACI et de l'Annexe, et la politique et les conseils existants de l'OACI relatifs à la protection de l'environnement.

ARTICLE 19
APPLICABILITÉ DES VOLS AFFRÉTÉS/ NON RÉGULIERS

1. Les dispositions prévues dans les Articles 23 portent sur l'Application des Lois et Régulations, 13 sur la Sureté de l'Aviation, 12 sur la Reconnaissance Mutuelle des Certificats et Licences d'Exploitation, 14 sur la Sécurité de l'Aviation, 7 sur les Taxes, les Droits de Douane et Autres Frais, 22 sur les Statistiques, 9 sur les Frais de l'Usager, 10 sur le Personnel Non-National et l'Accès aux Services Locaux, 11 sur la Conversion des Devises et le Paiement des Salaires, et 24 sur les Consultations et Amendement du présent Accord appliqués aussi bien aux vols affrétés qu'aux autres vols non réguliers opérés par les compagnies de transport aérien d'une Partie Contractante vers et en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante et aux compagnies aériennes opérant ces vols.
2. Les dispositions du paragraphe 1 de cet Article ne devront pas affecter les lois et réglementations nationales régissant les vols affrétés ou non réguliers ou la conduite des compagnies aériennes ou d'autres parties impliquées dans l'organisation de telles

ARTICLE 20
BAIL

1. Chaque Partie Contractante pourrait empêcher l'utilisation d'aéronef loué non conforme aux Articles 13 (Sureté de l'Aviation) et 14 (Sécurité de l'Aviation) du présent Accord pour des prestations dans le cadre dudit Accord.
2. Conformément au paragraphe 1 ci-dessus, les compagnies aériennes choisies par chaque Partie Contractante pourrait utiliser un aéronef loué auprès de n'importe quelle compagnie, y compris d'autres compagnies aériennes, à condition que ceci ne résulterait pas en ce qu'un petit avion jouisse de droits dont il ne devrait pas.

ARTICLE 21
SOUSSION DE PLAN DE VOLS

1. La/ les compagnie (s) aérienne (s) choisie (s) par chaque Partie Contractante devra soumettre ses plans de vols pour obtenir l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie sur chaque période prévue (été et hiver) au moins trente (30) jours avant l'exécution des services convenus.
2. Pour les vols supplémentaires que la compagnie aérienne choisie par une partie Contractante aimerait opérer dans le cadre des services convenus en dehors du vol programmé approuvé, cette compagnie doit solliciter d'avance une permission auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie. De telles permissions devront être sollicitées conformément aux lois et réglementations nationales des Parties Contractantes. La même procédure devra être appliquée pour toute modification apportée auxdits vols.

ARTICLE 22
STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties Contractantes devront fournir à l'autre Partie Contractante sur leur requête, des statistiques périodiques ou autres relevés statistiques tel que cela pourrait être raisonnablement requis dans le cadre de la révision de la capacité fournie sur les services convenus par les compagnies aériennes choisies par la première partie Contractante. De tels relevés devront inclure toutes les informations nécessaires pour déterminer le nombre de vols effectués par cette compagnie dans le cadre des services convenus, les provenances et les destinations de ces vols.

ARTICLE 23
APPLICATION DES LOIS ET RÉGULATIONS NATIONALES

1. Les lois et réglementations d'une partie Contractante relatives à l'entrée sur, le séjour dans ou le départ de l'aéronef de son territoire engagé dans les services aériens internationaux, ou relatives à l'opération et la navigation d'aéronef ou vols d'aéronef sur ce territoire devront être appliquées à l'aéronef de la compagnie aérienne choisie par l'autre Partie Contractante.
2. Les lois et réglementations d'une Partie Contractante régissant l'entrée sur, le séjour dans et le départ de passagers, d'équipage, de bagage ou de cargaison, y compris les courriers, tels que les formalités relatives à l'entrée, la sortie, l'autorisation de décoller, l'émigration et l'immigration, la sécurité de l'aviation, les passeports, la douane, la devise, le postal, la santé et l'hygiène de son territoire devront être respectées par ou au nom des passagers, de l'équipage, du bagage, de la cargaison ou des courriers transportés à bord de l'aéronef des compagnies aériennes choisies par l'autre partie Contractante quand il sont sur ledit territoire.

3. Chaque partie Contractante devra, sur requête de l'autre Partie, fournir des copies des lois, réglementations et procédures applicables auxquelles référence est faite dans le présent Accord.

ARTICLE 24

CONSULTATIONS ET AMENDEMENT

1. Dans l'esprit d'une collaboration étroite, les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes devront se consulter entre eux de temps en temps en vue de l'exécution, l'interprétation, l'application ou l'amendement du présent Accord et des Annexes.
2. Si l'une des Parties Contractantes sollicite des consultations pour modifier le présent accord ou ses Annexes, de telles consultations devront commencer le plus tôt possible et dans un délai de 60 jours à compter de la date où l'autre Partie a reçu la demande écrite, sauf si les deux Parties s'étaient convenues du contraire. De telles consultations pourraient se tenir sous forme de discussion ou de correspondances. Chaque Partie Contractante devra préparer et présenter au cours de ces consultations des preuves pertinentes pour soutenir sa position en vue de faciliter la prise de décisions rationnelles et économiques.
3. Si les deux Parties Contractantes désirent modifier une clause du présent Accord, ladite modification entre en force quand les Parties Contractantes se seraient notifiées mutuellement l'exécution des procédures constitutionnelles.
4. Les modifications des Annexes pourraient être faites par un accord direct entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Les dites modifications devront être appliquées provisoirement à partir de la date où les deux Parties se sont entendues et entrer en force à partir de la date de confirmation par l'échange de notes diplomatiques.

ARTICLE 25

RÈGLEMENT DE DIFFÉRENDS

1. Si un différend relatif à l'interprétation ou l'application du présent Accord survient entre les Parties Contractantes, elles d'abord œuvrer pour le règlement de leur différend par les négociations entre les Autorités Aéronautiques des Etats des deux Parties Contractantes.

2. Si lesdites Autorités Aéronautiques ne parviennent pas à régler le différend à travers la négociation, il devra être réglé par les moyens diplomatiques.
3. Si les parties Contractantes ne parviennent pas non plus à régler le différend conformément aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, chacune des Parties contractantes pourrait en conformité avec les lois et réglementations applicables faire recours à un tribunal arbitral composé de trois arbitres, dont deux nommés par chacune des parties et le troisième arbitre qui doit être le juge-arbitre, dont le choix doit recevoir le consentement mutuel des deux arbitres choisis par chacune des deux Parties Contractantes, à condition que l'arbitre ne soit pas de la nationalité d'aucune des Parties Contractantes et soit originaire d'un pays avec lequel les deux parties entretiennent des relations diplomatiques en ce moment précis.

Chacune des Parties Contractantes devra nommer son arbitre dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception, par un courrier enregistré, portant sur une notice d'arbitrage. Le juge-arbitre devra être nommé dans un délai de 60 jours après la nomination des deux arbitres par chacune des Parties Contractantes.

Si une partie Contractante ne parvient pas à nommer son arbitre dans le délai défini ou au cas où les arbitres choisis ne s'entendent pas sur la nomination du juge-arbitre avant la fin du délai fixé, chaque Partie Contractante pourrait demander au Président du Conseil de l'OACI de nommer le juge-arbitre ou l'arbitre représentant la Partie défaillante, si cela s'avère nécessaire.

4. Le Vice-président ou le plus ancien membre du Conseil de l'OACI, non originaire d'aucun des Etats des deux Parties Contractantes, selon le cas, devra remplacer le Président de l'OACI dans ses tâches d'arbitrage, tel que mentionné dans le paragraphe 3 de cet Article, en cas d'absence ou d'incompétence de ce dernier.
5. Le tribunal arbitral devra déterminer ses procédures et son lieu d'arbitrage conformément aux dispositions convenues entre les deux Parties Contractantes.
6. Les décisions du tribunal arbitral devront être sans recours et lier les deux Parties Contractantes impliquées dans la dispute.
7. Si l'une des deux Parties ou la compagnie aérienne choisie ne respecte pas la décision stipulée dans le paragraphe (2) de cet Article, l'autre Partie Contractante pourrait limiter, suspendre ou annuler tous les droits ou privilèges dont bénéficie la Partie Contractante défaillante en vertu du présent Accord.

8. Chaque Partie Contractante devra prendre à sa charge les dépenses occasionnées par son propre arbitre. Tel que stipulé dans le paragraphe (3) de cet Article, les Parties Contractantes devront chacune assumer la moitié des dépenses du juge-arbitre, dont ses frais et charges encourus par l'OACI dans le cadre de la nomination du juge-arbitre et/ ou de l'arbitre de la Partie défaillante.
9. En attendant le recours à l'arbitrage et par la suite jusqu'à ce que le tribunal arbitral publie son verdict, les Parties Contractantes devront, sauf en cas de résiliation, continuer à respecter leurs engagements pris dans le présent Accord sans préjudice à l'ajustement final conformément au dit verdict.

ARTICLE 26 ENREGISTREMENT

Le présent Accord, ses Annexes et toutes les modifications y apportées devront être enregistrés à l'OACI.

ARTICLE 27 ACCORDS MULTILATÉRAUX

En cas de signature d'une convention multilatérale ou d'accord concernant le transport aérien, auquel les deux Parties Contractantes auraient adhéré, le présent Accord devra subir des modifications pour être en conformité avec les dispositions d'une telle convention ou d'un tel accord.

ARTICLE 28 TITRES

Les titres sont insérés dans le présent Accord à l'entête de chaque Article pour des raisons de référence et de commodité et en aucune manière ne délimitent, ou ne décrivent l'envergure ou la portée du présent Accord.

ARTICLE 29
VALIDITÉ ET FIN

Le présent Accord est à durée illimitée.

Chacune des Parties Contractantes pourrait à n'importe quel moment notifié à l'autre Partie sa décision de résilier le présent Accord; une telle décision devra être simultanément communiquée à l'OACI.

Dans ce cas, l'Accord prendra fin dans un délai de douze (12) mois à partir de la date de réception de la notice par l'autre Partie à moins que la notification portant résiliation de l'Accord soit retirée de commun accord avant le délai fixé. En l'absence d'accusé de réception par l'autre Partie, la notice devra être considérée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date où l'OACI aurait reçu la communication relative à cette notice.

ARTICLE 30
ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord devra entrer en vigueur quand les Parties Contractantes auraient notifié l'une à l'autre avoir rempli les formalités légales relatives à la conclusion et à la mise en vigueur des accords internationaux.

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

Fait à Ankara ce 9 ième jour du Juillet de l'an 2012 en deux copies, dans les langues Turque, Français et Anglais, tous les textes ayant été authentifiés de manière égale. En cas de divergence d'exécution, d'interprétation ou d'application, la version Anglaise prévalera.

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

**POUR LE GOUVERNEMENT DE LA
REPUBLIQUE DU BENIN**

Bekir BOZDAĞ
Vice - Premier Ministre

Nassirou Bako ARIFARI
Ministre des Affaires étrangères, de
l'Intégration Africaine, de la Francophonie et
des Béninois de l'Extérieur

ANNEXE I
ITINRAIRE

1. Les compagnies aériennes choisies par la République de la Turquie devront être autorisées à fournir des prestations de navigation aérienne dans les deux directions comme suit :

En provenance de	Destinations Intermédiaires	Vers	Destinations Supplémentaires
Aéroports en Turquie	Lagos Lomé et tous points (*)	Cotonou et points à a spécifier plus tard	Tous points (*)

2. Les compagnies aériennes choisies par la République de la Turquie devront être autorisées à fournir des prestations de navigation aérienne dans les deux directions comme suit :

En provenance de	Destinations Intermédiaires	Vers	Destinations Supplémentaires
Aéroports au Benin	Deux destinations à spécifier plus tard (*)	Istanbul et une destination à a spécifier plus tard	Toutes destinations (*)

Notes:

(*) Les destinations intermédiaires et supplémentaires aux itinéraires ci-dessus et les droits de trafic de cinquième liberté que les compagnies choisies pourraient exercer à ces destinations devront être convenus entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

(*) Les destinations intermédiaires et supplémentaires pourraient ne pas faire obligatoirement partie de tous les plans de vols des compagnies choisies à condition que les services aériens desservant cet itinéraire commencent et finissent sur le territoire de la Partie Contractante ayant choisie la compagnie aérienne.

ANNEXE II PARTAGE DE CODES

Les compagnies aériennes choisies par chaque Partie Contractante pourraient signer des accords de commercialisation tels que l'espace bloqué, le partage de codes et autres accords commerciaux avec :

- a. une compagnie ou des compagnies aériennes de la même Partie Contractante ;
- b. une compagnie ou des compagnies aériennes de l'autre Partie Contractante ;
- c. une compagnie ou des compagnies aériennes d'un troisième pays ;

à condition que les compagnies impliquées dans les accords susmentionnés respectent l'itinéraire et les droits de trafic, et pour ce qui concerne chaque ticket vendu, l'acheteur est informé au point de vente de la compagnie qui assurera chaque secteur du service.

Toutes les compagnies de la troisième partie impliquées dans les accords concernant le partage de codes doivent demander l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Au cas où cette tiers partie n'est pas autorisée ou est exclue de ces accords entre les compagnies des Parties Contractantes et autres compagnies au service de, provenant de et passant par ce troisième pays, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes concernées ont le droit de ne pas accepter de tels accords.

C'est de commun accord que les deux Parties Contractantes ont décidé que les services de partage de codes ne représentent pas un obstacle au droit de navigation dont la compagnie aérienne de commercialisation doit bénéficier.

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

CONTENT

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

Preamble

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

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

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities,

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

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE I DEFINITIONS

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

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

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

ARTICLE 2 GRANT OF RIGHTS

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

ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. Such designation shall be effected by virtue of a written notification through diplomatic channels.
2. On receipt of such designation, the aeronautical authorities of other Contracting Party shall, subject to paragraphs (3) and (5) 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 (they are) qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operations of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to designate an African regional multinational airline constituted in accordance with the provisions of the Articles 77 and 79 of the Convention.
5. 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 13 (Aviation Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement.
6. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a capacity agreed upon and a tariff established in accordance with the provisions of Article 5 (Capacity) and Article 6 (Tariffs) of this Agreement is in force in respect of that service.

ARTICLE 4

REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

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

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

ARTICLE 5 CAPACITY

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

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.

ARTICLE 7
TAXES, CUSTOMS DUTIES
AND OTHER CHARGES

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

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

ARTICLE 8 DIRECT TRANSIT

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

ARTICLE 9 USER CHARGES

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

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

ARTICLE 10
NON- NATIONAL PERSONNEL AND
ACCESS TO LOCAL SERVICES

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

ARTICLE 11
CURRENCY CONVERSION AND
REMITTANCE OF EARNINGS

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

ARTICLE 12
MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

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

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

ARTICLE 13 AVIATION SAFETY

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

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

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

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

ARTICLE 14

AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 or the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection done at Montreal on 1 March 1991 or any other Convention on aviation security to which the Contracting Parties are parties.
2. Upon request, the Contracting Parties shall provide all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties, in their mutual relations, shall act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by ICAO and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences which shall be held in accordance with paragraph 2 of Article 24 (Consultations and Amendment) of this Agreement.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall secure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, and baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof, with minimum risk to life.
6. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference, which has landed in the territory of the respective State is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

ARTICLE 15

SECURITY OF TRAVEL DOCUMENTS

1. Each Contracting Party agrees to adopt measures to ensure the security of their passports and other travel documents.
2. In this regard, each Contracting Party agrees to establish controls on the lawful creation, issuance, verification and use of passports and other travel documents and identity documents issued by, or on behalf of, that Contracting Party.
3. Each Contracting Party also agrees to establish or improve procedures to ensure that travel and identity documents issued by it are of such quality that they cannot easily be misused and cannot readily be unlawfully altered, replicated or issued.

4. Pursuant to the objective above, each Contracting Party shall issue their passports and other travel documents in accordance with ICAO Doc 9303, Machine Readable Travel Documents: Part 1-Machine Readable Passports, Part2- Machine Readable Visas, and/or Part3- Size 1 and Size2 Machine Readable Official Travel Documents.
5. Each Contracting Party further agrees to exchange operational information regarding forged or counterfeit travel documents, and to cooperate with the other to strengthen resistance to travel document fraud, including the forgery or counterfeiting of travel documents, the use of forged or counterfeit travel documents, the use of valid travel documents by imposters, the misuse of authentic travel documents by rightful holders in furtherance of the commission of an offence, the use of expired or revoked travel documents, and the use of fraudulently obtained travel documents.

ARTICLE 16 COMPUTER RESERVATION SYSTEMS (CRS)

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

ARTICLE 17 BAN ON SMOKING

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

ARTICLE 18
ENVIRONMENTAL PROTECTION

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

ARTICLE 19
APPLICABILITY TO CHARTER/NON SCHEDULED FLIGHTS

1. The provisions set out in Articles 23 Application of Laws and Regulations, 13 Aviation Safety, 12 Mutual Recognition of Certificates and Licenses, 14 Aviation Security, 7 Taxes, Customs Duties and Other Charges, 22 Statistics, 9 User Charges, 10 Non-National Personnel and Access to Local Services, 11 Currency Conversion and Remittance of Earnings, and 24 Consultations and Amendment of this Agreement apply as well to charters and other non-scheduled flights operated by the air carriers of one Contracting Party into or from the territory of the other Contracting Party and to the air carriers operating such flights.
2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect national laws and regulations governing the authorization of charter or non-scheduled flights or the conduct of air carriers or other parties involved in the organization of such operations.

ARTICLE 20
LEASING

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

ARTICLE 21
FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION

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

ARTICLE 22
STATISTICS

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

ARTICLE 23
APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

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

3. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party, supply the copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

ARTICLE 24 CONSULTATIONS AND AMENDMENT

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

ARTICLE 25 SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle their dispute by negotiations between Aeronautical Authorities of the States of both Contracting Parties.

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

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

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

4. The Vice-President or a senior member of the ICAO Council, not being a national of either of the Contracting Parties, as the case may be, shall replace the President of ICAO in its arbitral duties, as mentioned in paragraph (3) of this Article, in case of absence or incompetence of the latter.
5. The arbitral tribunal shall determine its procedures and the place of arbitration subject to provisions agreed upon between the Contracting Parties.
6. The decisions of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Contracting Parties to the dispute.
7. If either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with the decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which have been granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.
8. Each Contracting Party shall bear the expenses of its own arbitrator. The expenses of the umpire, including his/her fees and any expenses incurred by ICAO in connection with the appointment of the umpire and/or the arbitrator of the Party in default as referred to in paragraph (3) of this Article shall be shared equally by the Contracting Parties.

9. Pending the submission to arbitration and there after until the arbitral tribunal publishes its award, the Contracting Parties shall, except in the event of termination, continue to perform all their obligations under this Agreement without prejudice to a final adjustment in accordance with the said award.

ARTICLE 26 REGISTRATION

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

ARTICLE 27 MULTILATERAL AGREEMENTS

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

ARTICLE 28 TITLES

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

ARTICLE 29 VALIDITY and TERMINATION

This Agreement is concluded for an unlimited period of time.

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

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

ARTICLE 30
ENTRY INTO FORCE

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

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

Done at Ankara, this 9th day of July the year 2012, in duplicate, in the Turkish, French and English languages, all texts being equally authenticated. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF TURKEY

FOR THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF BENIN

Bekir BOZDAĞ
Deputy Prime Minister

Nassirou Bako ARIFARI
Minister of Foreign Affairs, African
Integration, Francophonie and the
Beninese Abroad

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	Lagos Lome and any points (*)	Cotonou and a point to be specified later	Any points (*)

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

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Benin	Two points to be specified later (*)	Istanbul and a point to be specified later	Any points (*)

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 agreed between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

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

ANNEX II CODE SHARING

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

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

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

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

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