

Millî Savunma Bakanı Dr. S. BİLGİÇ	İçişleri Bakanı Prof. K. ÖZAL	Dışişleri Bakanı V. S. ÖZTÜRK	Maliye Bakanı V. N. MENTEŞE
Millî Eğitim Bakanı N. MENTEŞE	Bayındırlık Bakanı S. KILIÇ	Ticaret Bakanı Dr. A. O. GÜNER	Sağ. ve Sos. Yar. Bakanı C. GÖKÇEK
Güm. ve Tekel Bakanı G. SAZAK	Gıda-Tar. ve Hay. Bakanı F. ADAK	Ulaştırma Bakanı Doç. Dr. Y. ERGENEKON	Çalışma Bakanı Dr. İ.F. CUMALIOĞLU
Sanayi ve Tek. Bakanı O. ASILTÜRK	En. ve Tabii Kay. Bakanı K. İNAN	Turizm ve Tan. Bakanı İ. C. EGE	İmar ve İskân Bakanı M. R. KUTAN
Köyşileri ve Koop. Bakanı T. YÜCEL	Orman Bakanı S. SAVCI	Gençlik ve Spor Bakanı Ö. ŞAKAR	
Kültür Bakanı A. AKYOL	Sosyal Güvenlik Bakanı T. KAPANLI		

Milletlerarası Andlaşma

Karar Sayısı : 7/13765

25 Mart 1975 tarihinde imzalanan ve 1 Mart 1977 tarihli ve 2071 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan ilişik «Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Finlandiya Cumhuriyeti Hükümeti arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının onaylanması; Dışişleri Bakanlığının 1/8/1977 tarihli ve ÇSİG/ÇSUD - 4 - 955 sayılı yazısı üzerine 31/5/1963 tarihli ve 244 sayılı Kanunun üçüncü maddesine göre, Bakanlar Kurulunca 18/8/1977 tarihinde kararlaştırılmıştır.

CUMHURBAŞKANI
FAHRİ S. KOBUTÜRK

Başbakan S. DEMİREL	Devlet Bakanı Başbakan Yardımcısı Prof. Dr. N. ERBAKAN	Devlet Bakanı Başbakan Yardımcısı A. TÜRKŞEŞ	Devlet Bakanı S. ÖZTÜRK
Devlet Bakanı S. A. EMRE	Devlet Bakanı S. SOMUNCUOĞLU	Devlet Bakanı A. Ş. EREK	Adalet Bakanı N. CEVHERİ
Millî Savunma Bakanı Dr. S. BİLGİÇ	İçişleri Bakanı Prof. K. ÖZAL	Dışişleri Bakanı İ. S. ÇAĞLAYANGİL	Maliye Bakanı C. BİLGEHAN
Millî Eğitim Bakanı N. MENTEŞE	Bayındırlık Bakanı S. KILIÇ	Ticaret Bakanı Dr. A. O. GÜNER	Sağ. ve Sos. Yar. Bakanı C. GÖKÇEK
Güm. ve Tekel Bakanı G. SAZAK	Gıda-Tar. ve Hay. Bakanı F. ADAK	Ulaştırma Bakanı Doç. Dr. Y. ERGENEKON	Çalışma Bakanı Dr. İ.F. CUMALIOĞLU
Sanayi ve Tek. Bakanı O. ASILTÜRK	En. ve Tabii Kay. Bakanı K. İNAN	Turizm ve Tan. Bakanı İ. C. EGE	İmar ve İskân Bakanı M. R. KUTAN
Köyşileri ve Koop. Bakanı T. YÜCEL	Orman Bakanı S. SAVCI	Gençlik ve Spor Bakanı Ö. ŞAKAR	
Kültür Bakanı A. AKYOL	Sosyal Güvenlik Bakanı T. KAPANLI		

**Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Finlandiya Cumhuriyeti Hükümeti arasında
Hava Ulaştırma Anlaşması**

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Finlandiya Cumhuriyeti Hükümeti 7 Aralık 1944 günü Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi ve Uluslararası Hava Servisleri Transit Anlaşması tarafları olup,

Kendi ülkeleri arasında ve ötesinde hava servisleri kurmak amacıyla bir Anlaşma akdetmek isteyerek,

Aşağıdaki gibi anlaşmışlardır :

MADDE 1

Tanımlar

Bu anlaşma bakımından, metin aksini gerektirmedikçe :

a) «Şikago Sözleşmesi» terimi, bu Sözleşmenin 90 ncı maddesi uyarınca kabul edilen Ek'leri de kapsamak üzere, 7 Aralık 1944'te Şikago'da imzaya açılan, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi ve bu Sözleşmenin 90 ncı ve 94 ncü maddelerine göre Sözleşme veya Ek'lerinde yapılan ve her iki Akit Tarafca kabul edilmiş olan değişiklikler anlamını taşır.

b) «Havacılık makamları» terimi, Türkiye Cumhuriyeti bakımından, Ulaştırma Bakanlığı ve Finlandiya Cumhuriyeti bakımından Ulusal Havacılık Kurulu ve her iki taraf bakımından da, halen bu makamlarca yapılan görevleri veya benzeri görevleri yerine getirmeye yetkilendirilen kişi veya kuruluş anlamını taşır.

c) «Tâyin edilen havayolu işletmesi» terimi, bu Anlaşma'nın 3 ncü maddesi uyarınca tâyin edilen ve yetkilendirilen havayolu işletmesi anlamını taşır.

d) «Ülke» terimi, Şikago Sözleşmesinin 2 ncı maddesinde belirtilen anlamı taşır.

e) «Hava servisi», «Uluslararası hava servisi», «Havayolu işletmesi» ve «Teknik inış» terimleri, Şikago Sözleşmesinin 96 ncı maddesinde belirtilen anlamları taşır.

f) «Kapasite» terimi, aşağıda belirtilen anlamları taşır.

— Bir uçak bakımından, o uçağın bir hattın bütününde veya bir bölümünde kullanılabilecek olan, yolcu ve yük taşımaya elverişli hacmi;

— Belli bir hava servisi bakımından, bu serviste kullanılan uçağın kapasitesi ile, bu uçakla belli bir süre boyunca belli bir hattın bütününde veya bir bölümünde yapılan sefer sayısının çarpımı.

MADDE 2

Trafik Hakları

1. Akit taraflardan herbiri, ötekine, bu Anlaşma Ek'inde belirtilen hatlarda tarifeli uluslararası hava servisleri kurması amacıyla, bu Anlaşma'da belirtilen hakları tanıır. Bu servislere ve hatlara bundan böyle sırasıyla «üzerinde anlaşılan servisler» ve «belirlenen hatlar» denecektir. Akit Taraflarca tâyin olunan havayolu işletmeleri, belirlenen bir hatta, üzerinde anlaşılan bir servisi işletirken, aşağıdaki haklardan yararlanacaktır :

a) Öteki Akit Tarafın ülkesi üzerinden inmeden uçmak;

b) Anılan ülke içerisinde teknik inış yapmak;

c) Anılan ülke içerisinde, o hat için bu Anlaşma Ek'inde belirtilen noktalara, yolcu, yük ve posta şeklindeki uluslararası trafiği bırakmak ve almak amacıyla inış yapmak.

2. Bu maddenin 1 nci fıkrasındaki hiçbir husus, bir Âkit Taraf havayolu işletmesine, öteki Âkit Taraf ülkesindeki bir noktadan, aynı Âkit Taraf ülkesindeki bir başka noktaya bırakılmak üzere, ücret veya kira karşılığında yolcu, yük ve posta almak hakkının verildiği anlamına gelmeyecektir.

MADDE 3

İşletme Yetkisi

1. Âkit Taraflardan herbiri, ötekine, belirlenen hatlarda, üzerinde anlaşılan servisleri işletmek amacıyla bir havayolu işletmesi tâyin ettiğini yazılı olarak bildirmek hakkına sahip olacaktır.

2. Öteki Âkit Taraf, böyle bir tâyin bildirisini aldığı anda, bu Maddenin 3 ncü ve 4 ncü fıkraları hükümleri saklı kalmak üzere, tâyin edilen havayolu işletmesine gerekli işletme yetkisini gecikmeden tanıyacaktır.

3. Âkit Taraflardan herbirinin havacılık makamları, öteki Âkit Tarafın tâyin ettiği havayolu işletmesinden, bu makamlarla, Şikago Sözleşmesi hükümlerine uygun olarak, uluslararası hava servislerinin işletilmesinde uygulanması normal ve makul olan kanun ve nizamlarda belirtilmiş şartları yerine getirmeye yeterli bulunduğu hususunda kendilerini tatmin etmesini isteyebilir.

4. Âkit Taraflardan herbirinin, tâyin edilmiş bir havayolu işletmesinin esas mülkiyetinin ve fiili kontrolünün, havayolu işletmesini tâyin eden Âkit Tarafın veya uyruklarının elinde bulunduğu kanısına varmaması halinde, bu Maddenin 2 nci fıkrasında sözü edilen işletme yetkisini tanımayı reddetmek veya tâyin edilen havayolu işletmesinin, bu Anlaşmanın 2 nci maddesinde belirtilen hakları kullanılmasında gerekli gördüğü kayıtları koymak hakkı olacaktır.

5. Bir havayolu işletmesi böylece tâyin edilince ve kendisine yetki verilince, bu Anlaşmanın 9 ncü ve 10 ncü maddelerinde yer alan hususların tamamlanması şartıyla üzerinde anlaşılan servisleri herhangi bir tarihte işletmeye başlayabilir.

MADDE 4

İşletme yetkisinin geri alınması ve hakların kullanılmasının durdurulması

1. Âkit Taraflardan herbiri, aşağıdaki hallerde, işletme yetkisini geri almak veya bu Anlaşmanın 2 nci maddesinde belirtilen hakların öteki Âkit Tarafa tâyin edilmiş havayolu işletmesi tarafından kullanılmasını durdurmak veya bu hakların kullanılmasında gerekli gördüğü kayıtları koymak hakkına sahip olacaktır.

a) O havayolu işletmesinin esas mülkiyetinin ve fiili kontrolünün, havayolu işletmesini tâyin eden Âkit Tarafın veya uyruklarının elinde bulunduğu kanısını taşı-maması, veya

b) O havayolu işletmesinin, bu hakları tanıyan Âkit Tarafın kanun ve nizamlarına uymaması, veya

c) O havayolu işletmesinin, herhangi bir şekilde, bu Anlaşmada belirtilen şart-lara uygun olarak işletme yapmaması.

2. Bu maddenin 1 nci fıkrasında sözü edilen, yetkinin geri alınması, hakların kullanılmasının durdurulması veya kayıtlandırılması işlemlerinin derhal yapılması, kanun ve nizamların daha ağır ihlallerini önlemek için zorunlu olmadıkça, bu hak ancak öteki Âkit Taraflarla istişareden sonra kullanılacaktır. Böyle bir durumda istişare, Âkit Taraflardan birince yapılan istek tarihinden itibaren otuz (30) gün içinde başlayacaktır.

MADDE 5

Gümrük Vergilerinden ve diğer vergilerden, resimlerden bağışıklık

1. Âkit Taraflardan birinin tâyin edilen havayolu işletmesi tarafından uluslararası hava servislerinde işletilen uçaklar ve bu uçaklarda bulunan mükadde donatım.

akaryakıt ve yağlama yağları ve (yiyecek, içecek ve tütün dahil) uçak kumanyası da, öteki Âkit Taraf ülkesine varışta, tekrar yurt dışına çıkarılıncaya kadar uçakta kalmak veya uçuşun o ülke üzerinde yapılacak bölümünde uçakta kullanılmak kısıdıyla, bütün gümrük vergileri, muayene ücretleri ve diğer vergi ve resimlerden başışık tutulacaktır.

2. Aşağıdaki maddeler de, yapılan hizmetler karşılığında alınacak ücretler hariç, aynı resim ve vergilerden başışık tutulacaktır :

a) Âkit Taraflardan birinin ülkesinde, o Âkit Tarafın yetkili makamlarınca saptanan miktarları aşmamak ve öteki Âkit Tarafın uluslararası bir hava servisi yapan uçağında kullanılmak üzere uçağa alınan kumanya;

b) Âkit Taraflardan birinin ülkesine, öteki Âkit Tarafın tayin edilen havayolu işletmesinin uluslararası hava servislerinde kullanılan uçaklarının bakımı ve onarımı için sokulan yedek parçalar;

c) Uçuşun, uçağa alındığı Âkit Tarafın ülkesi üzerinde yapılan bölümünde kullanılacak bile olsa, öteki Âkit Tarafın tayin edilen havayolu işletmesi tarafından uluslararası hava servislerinde işletilen uçakların ikmaline ayrılmış olan akaryakıt ve yağlama yağları.

Yukarıda a), b) ve c) alt-fıkralarında sözü edilen maddelerin Gümrük denetim veya gözetimi altında tutulması zorunlu kılınabilir.

MADDE 6

Mutad havacılık donatımının ve ikmal maddelerinin depolanması

Âkit Taraflardan birinin uçaklarında bulundurulmuş malzeme ve ikmal maddeleri ile mutad havacılık donatımı, öteki Âkit Taraf ülkesinde, ancak o ülkenin gümrük makamlarının müsaadesi ile boşaltılabilir. Böyle bir durumda, bunlar tekrar ülke dışına çıkarılıncaya veya gümrük nizamları uyarınca başka bir şekilde elden çıkarılıncaya kadar, sözü edilen makamların gözetimi altında tutulabilir.

MADDE 7

Direkt Transit Trafiği

Âkit Taraflardan birinin ülkesinden transit geçen yolcular, çok basitleştirilmiş bir kontrolden daha fazla bir kontrole tâbi tutulmayacaklardır. Doğrudan doğruya transit geçen bagaj ve yük, gümrük vergileri ve diğer benzer vergi ve resimlerden başışık tutulacaklardır.

MADDE 8

Mali hükümler

1. Âkit Taraflardan herbiri, öteki Âkit Tarafın tayin edilen havayolu işletmesine, trafik taşınması dolayısıyla o ülkede sağladığı kazançların masraftan artan kısmını, yürürlükte bulunan kambiyo mevzuatına uygun olarak, varsa resmî kambiyo kuru üzerinden, aksi halde kazançların sağlandığı kura eşit bir kur üzerinden transfer hakkı tanıyacaktır.

2. Transfer, öteki Âkit Tarafa kabul edilebilen konvertibl bir dövizle yapılacaktır.

3. Yukarıda sözü edilen kazançların transferi için gereken döviz, Âkit Tarafların Merkez Bankası veya herhangi bir yetkili millî bankasınınca tahsis veya transfer edilecektir. Âkit Taraflar arasında bir ödeme anlaşması varsa, ödemeler bu anlaşma hükümlerine göre yapılacaktır.

MADDE 9

Kapasite hükümleri

1. Her iki Âkit Tarafın havayolu işletmelerine, kendi ülkeleri arasında belirlenen hatlarda üzerinde anlaşılan servisleri işletmeleri için adil ve eşit imkân sağlanacaktır.

2. **Âkit Taraflardan** her birinin havayolu işletmesi, üzerinde anlaşılan servisleri işletirken, öteki **Âkit Taraf** havayolu işletmesinin çıkarlarını, bu sonuncu havayolu işletmesinin aynı hatların bütünü veya bir bölümü üzerinde yaptığı servisleri uygun olmayan bir oranda etkilememek üzere, gözönünde bulunduracaktır.

3. **Âkit Tarafların** tayin edilen havayolu işletmelerinin sağladığı üzerinde anlaşılan servislerin, belirlenen hatlardaki kamu ulaştırma ihtiyaçları ile yakın ilişkisi bulunacak ve bunların ilk amacı, havayolu işletmesini tayin eden tarafın ülkesine gelen ve ülkesinden giden trafiğin taşınması için var olan veya olması makul bir şekilde beklenen taşıma ihtiyaçlarını, makul bir hamule faktörü ile karşılamaya yetecek bir kapasiteyi sağlamak olacaktır.

4. **Âkit Taraflardan** her birinin tayin edilen havayolu işletmesinin, belirlenen hatlar üzerinde, öteki **Âkit Taraf** ülkesindeki noktalarla üçüncü ülkelerdeki noktalar arasında trafik taşıma hakkı, kapasitenin ilgili bulunduğu aşağıdaki genel ilkeler çerçevesinde kullanılacaktır :

a) Havayolu işletmesini tayin eden **Âkit Tarafın** ülkesine gelecek ve ülkesinden gidecek trafik ihtiyaçları;

b) Havayolu işletmesinin geçtiği bölgedeki devletlerin havayolu işletmelerince kurulan başka taşıma servisleri de gözönüne alınduktan sonra, o bölgenin trafik ihtiyaçları; ve

c) Uzak menzilli hava seferlerinin ihtiyaçları.

Bu fıkraya göre tanınacak haklar, nihai olarak **Âkit Tarafların** yetkili havacılık makamlarınca saptanacaktır.

5. Üzerinde anlaşılan servislerin kapasitesi ve sıklığı, **Âkit Taraflardan** herhangi birinin isteği üzerine, tarafların havacılık makamları arasında yakın bir işbirliği anlayışı ile yapılacak istişareden sonra, bu Maddenin yukarıdaki fıkralarının ışığı altında gözden geçirilebilir ve değiştirilebilir.

MADDE 10

Ücret tarifelerinin saptanması

1. Aşağıdaki fıkralarda, «**ücret tarifesi**» terimi, posta taşınmasına ait ücretler veya şartlar hariç, acentalık ve diğer yardımcı hizmetlerin ücretlerini ve şartlarını da kapsamak üzere yolcu bagaj ve yük taşınması için ödenen ücretler ve bu ücretlerin uygulama şartları anlamını taşır.

2. **Âkit Taraflardan** birinin havayolu işletmesi tarafından öteki **Âkit Taraf** ülkesine veya ülkesinden yapılacak taşınmalar için konulacak ücret tarifeleri, işletme maliyeti, makul bir kâr ve diğer havayolu işletmelerinin ücret tarifeleri de içinde olmak üzere bütün ilgili unsurlar gözönünde tutularak makul düzeylerde saptanacaktır.

3. Bu maddenin 2 nci fıkrasında sözü edilen ücret tarifeleri, mümkünse, her iki **Âkit Tarafın** tayin edilen havayolu işletmeleri tarafından, hattın bütünü veya bir bölümü üzerinde işleyen diğer havayolu işletmelerine danışıldıktan sonra anlaşmaya varılarak saptanacak ve bu anlaşma, imkân varsa, Uluslararası Hava Taşıma Birliğinin ücret tarifelerinin hazırlanmasında uyguladığı usullerin kullanılması yoluyla sağlanacaktır.

4. Bu şekilde üzerinde anlaşmaya varılan ücret tarifeleri, yürürlüğe girmesi tasarlanan tarihten en az doksan (90) gün önce, **Âkit Tarafların** havacılık makamlarının onayına sunulacaktır. Özel durumlarda bu süre anılan makamların anlaşmaları ile kısaltılabilir.

5. Bu onay, açıkça bildirilebilir. Eğer havacılık makamlarının hiçbirisi bu Maddenin 4 üncü fıkrası uyarınca sunulan ücret tarifelerini onaylamadıklarını, sunulma tarihinden itibaren otuz (30) gün içinde bildirmezlerse, ücret tarifeleri onaylanmış

sayılacaktır. Onaya sunulma süresinin 4 üncü fıkrada belirtildiği şekilde kısaltılmış olması halinde, havacılık makamları tarifelerin onaylanmadığının bildirilmesi için geçecek sürenin otuz (30) günden az olması hususunda anlaşabirler.

6. Bir ücret tarifesi üzerinde bu Maddenin 3 üncü fıkrası uyarınca anlaşmaya varılmazsa, veya, Âkit Taraflardan birinin havacılık makamları, öteki Âkit Tarafın havacılık makamlarına, bu Maddenin 5 inci fıkrasında belirtilen süre içinde, 3 üncü fıkra hükümleri uyarınca üzerinde anlaşmaya varılan ücret tarifesini aralarında anlaşarak saptamaya çalışacaklardır.

7. Havacılık makamları, bu maddenin 4 üncü fıkrası uyarınca kendilerine sunulan veya bu Maddenin 6 ncı fıkrası uyarınca saptanacak olan herhangi bir ücret tarifesi üzerinde anlaşmaya varamazlarsa, anlaşmazlık bu Anlaşmanın 16 ncı maddesi hükümlerine göre çözümlenecektir.

8. Bu madde hükümlerine göre saptanmış olan bir ücret tarifesi, yeni bir ücret tarifesi saptanıncaya kadar yürürlükte kalacaktır. Bununla birlikte, bir ücret tarifesinin yürürlük süresi, bu fıkra hükmüne dayanılarak, başka bir şekilde sona ereceği tarihten itibaren oniki (12) aydan fazla uzatılamayacaktır.

MADDE 11

Bilgi ve istatistikler

Âkit Taraflardan herbirinin havacılık makamları, öteki Âkit Tarafın havacılık makamlarına, istekleri üzerine, birinci Âkit Tarafın havayolu işletmesince, üzerinde anlaşılan servislerde sağlanan kapasitenin gözden geçirilmesi amacıyla makul olarak gerekebilecek periyodik ve başkaca istatistik bildirimleri verecektir. Bu bildirimler, o hava yolu işletmesince, üzerinde anlaşılan servislerde taşınan trafik miktarlarının ve bu trafiğin ilk çıkış ve son varış yerlerinin saptanması için gerekli bütün bilgileri içine alacaktır.

MADDE 12

İstişare

Yakın bir işbirliği anlayışı içinde, Âkit Tarafların havacılık makamları, bu Anlaşma ve Ek'lerinin hükümlerinin uygulanmasını ve bunlara yeterli bir şekilde uyulmasına sağlamak amacıyla, zaman zaman birbirleri ile istişare edeceklerdir.

MADDE 13

Değişiklikler

1. Âkit Taraflardan biri, bu Anlaşma ve Ek'lerinin herhangi bir hükümünün değiştirilmesinin uygun olacağını düşünürse, öteki Âkit Tarafla istişare isteminde bulunabilir; havacılık makamları arasında müzakere veya yazışma yoluyla da yapılabilecek olan böyle bir istişare, istek tarihinden itibaren altmış (60) gün içerisinde başlayacaktır. Bu şekilde üzerinde anlaşmaya varılan herhangi bir değişiklik, diplomatik nota teatisi ile teyid edildiğinde yürürlüğe girecektir.

2. Hatlardaki değişiklikler, Âkit Tarafların yetkili havacılık makamlarının, aralarında doğrudan doğruya anlaşmaya varmalarıyla yapılabilir.

MADDE 14

Çok taraflı anlaşmalara uygunluk

Bu Anlaşma ve Ek'leri, her iki Âkit Taraf için de bağlayıcı olabilecek herhangi bir çok taraflı sözleşmeye uyacak şekilde değiştirilecektir.

MADDE 15

Sona erme

Âkit Taraflardan her biri, bu Anlaşmaya son vermek kararını her zaman öteki Âkit Tarafa bildirebilir; bu bildirim aynı zamanda Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne de ulaştırılacaktır. Bu durumda, son verme bildirimini, sürenin bitiminden evvel anlaşmaya varılarak geri alınmadıkça; Anlaşma, bildirim öteki Âkit Tarafça alınış tarihinden oniki (12) ay sonra sona erecektir. Öteki Âkit Tarafça bildirim alındığı teyid edilmezse, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünün bildirim aldığı tarihten on dört (14) gün sonra alınmış sayılacaktır.

MADDE 16

Anlaşmazlıkların çözümü

1. Âkit Taraflar arasında, bu Anlaşma ve Ek'lerinin yorumlanması veya uygulanması ile ilgili bir anlaşmazlık çıkarsa, Âkit Taraflar bu anlaşmazlığı önce müzakere yoluyla çözümlenmeye çalışacaklardır.

2. Âkit Taraflar, müzakere yoluyla bir çözüme varamadıkları takdirde, anlaşmazlığın, karara bağlanması için bir kişi veya kuruluşa havale edilmesini kararlaştırabilirler, veya, Âkit Taraflardan birinin isteği üzerine anlaşmazlık, karara bağlanmak üzere Âkit Tarafların herbirinin tayin edeceği birer hakem ve böylece seçilen iki hakemini tayin edeceği bir üçüncü hakemden kurulan üç kişilik bir hakem heyetine sunulabilir. Âkit Taraflardan herbiri, ötekinden anlaşmazlığın tahkimini isteyen bir notayı diplomatik yoldan aldığı tarihten itibaren altmış (60) gün içinde bir hakem tayin edecek ve üçüncü hakem de bundan sonraki altmış (60) günlük süre içinde seçilecektir. Âkit Taraflardan herhangi biri verilen süre içinde bir hakem tayin edemezse veya üçüncü hakem belirtilen süre içinde seçilmezse, Âkit Taraflardan herhangi biri, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Konseyi Başkanının, durumu gereğine göre, bir hakemi veya hakemleri tayin etmesini isteyebilir. Bu durumda üçüncü hakem, üçüncü bir Devletin uyruğu olacak ve hakem heyetinin başkanlığını yapacaktır.

3. Âkit Taraflar, bu Maddenin 2 nci fıkrasına göre verilecek herhangi bir karara uymayı taahhüt ederler.

MADDE 17

Madde başlıkları

Madde başlıkları, bu Anlaşmaya sadece müracaat ve kolaylık sağlamak amacıyla konulmuştur ve hiçbir şekilde bu Anlaşma'nın amacını ve kapsamını tanımlamaz, sınırlamaz ve belirlemez.

MADDE 18

Tescil

Bu Anlaşma ve Ek'leri, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünde tescil ettirilecektir.

Madde 19

Yürürlüğe giriş

Bu Anlaşma ve onun ayrılmaz parçalarını teşkil eden Ek'leri, Âkit Tarafların bu Anlaşma'nın yürürlüğe girişi ile ilgili anayasal işlemlerinin tamamlandığını bildiren diplomatik notaların teatisinden otuz (30) gün sonra yürürlüğe girecektir.

Yukarıdakileri tasdiklen, Hükümetleri tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş aşağıda imzaları bulunan temsilciler Bu Anlaşmayı imzalamışlardır.

Ankara'da bindokuzyüzyetmişdört yılı, Aralık ayının yirmiyedinci günü İngilizce, Türkçe ve Fince dillerinde, her üç metin de aynı ölçüde geçerli olmak üzere, ikişer nüsha olarak yapılmıştır. Bununla birlikte, anlaşmazlık halinde İngilizce metin geçerli sayılacaktır.

Türkiye Cumhuriyeti
Hükümeti Adına

Finlandiya Cumhuriyeti
Hükümeti Adına

EK I

Hatlar

1. a) Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından tayin edilen havayolu işletmesi aşağıdaki hatta her iki yönde hava servisleri işletmeye yetkili olacaktır.

Türkiye'deki noktalar, ara noktalar, Helsinki ve İleri noktalar.

b) Üçüncü ülkelerden gelecek veya bu ülkelere gidecek olan trafiğin diğer Akit Taraf ülkesine bırakılması veya oradan alınması hakkı aşağıdaki hatta tanınmıştır :

Türkiye'deki noktalar, Budapeşte, Bratislava, Bükreş, Helsinki.

2. a) Finlandiya Cumhuriyeti Hükümeti tarafından tayin edilen havayolu işletmesi aşağıdaki hatta her iki yönde hava servisleri işletmeye yetkili olacaktır :

Finlandiya'daki noktalar, ara noktalar, İstanbul ve İleri noktalar.

b) Üçüncü ülkelerden gelecek veya bu ülkelere gidecek olan trafiğin diğer Akit Taraf ülkesine bırakılması veya oradan alınması hakkı aşağıdaki hatta tanınmıştır :

Finlandiya'daki noktalar, Köstence, Varna, İstanbul, Kahire.

3. Yukarıdaki hatların herhangi birindeki noktalar, servisin başlangıç noktası havayolu işletmesi tayin eden Akit Tarafın ülkesinde bulunmak şartı ile, tayin edilen havayolu işletmesinin ihtiyarına bağlı olarak, bütün uçuşlarda veya bunların herhangi birinde kullanılmayabilir.

4. Akit Taraflardan her biri, servislerine, öteki Akit Tarafın ülkesinden ileride veya Akit Tarafların ülkeleri arasında bulunan ilâve noktaların dahil edilmesini isteyebilir. Bu istek öteki Akit Tarafın havacılık makamının onayına bağlıdır.

EK II

Uçuş tarifelerinin onaylanması

1. Akit Taraflardan herbirinin tayin edilen havayolu işletmesi, her tarife dönemi için (yaz ve kış) uçuş tarifelerini, uçak tipi de dahil olmak üzere, tarifelin yürürlüğe gireceği tarihten en az otuz (30) gün evvel öteki Akit Taraf havacılık makamlarının onayına sunacaktır. Özel durumlarda bu süre, anılan makamların rızası ile kısaltılabilir.

2. Akit Taraflardan herbirinin tayin edilen havayolu işletmesince uçuş tarifelerinin öteki Akit Tarafın havacılık makamlarına sunulmasından önce, her iki Akit Tarafın havayolu işletmeleri, onaylanmasını kolaylaştırmak amacıyla tarifeleri konusunda birbirlerine danışacaklardır.

3. Bu uçuş tarifelerini alan havacılık makamları bunları onaylayacak veya değişiklik önerisinde bulunacaktır. Herhalde, tayin edilen havayolu işletmeleri, tarifeleri ilgili havacılık makamlarınca onaylanmadan önce servislerine başlamayacaklardır. Bu hüküm, sonradan yapılacak değişikliklere de aynı şekilde uygulanacaktır.

**AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND**

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

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS :

ARTICLE 1

Definitions

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

a) The term «the Convention» means, the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes of the Convention under Articles 90 and 94 thereof, which have been adopted by both parties.

b) The term «aeronautical authorities» means, in the case of the Republic of Turkey, The Ministry of Communications and in the case of the Republic of Finland, the National Board of Aviation and in both cases any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said authorities or similar functions;

c) The term «designated airline» means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of the Agreement;

d) The term «territory» has the meaning specified in Article 2 of the Convention.

e) The term «air service», «international air service», «airline» and «stop for non-traffic purposes» have the meaning specified in, Article 96 of the Convention.

f) The term «capacity» means :

— in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on the route or section of a route;

— in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and route or section of a route.

ARTICLE 2

Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereafter called «the agreed services» and the «specified routes» respectively. The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy while operating an agreed service of a specified route, the following rights :

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; and

c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Annex to this Agreement for the purpose of putting down and taking up international traffic in passenger, cargo and mail.

2. Nothing in Paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3

Operation Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3) and 4) of this Article, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorisations.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation 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 authorisations 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 of the present Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorised, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that arrangements set out in Articles 9 and 10 to this Agreement have been completed.

ARTICLE 4

Revocation and suspension

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by the airline 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 are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party, or

b) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or

c) In case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present 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 consultation with the other Contracting Party. In such a case the consultation shall begin within a period of thirty (30) days of the date of request made by either Contracting Party for the consultation.

ARTICLE 5

Exemption from customs and other duties and taxation

1. Aircraft operated in international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and

lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco on board such aircraft shall be exempted 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 aircraft up to such time as they are re-exported or are used on board aircraft on the part of the journey performed over that territory.

2. The following materials shall also be exempted from the same duties and taxes, with the exception of charges corresponding to the service performed.:

a) Aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the appropriate authorities of the said Contracting Party and for use on board aircraft engaged in an international air service of the other Contracting Party;

b) spare parts introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airline of the other Contracting Party;

c) Fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on international air services by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs a), b) and c) above may be required to be kept under Customs supervision or control.

ARTICLE 6

Storage of Airborne Equipment and Supplies

The regular airborne equipment as well as the materials and supplies retained on board 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 may 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.

ARTICLE 7

Direct Transit traffic

Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempted from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 8

Financial provisions

1. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right to transfer the excess of receipts over expenditure earned by that airline in the territory of the first Contracting Party connection with the carriage of traffic, in accordance with the foreign exchange regulations in force, at the official prevailing rate of exchange where such a rate exist or otherwise at a rate equivalent to that at which receipts were earned.

2. The transfer shall be effected in a convertible foreign exchange acceptable to the other Contracting Party.

3. The required foreign currency for the transfer of above mentioned receipts will be allocated or transferred by the Central Bank or any other authorized National Bank of the Contracting Parties. Where a payment agreement exists between the Contracting Parties, payments shall be effected in accordance with the provisions of the agreement.

ARTICLE 9

Capacity provisions

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airline of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2. In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to effect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a 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 for the carriage of traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

4. The right of the designated airline of either Contracting Party to carry traffic between points in the territory of the other Contracting Party and points in the territories of third countries on the specified routes shall be exercised in accordance with the general principles that capacity shall be related to :

a) The traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

b) The traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and

c) The requirements of through airline operations.

Any privileges to be granted under this paragraph shall finally be determined by the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

5. The capacity and frequency of the agreed services may be reviewed and revised at the request of either of the Contracting Parties in the light of the paragraphs in this article above after consultation held in a spirit of close co-operation between the aeronautical authorities of the parties.

ARTICLE 10

Establishment of tariffs

1. In the following paragraphs, the term «tariff» means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

2. The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

3. The tariffs referred to in paragraph 2 of this article shall, if possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

4. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least ninety (90) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

5. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed this approval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 4 of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced as provided for in paragraph 4, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

6. If a tariff can not be agreed in accordance with paragraph 3 of this article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 5 of this article, the aeronautical authorities of either Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 3, the aeronautical authorities of the Contracting Parties, shall after consultation with the aeronautical authorities of any other State whose advice they consider useful, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

7. If the aeronautical authorities can not agree on any tariff submitted to them under paragraph 4 of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph 6 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.

8. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it otherwise would have expired.

ARTICLE 11

Information and 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 airline 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 12

Consultation

In a spirit of close co-operations, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and the Annexes thereto.

ARTICLE 13

Modifications

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions of this Agreement and the Annexes thereto, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between the aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications to routes may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of Contracting Parties.

ARTICLE 14

Conformity with multilateral conventions

This Agreement and its Annexes will be amended so as to confirm with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

ARTICLE 15

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate his Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. 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 agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 16

Settlement of disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement and the Annexes thereto, the Contracting Parties shall, in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body or the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated: Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the president of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be notional of a third State and shall act as President of the Arbitral Tribunal.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

ARTICLE 17

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 18

Registration

This Agreement and its Annexes shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 19

Entry into force

This Agreement and its Annexes which constitute the integral part of the Agreement shall enter into force after thirty (30) days from the exchange of diplomatic

notes confirming that the constitutional requirements of the Contracting Parties for the entering into force of this Agreement have been complied with.

In witness whereof the undersigned being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Ankara, this twentyseventh day of December of the year one thousand nine hundred and seventyfour in duplicate in English, Turkish and Finnish languages the three texts being equally authentic. However, in case of dispute the English text shall be deemed authentic.

For The Government of the
Republic of Turkey

For The Government of the
Republic of Finland

ANNEX I

Routes

1. a) The airline designated by the Government of the Republic of Turkey shall be entitled to operate air services in both directions:

Points in Turkey, intermediate points, Helsinki and points beyond.

b) The right to set down and pick up in the territory of the other Contracting Party traffic embarked in or destined for the territories of third parties is limited to the route:

Points in Turkey, Budapest, Bratislava, Bucharest, Helsinki.

2. a) The airline designated by the Government of the Republic of Finland shall be entitled to operate air services in both directions:

Points in Finland, intermediate points, Istanbul and points beyond.

b) The right to set down and pick up in the territory of the other Contracting Party traffic embarked in or destined for the territories of third parties is limited to the route.

Points in Finland, Constanta, Varna, Istanbul, Cairo.

3. Points on any of the above routes may, at the option of the designated airline, be omitted on any or all flights provided that such service shall have its starting point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

4. Either of the Contracting Parties may request inclusion in their services of additional points beyond the territories of the other Contracting Party or between the territories of the Contracting Parties. This request is subject to the approval of the aeronautical authority of the other Contracting Party.

ANNEX II

Approval of flight schedules

1. The designated airline of either Contracting Party shall submit its flight schedules, including the type of equipment, for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party on each schedule period (summer and winter) not later than thirty (30) days prior to the effective date of schedule. In special cases this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.

2. Prior to the submission of the flight schedules by the designated airline of either Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, the airlines of both Contracting Parties shall consult each other on the schedules with a view to facilitating their approval.

3. The aeronautical authorities receiving such flight schedules shall normally approve the schedules or suggest modifications thereto. In any case the designated airlines shall not commence their service before the schedules are approved by the aeronautical authorities concerned. This provision shall likewise apply to later changes.