

MİLLETLERARASI ANDLAŞMA

**Karar Sayısı: 3410**

18 Şubat 2010 tarihinde Ankara’da imzalanan ve 6896 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan ekli “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Tanzanya Birleşik Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması”nın onaylanmasına, 9 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 2 nci ve 3 üncü maddeleri gereğince karar verilmiştir.

6 Ocak 2021

Recep Tayyip ERDOĞAN
CUMHURBAŞKANI

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
VE
TANZANYA BİRLEŞİK CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA
HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI

MADDE

BAŞLIK

1	TANIMLAR
2	HAKLARIN TANINMASI
3	TAYİN VE YETKİLENDİRME
4	YETKİLENDİRMEİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI
5	KAPASİTE
6	TARİFELER
7	VERGİLER, GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER ÜCRETLER
8	DOĞRUDAN GEÇİŞ
9	KULLANICI ÜCRETLERİ
10	YABANCI PERSONELİN ÇALIŞTIRILMASI VE YEREL HİZMETLERE ERİŞİM
11	DÖVİZ DÖNÜŞÜMÜ VE KAZANÇLARIN TRANSFERİ
12	SERTİFİKA VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI
13	HAVACILIK EMNİYETİ
14	HAVACILIK GÜVENLİĞİ
15	UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI
16	İSTATİSTİKLER
17	YASALARIN VE DÜZENLEMELERİN UYGULANMASI
18	İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER
19	İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ
20	TESCİL
21	ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR
22	GEÇERLİLİK VE SONA ERME
23	YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ
EK	HAT ÇİZELGESİ

Bundan sonra 'Akit Taraflar' olarak nitelendirilecek Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Tanzanya Birleşik Cumhuriyeti Hükümeti

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

Uluslararası havacılık hizmetlerinin genişletilmesini kolaylaştırmak isteyerek,

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

Kişilerin ve mülklerin emniyetini tehdit eden, havacılık hizmetlerinin yürütülmesini olumsuz etkileyen ve sivil havacılıkta emniyet konusunda halkın güvenini zedeleyen hava aracının güvenliğine karşı eylemler ve tehlikeler konusunda kaygılarını teyit ederek ve uluslararası havacılık hizmetlerinde en üst düzeyde emniyet ve güvenliğin sağlanmasını isteyerek,

Ülkelerinin arasında ve ötesinde havacılık hizmetleri kurmak ve yürütmek amacıyla bir anlaşmaya varmayı isteyerek,

AŞAĞIDAKİ MADDELERDE MUTABIK KALMIŞLARDIR:

TANIMLAR

Bu Anlaşma amacı doğrultusunda metin içeriği aksini gerektirmeden şıktır.

a. "Havacılık otoriteleri" terimi, Türkiye Cumhuriyeti için Ulaştırma Bakanlığı ve Tanzanya Birleşik Cumhuriyeti için halen sivil havacılık konularından sorumlu olan Bakanlığı veya sözü geçen her iki otorite için herhangi bir görevi yerine getirmeye yetkili her bir teşekkül ya da kişiyi ifade etmektedir.

b. "Anlaşma" terimi, bu Anlaşmayı Eklerini ve bunlarda yapılacak herhangi bir değişikliği ifade etmektedir.

c. "Mutabık kalınan hizmetler" terimi bu Anlaşma hükümlerine uygun olan belirli hatlarda sağlanacak uluslararası hava hizmetini ifade etmektedir.

d. "Ek" terimi, bu Anlaşmanın Eklerini veya bu Anlaşmanın 18. Maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda yapılan değişikliği ifade eder. Tüm Ekler bu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını oluşturmaktadır ve aksi kararlaştırılmadıkça Anlaşmaya dair tüm atıf Ekleri de kapsayacaktır.

e. "Hava hizmetleri" "uluslararası hava hizmeti"; "havayolu işletmesi" ve "trafik amacı dışındaki duraklamalar" terimleri, Sözleşmenin 96. Maddesinde tanımlanan anlamlarında kullanılır.

f. "Kapasite" terimi,

- Hava aracı için, hatta veya hattın belirli bir kısmındaki hava aracı yolcusunu,

- Belirlenmiş hava hizmeti için, bu hizmette kullanılan hava aracının kapasitesinin, bu hava aracı için bir hatta veya hattın bir kısmında belirli 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 Tarafın mevzuatı uyarınca yürürlüğe girmesi ya da kabul edilmesi koşuluyla, Sözleşmenin 90. Maddesi altında kabul edilen her türlü Eki ve 90. ve 94. Maddeler uyarınca ekinde yapılan her türlü değişikliği içermektedir.

h. "Tayin edilen havayolu" terimi, bu Anlaşmanın 3. Maddesi (Tayin ve Yetkilendirme) uyarınca tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş havayolunu ifade etmektedir.

i. "Yer hizmetleri" yolcu, kargo ve bagaj hizmetleri ve ikram kolaylıkları ve/veya hizmetleri de dahil olmak üzere çeşitli hizmetleri ifade etmektedir.

j. "ICAO" terimi Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünü ifade etmektedir.

k. "Uluslararası hava taşımacılığı" birden fazla uçağın üzerinden yapılan hava taşımacılığını ifade etmektedir.

l. "Pazarlayıcı havayolu" kod paylaşımı vasıtasıyla başka bir havayolu şirketince işletilen hava aracı ile hava taşımacılığı sunan havayolunu ifade etmektedir.

m. "Uçuş Programı" Anlaşmanın 18 Maddesindeki hükümlere uygun olarak Anlaşmanın ekinde belirtilen herhangi bir değişikliğin de ilave edildiği hava taşımacılığının yapılacağı yollardaki programı ifade etmektedir.

n. "Belirli hatlar" bu Anlaşmanın ekinde onaylanmış ya da onaylanacak hatları ifade etmektedir.

o. "Yedek parçalar" hava aracının bütünlüğü için gerekli yenileme ya da tamir nesnelerini ifade etmektedir.

p. "Ücret tarifiesi" terimi yolcu, bagaj veya kargo (posta hariç) taşınması için alınacak her türlü fiyatları, oranları ve bu fiyatların geçerli olduğu şartları ifade eder; bu fiyatlara komisyon ücretleri ve taşıma belgeleri satışı için diğer ek ödemeler dahil fakat posta taşınması ödemeleri ve şartlar hariçtir.

q. "Ülke" terimi Sözleşmenin 2. Maddesinde belirtilmiş olan anlamı haizdir.

r. "Trafik" terimi yolcu, bagaj, kargo ve postayı ifade etmektedir.

s. "Olağan teçhizat" yaşamsal teçhizatları ve ilkyardıma kapsayan uçuş sırasında hava aracında kullanılmak üzere çıkarılabilir yedek parçaların ve malzemelerin dışındaki maddeleri ifade etmektedir.

t. "Kullanıcı ücretleri" terimi havalimanılarının, seyrüsefer olanaklarının ve diğer ilgili hizmetlerin kullanımı için bir Akit Tarafın diğerinden tahsil ettiği ücret ve oranları ifade etmektedir.

2. Madde başlıkları İşbu Anlaşmaya sadece müracaat ve kolaylık sağlamak amacıyla konulmuştur ve hiçbir surette bu Anlaşmanın amaç ve kapsamının sınırını çizmez, kısıtlamaz veya tarif etmez.

MADDE 2

HAKLARIN TANINMASI

1. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa tayin edilen havayolunun bu Anlaşmanın Ek 1'inde belirlenen hatlar üzerinde tarifeli uluslararası hava hizmetleri yürütebilmesi için diğer Akit Tarafa aşağıdaki hakları tanımaktadır:

- a) Diğer Akit Tarafın ülkesi üzerinden iniş yapmaksızın uçuş hakkı,
- b) Sözü geçen ülkede trafik hizmeti dışındaki amaçlar için durabilme hakkı,
- c) Birlikte ya da ayrı uluslararası trafiği indirmek veya almak amacıyla bu Anlaşmanın Ek 1'inde belirlenen hat için belirlenen ülkedeki noktalarda durabilme hakkı,
- d) Bu Anlaşmada başka bir şekilde belirtilmiş haklar.

2. Bu Maddenin (1) paragrafındaki hiçbir husus, bir Akit Tarafın havayolu işletmesine, diğer Akit Taraf ülkesinde bu diğer tarafın ülkesindeki başka bir noktaya ücret veya kira karşılığı taşınmak üzere yolcu, kargo ve posta alma hakkını verdiği şeklinde anlaşmaz.

3. Askeri çatışma, politik kargaşa veya gelişmeler veya özel ve olağandışı durumlar nedeni ile bir Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu kendi normal güzergahında hizmet veremediğinde diğer Akit Taraf söz konusu güzergah üzerinde belirli bir süreliğine gerekli hakların tanınması gibi geçici düzenlemeler yaparak bu tür hizmetlerin sürekliliğini sağlamak adına elinden gelen çabayı göstermelidir.

MADDE 3

TAYİN VE YETKİLENDİRME

1. Her bir Akit Taraf diplomatik kanallar yoluyla, diğer Akit Tarafa, belirtilen hatlarda mutabık kalınan hizmetleri işletmesi amacıyla bir veya daha fazla havayolu işletmesini yazılı olarak tayin etme hakkına sahip olacaktır.

2. Tayin kriteri

a. havayolunun hakiki sahipliği veya etkin kontrolünün tayin eden Akit Tarafın veya Akit Tarafın uyruğundakilerin yetkisinde olması

b. havayolunu tayin eden hükümetin, bu Anlaşmanın 13. Maddesi (Havacılık Emniyeti) ve 14. Maddesindeki (Havacılık Güvenliği) standartlarına sahip ve uyguluyor olması.

3. Söz konusu tayin tebliğinin alınması üzerine, Akit Tarafın havacılık otoriteleri bu Maddenin (4) ve (5). hükümlerine tabi olarak, gereken işletme iznini gecikmeksizin tayin edilen havayoluna (havayollarına) tanıyacaktır.

4. Bir Akit Tarafın havacılık otoriteleri, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun (havayollarının) sözü geçen havacılık otoritelerince Sözleşmenin hükümlerine uygun şekilde uluslararası havacılık hizmetlerinin işletilmesine uygulanan kanun ve düzenlemelerin şartlarını sağladığını temin etmesini isteyebilir.

5. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın aşağıdaki koşulları sağlamaması halinde bu Maddenin (3.) paragrafında sözü geçen işletme yetkilerinin tanınmasını reddedebilir veya tayin edilen havayolunun bu Anlaşmanın 2. Maddesinde (Hakların Tanınması) belirlenen hakları kullanabilmesi için şartlar getirebilir.

a. havayolunun hakiki sahipliği veya etkin kontrolünün tayin eden Akit Tarafın veya Akit Tarafın uyruğundakilerin yetkisinde olması ve/veya

b. havayolunu tayin eden hükümetin, bu Anlaşmanın 13. Maddesi (Havacılık Emniyeti) ve 14. Maddesindeki (Havacılık Güvenliği) standartlarına sahip ve uyguluyor olması.

6. Bir havayolu bu şekilde tayin edilip ve yetkilendirildiğinde, bu havayolu bu Anlaşmanın 5. Maddesindeki (Kapasite) ve 6. Maddesindeki (Tarifeler) geçerli hükümler uyarınca, uzlaşılan kapasite ve tarifelere uygun olarak mutabık kalınan hizmetleri vermeye istediği bir zaman başlayabilir.

MADDE 4

YETKİLENDİRMENİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI

1. Akit Taraflardan her biri, aşağıdaki hallerde, öteki Akit Tarafça tayin edilen bir havayolu işletmesine verilmiş bulunan işletme yetkisini geri almak veya 2. Maddede (Hakların Tanınması) belirtilen hakların kullanılmasını durdurmak veya bu hakların kullanılmasına gerekli görüldüğü kayıtları koymak hakkına sahip olacaktır:

a) Havayolu işletmesinin hakiki sahipliği veya etkin kontrolünün tayin eden Akit Tarafın veya Akit Tarafın uyuşundakilerin yetkisinde olduğu konusunda tatmin olmaması halinde veya

b) O havayolu işletmesinin kendisine bu hakları tanıyan Akit Tarafın kanun ve yönetmeliklerine uymaması veya

c) Havayolu işletmesinin bu Anlaşmada belirtilen hükümlere göre işletilmesinde muvaffakiyetsiz olunması

2. Eğer iptal, askıya alma veya bu Maddenin (1.) paragrafında belirtilen hükümlerin derhal uygulanması yasa ve düzenlemelerin infalını önlemek açısından gerekli değilse, sözü geçen hak sadece diğer Akit Tarafla istişarelerden sonra kullanılabilir. Böyle bir durumda havacılık otoriteleri arasındaki müzakereler, 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 işletmelerine, kendi ülkeleri arasında belirtilen hatlarda, mutabık kalınan hizmetleri işletmeleri için adil ve eşit imkan sağlanacaktır.

2. Mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesinde her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmeleri, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmelerinin çıkarlarını dikkate alacak, öyle ki aynı hatların tamamı veya bir kısmında diğer işletme tarafından sunulan hizmetleri aşırı derecede haksız olarak etkilemiş olmayacaktır.

3. Akit Tarafların tayin edilmiş havayolu işletmelerinin sağladıkları mutabık kalınan hizmetler belirtilen hatlar üzerinde kamu taşımacılığının ihtiyaçları ile yakından ilgili olacak ve havayolu tayin etmiş Akit Devletlerin ülkeleri arasında trafiğin mevcut ve makul olarak beklenen taşıma ihtiyaçlarını makul bir yük faktörü ile karşılayacak bir kapasiteyi sağlamak asıl amaçları olacaktır.

4. Mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesinde her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından sağlanacak kapasite ve hizmet frekansları, seferler başlamadan önce karşılıklı ve ortak olarak tarafların havacılık otoriteleri tarafından belirlenecektir. Belirlenen bu kapasite ve frekanslar zaman içinde sözü geçen otoriteler tarafından gözden geçirilebilir ve yeniden düzenlenebilir.

MADDE 6

TARİFELER

1. Her bir Akit Taraf, ülkesine, ülkesinden veya üzerinden olacak uluslararası hava hizmetleri için uygulanacak tarifelerin makul seviyelerde işletme maliyeti, makul kar ve diğer havayollarının tarifeleri olmak üzere tüm ilgili etkenlere dikkat edilerek tayin edilen havayolları tarafından belirlenmesine izin verecektir. Akit Taraflarca müdahale aşağıdaki hallerle sınırlıdır:

- a. Gereksiz ayrımcı ücret ve uygulamaları önlemek,
- b. Pazardaki baskın durumdan dolayı doğabilecek suistimallerde tüketicileri çok yüksek veya kısıtlayıcı ücretlerden korumak ve
- c. Havayolu işletmecisini doğrudan ya da dolaylı devlet sübvansiyonundan veya desteğinden kaynaklanan düşük ücretlerden korumak

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

3. Hiçbir Akit Taraf kendi tayin ettiği havayolu işletmesinin ücret tarifesinin oluşturulmasında tek başına veya diğer bir havayolu şirketi veya şirketleri ile birlikte, diğer Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu şirketi olan rakibini ciddi bir biçimde zayıflatacak veya onu hat dışı bırakabilecek bir biçimde piyasa gücünü suistimal etmesine izin vermeyecektir.

4. Akit Taraflar, tarifelerin belirlenmesine ilişkin olarak aşağıdaki uygulamaların adil olmayan rekabet uygulamaları olduğu ve yakın takip gerektirdiği hususunda mutabıktır:

- a) Hatlardaki hizmetlerin sağlanabilmesindeki maliyetleri tümüyle karşılamayacak ücretlerin oluşturulması,
- b) Söz konusu uygulamaların geçici değil süreklilik arz etmesi
- c) Söz konusu uygulamanın diğer Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu üzerinde önemli ekonomik etkileri olması ya da önemli zarara uğratması ve
- d) Hattaki nakim durumun suistimaline işaret eden davranışlar

5. Havacılık otoritelerinden herhangi birinin, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmesinde önerilen veya uygulamada olan ücret tarifesi'nden memnun olmaması halinde, otoritelerden birinin talebi üzerine, havacılık otoriteleri sorunu istişareler yoluyla çözmeye çalışacaklardır. Hiçbir durumda, bir Akit Tarafın havacılık otoritesi diğer Akit Tarafın havayolu işletmesinin ücret tarifesi'nin yürürlüğe girmesini veya devamını önlemek amacıyla tek taraflı müdahalede bulunmayacaktır.

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

MADDE 7

VERGİLER, GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER ÜCRETLER

1. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun uluslararası hava hizmetlerinde işletilen hava aracı ve bununla birlikte olağan teçhizatları, yedek parçaları, yakıt ve yağ tedarikleri (hidrolik yağlar dahil), hava aracı malzemeleri (yiycek, içecek, alkol, sigara ve uçuş sırasında yolcuların kullanımı veya satış için bulunan diğer ürünler) diğer Akit Tarafın ülkesine varışta, bu teçhizatlar, yedek parçalar, tedarikler ve gereçler tekrar çıkış yapana veya yolculuk sırasında kullanılabilecek kadar uçuşta kalmak kaydıyla her türlü gümrük harcı, denetleme ücreti ve benzer ulusal ya da yerel harç ve ücretlerden muaf olacaktır.

2. Gerçekleştirilen seferle ilgisi dışında aşağıda sayılan maddeler de aynı harç ve vergilerden muaf tutulacaktır:

a) Bir Akit Tarafın otoritelerinin belilediği sınırlar içinde bu Akit Tarafın ülkesinde uçağa alınan hava aracı gereçleri ve Akit Tarafın uluslararası seferlerde bulunan hava aracına kullanım için alınan gereçler.

b) Diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu veya havayollarınca uluslararası seferlerde bulunan hava aracının bakım ve onarımı için Akit Tarafların herhangi birinin ülkesine giren yedek parçalar ve olağan havacılık teçhizatları.

c) Diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunca uluslararası seferlerde işletilen hava aracına tedarik için Akit Tarafın ülkesinin üzerindeki uçuşların bir kısmında dahi kullanılacak olsa alınan yakıt ve yağlar (hidrolik sıvılar dahil).

d) Bir Akit Tarafın tayin edilmiş havayolları tarafından kullanılan nakliye evrakları, basılı bilet koçanları ve reklam malzemeleri de dahil gerekli evraklar ile tayin edilmiş havayolu tarafından, yolcu ve yük taşınmasına hizmet etmek kaydıyla ticari ve operasyonel amaçlara havalanı alanında kullanılabilir motor araçları, malzemeleri ve ekipmanları.

3. Paragraf (2) ' de belirtilen malzemeler gümrük otoritelerinin denetimi ve kontrolüne tabi olacaktır.

4. Olağan havacılık teçhizatları, yedek parçaları, hava aracı gereçleri, yakıt ve yağ tedarikleri (hidrolik sıvılar dahil) ve herhangi bir Akit Tarafın hava aracındaki malzeme ve tedarikler diğer Akit Tarafın ülkesinde sadece o ülkenin gümrük otoritelerinin onayı ile indirilebilir. Bu durumda, tekrar çıkış yapana kadar söz konusu otoritelerin gözetiminde tutulabilir veya aksi takdirde gümrük düzenlemelerine göre çıkartılabilir.

5. Depo ve gümrüklemeyle ilişkin verilen hizmetlere karşılık gelen harçlar Akit Taraf Devletlerinin ulusal kanunlarına ve düzenlemelerine uygun olarak tahsil edilecektir.

MADDE 8

DOĞRUDAN GEÇİŞ

Her bir Akit Tarafın ulusal yasa ve düzenlemelerine uygun olarak, bir Akit Tarafın ülkesinden doğrudan geçişlerde ve havalimanının bu amaçla ayrılan kısmını terk etmemek kaydıyla, yolcu, bagaj, kargo ve posta, hava korsanlığı, saldırı ve narkotik ve psikotrop madde kaçakçılığına karşı güvenlik önlemleri gibi nedenler olmadıkça sadece basit bir kontrole tabi olacaklardır. Bu bagaj, kargo ve posta gümrük harçları ve sağlanan hizmetin maliyetine bağlı olmayan benzer ücret ve harçlardan muaf tutulacaktır.

MADDE 9

KULLANICI ÜCRETLERİ

1. Her bir Akit Tarafın kendi ülkesinde diğer Akit Tarafın havayollarına havalimanları, havacılık güvenliği ve diğer ilgili olanaklar ve hizmetlerde sağlayacağı koşullar, benzer uluslararası hava hizmetlerinde bulunan herhangi bir havayolu işletmesine sağlanan en elverişli anlaşma koşullarından daha az elverişli olmayacaktır.

2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu veya havayollarına her iki Akit Tarafın yerel kanun ve düzenlemelerine uygun şekilde, karşılıklı olarak, diğer Akit Tarafın ülkesinde kendi belirli yer hizmetlerini yürütmesine izin verilecek ve kendi tercihi doğrultusunda yerel kanun ve düzenlemelerce gerekirse yer hizmetlerinin tamamını veya bir kısmını bu hizmetleri karşı Akit Tarafın yetkili bir makamından sağlayabilecektir.

3. Havalimanları, havacılık güvenliği ve diğer ilgili olanaklar ve hizmetlerin diğer Akit Tarafın havayolu işletmesinin kullanımı için bir Akit Tarafın ülkesinde uygulanan ücret ve harçların belirlenmesi ve toplanması adil ve eşit olacaktır. Diğer Akit Tarafın havayolu işletmelerine uygulanan bu harçlar ve ücretler, benzer uluslararası hava hizmetlerinde bulunan her hangi bir havayolu işletmesine sağlanan en iyi koşullardan daha az olmamak kaydıyla oluşturulacaktır.

4. Her bir Akit Taraf, yetkili ücretlendirme mercileri ile hizmet ve olanakları kullanan havayolu işletmeleri arasında veya uygun hallerde havayolu işletmelerini temsil eden kuruluşlar arasında görüşmeleri destekleyecektir. Kullanıcılar ücretlerde yapılacak değişiklikler konusunda değişiklikler yapılmadan önce görüşlerini belirtmek için mümkün olduğu ölçüde bilgilendirilecektir.

MADDE 10

YABANCI PERSONELİN ÇALIŞTIRILMASI VE YEREL HİZMETLERE ERİŞİM

1. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu veya havayolları diğer Akit Tarafın ülkesine giriş, ikamet ve çalışma kanun ve düzenlemelerine uygun şekilde mutabık seferlerin işletilmesi bağlamında karşılıklı olarak diğer Akit Tarafın ülkesine kendi temsilcilerini, idari, ticari, operasyonel, satış, teknik ve diğer uzman çalışanlarını getirebilecek ve bulundurabilecektir.
2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu veya havayolları personel ihtiyaçlarını tercihleri doğrultusunda kendi personeliyle veya diğer Akit Tarafın ülkesinde havayolu işletmeleri için bu hizmetleri vermekle yetkilendirilmiş başka bir kurum, şirket veya havayolu işletmesinin hizmetlerini kullanarak sağlayabilir.
3. Bu temsilciler ve personel diğer Akit Tarafıta geçerli olan kanun ve düzenlemelere tabi olacaklar ve bu kanun ve düzenlemelere uygun şekilde her bir Akit Taraf karşılıklı olarak en az gecikmeyle gerekli çalışma izinlerini, ziyaretçi vizelerini veya benzer dokümanları bu Maddede paragraf (1)'de belirtilen temsilci ve personele sağlayacaktır.

MADDE 11

DÖVİZ DÖNÜŞÜMÜ VE KAZANÇLARIN TRANSFERİ

1. Her bir tayin edilen havayolu(havayolları) diğer Akit Tarafın ülkesinde satış ofisleri ve acenteleri aracılığıyla taşımacılık dokümanlarını satma ve kesme hakkına sahip olacaktır. Havayolu işletmeleri bu taşıma hizmetini o ülkenin yerel para cinsinden veya başka ülkelerin çevrilebilir döviz cinsinden satma ve her hangi bir kişide bu taşıma hizmetini satın alma hakkına sahip olacaktır.
2. Her bir tayin edilen havayolu trafiğin taşınması bağlamında harcamaları geçen kazançları talep edilirse resmi kur oranından çevirme ve ülkesine götürme hakkına sahip olacaktır. Taraflar arasında ödemelerle ilgili uygun hükümler olmaması halinde yukarıda belirtilen transfer çevrilebilir döviz cinsinden ve ulusal kanun ve yabancı döviz değişimi düzenlemelerine uygun şekilde gerçekleştirilecektir.
3. Bu gelirlerin çevrilmesi ve dışarı çıkarılmasına bunların çevirme ve dışarı çıkarılmaya sunulduğu anda geçerli olan döviz değişim kurunda sınırlama getirilmeden izin verilecektir ve bankalar tarafından bu tür çevrim ve dışarı çıkarmaya uygulanan ücretler dışında başka bir ücrete tabi olmayacaktır.
4. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu veya havayolları istegine bağlı olarak yakıt alımı dahil olmak üzere diğer Akit Tarafın ülkesindeki yerel giderlerini yerel para cinsinden veya yerel döviz düzenlemelerine uygun olmak kaydıyla çevrilebilir bir para cinsinden ödeme hakkına sahip olacaktır.

MADDE 12

SERTİFİKA VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI

1. Bir Akit Taraf için geçerli olan uçabilirlik sertifikaları, yeterlilik sertifikaları, verilen lisanslar ya da karşılıklı teslim edilenler, Sözleşmede belirlenen gerekliliklere eşit veya daha üstünde olduğu gösterildiği takdirde, mutabık kalınan hizmetlerin hat tarifelerinde işletilmesi amacıyla diğer Akit Taraf tarafından da tanınacaktır. Fakat her bir Akit Taraf, ülkesinin üzerinden olan uçuşlarda diğer Akit Tarafça kendi uyruklarına sağlanan yeterlilik sertifikalarını ve lisanslarını tanımayı reddetme hakkını saklı tutmaktadır.
2. Bir Akit Tarafın havacılık otoriteleri tarafından bir kişiye veya tayin edilen havayollarına mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesinde verilen, paragraf (1)'de belirtilen lisans ve sertifikalarla ilgili ayrıcalık ve şartlar Sözleşmede belirlenen asgari standartlarla bir fark yaratıyorsa ve bu fark ICAO tarafından da onaylanıyorsa, diğer Akit Taraf karşı tarafın havacılık otoriteleriyle bu uygulamanın açıklığa kavuşturulması amacıyla istişare talep edebilir. Uygun bir anlaşmaya varılamaması durumu 4. Maddenin (Yetkilendirmenin İptali veya Askıya Alınması) uygulanmasına temel oluşturacaktır.

MADDE 13

HAVACILIK EMNİYETİ

1. Her bir Akit Taraf diğer Akit Tarafça havacılık hizmetleri, hava mürettebatı, hava araçları veya bunların işletilmesine ilişkin herhangi bir alanda benimsenmiş bulunan emniyet standartları ile ilgili olarak istişarelerde bulunmayı talep edebilir. Bu istişareler talepten itibaren 30 gün içinde gerçekleştirecektir.
2. Eğer bu istişareleri takiben, Akit Taraflardan, biri diğerinin bu Maddenin 1. paragrafında belirtilen hususlardaki emniyet standartlarını ve gerekliliklerini en az Sözleşmede belirtilen asgari standartlara eşit şekilde sağlamadığını ve uygulamadığını düşünürse, sözü geçen Akit Taraf diğer Akit Tarafı bu bulgular ve asgari standartları sağlamak için atılması gereken adımlar hakkında uyaracak ve diğer Akit Taraf mutabık kalınan bir sürede gereken düzeltici önlemleri alacaktır. Diğer Akit Tarafın mutabık kalınandan daha uzun bir süre içerisinde gerekli düzeltici önlemleri alamaması, bu Anlaşmanın 4. Maddesinin (Yetkilendirmenin İptali veya Askıya Alınması) uygulanmasına temel teşkil edecektir.
3. Sözleşmenin 16. Maddesindeki hükümlere bakılmaksızın, bir Akit Taraf adına veya onun tarafından işletilen bir hava aracı diğer Akit Tarafın ülkesine veya ülkesinden sefer düzenlerken ülkesinde bulunduğu Akit Tarafın yetkilileri tarafından olağandışı bir gecikmeye yol açmamak şartıyla denetime tabi tutulabilir. (Bu Maddede rampa denetimi olarak adlandırılır). Bu denetim hava aracının içinde veya çevresinde, bu Akit Tarafın yetkili temsilcileri eliyle yapılacaktır. Ancak, Sözleşmenin 33. üncü Maddesinde sözü edilen yükümlülüklere uygun olarak, söz konusu denetimin amacı, Sözleşme temelinde oluşturulan yurtdışındaki kurallara uygun olarak hava aracının ve mürettebatı belgelerinin geçerliliği ve hava araç ve teçhizatının görünürdeki durumunu kontrol etmektir.

4. Eger böyle herhangi bir rampa denetimi veya 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 sağlanmadığı ve uygulanmadığı hususunda ciddi kaygılar doğurursa,

denetimi yapan Akit Taraf Sözleşmenin 33. Maddesi amaçları için, o hava aracı veya mürettebatının geçerli kılınan sertifika ve lisanslarının veya hava aracının işletilmesinde esas Sözleşmeye göre belirlenen asgari standartlara eşit veya onların üzerinde olmadığı sonucunu çıkarmakta serbest olacaktır.

5. Paragraf (3) uyarınca bir Akit Tarafın havayolu veya havayollarınca işletilen uçağının rampa denetlemesi sırasında söz konusu hava aracının veya hava araçlarının temsilcisi tarafından denetleme engellenirse, diğer Akit Taraf paragraf (4) 'de belirtilen ciddi endişelerin olduğu sonucuna varabilecek ve paragrafta belirtilen sonuçları çıkarabilecektir.

6. Her bir Akit Taraf, bir rampa denetlemesinin sonrasında, bir veya bir dizi rampa denetlemesinin engellenmesi sonrasında, istişare sonrasında veya hava aracının işletilmesinin emniyeti açısından anı bir eylemin gerektiği benzeri durumlarda, diğer Akit Tarafın hava aracının veya araçlarının işletme yetkilerini askıya alma veya değiştirme hakkını saklı tutmaktadır.

7. Paragraf (2) veya paragraf (6) uyarınca bir Akit Tarafa 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 tarihli, Uçaklarda İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Tokyo Sözleşmesi, 16 Aralık 1970 tarihli Uçakların Yasadışı Yollarla Ele Geçirilmesine İlişkin Lahey Sözleşmesi, 23 Eylül 1971 tarihli Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı İşlenen Suçların Önlenmesine İlişkin Montreal Sözleşmesi ve 24 Şubat 1988 tarihli Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Limanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine İlişkin Montreal Protokolü veya Montreal de 1 Mart 1991 de yapılan Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla Sözleşmesi ve 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 havacılık güvenliği hükümlerine ve tavsiye edilen uygulamalara uygun olarak hareket edeceklerdir. Akit Taraflar kendi tescilindeki uçak işletmecilerinin veya işyeri merkezi ülkelerinde bulunan veya ülkelerince sürekli mukim olan uçak işletmecilerinin ve ülkelerindeki havaalanı işletmecilerinin Akit Tarafları bağlayan bu tür havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini sağlayacaklardır. Her bir Akit Taraf diğer Akit Tarafa kendi ulusal düzenlemeleri ve uygulamaları ve yukarıda belirtilen Eklereki havacılık güvenlik standartlarını haber vermelidir. Her bir Akit Taraf diğer Akit Taraftan herhangi bir zamanda bu Anlaşmanın 18. Maddesi 2. paragrafına göre ele alınmak üzere, bu tip farklılıkları diğer Akit Tarafla görüşmek için acil istişare talebinde bulunabilir.
4. Akit Taraflardan her biri, söz konusu uçak işletmecilerinin, diğer Akit Tarafın ülkesine giriş için, bu ülkeden çıkış için veya bu ülkede kalınan süre zarfında diğer Akit Tarafa, yukarıdaki (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 levazımâtının yükleme ve boşaltma öncesinde ve sırasında kontrolü amacıyla yeterli tedbirlerin alınmasını ve etkin şekilde uygulanmasını sağlayacaktır. Akit Taraflardan her biri, özel 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 yollara ele geçirilmesi olayı veya bu doğrultuda bir tehdidin vuku bulması veya uçaklara, uçak yolcularına ve mürettebatına havaalanlarına veya hava seyrüsefer tesislerine yönelik diğer yasadışı müdahalelerin meydana gelmesi halinde Akit Taraflar, haberleşmede ve bu tür bir olayın veya olay tehdidinin süratli ve güvenli 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 uçağın, uygun olduğu takdirde, yerde kalmasını sağlamak üzere gerekli önlemleri alacaktır. Mümkün olduğu durumlarda bu tip önlemler karşılıklı istişare temelinde alınır.

MADDE 15

UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI

1. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları), her bir tarife dönemi için (yaz ve kış) mutabık kalınan hizmetlerin başlamasından en az otuz (30) gün önce diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine programlanan uçuş programlarını sunacaktır.
2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun onaylanan uçuş programı dışında mutabık kalınan hizmetler doğrultusunda düzenlemek istediği ek seferler için sözü geçen havayolu işletmesi diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinden ön izin talep etmelidir. Böyle bir talep Akit Tarafların ulusal yasa ve düzenlemelerine uygun şekilde sunulacaktır. Aynı usul herhangi bir değişiklikte de uygulanacaktır.

MADDE 16

İSTATİSTİKLER

Her iki Akit Tarafın havacılık otoriteleri diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine, talep üzerine birinci Akit Tarafın tayin edilmiş havayolları işletmelerince mutabık kalınan hizmetlerde taşınan trafiğe ilişkin periyodik istatistik veya diğer benzer bilgileri temin edeceklerdir.

MADDE 17

YASALARIN VE DÜZENLEMELERİN UYGULANMASI

1. Uluslararası hava seyrüseferinde bulunan bir hava aracının bir Akit Tarafın ülkesine giriş, çıkış ve kalışlarda veya bu hava aracının işletilmesinde ve seyrüseferinde veya üzerindeki uçuşlarda, bu Akit Tarafın kanun ve düzenlemeleri uygulanacaktır.
2. Bir Akit Tarafın yolcu, mürettebat, bagaj veya posta dahil 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 yolcu, mürettebat, bagaj, kargo veya posta tarafından veya onlar adına diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun hava aracı tarafından söz konusu ülkede uygulanacaktır.
3. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın talebi üzerine bu Anlaşmada belirtilen ilgili yasa, düzenleme ve prosedurlerinin kopyasını karşı tarafa sağlayacaktır.
4. Hiçbir Akit Taraf bu Maddede sağlanan yasaların ve kuralların uygulanması hususunda kendi havayolu işletmelerinde diğer Akit Tarafın tayin ettiği havayollarına göre ayrılmayacaktır.

MADDE 18 İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER

1. Yakın işbirliği anlayışından hareketle, Akit Tarafların havacılık otoriteleri zaman zaman bu Anlaşmanın ve Eklerinin uygulanması, yorumlanması ve değişikliklerinin uyarlanması konusunda birbirleriyle istişareler yürüteceklerdir.

2. Bir Akit Tarafın mevcut Anlaşmayı veya Eklerini değiştirmek amacıyla istişare talep etmesi durumunda, aksine karar verilmedikçe istişareler karşı tarafın yazılı talebi alınmasından sonra en kısa sürede ve her hal ve karda en geç 60 gün içinde başlayacaktır. Bu istişareler müzakere veya yazışma yoluyla gerçekleştirilecektir. Her bir Akit Taraf bu istişareler sırasında mantıklı ve ekonomik kararların alınabilmesi amacıyla, tutumunu destekleyen gerekçeleri hazırlayacak ve sunacaktır.

3. Eğer Akit Taraflardan biri bu Anlaşmanın hükümlerinden birinin değiştirilmesini uygun görürse, değişiklik Akit Tarafların yasal prosedürlerinin tamamlandığını bildirmelerinden sonra yürürlüğe girecektir.

4. Ek 1'de yapılacak değişiklikler Tarafların havacılık otoritelerinin aralarında doğrudan anlaşmasıyla da yapılabilir. Değişiklikler geçici olarak karşılıklı mutabakata varıldıktan sonra uygulanmaya başlanacak ve diplomatik nota teatisi ile teyid edilmesinden sonra yürürlüğe girecektir.

MADDE 19

İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ

1. Bu Anlaşmanın yorumlanmasından veya uygulanmasından doğan uyuşmazlıkların, öncelikle uyuşmazlıkların her iki Akit Taraf Devletinin havacılık otoriteleri arasında müzakere yoluyla çözülmesi yoluna gidilecektir.

2. Eğer Akit Taraflar çözüme müzakere yoluyla ulaşamazlarsa, uyuşmazlık diplomatik kanallar yoluyla çözüme kavuşturulacaktır.

3. Eğer Akit Taraflar paragraf (1) ve (2) doğrultusunda bir çözüme ulaşamazlarsa, herhangi bir Akit Taraf ilgili kanun ve düzenlemelerine uygun olarak uyuşmazlığı 3 hakemden oluşan bir tahkim heyetine sunabilir. Bu tahkim heyetinin birer üyesi Akit Taraflardan her biri tarafından belirlenecek. 3. hakem ise, Akit Taraflardan birinin milliyetinden olmayan ve de her iki Akit Tarafın hakemlerin belirlendiği sürede diplomatik dışkıde olduğu 3. bir devletin milliyetinden olmak kaydıyla bu iki hakem tarafından seçilecektir.

Her bir Akit Taraf hakemini tahkim heyetiyle ilgili bildirimini kayıtlı posta ile a'dıktan sonra 60 gün içinde bildirecektir. 3. hakem her bir Akit Tarafın hakemini belirlemesinden sonra diğer bir 60 gün içinde atanacaktır.

Eğer bir Akit Taraf belirlenen süre içinde hakemini bildirmezse veya seçilen hakemler tahkim heyeti başkanının belirlenmesine belirtilen sürede karar veremezse, 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 ya da kıdemli bir üyesi ICAO başkanının yokluğunda veya yetersizlik durumunda onun Bu Maddenin (3.) Paragrafında belirtilen sorumluluklarını üstlenecektir.

5. Tahkim Heyeti, usullerini ve hakem kurulu yerin, Akit Taraflar arasında mutabık kalınan hükümlere tabi şekilde belirleyecektir.

6. Tahkim Heyetinin kararları Akit Taraflar için son karar niteliğinde ve bağlayıcı olacaktır.

7. Eğer bir Akit Taraf veya Akit Taraflardan birinin tayin edilen 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. Baş hakemin masrafları, ICAO'nun bu Maddenin (3.) Paragrafında belirtilen baş hakemi atamasında veya bildirilmeyen hakemi belirlenmesinde yapacağı her türlü ödeme ve masraflar da dahil 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 hallettirmeksizin, 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

GEÇERLİLİK VE SONA ERME

Akit Taraflardan her biri, bu Anlaşmaya son vermek kararında olduğunu her zaman öteki Akit Tarafa bildirebilir; bu bildirim eş zamanlı olarak ICAO'ya ulaştırılacaktır.

Bu durumda, bildirimi karşılıklı mutabakatla süre bitiminden önce Akit Taraflarca geri çekilmediği takdirde, sona erme bildirimin diğer Akit Tarafa alınış tarihinden on iki (12) ay sonra sona erecektir. Diğer Akit Tarafa bildirimin alındığı teyit edilmezse, söz konusu teyid ICAO'nun bildirimi aldığı tarihten on dört (14) gün sonra alınmış sayılacaktır.

MADDE 23

YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

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

2. Kendi Hükümetleri tarafından yetkili kılınmış imzası geçen taraflar yirmi üç (23) Madde ve bir (1) Ekten oluşan bu Anlaşmayı imzalamış ve mühürlenmişlerdir.

Her bir versiyonu birbirine eşdeğer olmak üzere Ankara'da 18 Şubat 2010 tarihinde Türkçe ve İngilizce dilinde düzenlenmiştir. Herhangi bir yürütme, yorumlama veya uygulama farklılığının oluşması durumunda İngilizce metin geçerli olacaktır.

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA**

Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

**TANZANYA BİRLEŞİK
CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA**

Buyukelçi Seif Ali IDDI (Milletvekili)
Dışişleri ve Uluslararası İşbirliği
Bakan Yardımcısı

HAT ÇİZELGESİ

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

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	İleri Noktalar
Türkiye'deki Noktalar	Herhangi nokta (*)	Darüsselam Daha sonra belirlenecek bir nokta	Herhangi nokta (*)

2. Tanzanya Birleşik Cumhuriyeti Hükümeti tarafından tayin edilen havayolu işletmelerinin her iki yönde aşağıdaki hava seferleri işletmeye hakkı olacaktır:

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	İleri Noktalar
Tanzanya'daki noktalar	Herhangi nokta (*)	Daha sonra belirlenecek iki nokta	Herhangi nokta (*)

(*) Yukarıdaki hatlar arasındaki ara noktalar ve ötesiindeki ileri noktalar ile tayin edilen havayollarınca bu noktalar arasında kullanılabilecek 5 Trafik hakkı her iki Akit Tarafın havacılık otoriteleri arasında müştereken belirlenecektir.

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

BILATERAL AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY

AND

THE GOVERNMENT OF THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA

CONTENTS

<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	VALIDITY AND TERMINATION
23	ENTRY INTO FORCE
ANNEX	ROUTE SCHEDULE

The Government of the Republic of Turkey and the Government of the United Republic of Tanzania 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 United Republic of Tanzania, the Ministry for the time being responsible for matters relating to civil aviation, and in the case of the Republic of Turkey, the Ministry of Transport and Communications, or in both cases any person or body authorised to exercise the functions presently assigned to the said authorities;
- b. "Agreement" means, this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;
- c. "Agreed services" means, the international air services which can be operated, according to provisions of this Agreement on the specified routes;
- d. "Annex" means the Annex (es) to this Agreement or any amendments thereto, in accordance with the provisions of Article 18 (Consultations and Amendment) of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include the Annex except where explicitly agreed otherwise;
- e. "Air service" "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings specified in Article 96 of the Convention;
- f. "Capacity" means,
 - in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on the route or section of a route,
 - in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route
- g. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes of the Convention under Articles 90 and 94 thereof, so far as those annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;

- h. "Designated airline(s)" means any airline(s) which has/have been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
- i. "Ground-handling" means and includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services;
- j. "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;
- k. "International air transportation" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
- l. "Marketing airline" means an airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline, through code-sharing;
- m. "Schedule" means the schedule of the routes to operate air transportation services annexed to the present Agreement and any modifications thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 18 of the present Agreement;
- n. "Specified routes" means the routes established or to be established in the Annex to this Agreement;
- o. "Spare parts" means, articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft;
- p. "Tariff" means any fare, rate or charge, the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and/or cargo, excluding mail, in air transportation, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by airlines, including their agents and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- q. "Territory" has the meaning specified in Article 2 of the Convention;
- r. "Traffic" means, passengers, baggage, cargo and mail;
- s. "Regular equipment" means articles, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment;
- t. "User charges" means fees or rates levied for the use of airports, navigational facilities and other related services offered by one Contracting Party to the other

2. 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 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.
3. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routes, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such services through appropriate temporary rearrangements of such routes, including the grants of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations.

ARTICLE 3

DESIGNATION AND AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. Such designation shall be effected by virtue of a written notification through diplomatic channels.
2. The criteria for designation shall be:
 - a) Substantial ownership and effective control of their airlines are vested in the Contracting Party designating the airline.
 - b) The Government designating the airline maintains and administers standards set forth in Article 13 (Aviation Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement.
3. On receipt of such designation, the aeronautical authorities of other Contracting Party shall, subject to paragraphs (4) and (5) of this Article, grant without delay to the designated airline(s) the appropriate operating authorization.
4. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require an airline(s) designated by the other Contracting Party to satisfy that it is (they are) qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operations of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention
5. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (3) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 (Grant of Rights) of this Agreement, in any case where the Contracting Party is not satisfied that:
 - a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; and/ or
 - b. the Government designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 13 (Aviation Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement
6. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a capacity agreed upon and a tariff established in accordance with the provisions of Article 5 (Capacity) and Article 6 (Tariffs) of this Agreement is in force in respect of that service.

ARTICLE 4

REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 (Grant of Rights) of this Agreement by an airline/s designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:
 - a. in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline is vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or,
 - b. in case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting the rights; or,
 - c. in case that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultations between aeronautical authorities of the Contracting Parties. In such a case consultations between Aeronautical Authorities 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) prevention of airlines from setting prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. The tariffs established under paragraph (1) shall not be required to be filed by the designated airlines of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval.
3. Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, in the establishment of tariffs, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor, being a designated airline of the other Contracting Party, or excluding such a competitor from a route.
4. The Contracting Parties agree that the following airline practices, in relation to the establishment of tariffs, may be regarded as possible unfair competitive practices which may merit closer examination:
 - a. charging fares and rates on routes at levels which are in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate.
 - b. the practices in question are sustained rather than temporary.
 - c. the practices in question have a serious economic effect on or cause significant damage to, designated airline(s) of the other Contracting Party and
 - d. behaviour indicating an abuse of dominant position on the route.

5. In the event that either aeronautical authority is dissatisfied with a tariff proposed or in effect for an airline of the other Contracting Party, the aeronautical authorities will endeavour to settle the matter through consultations, if so requested by either authority. In any event, the aeronautical authority of a Contracting Party shall not take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a tariff of an airline of the other Contracting Party.

6. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of one Contracting Party shall provide, on request, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party the information relating to the establishment of the tariffs, in a manner and format as specified by such authorities.

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, 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 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 the necessary documents used by the designated airlines of one Contracting Party including transportation documents, airway bills and advertising material as well as motor vehicles, material and equipment which may be used by the designated airlines for commercial and operational purposes within the airport area provided such material and equipment serve the transportation of passengers and freight.
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 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 and psychotropic substances. Such baggage, cargo and mail shall be exempt from customs, exercise and similar duties, fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

ARTICLE 9 USER CHARGES

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

2. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall 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 shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party. Consistent with such laws and regulations each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph (1) of this Article.

ARTICLE 11 CURRENCY CONVERSION AND REMITTANCE OF EARNINGS

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

ARTICLE 12
MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Convention. However, each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or any other State.
2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph (1) above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization (ICAO), the other Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4 (Revocation or Suspension of Operating Authorization) of this Agreement.

ARTICLE 13
AVIATION SAFETY

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

- 3 Notwithstanding the obligations mentioned in Article 16 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of the airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the State of the other Contracting Party may, while within the territory of the State of the other Contracting Party, be made subject of an examination (in this Article called "ramp inspection"), without unreasonable delay. This would be an inspection by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft. However, the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the objective of this inspection will be to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment in accordance with the established effective norms on the 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 both Contracting Parties shall supply each other, on request, with periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried on the agreed services

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.
4. Neither Contracting Party may grant any preference to its own airlines with regard to the designated airlines of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

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

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

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

4. The Vice-President or a senior member of the ICAO Council, not being a national of either of the Contracting Parties, as the case may be, shall replace the President of ICAO in its arbitral duties, as mentioned in paragraph (3) of this Article, in case of absence or incompetence of the latter.
5. The arbitral tribunal shall determine its procedures and the place of arbitration subject to provisions agreed upon between the Contracting Parties.
6. The decisions of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Contracting Parties to the dispute.
7. If either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with the decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which have been granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.
8. Each Contracting Party shall bear the expenses of its own arbitrator. The expenses of the umpire, including his/her fees and any expenses incurred by ICAO in connection with the appointment of the umpire and/or the arbitrator of the Party in default as referred to in paragraph (3) of this Article shall be shared equally by the Contracting Parties.
9. Pending the submission to arbitration and thereafter until the arbitral tribunal publishes its award, the Contracting Parties shall, except in the event of termination, continue to perform all their obligations under this Agreement without prejudice to a final adjustment in accordance with the said award.

ARTICLE 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

VALIDITY and TERMINATION

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

In such case, the Agreement shall terminate 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 23

ENTRY INTO FORCE

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

2. In witness thereof, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement comprising twenty three (23) Articles and Annex and have affixed thereto their seals

Done at *Ankara* this *18* day of *February* the year *2010* in duplicate, in Turkish 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

Binali YILDIRIM
Minister of Transport and
Communication

FOR THE GOVERNMENT
OF THE UNITED REPUBLIC OF
TANZANIA

Ambassador Seif Ali IDDI (MP)
Deputy Minister for
Foreign Affairs and
International Cooperation

ANNEX ROUTE SCHEDULE

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

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Turkey	Any point (*)	Dar Es Salaam One point to be specified later	Any point (*)

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

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Tanzania	Any point (*)	Any two points to be specified later	Any point (*)

Notes:

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

(*) 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.