

## **Karar Sayısı : 2016/8890**

31 Mayıs 2012 tarihinde İzmir’de imzalanan ve 10/3/2016 tarihli ve 6695 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan ekli “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Fildişi Sahili Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması”nın onaylanması; Dışişleri Bakanlığının 25/4/2016 tarihli ve 10775670 sayılı yazısı üzerine, 31/5/1963 tarihli ve 244 sayılı Kanunun 3 üncü maddesine göre, Bakanlar Kurulu’nca 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. TÜRKŞ

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

Millî Eğitim Bakanı

F. IŞIK

Millî Savunma Bakanı

V. EROĞLU

Orman ve Su İşleri Bakanı

R. AKDAĞ

Sağlık Bakanı

A. ARSLAN

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ**  
**VE**  
**FİLDİŞİ SAHİLİ CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ**  
**ARASINDA**  
**HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI**

**İÇERİK**

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

## GİRİŞ

Bundan sonra "Akit Taraflar" olarak nitelendirilecek Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Fildişi Sahili 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 bilincinde 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,

AŞAĞIDAKI 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 ve Fildişi Sahili Cumhuriyeti için, Sivil Havacılıktan Sorumlu Bakanlığı 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 18. 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 18. Maddesindeki 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 1'inde belirlenen hatlar üzerinde tarifeli uluslararası hava hizmetlerini yürütebilmesi için şu hakları tanımaktadır:

- a. Diğer Akit Tarafın ülkesi üzerinden iniş yapmaksızın uçuş hakkı,
  - b. Söz konusu ülkede trafik dışındaki amaçlar için duraklama hakkı,
  - c. Birlikte veya birbirinden ayrı olarak uluslararası trafiği indirmek ve almak amacıyla bu Anlaşmanın Ek I' inde belirtilen o hat için ülkede belirlenen noktalarda duraklama hakkı,
  - d. Bu Anlaşmada başka bir şekilde belirtilmiş haklar.
2. Bu Maddenin (1.) paragrafındaki hiçbir husus, bir Akit Tarafın havayollarına, diğer Akit Taraf ülkesinde bu diğer tarafın ülkesindeki başka bir noktaya ücret veya kira karşılığı taşınmak üzere trafik almak ayrıcalığını verdiği şeklinde anlaşılabilir.

### **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 (4.) 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,
  - 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.

5. Bir havayolu bu şekilde tayin edilip yetkilendirildiğinde, bu Anlaşmanın 5. Maddesindeki (Kapasite) ve 6. Maddesindeki (Tarifeler) geçerli hükümler uyarınca, o hizmetle ilgili olarak uzlaşılan bir kapasitenin ve saptanmış bir tarifenin yürürlükte olması koşuluyla, belirlenen hizmetleri vermeye istediği herhangi bir zamanda başlayabilir.

#### **MADDE 4**

#### **İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI**

1. Her bir Akit Taraf, aşağıdaki hallerde, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayoluna (havayollarına) verilmiş bulunan işletme yetkisini iptal etmek veya bu havayolu (havayolları) tarafından bu Anlaşmanın 2. Maddesinde (Hakların Tanınması) belirtilen hakların kullanılmasını durdurmak veya bu hakların kullanılmasında gerekli gördüğü kayıtları koymak hakkına sahip olacaktır:

a. Tayin edilen havayollarının hakiki sahipliği ve etkin kontrolünün tayin eden Akit Tarafın veya Akit Taraf Devletinin 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 hallerle sınırlıdır:
  - a) Makul olmayan, ayrımcı ücret ve uygulamaları önlemek;
  - b) Pazardaki baskın konumun suiistimalinden kaynaklanan çok yüksek veya kısıtlayıcı ücretlerden tüketicileri korumak; ve
  - c) Havayollarını doğrudan veya dolaylı devlet sübvansiyonundan veya desteğinden kaynaklanan düşük ücretlerden korumak.



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

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

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

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

5. Havacılık otoritelerinden herhangi birinin, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu tarafından önerilen veya uygulamada olan tarifesinden memnun olmaması halinde, otoritelerden birinin talebi üzerine, havacılık otoriteleri sorunu istişareler yoluyla çözmeye çalışacaklardır.

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.

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

## **MADDE 8 TRANSİT GEÇİŞ**

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

## **MADDE 9 KULLANICI ÜCRETLERİ**

1. Bir Akit Tarafın kendi ülkesinde diğeri Akit Tarafın havayollarına havalimanları, havacılık güvenliği ve diğeri 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 ve karşılıklılık esasına dayalı olarak, diğeri Akit Tarafın ülkesinde kendi belirlenmiş yer hizmetlerini yürütmesine ve kendi tercihi doğrultusunda, kanun ve düzenlemelerce gerekirse tamamı veya bir kısmı diğeri 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 edecektir. Kullanıcılar, değişiklikler yapılmadan önce görüşlerini belirtmelerini sağlamak üzere, kullanıcı ücretlerindeki her değişiklik önerisi hakkında mümkün olduğu ölçüde bilgilendirilecektir.

## **MADDE 10**

### **YEREL HİZMETLERE ERİŞİM 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 vermeye yetkilendirilmiş başka bir kurum, şirket veya havayolunun hizmetlerini ve personelini kullanarak sağlayabilir.
3. Bir Akit Tarafın temsilcileri ve personeli diğer Akit Tarafında geçerli olan yasa ve yönetmeliklere tabi olacaktır. Bu yasa ve yönetmeliklere uygun şekilde her bir Akit Taraf karşılıklı olarak en az gecikmeyle gerekli çalışma izinlerini, ziyaretçi vizelerini veya benzer dokümanları bu Madde'nin (1.) paragrafında belirtilen temsilcilere ve personele sağlayacaktır.

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

1. Her bir tayin edilen havayolu(havayolları), diğer Akit Tarafın ülkesinde satış ofisleri ve acenteleri aracılığıyla taşımacılık belgelerini satma ve düzenleme hakkına sahip olacaktır. Bu havayolları, bu taşıma hizmetini o ülkenin ulusal para biriminden veya herhangi bir konvertibl para biriminden satma ve her hangi bir kişi de bu taşıma hizmetini satın alma hakkına sahip olacaktır.
2. Her bir tayin edilen havayolu(havayolları), trafiğin taşınması ile bağlantılı ibraz ettiği giderlerden artan gelirleri, talep ederse, resmi döviz kuru oranından çevirme ve ülkesine götürme hakkına sahip olacaktır. Taraflar arasında ödemelerle ilgili uygun ödeme anlaşması hükümleri olmaması halinde yukarıda belirtilen transfer, konvertibl para birimleriyle ve yürürlükteki ulusal yasalara ve kambiyo düzenlemelerine uygun şekilde gerçekleştirilecektir.
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 muallâktaki uygulamanın açıklığa kavuşturulması amacıyla istişare talep edebilir. Uygun bir anlaşmaya varılamaması durumu, bu Anlaşmanın 4. Maddesinin (İşletme Yetkilendirmesinin 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 Tarafardan 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 (İşletme Yetkilendirmesinin İptali veya Askıya Alınması) 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 yükümlülüklere uygun olarak, söz konusu denetimin amacı, Sözleşme temelinde oluşturulan yürürlükteki normlara uygun olarak hava aracının ve mürettebat belgelerinin geçerliliği ile hava araç ve teçhizatının görünürdeki durumunu kontrol etmek olacaktır.

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

## **MADDE 14**

### **HAVACILIK GÜVENLİĞİ**

1. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut hak ve yükümlülüklerine uygun olarak, sivil havacılık güvenliğinin yasadışı müdahalelere karşı korunması amacıyla birbirlerine karşı üstlendikleri yükümlülüğün, bu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini teyit ederler. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut haklarının ve yükümlülüklerinin genel niteliklerini kısıtlamaksızın, özellikle 14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzalanan Hava araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere ilişkin Sözleşme, 16 Aralık 1970 tarihinde Lahey'de imzalanan Hava

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

2. Akit Taraflar; sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesini önlemek, bu hava aracının, yolcularının ve mürettebatının, havaalanlarının ve hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı diğer yasadışı eylemleri ve sivil havacılığın güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir tehdidi bertaraf etmek üzere, talep halinde birbirlerine gerekli her türlü yardımda bulunacaklardır.
3. Akit Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, Akit Taraflara uygulanabilir olduğu ölçüde, ICAO tarafından konulan ve Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine Ek olarak kabul edilen tüm havacılık güvenliği standartlarına ve tavsiye edilen uygulamalara uygun olarak hareket edeceklerdir. Akit Taraflar, kendi tescilindeki hava aracı işletmecilerinin veya işyeri merkezi ülkelerinde bulunan veya ülkelerinde sürekli mukim olan hava aracı işletmecilerinin ve ülkelerindeki havaalanı işletmecilerinin Akit Tarafları bağlayan bu tür havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini talep edeceklerdir. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa kendi ulusal düzenlemeleri ve uygulamaları ve yukarıda belirtilen Eklereki havacılık güvenlik standartları arasındaki farklılıkları haber vermelidir. Her bir Akit Taraf diğer Akit Tarafın herhangi bir zamanda bu Anlaşmanın 18. Maddesinin (2.) paragrafına göre ele alınmak üzere, bu tip farklılıkları diğer Akit Tarafı görüşmek için acil istişare talebinde bulunabilir.
4. Akit Taraflardan her biri; söz konusu hava aracı işletmecilerinin, diğer Akit Tarafın ülkesine giriş için, bu ülkeden çıkış için veya bu ülkede kalınan süre zarfında diğer Akit Tarafça, yukarıda yer alan (3.) paragrafta atıf yapılan havacılık güvenliği hükümlerine uymalarının istenebileceği hususunda mutabıktır. Akit Taraflardan her biri, kendi ülkesinde hava aracının güvenliğinin sağlanması, yolcuların, mürettebatın el bagajlarının, genel bagajın, kargo ve hava aracı levazimatının yükleme ve boşaltma öncesinde ve sırasında kontrolü amacıyla yeterli tedbirlerin alınmasını ve etkin şekilde uygulanmasını sağlayacaktır. Akit Taraflardan her biri, belirli bir tehdidin bertaraf edilmesi amacıyla diğer Akit Tarafın makul özel güvenlik tedbirleri alınması yolunda yapacağı herhangi bir talebi olumlu şekilde dikkate alacaktır.



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

## **MADDE 15**

### **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 istediğı 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 değışiklikte de aynı usul uygulanacaktır.

## **MADDE 16**

### **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 beyanattlar, bu havayollarının belirlenen hizmetlerde taşımış oldukları trafik miktarını ve bu trafiğin başlangıç ve varış noktalarını belirlemek için gerekli tüm bilgileri içerecektir.

**MADDE 17**  
**ULUSAL YASA VE YÖNETMELİKLERİN UYGULANMASI**

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

**MADDE 18**  
**İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER**

1. Yakın işbirliği anlayışı içinde, Akit Tarafların Havacılık Otoriteleri, zaman zaman bu Anlaşmanın ve Eklerinin uygulanması, yorumlanması ve değişikliklerin uyarlanması konusunda birbirleriyle istişareler yürüteceklerdir.
2. Bir Akit Tarafın bu Anlaşmayı veya Eklerini değiştirmek amacıyla istişare talep etmesi durumunda, Taraflarca aksine karar alınmadıkça istişareler karşı tarafın yazılı talebi almasından sonra en kısa sürede ve her hâl ve kârda en geç altmış (60) gün içinde başlayacaktır. Bu istişareler müzakere veya yazışma yoluyla gerçekleştirilecektir. Her bir Akit Taraf bu istişareler sırasında mantıklı ve ekonomik kararların alınabilmesini kolaylaştırmak amacıyla, tutumunu destekleyen ilgili gerekçeleri hazırlayacak ve sunacaktır.
3. Eğer Akit Taraflardan biri bu Anlaşmanın herhangi bir hükmünün değiştirilmesini talep ederse, söz konusu değişiklik Akit Tarafların anayasal prosedürlerinin tamamlandığını bildirmelerinden sonra yürürlüğe girecektir.

4. Ek l'de yapılacak değişiklikler Tarafların havacılık otoritelerinin aralarında doğrudan anlaşmasıyla da yapılabilir. Değişiklikler geçici olarak karşılıklı mutabakata varıldığı tarihten itibaren uygulanmaya başlanacak ve diplomatik nota teatisi ile teyit edilmesinden sonra yürürlüğe girecektir.

## MADDE 19 İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ

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

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

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

4. Akit Tarafların milliyetinden olmamak kaydıyla ICAO Konseyi Başkan Yardımcısı veya kıdemli bir üyesi, gerekli hallerde, ICAO Başkanının yokluğunda veya yetersizlik durumunda onun bu Maddenin (3.) paragrafında belirtilen tahkim sorumluluklarını üstlenecektir.

5. Tahkim Heyeti, usullerini ve hakem kurulunun yerini Akit Taraflar arasında mutabık kalınan hükümlere tabi şekilde belirleyecektir.
6. Tahkim Heyetinin kararları Akit Taraflar için uyuşmazlığa dair nihai ve bağlayıcı olacaktır.
7. Eğer bir Akit Taraf veya Akit Taraflardan birinin tayin edilmiş havayolu bu Maddenin (2.) paragrafına göre verilen karara uymazsa, diğer Akit Taraf bu Anlaşma doğrultusunda diğer Akit Tarafa sağlanan hakları veya ayrıcalıkları sınırlandırabilir, askıya alabilir veya iptal edebilir.
8. Her bir Akit Taraf kendi hakeminin masraflarını karşılayacaktır. Üçüncü hakemin masrafları, ICAO'nun bu Maddenin (3.) paragrafında belirtilen üçüncü hakemi atamasında veya bildirilmeyen hakemi belirlemede yapacağı her türlü ödeme ve masraflar da dâhil olmak üzere, Akit Taraflarca 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 hâlel getirmeksizin, bu Anlaşmadan doğan tüm yükümlülüklerini yerine getirmeye devam edecektir.

## **MADDE 20**

### **TESCİL**

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

## **MADDE 21**

### **ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR**

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

## **MADDE 22**

### **BAŐLİKLAR**

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

## **MADDE 23**

### **GEÇERLİLİK VE SONA ERME**

Bu Anlaşma süresiz olarak imzalanmıŐtır.

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

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

**MADDE 24**  
**YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ**

Bu Anlaşma, Akıt 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 yirmi dört (24) Madde ve iki (2) Ekten oluşan bu Anlaşmayı imzalamış ve mühürlemişlerdir.

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

TÜRKİYE CUMHURİYETİ  
HÜKÜMETİ ADINA

FİLDİŞİ SAHİLİ CUMHURİYETİ  
HÜKÜMETİ ADINA

Binali YILDIRIM  
Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme  
Bakanı

Gaoussou TOURE  
Ulaştırma 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	Akra ve daha sonra belirlenecek noktalar (*)	Abican ve Fildişi Sahili'nde sonra belirlenecek noktalar	Latin Amerika'daki daha noktalar ve daha sonra belirlenecek diğer noktalar (*)

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

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Variş Noktası	İleri Noktalar
Fildişi Sahili'ndeki Noktalar	Herhangi bir nokta (*)	Türkiye'deki Noktalar	Herhangi bir nokta (*)

**Notlar:**

(\*) Tayin edilmiş havayollarının, daha önceden belirlenmiş olan noktalara 5. trafik hakkı kullanmasına izin verilecektir. İlave 5. trafik hakkı tayinleri her iki Akit Tarafın havacılık otoriteleri arasında müştereken belirlenecektir.

(\*) Başlangıç ve bitiş noktasının havayolunu tayin eden Akit Tarafın ülkesi içinde kalması şartıyla, ara noktalar ve ileri noktalar tayin edilmiş havayolu (havayolları) tarafından bütün uçuşlarda veya herhangi bir 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 sağlama koşuluyla; bloke yer, kod paylaşımı veya diğer ticari uygulamalar gibi pazarlama uygulamalarına katılabilir.

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

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



**AIR SERVICES AGREEMENT**

**BETWEEN**

**THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY**

**AND**

**THE GOVERNMENT OF REPUBLIC OF CÔTE D'IVOIRE**

**CONTENT**

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

## PREAMBULE

The Government of the Republic of Turkey and the Government of the Republic of Côte d'Ivoire 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 affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation, and

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

## 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 and in the case of the Republic of Côte d'Ivoire, 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" : this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;
- c. "Agreed services" : the international air services which can be operated, according to provisions of this Agreement on the specified routes;
- d. "Annex": the Annex to this Agreement or any amendments thereto, in accordance with the provisions of Article 18 (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" :
  - 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" : 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)" : 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;

- k. "International air transportation" : air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
- l. "Marketing airline" : an airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline, through code-sharing;
- m. "Schedule" : 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 18 of the present Agreement;
- n. "Specified routes" : the routes established or to be established in the Annex to this Agreement;
- o. "Spare parts" : articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines;
- p. "Tariff" : 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 AUTHORIZATION**

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 (4) of this Article, grant without delay to the designated airline(s) the appropriate operating authorization.
3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require an airline(s) designated by the other Contracting Party to satisfy that it is (they are) qualified to fulfil 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 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.
5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a capacity agreed upon and a tariff 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**

#### **REVOCAION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION**

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

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.

## **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, exercise and similar duties, fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

**ARTICLE 9**  
**USER CHARGES**

1. Airports, aviation security and other related facilities and services that are provided in the territory of one Contracting Party shall be available for use by the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time arrangements for use are made
2. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be permitted, in accordance with the national laws and regulations of both Contracting Parties, on the basis of reciprocity, 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 of the one Contracting Party 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 or Suspension of Operating Authorization) of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 16 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of the airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the State of the other Contracting Party may, while within the territory of the State of the other Contracting Party, be made subject of an examination (in this Article called "ramp inspection"), without unreasonable delay. This would be an inspection by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft. However, the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the objective of this inspection will be to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment, in accordance with the established effective norms on the base 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 18 of this Agreement.
4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall

secure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

## **ARTICLE 15 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 16 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 17**

### **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 18**

### **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 fulfilment of their constitutional procedures.
4. Amendments to the Annex I 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 19 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 endeavour 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 20 REGISTRATION**

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

## **ARTICLE 21 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 22**

### **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 23**

### **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 24**  
**ENTRY INTO FORCE**

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

In witness thereof, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement comprising twenty four (24) Articles and two (2) Annexes and have affixed thereto their seals.

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

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

**FOR THE GOVERNMENT  
OF THE REPUBLIC OF  
CÔTE D'IVOIRE**

**BINALI YILDIRIM**

**GAOUSSOU TOURE**

**MINISTER OF TRANSPORTS  
MARITIME AFFAIRS AND  
COMMUNICATIONS**

**MINISTER OF TRANSPORTS**

**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	Accra and any points to be Specified later (*)	Abidjan and any points to be specified later in Côte d'Ivoire	Any points in Latin America, and any other points to be specified later (*)

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

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Côte d'Ivoire	Any points (*)	Points in Turkey	Any points (*)

**Notes:**

(\*) The designated airlines shall be allowed to exercise 5th freedom traffic rights to the already specified points. Further designations of 5th freedom traffic rights shall be jointly determined between the aeronautical authorities of both Contracting Parties

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

## ANNEX II CODE SHARING

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

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

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

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

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

**ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AERIEN ENTRE**  
**LA REPUBLIQUE DE TURQUIE**  
**ET**  
**LA REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE**

**SOMMAIRE**

ARTICLE   TITRES

1	DEFINITIONS
2	OCTROI DES DROITS
3	DESIGNATION ET AUTORISATION
4	REVOCACTION OU SUSPENSION DE L'AUTORISATION
5	CAPACITE
6	TARIFS
7	IMPOTS, DROITS DE DOUANE ET TAXES
8	TRANSIT DIRECT
9	REDEVANCES D'USAGE
10	PERSONNEL NON NATIONAL ET ACCES AUX SERVICES LOCAUX
11	CONVERSION DE MONNAIE ET TRANSFERT DES RECETTES
12	RECONNAISSANCE MUTUELLE DES CERTIFICATS ET LICENCES
13	SECURITE DE L'AVIATION
14	SURETE DE L'AVIATION
15	APPROBATION DES PROGRAMMES DE VOLS
16	STATISTIQUES
17	APPLICATION DES LOIS ET REGLEMENTS
18	CONSULTATIONS ET AMENDEMENTS
19	REGLEMENT DE DIFFERENDS
20	ENREGISTREMENT
21	ACCORDS MULTILATERAUX
22	TITRES
23	VALIDITE ET DENONCIATION
24	ENTREE EN VIGUEUR

ANNEXE I : TABLEAU DE ROUTE

ANNEXE II : PARTAGE DE CODE

## **PREAMBULE**

Le Gouvernement de la République de TURQUIE et

Le Gouvernement de la République de CÔTE D'IVOIRE, (ci-après dénommés «Parties Contractantes»);

Parties à la Convention internationale sur l'aviation civile internationale et à l'Accord sur le transit des services aériens internationaux, signés tous deux à CHICAGO le 07 Décembre 1944;

Désireux de faciliter le développement des services aériens internationaux;

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

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

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

**Dnt convenu de ce qui suit :**



## ARTICLE 1 DEFINITIONS

Pour l'application du présent Accord et de ses Annexes, sauf dispositions contraires, les termes et expressions ci-dessous ont les significations suivantes :

- a. "Autorités Aéronautiques" : en ce qui concerne la République de Turquie, le Ministère des Transports, des Affaires Maritimes et des Communications et en ce qui concerne la République de Côte d'Ivoire, le Ministère chargé de l'aviation civile ou dans les deux cas, toute autre personne ou organisme habilité à assurer les fonctions exercées par lesdites autorités ;
- b. "Accord" : le présent Accord, son Annexe ainsi que tous leurs amendements;
- c. "Services agréés" : services aériens internationaux établis sur les routes spécifiées conformément à l'Annexe au présent Accord.
- d. "Annexe" : l'annexe du présent Accord ou son amendement conformément aux dispositions de l'article 18 (Consultations et modification) de l'Accord.
- e. "Service aérien", "service aérien international", "compagnie aérienne" et "escale non commerciale" : tels que respectivement spécifiés à l'article 96 de la Convention;
- f. "Capacité" :
  - la charge marchande d'un aéronef disponible sur une route ou une section de routes ;
  - en rapport avec le service agréé, la capacité de l'aéronef utilisé dans tel service multipliée par les fréquences assurées par ledit aéronef pendant une période donnée sur une route ou section de routes.
- g. " Convention " : la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago, le 7 Décembre 1944, y compris toute Annexe adoptée en vertu de l'article 90 de la Convention ainsi que tout amendement à celle-ci ou à ses Annexes, adopté en vertu des articles 90 et 94 de la Convention pourvu que ces Annexes et amendements aient été approuvés par les deux Parties Contractantes;
- h. "Compagnie aérienne désignée" : une compagnie aérienne désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord ;
- i. "Assistance au sol" n'est pas seulement limitée à l'assistance pour les passagers, les marchandises et bagages mais inclut aussi la fourniture du catering ;
- j. "OACI" : Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;

- k. "le Transport aérien international" : le transport aérien qui survole l'espace aérien de plus d'un Etat ;
- l. "compagnie aérienne de marketing" : une compagnie aérienne offrant un service aérien sur un aéronef exploité par une autre compagnie grâce au partage de code ;
- m. "Tableau" : le tableau des routes pour l'exploitation des services de transport aérien annexé au présent Accord et tout amendement audit tableau convenu conformément aux dispositions de l'Article 18 du présent Accord ;
- n. "Routes spécifiées" : les routes établies ou à établir dans l'annexe du présent Accord ;
- o. "Pièces de rechange" : articles pour la réparation ou le remplacement à mettre dans l'aéronef, y compris les moteurs ;
- p. "Tarifs" : les prix à payer pour le transport aérien des passagers, des bagages, marchandises, et tout autre mode de transport associé ainsi que les conditions de leur application, y compris les commissions pour les agences, à l'exception du transport du courrier ;
- q. "Territoire" : tel que spécifié à l'article 2 de la Convention ;
- r. "Trafic" : le trafic de passagers, bagages, marchandises et courrier ;
- s. " Equipements normaux" : les articles autres que les provisions de bord et pièces de rechange de nature mobile, destinés à être utilisés pendant le vol, y compris l'équipement de premiers soins et de secours ;
- t. "Redevance d'usage" : les redevances imposées par les Parties Contractantes au titre de l'utilisation des aéroports et les installations de navigation aérienne et autres services y afférent.

## ARTICLE 2 OCTROI DES DROITS

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits ci-après en vue d'exploiter les services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées à l'Annexe 1 du présent Accord :
  - a. Le droit de survoler le territoire de l'autre Partie Contractante sans y atterrir.
  - b. Le droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire.
  - c. Le droit d'embarquer et de débarquer sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, du trafic international de façon séparée ou combinée, à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante.
  - d. Tout autre droit conforme au présent Accord.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 de cet article ne confère aux compagnies aériennes d'une Partie Contractante le droit d'embarquer contre rémunération le trafic destiné à un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

### **ARTICLE 3**

#### **DESIGNATION ET AUTORISATION**

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner, par écrit et par voie diplomatique, une ou plusieurs compagnies aériennes en vue d'exploiter les services agréés sur les routes spécifiées.
2. A la réception de cette désignation et sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 de cet article, l'autre Partie Contractante accorde, dans le meilleur délai à la (aux) compagnie(s) ainsi désignée(s), l'autorisation d'exploitation nécessaire.
3. Les autorités aéronautiques d'une des Parties Contractantes peuvent exiger que la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie Contractante prouve qu'elle remplit les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités pour l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux prescrits de la Convention.
4. Chaque partie a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer des conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord si la Partie Contractante n'est pas convaincue que :
  - a) La propriété substantielle et/ou le contrôle effectif de cette compagnie aérienne appartiennent à la Partie Contractante désignant la compagnie aérienne ou a ses ressortissants
  - b) Le Gouvernement ayant désigné la compagnie aérienne maintient et assure les normes en matières de sécurité, de sûreté tel que prévues aux articles 13 et 14 du présent Accord.
5. Lorsqu'une compagnie aérienne a été ainsi désignée et autorisée, elle peut, à tout moment commencer l'exploitation des services agréés pourvu que la capacité soit convenue ; le tarif soit établi et le programme de vol soit approuvé conformément aux articles 5, 6 et 15 du présent Accord.

**ARTICLE 4**  
**REVOCAION OU SUSPENSION**  
**DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION**

1. Chaque Partie Contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 (Octroi des Droits) du présent Accord par une compagnie aérienne désignée de l'autre Partie Contractante, ou d'imposer les conditions nécessaires pour l'exercice de ces droits:
  - a) Si une Partie Contractante ne possède pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété ou le contrôle effectif de cette compagnie aérienne désignée est détenue par l'autre Partie Contractante ou ses ressortissants ou ;
  - b) Si la compagnie aérienne désignée ne respecte pas les lois et règlements de la Partie Contractante ayant octroyé les droits ou ;
  - c) Si cette compagnie aérienne n'exploite pas conformément aux conditions prescrites dans le présent Accord.
2. A moins qu'une révocation immédiate, suspension ou imposition des conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article ne soit essentielle pour prévenir les violations des lois ou règlements, pareil droit n'est exercé uniquement après consultation aéronautique avec l'autre Partie Contractante. Dans ce cas, les consultations commenceront dans les 60 jours suivant la date de la demande formulée par l'autre Partie Contractante.

**ARTICLE 5**  
**CAPACITE**

1. La (les) compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) de chaque Partie Contractante bénéficie(nt) d'un traitement juste et équitable dans l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.
2. Dans l'exploitation des services agréés, la(les) compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) de chaque Partie Contractante tient (tiennent) compte des intérêts de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie Contractante de façon à ne pas affecter indûment les services que cette dernière offre sur l'ensemble ou une partie des mêmes routes.
3. Les services agréés assurés par les compagnies aériennes de chaque Partie Contractante sont étroitement liés aux besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées, et ont pour objectif principal d'assurer, selon un coefficient de remplissage raisonnable, une capacité appropriée pour faire face aux besoins courants et raisonnablement prévisibles en matière de transport des passagers, des marchandises, y compris du courrier en provenance ou a destination de la Partie Contractante qui a désigné la compagnie aérienne.

4. Dans l'exploitation des services agréés, la capacité totale à fournir et les fréquences des services à exploiter par les compagnies aériennes désignées par chaque Partie Contractante, sont mutuellement déterminées par les autorités aéronautiques des Parties Contractantes avant le début des services. Ces capacités et fréquences peuvent être revues et révisées par lesdites autorités.

## ARTICLE 6 TARIFS

- 1) Les tarifs à destination de/ en provenance de/ à travers les territoires des parties contractantes sont fixés à des taux raisonnables, en tenant compte de tous les facteurs pertinents, y compris le coût d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres compagnies aériennes. L'intervention des parties contractantes est limitée à :
- (a) La prévention des tarifs ou pratiques excessivement discriminatoires ;
  - (b) La protection des consommateurs contre des tarifs trop élevés ou restrictifs dû à l'abus d'une position dominante ; et
  - (c) La protection des compagnies aériennes désignées contre des tarifs artificiellement bas en raison de subvention et appuis directs ou indirects du gouvernement.
- 2) Les tarifs fixés conformément au paragraphe 1 par les compagnies aériennes désignées d'une partie contractante ne sont pas soumis à l'approbation de l'autre partie contractante.
- 3) Dans la fixation des tarifs, aucune partie contractante n'autorise sa compagnie désignée, séparément ou avec toute autre compagnie aérienne, à abuser intentionnellement sa force du marché de manière à affaiblir la compagnie aérienne concurrente.
- 4) Les Parties Contractantes conviennent que les pratiques ci-après en rapport avec l'établissement des tarifs sont considérés comme des pratiques de concurrence déloyale qui méritent un examen minutieux :
- a) L'application de tarifs qui sont globalement faibles pour couvrir les coûts des services y relatifs ;
  - b) Le maintien de ces pratiques pour une longue période plutôt que temporaire ;
  - c) Les pratiques en question ont des sérieux effets économiques et causent des dommages significatifs aux compagnies aériennes désignées de l'autre Partie Contractante, et ;
  - d) Un comportement d'abus de position dominante sur les routes.
- 5) Si une autorité aéronautique n'est pas satisfaite d'un tarif proposé ou appliqué par une compagnie aérienne de l'autre partie contractante, les autorités aéronautiques s'efforcent de régler la situation par des consultations, si cela est demandé par l'autre autorité aéronautique.

- 6) Indépendamment des dispositions précitées, les compagnies aériennes désignées d'une Partie Contractante fournissent, sur demande des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, des informations relatives à l'établissement des tarifs selon les modalités et forme spécifiées par ces autorités.

## ARTICLE 7 DROITS DE DOUANES ET AUTRES TAXES

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

3. Les matériels mentionnés au paragraphe 2 sont placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.
4. Les équipements normaux de bord, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de l'aéronef, les réserves de carburant et lubrifiants (y compris les fluides hydrauliques) aussi bien que les matériels et provisions à bord de l'aéronef de l'autre Partie Contractante peuvent être débarqués dans le territoire d'une Partie Contractante uniquement avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils sont placés sous la supervision desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés sinon vendus en accord avec les règlements douaniers de cette Partie Contractante.
5. Les frais correspondants aux services rendus pour l'entreposage et pour les autorisations douanières sont payés conformément aux lois et règlements des Etats des Parties Contractantes.

## **ARTICLE 8 TRANSIT DIRECT**

Conformément aux lois et règlements de chaque Partie Contractante, les passagers, les bagages, les marchandises et courriers en transit direct dans le territoire d'une Partie Contractante et quittant l'aéroport par la zone qui leur est réservée à cet effet ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié, à l'exception de l'application des mesures de sûreté contre les actes d'intervention illicites, la piraterie aérienne et la contrebande des substances narcotiques. Ces bagages, marchandises et courrier sont exonérés de droits de douanes, de droits d'accès et d'autres taxes similaires, de frais et charges non basés sur le coût des services fournis à l'arrivée.

## **ARTICLE 9 REDEVANCES D'USAGE**

1. Les aéroports, les installations et autres services liés à la sûreté de l'aviation, sont mis à la disposition des compagnies aériennes de l'autre Partie Contractante aux mêmes conditions les plus favorables pour toute compagnie aérienne exploitant les services aériens similaires dès l'instant où sont conclus les arrangements pour leur utilisation.
2. La ou les compagnies aériennes de chacune des Parties Contractantes est (sont) autorisé (es) sur la base de la réciprocité et conformément aux lois et règlements nationaux des Parties Contractantes à exécuter ses/leurs propres travaux d'assistance au sol sur le territoire de l'autre partie contractante et, selon qu'elle (s) le décide (nt), solliciter des services de manutention fournis en totalité ou en partie par tout organisme autorisé par les autorités compétentes de l'autre Partie Contractante.

3. La fixation et la perception des frais et de charges imposés dans le territoire d'une Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports, des installations et services liés à la sûreté de l'aviation civile sont tenus d'être justes et équitables. Ces frais et charges sont imposés aux mêmes conditions les plus favorables à la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie Contractante.
4. Chaque Partie Contractante encourage les concertations entre ses autorités compétentes et les compagnies aériennes utilisant les services et les installations, ou par l'intermédiaire des organismes représentant les compagnies aériennes. Les utilisateurs sont informés, si possible par écrit, des projets de modification de redevances d'usage en vue de leur permettre de donner leurs avis avant l'entrée en vigueur de ces changements.

#### ARTICLE 10

#### PERSONNEL NON-NATIONAL ET ACCES AUX SERVICES LOCAUX

1. La compagnie aérienne désignée d'une Partie Contractante conformément aux lois et règlements régissant l'entrée, le séjour et l'emploi, est autorisée à affecter sur le territoire de l'autre Partie Contractante le personnel de direction, le personnel commercial, le personnel technique, d'exploitation et autre personnel requis pour l'exploitation des services agréés, priorité étant accordée aux ressortissants nationaux de chaque Etat pour le reste du personnel.
2. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie Contractante bénéficient d'un traitement égal pour employer, sous réserve des lois et règlements de l'autre Partie Contractante, le personnel technique local, le personnel commercial pour la réalisation des services agréés sur des routes spécifiées et d'ouvrir et exploiter des bureaux dans le territoire de l'autre Partie Contractante.
3. Les représentants et le personnel d'une Partie Contractante sont soumis aux lois et règlements en vigueur dans l'autre Partie Contractante. En conformité avec ces lois et règlements, chaque Partie Contractante, sur base de réciprocité et dans un délai minimum, octroie les autorisations de travail nécessaires, les visas de séjour et autres documents similaires aux représentants et au personnel visé au paragraphe 1 du présent article.

#### ARTICLE 11

#### CONVERSION DE MONNAIE ET TRANSFERT DES REVENUS

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



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

## **ARTICLE 12**

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

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes et non périmés, seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante, aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées à condition que les conditions dans lesquelles ces certificats ou licences ont été délivrés ou validés soient équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui sont ou pourraient être établies conformément à la Convention. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser de reconnaître, aux fins de survol de son territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants ou validés pour eux par l'autre Partie contractante ou de tout autre Etat.
2. Si les privilèges ou conditions des licences ou certificats mentionnés au paragraphe (1) ci-dessus, délivrés par les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes à toute personne ou entreprise désignée ou à l'égard d'un aéronef utilisé dans l'exploitation des services convenus, devrait permettre une dérogation aux normes minimales établies en vertu de la Convention, et cette différence a été déposée auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), l'autre Partie Contractante peut demander des consultations entre les autorités aéronautiques en vue de clarifier la pratique en question. L'impossibilité à parvenir à un accord satisfaisant constituera un motif pour l'application de l'article 4 (Révocation ou Suspension de l'autorisation d'exploitation) du présent Accord.

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

1. Chaque Partie Contractante peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité dans les domaines se rapportant aux infrastructures et services aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leurs exploitations adoptées par l'autre Partie Contractante. Pareilles consultations se tiendront dans les 30 jours suivant la demande.
2. Si à la suite de ces consultations, une des Parties Contractantes découvre que l'autre Partie Contractante n'adopte ni n'assure effectivement le suivi des normes de sécurité dans les domaines mentionnés au paragraphe 1 qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur, conformément à la Convention de CHICAGO, la première Partie Contractante informe l'autre Partie Contractante de ces conclusions et des démarches estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et si cette autre Partie Contractante ne prend pas les mesures correctives qui s'imposent dans une période convenue, cela constitue un motif pour l'application de l'article 4 de cet Accord (révocation, suspension, limitations de l'autorisation).
3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'Article 16 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par la compagnie aérienne désignée d'une des Parties Contractantes, en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie Contractante, peut faire l'objet d'une inspection (appelée dans cet article "l'inspection sur l'aire de trafic), sans délai déraisonnable. Cette inspection est assurée à bord et à l'extérieur de l'aéronef, par les représentants autorisés de cette autre Partie Contractante. Quelque soient les obligations mentionnées à l'article 33 de la Convention, l'objectif de cette inspection est de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et ses équipements, conformément aux normes de base fixées dans la Convention.
4. Si une inspection ou série d'inspections sur l'aire de trafic donne lieu à :
  - a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou son exploitation ne respecte pas les normes minimales en vigueur au moment considéré, conformément à la Convention ou ;
  - b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effective des normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention ;

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

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

#### **ARTICLE 14**

#### **SURETE DE L'AVIATION CIVILE**

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à TOKYO le 14 Septembre 1963 ; de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à la HAYE le 16 Décembre 1970 ; et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à MONTREAL le 23 Septembre 1971, le protocole pour la répression des actes de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signé à MONTREAL le 24 Février 1988 et toute autre Convention sur la sûreté de l'aviation à laquelle les Parties Contractantes font partie.
2. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement sur demande, toute assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de services de la navigation aérienne ainsi que toute menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties Contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale dans la mesure où ces dispositions s'appliquent auxdites Parties Contractantes. Elles doivent exiger des exploitants d'aéronefs immatriculés dans leurs Etats ou d'exploitants d'aéronefs dont le siège principal de leur exploitation est en résidence permanente sur leurs territoires et des exploitants d'aéroports situés sur leurs territoires de se conformer à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Chaque Partie Contractante avise l'autre Partie Contractante de toute différence entre ses règlements et pratiques nationaux et les standards relatifs à la sûreté de l'aviation mentionnée aux Annexes ci-dessus. Chaque Partie Contractante peut à tout moment demander des consultations immédiates avec l'autre Partie Contractante en conformité avec le paragraphe 2 de l'article 19, en vue de discuter de ces différences.
4. Chaque Partie Contractante accepte que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation prévues au paragraphe (3) ci-dessus exigées par l'autre Partie Contractante pour l'entrée, le départ ou le séjour dans le territoire de cette autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante veille à ce que les mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et contrôler les passagers, les équipages, les bagages à main, les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement et le débarquement. Chaque Partie Contractante examine avec égard toute demande formulée par l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures raisonnables et spéciales de sûreté soient prises pour faire face à une menace particulière.
5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des aéronefs, de leurs passagers, des membres d'équipages, des aéroports et des installations de la navigation aérienne, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les échanges d'informations et autres mesures appropriées destinées à mettre fin avec rapidité et en toute sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident, avec un risque minimum pour la vie.
6. Chaque Partie Contractante prend des dispositions, dans la mesure du possible, en vue de s'assurer qu'un avion victime d'un acte de capture illicite ou tout autre acte d'intervention illicite qui a atterri sur son territoire, puisse être gardé au sol à moins que son départ ne soit nécessité par le souci primordial de préserver la vie humaine. Ces mesures sont prises sur la base de consultations mutuelles.

## **ARTICLE 15**

### **APPROBATION DES PROGRAMMES DE VOLS**

1. A chaque période (Été et Hiver), la (les) compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) de chaque Partie Contractante est (sont) tenue(s) de soumettre à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante leurs programmes de vol, au moins 30 jours avant le début de l'exploitation des services agréés.
2. Pour des vols supplémentaires qu'une compagnie aérienne désignée d'une Partie Contractante souhaite exploiter sur les services agréés en dehors des programmes approuvés, cette compagnie aérienne est tenue de solliciter l'autorisation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. Ces requêtes seront conformes aux lois et règlements des Parties Contractantes. La même procédure s'applique pour toute autre modification.

## **ARTICLE 16**

### **STATISTIQUES**

Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes s'échangent, à la demande, les statistiques, telles qu'exigées, en vue de permettre la révision des capacités fournies sur les services convenus par les compagnies aériennes désignées. Ces demandes comprennent toutes les informations exigées pour déterminer le volume de trafic transporté par cette compagnie aérienne sur les services convenus, les origines et les destinations de ce trafic.

## **ARTICLE 17**

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

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante relatifs à l'entrée, au séjour et à la sortie de son territoire des aéronefs assurant les services aériens internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs s'appliquent également aux aéronefs de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie Contractante.
2. Les lois et règlements d'une des Parties contractantes régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, des bagages, de marchandises et du courrier tels ceux qui concernent les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, la douane, la sûreté, les passeports, la monnaie et les mesures sanitaires, la poste s'appliqueront aux passagers, aux équipages, aux bagages, marchandises et courrier transportés par les aéronefs de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie Contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.

3. Chacune des Parties contractantes, fournira sur demande de l'autre Partie contractante, les copies des lois, règlements et procédures visées dans le présent Accord.

## **ARTICLE 18 CONSULTATIONS ET AMENDEMENTS**

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consultent régulièrement pour la mise en œuvre, l'interprétation, l'application et l'amendement du présent Accord et de ses Annexes.
2. Si l'une des Parties Contractantes souhaite modifier une quelconque disposition du présent Accord, elle peut solliciter des consultations à l'autre Partie Contractante. Ces consultations se tiennent dans un délai de 60 jours à compter de la réception de la demande de l'autre Partie Contractante, à moins que les deux parties n'en conviennent autrement. Ces consultations peuvent se faire à travers les discussions ou par correspondance. Chaque partie Contractante préparera et présentera au cours de la rencontre, des propositions convaincantes afin de faciliter une prise de décision rationnelle et économique pendant les consultations.
3. Si l'une des Parties Contractantes souhaite amender une disposition du présent Accord, cet amendement entrera en vigueur lorsque les deux Parties se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles.
4. Les amendements à l'Annexe I au présent Accord sont convenus directement entre les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes, ils s'appliquent provisoirement à partir de la date où ils ont été acceptés par lesdites Autorités, et entrent en vigueur dès qu'ils seront confirmés par échange de notes diplomatiques.

## **ARTICLE 19 REGLEMENT DES DIFFERENDS**

1. En cas de litige entre les Parties Contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforcent tout d'abord de le régler par voie de négociation entre les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes.
2. Si lesdites Autorités Aéronautiques ne parviennent pas à un règlement par négociation, le différend sera réglé par voie diplomatique.

3. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement du différend conformément aux paragraphes (1) et (2) ci-dessus, chaque Partie Contractante peut, conformément à ses lois et règlements, soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral composé de trois arbitres dont un (1) sera désigné par chaque Partie. Cet arbitre ne sera pas ressortissant des Parties Contractantes, mais un ressortissant d'un Etat ayant des relations diplomatiques avec les deux Parties Contractantes au moment où il est nommé.

Chaque Partie Contractante désignera un arbitre dans un délai de 60 jours à compter de la date où l'une d'elles reçoit de l'autre Partie Contractante une notification d'arbitrage et le 3ème arbitre sera désigné dans un délai supplémentaire de 60 jours. Si une Partie Contractante ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le 3ème arbitre n'est pas désigné dans ce délai, le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pourra être invité par l'une ou l'autre des Parties Contractantes à nommer un arbitre.

4. Le Vice-Président ou le membre le plus âgé du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, non ressortissant d'une des Parties Contractantes, remplacera selon le cas, le Président de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale dans ses devoirs d'arbitre tel que mentionné au paragraphe (3) de cet article ; en cas d'absence ou d'incompétence de ce dernier.
5. Le tribunal arbitral détermine ses procédures et le lieu d'arbitrage conformément aux dispositions convenues entre les Parties Contractantes.
6. Les décisions du tribunal arbitral sont sans appel et engagent les Parties Contractantes en conflit.
7. Si une Partie Contractante ne se soumet pas à la décision décrite au paragraphe (2) de cet article, l'autre Partie Contractante peut limiter, suspendre ou annuler certains droits ou privilèges qui ont été octroyés en vertu de cet Accord à la Partie contractante en défaut.
8. Chaque Partie Contractante supporte les dépenses de son propre arbitre, les dépenses de l'arbitre, comprenant ses frais et autres dépenses encourus par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale en rapport avec la nomination de l'arbitre et/ou l'arbitre de la Partie en défaut tel que décrit au paragraphe (3) de cet article seront partagés équitablement par les Parties Contractantes.
9. Pendant l'arbitrage et en attendant la publication de la décision de l'arbitrage, les Parties Contractantes continuent, sauf cas de résiliation, à exécuter toutes leurs obligations en vertu du présent Accord sans préjudice d'un ajustement final conformément à la décision arbitrale.

## **ARTICLE 20 ENREGISTREMENT A L'OACI**

Le présent Accord, ses Annexes et les amendements y relatifs seront enregistrés à l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile Internationale, après échange des instruments de ratification.

## **ARTICLE 21 ACCORDS MULTILATERAUX**

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

## **ARTICLE 22 TITRES**

Les titres des articles du présent accord sont insérés pour des raisons de commodité et de référence et donc ne définissent pas l'étendue ou l'intention de cet accord.

## **ARTICLE 23 DENONCIATION**

Le présent Accord est conclu pour une période indéterminée. Chaque Partie Contractante peut à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante sa décision de dénoncer le présent accord. Une telle décision sera simultanément communiquée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Dans ce cas, l'accord prend fin 12 mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée de commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification est considérée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).



**ARTICLE 24**  
**ENTREE EN VIGUEUR**

Le présent Accord entre en vigueur à la date à laquelle les Parties Contractantes se confirmeront mutuellement, par voie diplomatique, que le présent Accord a été approuvé conformément aux procédures constitutionnelles des Etats Parties.

En vertu de quoi, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord comprenant 24 (vingt quatre) articles et 2 (deux) Annexes et y ont apposé leurs sceaux.

Fait a Izmir, le 31 Mai 2012 en triple exemplaire original, en langues française, turque et anglaise, les trois textes faisant également foi.

Chacun en deux originaux; toutes les versions étant authentiques et égales. En cas de divergence d'exécution, l'interprétation ou l'application, le texte anglais fera foi.

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

**POUR LE GOUVERNEMENT DE  
LA REPUBLIQUE  
DE CÔTE D'IVOIRE**

**BINALI YILDIRIM  
MINISTRE DES TRANSPORTS,  
DES AFFAIRES MARITIMES ET  
DES COMMUNICATIONS**

**GAOUSSOU TOURE  
MINISTRE DES TRANSPORTS**

## ANNEXE I TABLEAUX DE ROUTES

1. Les compagnies aériennes désignées par la République de TURQUIE sont autorisées à exploiter des services aériens dans les deux sens comme suit:

Points au Départ	Points intermédiaires	Points à l'Arrivée	Points au-delà
Points en Turquie	Accra Tout point à spécifier plus tard (*)	Abidjan et Tout point à spécifier plus tard (*)	Tout point en Amérique Latine e Tout point à spécifier plus tard (*)

2. Les compagnies aériennes désignées par la République de CÔTE D'IVOIRE sont autorisées à exploiter des services aériens dans les deux sens comme suit:

Points au départ	Points intermédiaires	Points a destination	Points au-delà
Points en Côte d'Ivoire	Tout point à spécifier plus tard (*)	Points en Turquie	Tout point à spécifier plus tard (*)

### Observations:

(\*) Les points intermédiaires et les points au-delà spécifiés dans le présent tableau des routes sont exploités en 5e liberté par les compagnies aériennes désignées. Toute autre exploitation de droit de trafic de 5e liberté fera l'objet d'une consultation entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

(\*) La/les compagnie (s) aérienne(s) désignées peuvent pour des vols particuliers ne pas exploiter ces points à condition que les opérations démarrent et prennent fin sur le territoire de la partie contractante désignant la/les compagnie (s) aérienne(s).

## ANNEXE II PARTAGE DE CODE

La(les) compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) d'une Partie Contractante peut (peuvent) faire des arrangements commerciaux tels que les accords de siège, le partage de code et autres arrangements commerciaux avec :

- a) Une ou les compagnies aériennes de la même Partie Contractante
- b) Une ou les compagnies aériennes de l'autre Partie Contractante
- c) Une ou les compagnies aériennes d'un pays tiers.

A condition que les compagnies aériennes concernées bénéficient de droits de trafic sur les routes spécifiées et que pour chaque billet vendu, l'acheteur soit tenu d'informer le point de vente de billet, sur l'identité de l'opérateur de chaque secteur. Les arrangements de partage de code pour une Partie tierce sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des 2 Parties Contractantes.

Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes ont le droit de ne pas accepter les arrangements d'une Partie tierce non autorisée par des arrangements comparables entre les compagnies d'une Partie Contractante et les autres compagnies sur les services à destination, en provenance et via le pays tiers. De commun accord, les Parties Contractantes considèrent que les services en partage de code ne sont pas inclus dans les fréquences allouées à la compagnie aérienne de marketing.