

## MİLLETLERARASI ANDLAŞMA

**Karar Sayısı: 4624**

19 Ekim 2015 tarihinde Antalya'da imzalanan ve 7240 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan ekli "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Sırbistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması"nın onaylanmasına, 9 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 2 nci ve 3 üncü maddeleri gereğince karar verilmiştir.

16 Ekim 2021

**Recep Tayyip ERDOĞAN**  
CUMHURBAŞKANI

# TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ

VE

# SİRBİSTAN CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ

## ARASINDA HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Sırbistan Cumhuriyeti Hükümeti (Bundan sonra "Akit Taraflar" olarak nitelendirileceklerdir),

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

Uluslararası hava hizmetlerine ilişkin fırsatların genişletilmesini kolaylaştırmak isteyerek,

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

Hava araçlarının güvenliğine karşı yapılan, kişilerin ve mülklerin emniyetini tehdit eden, hava hizmetlerini olumsuz etkileyen ve sivil havacılığın emniyeti konusunda halkın güvenini sarsan tehdit eylemleri konusundaki ciddi endişelerini teyit ederek ve uluslararası hava hizmetlerinde en üst seviyede emniyet ve güvenliği sağlamayı isteyerek;

Kendi ülkeleri arasında ve dışında tarifeli hava hizmetleri tesis etmek amacıyla bir anlaşmaya varmayı arzu ederek,

aşağıdaki maddelerde anlaşmışlardır:

## MADDE 1

### TANIMLAR

İşbu Anlaşma'da kullanılan terimler aşağıda belirtilen anlamları taşıyacaklardır:

a) "Sözleşme" terimi; 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesini ifade etmekte ve her iki Akit Tarafça yürürlüğe konması veya kabul edilmesi koşuluyla, Sözleşmenin 90. Maddesi altında kabul edilen tüm Ekleri ve 90. ve 94. Maddeler uyarınca Eklerde veya Sözleşmede yapılan tüm değişiklikleri içermektedir,

b) "Havacılık otoriteleri" terimi, Türkiye Cumhuriyeti için, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü (SHGM) ve Sırbistan Cumhuriyeti için Sırbistan Cumhuriyeti Sivil Havacılık Müdürlüğünü veya bahse konu her iki ülke için hâlihazırda bu otoritelere tevdi edilmiş olan görevleri yerine getirmeye yetkili herhangi bir kurum veya kişiyi ifade etmektedir,

c) "Anlaşma" terimi işbu Anlaşmayı, işbu anlaşmanın Ek'ini ve işbu Anlaşma'yı ya da Ek'ini tadil eden herhangi bir protokolü ifade etmektedir,

d) "Ek" terimi, işbu Anlaşmanın Ek'ini veya işbu Anlaşmanın 18. Maddesinin (İstisnalar) ve 19. Maddesinin (Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda bu Ek üzerinde yapılan değişiklikleri ifade etmektedir

e) "Tayin edilen havayolu şirketi" terimi, işbu Anlaşmanın 3. Maddesi uyarınca tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş herhangi bir havayolu şirketini ifade etmektedir,

f) "Ücret Tarifesi" terimi, postanın taşınmasına ilişkin ücretler ve koşullar hariç tutulmak kaydıyla, acentelik hizmetleri ile diğer ek hizmetlerin ücretleri ve koşulları da dahil olmak üzere, yolcuların, bagajların ve kargonun taşınması için ödenecek ücretleri ve bu ücretlerin tabi olduğu koşulları ifade etmektedir,

g) "Ülke" terimi, Sözleşmenin 2. Maddesinde tanımlanan anlamında kullanılmaktadır,

h) "hava hizmetleri", "uluslararası hava hizmetleri", "havayolu şirketleri" ve "trafik amacı dışındaki duraklama" terimleri, Sözleşmenin 96. Maddesinde tanımlanan anlamlarında kullanılmaktadır,

i) "Kapasite" terimi hava aracı için, bu hava aracı tarafından hatta veya hattın belirli bir kısmında taşınabilen yükü, mutabık kalınan hizmetler 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,

j) "Belirlenen hatlar" terimi, işbu Anlaşmanın Ekinde onaylanmış veya onaylanacak hatları ifade etmektedir,

- k) "Mutabık kalınan hizmetler" terimi yolcuların, bagajların, kargonun ve postanın birlikte veya birbirinden ayrı olarak taşınması amacı ile, belirlenen hatlarda, işbu Anlaşma hükümlerine uygun bir şekilde işletilebilecek tarifeli uluslararası hava hizmetlerini ifade etmektedir,
- l) "Kullanıcı ücretleri" terimi, bir Akit Tarafça diğerine sağlanan havalimanlarının, hava seyrüsefer tesislerinin, ilgili diğer hizmetlerin veya havacılık güvenliği ve emniyeti tesislerinin ve hizmetlerinin kullanımı için tarh edilen harçları ve ücretleri ifade etmektedir,
- m) "Birden çok taşıma türü kullanılarak sunulan hizmetler" terimi yolcuların, bagajların, kargonun ve postanın ücret veya kira karşılığında hava aracı ve bir ya da daha fazla sayıda yer aracı ile toplu olarak taşınmasını ifade etmektedir,
- n) "Yedek parçalar" terimi, motorlar da dâhil olmak üzere, yenileme veya onarım amacı ile hava aracına monte edilecek aksamı ifade etmektedir,
- o) "Trafik" terimi; yolcular, bagaj, kargo ve postayı ifade etmektedir,
- p) "Yer hizmetleri" terimi, yolcu, kargo ve bagaj hizmetleri ve ikram servisleri ve/veya hizmetleri de dâhil olmak ancak bunlarla sınırlı kalmamak kaydıyla çeşitli hizmetlerin teminini ifade etmektedir,
- q) "Olağan teçhizat" terimi çıkartılabilir nitelikteki yedek parçalar ve malzemeler dışında, ilk yardım ve yaşamsal teçhizat da dâhil olmak üzere, uçuş sırasında kullanılan tüm malzemeleri ifade etmektedir;

## MADDE 2

### HAKLARIN TANINMASI

1. Her bir Akit Taraf, belirtilen hatlar üzerinde, tayin edilen havayolu şirketleri tarafından, mutabık kalınan hizmetlerin tesis edilebilmesi ve işletilebilmesi amacı ile diğer Akit Tarafa işbu Anlaşmada belirtilen hakları tanımaktadır.
2. Akit Taraflarca tayin edilen havayolu şirketleri aşağıda belirtilen haklardan yararlanacaklardır:
- a) diğer Akit Tarafın ülkesi üzerinden iniş yapmaksızın uçuş hakkı,
- b) diğer Akit Tarafın ülkesinde trafik dışındaki amaçlar için duraklama hakkı,
- c) mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesi sırasında, yolcuları, kargoyu ve postayı almak ve/veya indirmek amacıyla diğer Akit Tarafın ülkesinde, işbu Anlaşmanın Ek'inde belirtilen noktalarda duraklama hakkı.
3. İşbu Maddenin 2. fıkrasında yer verilen hiçbir husus, bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu şirketine, diğer Akit Tarafın ülkesinde, bu diğer tarafın ülkesindeki noktalar arasında ücret veya kira karşılığı taşınmak üzere yolcu, kargo ve posta alma hakkı verdiği şeklinde anlaşılabilir.

### MADDE 3

#### HAVAYOLU ŞİRKETLERİNİN TAYİNİ VE İŞLETME YETKİSİNİN TANINMASI

1. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa yazılı olarak bildirmek suretiyle belirlenen hatlarda, mutabık kalınan hizmetleri yürütmesi amacıyla bir veya daha fazla havayolu şirketi tayin etme hakkına sahip olacaktır.
2. Akit Taraflardan herhangi birinin havayolu şirketi tayinine ilişkin bildirimimin tebellüğ edilmesi üzerine, diğer Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri İşbu Maddenin 3. ve 4. fıkralarına tabi olarak, gereken işleme yetkisini gecikmeksizin tanyacaktır.
3. Bir Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri, işletme yetkisini tanımadan önce, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolu şirketinin, sözü geçen havacılık otoritelerince, uluslararası hava hizmetlerinin yürütülmesinde uygulanan yasa ve yönetmeliklerin şartlarını yerine getirebilecek yeterlilikte olduğunu kanıtlamasını talep edebilecektir.
4. Her bir Akit Taraf, söz konusu havayolu şirketinin mülkiyetinin büyük bir kısmının ve etkin kontrolünün söz konusu havayolu şirketini tayin eden Akit Tarafın kendisinde veya uyuşundakilerin yetkisinde olduğundan ve/veya söz konusu havayolu şirketini tayin eden Akit Devletin, İşbu Anlaşmanın 15. Maddesinde (Havacılık Emniyeti) ve 16. Maddesinde (Havacılık Güvenliği) belirtilen standartlara sahip olduğundan ve bu standartları uyguladığından emin olamaması halinde, İşbu Maddenin 2. fıkrasında abfta bulunulan işletme yetkilerini tanımayı reddedebilecek veya tayin edilen havayolu şirketinin İşbu Anlaşmanın 2. Maddesinde belirlenen hakları kullanabilmesi için birtakım şartlar uygulanmasını gerekli görebilecektir.
5. Bu şekilde tayin edilip yetkilendirilmiş bir havayolu şirketi, İşbu Anlaşma'da yer verilen diğer şartlara uyması koşuluyla, mutabık kalınan hizmetleri sunmaya istediği herhangi bir zamanda başlayabilecektir.

### MADDE 4

#### İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VE ASKIYA ALINMASI

1. Her bir Akit Taraf, aşağıdaki hallerde, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolu şirketine verilmiş bulunan işletme yetkisini iptal etme veya bu havayolu şirketi tarafından İşbu Anlaşmanın 2. Maddesinde belirtilen hakların kullanılmasını askıya alma veya bu hakların kullanılmasına yönelik olarak gerekli gördüğü şartları tatbik etme hakkına sahip olacaktır:
  - a) söz konusu havayolu şirketinin mülkiyetinin büyük bir kısmının ve etkin kontrolünün söz konusu havayolu şirketini tayin eden Akit Tarafın kendisinde veya uyuşundakilerin yetkisinde olduğuna kanaat getirememesi,

b) söz konusu havayolu şirketinin, yetkileri tanıyan Akit Tarafın Sözleşme hükümleri uyarınca uluslararası hava hizmetlerinin yürütülmesinde uyguladığı yasalara ve yönetmeliklere uygun davranmaması,

c) tayin edilen havayolu şirketinin mutabık kalınan hizmetleri işbu Anlaşma'da belirtilen koşullara göre işletmemesi

2. İptalin, askıya alma işleminin veya bu Maddenin 1. fıkrasında belirtilen şartların derhal uygulanması kanunların veya yönetmeliklerin ihlalinin devam etmesini önlemek açısından zaruri değilse, sözü geçen hak, ancak işbu Anlaşmanın 18. Maddesi hükümleri uyarınca diğer Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri ile istişare edildikten sonra kullanılabilir.

## MADDE 5

### KULLANICI ÜCRETLERİ

1. Akit Taraflar diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolu şirketlerine, benzer uluslararası hava hizmetlerini işleten kendi havayolu şirketlerine tarh edilen ücretlerden daha yüksek ücretler tarh etmeyecek veya tarh edilmesine izin vermeyeceklerdir.

2. Bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu şirketinin, diğer iki Akit Tarafın ulusal yasa ve yönetmeliklerine uygun bir şekilde, diğer Akit Tarafın ülkesinde kendisi tarafından belirlenmiş yer hizmetlerini yürütülmesine ve kendi tercihi doğrultusunda, yerel kanun ve yönetmelikler uyarınca gerekli görülmesi halinde, tamamen ya da kısmen, diğer Akit Tarafın yetkili makamları tarafından yetkilendirilmiş herhangi bir acenteden sağlanan yer hizmetlerini almasına izin verilecektir.

3. Akit Taraflar, söz konusu ücretleri ve harçları tarh eden yetkili mercileri ile söz konusu hizmetlerden ve tesislerden faydalanan havayolu şirketleri arasında, pratikte mümkün olması halinde, söz konusu havayolu şirketlerini temsil eden kuruluşlar vasıtasıyla görüşmeler ve müzakereler yapılmasını destekleyecekler ve teşvik edeceklerdir. Kullanıcılar, değişiklikler yapılmadan önce görüşlerini belirtebilmelerini sağlamak üzere, kullanıcı ücretlerindeki her değişiklik teklifi hakkında mümkün olduğu kadar önceden bilgilendirilecektir.

## MADDE 6

### GÜMRÜK HARÇLARINDAN VE VERGİLERİNDEN MUAFİYET

1. Beraberindeki olağan teçhizatı, yedek parçaları, yakıt ve yağ stokları ve ikmal malzemeleri (uçuş sırasında yolculara ikram edilen veya satışı yapılan yiyecek, içecek, alkol ve diğer ürünler ile sigara) da dahil olmak üzere, herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu şirketinin mutabık kalınan hizmetlerde işletilen hava aracı diğer Akit Tarafın ülkesine varışta, bu teçhizat, yedek parçaları, sarf malzemeleri ve ikmal malzemeleri bu Akit Tarafın ülkesinden ayrılana kadar hava aracında kalmak kaydıyla, her türlü gümrük harcından, sair ithalat vergilerinden, muayene ücretinden ve vergilerden muaf olacaktır.

2. Aşağıda sayılan maddeler de, ifa edilen hizmetlere ilişkin ücretler dışında, benzer harç ve vergilerden muaf tutulacaktır:

a) hava aracına alındıkları Akit Tarafın ülkesi üzerindeki uçuşların bir kısmında kullanılacak olsalar dahi, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolu şirketi tarafından mutabık kalınan hizmetlerde işletilen hava aracına tedarik edilen yakıt ve yağlar,

b) motorlar da dâhil olmak üzere, herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu şirketi tarafından mutabık kalınan hizmetlerde kullanılan hava aracının bakım ve onarımı için diğer Akit Tarafın ülkesine giren yedek parçalar ve olağan havacılık teçhizatı,

c) Akit Taraflardan herhangi birinin ülkesinde, bu Akit Tarafın yürürlükteki yasalarına ve yönetmeliklerine uygun bir şekilde, diğer Akit Tarafın mutabık kalınan hizmetlerde işletilen hava aracında kullanılmak üzere söz konusu hava aracına alınan ikmal malzemeleri.

İşbu fıkrada atıfta bulunulan maddelerin gümrük nezaretinde veya kontrolünde tutulması gerekebilecektir.

3. Herhangi bir Akit Tarafın hava aracında bulundurulanan olağan havacılık teçhizatı, malzemeler, ikmal malzemeleri, yakıt ve yağ stokları ve yedek parçalar diğer Akit Tarafın ülkesine sadece bu Akit Tarafın gümrük otoritelerinin onayı ile indirilebilecektir. Bu durumda, bu teçhizat ve malzemeler söz konusu Akit Tarafın gümrük mevzuatın göre yeniden ihraç edilene veya sair şekillerde elden çıkartılana kadar söz konusu gümrük otoritelerin gözetiminde tutulabilecektir.

4. Uçak biletleri, havayolu konşimentoları, tayin edilen havayolu şirketinin amblemini taşıyan sair basılı malzemeler ve tayin edilen havayolu şirketi tarafından ücretsiz olarak dağıtılan reklam ve tanıtım materyalleri de dâhil olmak üzere herhangi bir Akit Tarafça tayin edilmiş bir havayolu şirketi tarafından kullanılan gerekli belgeler diğer Akit Tarafın ülkesinde gümrük harçlarından ve benzeri sair harçlardan muaf tutulacaktır.

5. Depolama ve gümrüklemeye ilişkin hizmetler için tarh edilen harçlar Akit Tarafların ulusal yasa ve yönetmeliklerine uygun olarak tahsil edilecektir.

## MADDE 7

### MUTABIK KALINAN HİZMETLERİN YÜRÜTÜLMESİNE İLİŞKİN PRENSİPLER

1. Akit Taraflarca tayin edilen havayolu şirketlerine, mutabık kalınan hizmetleri iki Akit Devletin ülkeleri arasında yürütmeleri için adil ve eşit düzeyde imkan sağlanacaktır.

2. Mutabık kalınan hava hizmetlerinin herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu şirketleri tarafından işletilmesinde, aynı hatların tümünde veya bir kısmında sunduğu hizmetlerin haksız yere etkilenmesini önlemek amacı ile, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolu şirketinin çıkarları dikkate alınacaktır.

3. Akit Taraflarca tayin edilmiş havayolu şirketleri tarafından sunulan, mutabık kalınan hizmetler, Akit Tarafların vatandaşlarının belirlenen hatlardaki ulaşım ihtiyaçları ile yakından ilintili olacak ve bu hava hizmetlerinin asli amacı Akit Tarafların ülkeleri arasında yolcular ve posta da dâhil olmak üzere kargo için mevcut ve makul olarak beklenen ulaşım ihtiyaçlarını makul bir yük faktörü ile karşılayacak bir kapasiteyi sağlamak olacaktır.

4. Mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesinde her bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu şirketleri tarafından sağlanacak toplam kapasite ve hizmet frekansları, Akit Tarafların Havacılık Otoriteleri tarafından karşılıklı olarak belirlenecektir. Başlangıçta belirlenen kapasite ve hizmetlerin frekansı söz konusu otoriteler tarafından zaman içerisinde gözden geçirilebilecek ve yeniden düzenlenebilecektir.

5. Akit Taraflarca tayin edilen havayolu şirketleri, yayınlanması öncesinde, uçuş programlarını, mutabık kalınan hizmetlerin belirlenen hatlarda işletilmeye başlanacağı tarihten en az otuz (30) gün önce, onay için diğer Akit Tarafın Havacılık Otoritelerine sunacaklardır. Uçuş programları sunulacak hizmetin türüne ve frekansına, hava aracının tipine ve uçuş programlarının geçerlilik süresine ilişkin bilgileri içerecektir. Bu koşullar uçuş tarifeleri üzerinde bilahare yapılabilecek değişiklikler için de geçerli olacaktır.

## MADDE 8

### BİRDEN ÇOK TAŞIMA TÜRÜ KULLANILARAK SUNULAN HİZMETLER

Akit Taraflarca tayin edilen havayolu şirketlerinin, Akit Tarafların yürürlükteki yasalarına ve yönetmeliklerine uygun bir şekilde, mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesi ile bağlantılı olarak, Akit Tarafların ülkelerinde veya üçüncü ülkelerde bulunan noktalar arasında her türlü yer aracı vasıtasıyla ulaşım hizmeti sunmalarına izin verilecektir. Havayolu şirketleri bu hizmetleri kendi yer araçları vasıtasıyla sunabilecekleri gibi, kod paylaşımı da dahil olmak üzere, yer araçları ile taşımacılık hizmeti sunan diğer şirketlerle yapacakları düzenlemeler vasıtasıyla da sunabileceklerdir. İlgili ulaşım hizmeti tedarikçilerinin yolculara ve sevkiyat yapmak isteyen kişilerle kuruluşlara bildirilmesi koşuluyla, birden çok taşıma türü kullanılarak sunulan hizmetler uzun menzilli hizmet olarak ve hava ulaşımını yer araçları vasıtasıyla gerçekleştiren ulaşım ile birleştirmek suretiyle tek bir fiyat karşılığında sunulabilecektir.

## MADDE 9

### İSTATİSTİK RAPORLARININ SUNULMASI

Akit Tarafların havacılık otoriteleri, talep edilmesi halinde, diğer akit Tarafın Havacılık Otoritelerine, müştereken belirlenen bir süre içerisinde yürütülen mutabık kalınan hizmetlere ilişkin periyodik istatistik raporlar veya sair istatistik raporlar sunacaklardır. Bu raporlar söz konusu havayolu şirketinin mutabık kalınan hizmetler ile ilgili olarak taşımış olduğu trafik miktarını ve bu trafiğin başlangıç ve varış noktalarını belirlemek için gerekli tüm bilgileri içerecektir.



## MADDE 10

### YASALARIN VE YÖNETMELİKLERİN UYGULANMASI

1. Bir Akit Tarafın, uluslararası hava hizmetinde bulunan bir hava aracının, ülkesine girişi, kalışı ve çıkışı veya bu hava aracının işletilmesi ve seyrüseferi ile ilgili yasa ve yönetmelikleri, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolu şirketinin hava araçlarına, bu hava araçlarının ilk Akit Tarafın ülkesinde buldukları sırada da uygulanacaktır.
2. Bir Akit Tarafın yolcu, bagaj, mürettebat, posta ve kargonun ülkesine girişi, kalışı veya ayrılışıyla ilgili pasaport, gümrük, döviz ve sağlık kontrolü gibi formaliteleri düzenleyen yasa ve düzenlemeler, söz konusu ülke sınırları dahilinde buldukları süre zarfında, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolu şirketlerinin hava araçlarına alınan yolcu, mürettebat, bagaj, kargo veya posta için de geçerli olacaktır.

## MADDE 11

### TRANSİT GEÇİŞ

1. Akit Tarafların yasa ve yönetmeliklerine tabi olmak kaydıyla, bir Akit Tarafın ülkesinden transit geçişlerde, havalimanının bu amaçla ayrılan kısmını terk etmemek kaydıyla yolcular, bagajlar, kargo ve posta, şiddete karşı alınan güvenlik önlemleri ve narkotik ve psikotrop madde kontrolü haricinde sadece basitleştirilmiş bir kontrole tabi tutulacaklardır.
2. Bir Akit Tarafın ülkesinden transit geçişlerde bagajlar, kargo ve posta, söz konusu Akit Tarafın ülkesinde uygulanan gümrük vergilerinden, harçlardan ve sair vergilerden muaf tutulacaktır.

## MADDE 12

### SERTİFİKA VE LİSANSLARIN TANINMASI

1. Bir Akit Tarafça tanzim edilen veya geçerli kıtınan ve halihazırda yürürlükte olan uçuşa elverişlilik sertifikaları, yeterlilik sertifikaları ve lisanslar, söz konusu sertifikaların veya lisansların tanzim edildiği veya geçerli sayıldığı koşulların, Sözleşme uyarınca belirlenen asgari standartlara eşit seviyede veya daha yüksek seviyede olması halinde, mutabık kalınan hizmetlerin belirlenen hatlarda yürütülmesi amacıyla diğer Akit Tarafça da tanınacaktır.
2. Akit Taraflar, kendi ülkelerinin üzerinde yapılan uçuşlar ile ilgili olarak kendi vatandaşlarına diğer Akit Tarafça tanzim edilen veya geçerli kıtınan yeterlilik sertifikalarının ve lisansların geçerliliğini tanımayı reddetme hakkını saklı tutmaktadır.

3. Akit Taraflardan herhangi birinin havacılık otoriteleri tarafından herhangi bir kişiye veya tayin edilen bir havayolu şirketine ya da mutabık kalınan hizmetlerin yürütülmesinde kullanılan bir hava aracına verilen ve işbu Madde'nin 1. fıkrasında atfıta bulunulan lisans ve sertifikalarla ilgili imtiyazlar ve koşullar, Sözleşmeye uygun olarak belirlenen asgari standartlardan farklı bir standardın uygulanmasına izin veriyorsa ve bu fark konusunda Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne başvuruda bulunulmuş ise, diğer Akit Taraf, bu muallak uygulamanın açıklığa kavuşturulması amacıyla havacılık otoritelerinin istişarede bulunmasını talep edebilecektir. Uygun bir anlaşmaya varılamaması durumu, bu Anlaşmanın 4. Maddesinin (İşletme Yetkisinin İptali ve Askıya Alınması) uygulanmasına gerekçe oluşturacaktır.

## MADDE 13

### KAZANÇLARIN TRANSFERİ

1. Her bir Akit Taraf, müteakibliyet esasına tabi olmak kaydıyla, diğer Akit Tarafa tayin edilen havayolu şirketlerine, kendi ülkelerinde, uluslararası hava hizmetlerinin işletilmesi ile ilgili olarak üstlendikleri giderlerden artan gelirleri, talep etmeleri halinde, havale etme hakkı tanınacaktır.

2. Bu havale işlemleri, bu işlemin gerçekleştirildiği Akit Tarafın ülkesinde yürürlükte olan yasalara ve yönetmeliklere uygun bir şekilde, işlem tarihinde geçerli olan resmi döviz kuru üzerinden, serbestçe çevrilebilir bir para birimi ile gerçekleştirilebilecek ve bu işlemler sadece bankalar tarafından bu tür işlemlere uygulanan ücretlere tabi olacaktır.

3. Akit Taraflar arasında çift vergilendirmenin önlenmesine yönelik özel bir anlaşmanın ya da kazançların transferine yönelik özel bir anlaşmanın imzalanmış olması durumunda bu Anlaşmaların hükümleri geçerli olacaktır.

## MADDE 14

### HAVAYOLU ŞİRKETLERİNİN TEMSİLCİLİKLERİ

1. Akit Taraflarca tayin edilen havayolu şirketleri, diğer akit Tarafın yasalarına ve yönetmeliklerine uygun bir şekilde, hava taşımacılığı hizmetinin ve hava taşımacılığı hizmetinin sunulabilmesi için gereken diğer ferî ürünlerin ve tesislerin tanıtımı ve satışı için diğer Akit Tarafın ülkesinde temsilcilikler açma hakkına sahip olacaktır.

2. Bir Akit Tarafa tayin edilen havayolu şirketi, mutabık kalınan hizmetlerin yürütülmesi için gerekli olan idari, teknik ve operasyonel personelini, diğer Akit Tarafın ülkesine giriş, kamet ve istihdamla ilgili yasa ve yönetmeliklerine uygun bir şekilde, diğer Akit Tarafın ülkesine getirme ve burada bulundurma hakkına sahip olacaktır.

3. Bir Akit Taraşça tayin edilen havayolu şirketi, diğer Akit Tarafın ülkesinde, bu Akit Tarafın yasalarına ve yönetmeliklerine uygun bir şekilde, kendi taşımacılık belgelerini kullanarak kendisi tarafından sunulan taşımacılık hizmetlerini satma hakkına sahip olacaktır. Bu satışlar doğrudan tayin edilen havayolu şirketlerinin temsilcilikleri tarafından gerçekleştirilebileceği gibi yetkili acenteleri vasıtasıyla da gerçekleştirilebilecektir.

## MADDE 15

### HAVACILIK EMNİYETİ

1. Akit Taraflardan herhangi biri, diğer Akit Taraşça havacılık tesislerine ve hizmetlerine, mürettebata, hava aracına veya hava aracının işletilmesine ilişkin herhangi bir alanda benimsenmiş bulunan emniyet standartları ile ilgili olarak herhangi bir zamanda iştişarelerde bulunmayı talep etme hakkına sahip olacaktır. Bu iştişarelerin Akit Taraflardan birinin diğer Akit Taraşça yapılan yazılı talebi tebellüğ ettiği tarihi izleyen otuz (30) gün içerisinde gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

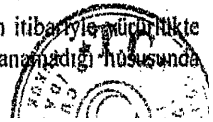
2. İşbu Madde'nin 1. paragrafında atıfta bulunulan iştişareleri müteakiben, Akit Taraflardan herhangi birinin diğer Akit Tarafın işbu Maddenin 1. paragrafında atıfta bulunulan alanlarda emniyet standartlarını ilgili tarihte Sözleşme uyarınca belirlenen asgari standartlara eşit şekilde sağlamadığını ve uygulamadığını tespit etmesi halinde, sözü geçen Akit Taraf bu tespitlerini ve bu standartlarına uygunluğun sağlanması için atılması gereken adımları diğer Akit Tarafa bildirecektir. Diğer Akit Tarafın on beş (15) gün ya da Akit Taraflarca, yazılı bildirimlerin diplomatik kanallar yoluyla teatisi marifetiyle müştereken kararlaştırılabilecek daha uzun bir süre içerisinde gerekli önlemleri almaması söz konusu tespitite bulunan Akit Tarafın işbu Anlaşmanın 4. Maddesini uygulanmasına geşeğe teşkil edecektir.

3. Sözleşmenin 33. Maddesindeki hükümlere bakılmaksızın, bir Akit Taraşça tayin edilen havayolu şirketi tarafından diğer Akit Tarafın ülkesine inecek veya ülkesinden kalkacak şekilde gerçekleştirilen uçuşlarda işletilen bir hava aracı diğer Akit Tarafın ülkesinde bulunduğu sırada, olağandışı bir gecikmeye yol açmamak şartıyla, bu hava aracında ve rampada, diğer Akit Tarafın yetkili temsilcileri tarafından hava aracının ve mürettebatın belgelerinin geğerliliği ile hava aracının ve teçizatının görünlürdeki durumunu kontrol etmek amacı ile denetimler (işbu Maddede "rampa denetimi" olarak adlandırılacaktır) gerçekleştirilebilecektir.

4. Bu şekilde icra edilen herhangi bir rampa denetimi ya da bir dizi rampa denetimi sırasında:

a) bir hava aracının veya bir hava aracının işletilmesinin, Sözleşme uyarınca belirlenmiş olan ve denetimin gerçekleştirildiği tarih itibariyle yürürlükte bulunan asgari standartlara uygun olmadığı yönünde ciddi kayıtların oluşması, veya,

b) Sözleşme uyarınca belirlenmiş olan ve denetimin gerçekleştirildiği tarih itibariyle yürürlükte bulunan emniyet standartlarının etkin bir şekilde sağlanamadığı ve uygulanamadığı hususunda ciddi kayıtların oluşması halinde,



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

5. İşbu Madde'nin 3. fıkrası uyarınca bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu şirketi tarafından işletilen hava aracına rampa denetimi uygulanmasına söz konusu havayolu şirketinin temsilcisi tarafından müsaade edilmemesi durumunda, diğer Akit Taraf işbu Madde'nin 4. fıkrasında belirtilen ciddi kaygıların oluştuğu sonucuna varabilecek ve söz konusu fıkrada belirtilen sonuçları çıkarabilecektir.

6. Herhangi bir Akit Tarafın, bir veya bir dizi rampa denetimi sonucunda, bir rampa denetiminin engellenmesi sonucunda, istişareler sonrasında ya da sair nedenlerle, hava yolu şirketinin operasyonlarının emniyeti açısından derhal bir tedbir alınması gerektiği sonucuna varması durumunda, söz konusu Akit Taraf diğer Akit Tarafça tayin edilmiş olan havayolu şirketinin işletme yetkilerini derhal askıya alma veya tadil etme hakkına sahip olacaktır.

7. Akit Taraflardan herhangi birinin işbu Madde'nin 2. veya 6. fıkraları uyarınca aldığı tedbirler, bu tedbirin alınmasını gerektiren durumun ortadan kalkmasıyla sona erdirilecektir.

## MADDE 16

### HAVACILIK GÜVENLİĞİ

1. Akit Taraflar, uluslararası hukuktan doğan hak ve yükümlülükleri doğrultusunda, sivil havacılık güvenliğinin yasa dışı müdahalelere karşı korunması amacıyla birbirlerine karşı üstlendikleri yükümlülüğün, işbu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini teyit ederler. Akit Taraflar, uluslararası hukuktan doğan haklarının ve yükümlülüklerinin genel niteliklerini kısıtlamaksızın, özellikle 14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzalanan Hava araçlarında İşlenen Suçlara ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşmenin, 16 Aralık 1970 tarihinde Lahey'de imzalanan Hava araçlarının Yasadışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine İlişkin Sözleşmenin, 23 Eylül 1971 tarihinde Montreal'de imzalanan Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı İşlenen Suçların Önlenmesine İlişkin Sözleşmenin, 24 Şubat 1988 tarihinde Montreal'de imzalanan Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Limanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine İlişkin Protokolün ve 1 Mart 1991'de Montreal'de imzaya açılan Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesi Sözleşmesinin ve sivil havacılık güvenliğine ilişkin olarak düzenlenen ve her iki Akit Taraf için de bağlayıcı nitelik taşıyan diğer tüm sözleşmelerin hükümlerine uygun hareket edeceklerdir.

2. Akit Taraflar, sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesini önlemek, bu hava aracının, yolcularının ve mürettebatının, havaalanlarının ve hava seyirüsefer tesislerinin emniyetine karşı girişilebilecek diğer yasa dışı eylemleri ve sivil havacılığın güvenliğine ilişkin diğer tehditleri bertaraf etmek üzere, talep halinde birbirlerine gerekli her türlü yardımda bulunacaklardır.

3. Akit Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, Akit Taraflara uygulanabilir olduğu ölçüde, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından tesis edilen ve Sözleşmeye Ek olarak kabul edilen tüm havacılık güvenliği hükümlerine ve teknik şartlara uygun olarak hareket edecekler ve kendi tescillerindeki hava aracı işletmecilerinin veya işyeri merkezi ya da daimi ikametgahı kendi ülkelerinde bulunan hava aracı işletmecilerinin ve ülkelerindeki havaalanı işletmecilerinin bu tür havacılık güvenliği hükümlerine ve uygun hareket etmelerini sağlayacaklardır. Bu bağlamda her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa kendi ulusal düzenlemeleri ve uygulamaları ile yukarıda belirtilen Ek'lerdeki havacılık güvenlik standartları arasındaki farklılıkları bildirmelidir. Her bir Akit Taraf herhangi bir zamanda diğer Akit Taraftan bu tip farklılıkları diğer Akit Tarafa görüşmek için işbu Anlaşmanın 18. Maddesi (İstisnalar) hükümleri uyarınca gerçekleştirilmek üzere acil istişare talebinde bulunabilecektir.

4. Akit Taraflar söz konusu hava aracı işletmecilerinin, diğer Akit Tarafın ülkesine giriş için, bu ülkeden çıkış için veya bu ülkede kalınan süre zarfında diğer Akit Tarafa, işbu Madde'nin 3. fıkrasında atıfta bulunulan havacılık güvenliği hükümlerine uymalarının istenebileceği hususunda mutabaktır.

5. Akit Taraflardan her biri, kendi ülkelerinde hava aracının güvenliğinin sağlanması, yolcuların, mürettebatın, el bagajlarının, bagajların, kargonun ve ikmal malzemelerinin yükleme veya boşaltma sırasında ve öncesinde kontrol edilmesi amacıyla yeterli tedbirlerin alınmasını ve etkin şekilde uygulanmasını sağlayacaktır. Akit Taraflardan her biri, belirli bir tehdidin bertaraf edilmesi amacıyla diğer Akit Tarafın makul ölçülerde özel güvenlik tedbirleri alınması yolunda yapacağı herhangi bir talebi olumlu şekilde dikkate alacaktır.


6. Sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesi olayının veya bu doğrultuda bir tehdidin vuku bulması veya bu hava aracının, hava aracının yolcularının ve mürettebatının, havaalanlarının veya hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine yönelik diğer yasadışı müdahalelerin meydana gelmesi halinde Akit Taraflar, haberleşmede ve bu tür bir olayın veya tehdidin insan hayatı konusunda riski asgariye indirmek suretiyle hızlı ve emniyetli biçimde sona erdirilmesini amaçlayan diğer uygun tedbirlerin alınmasında kolaylık sağlayarak birbirlerine yardımcı olacaklardır.

## MADDE 17

### ÜCRET TARİFELERİ

1. Her bir Akit Taraf kendi ülkesinde, kendi ülkesinden veya ülkesi üzerinden sunulacak uluslararası hava hizmetleri için uygulanacak ücret tarifelerinin, tayin edilen havayolu şirketleri tarafından, işletme maliyeti, makul bir kar oranı ve diğer havayolu şirketlerinin tarifeleri de dâhil olmak üzere ilgili tüm etkenlerin dikkate alınması suretiyle makul seviyelerde belirlenmesine izin verecektir. Akit Taraflarca müdahale aşığıdaki hallerle sınırlıdır:

a) Makul olmayan ölçülerdeki ayrımcı ücret ve uygulamaları önlemek;

b) Pazardaki hakim konumun kötüye kullanılmasından kaynaklanan  yüksek veya kısıtlayıcı ücretlerden tüketicileri korumak; ve

c) Havayolu şirketlerini doğrudan veya dolaylı devlet sübvansiyonundan veya desteğinden kaynaklanan düşük ücretlerden korumak.

2. İşbu Maddenin (1) fıkrası uyarınca belirlenen ücret tarifeleri ile ilgili olarak herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu şirketlerinin diğer Akit Tarafın Havacılık Otoritelerinden onay alması gerekmemektedir.

3. Akit Taraflar, tayin ettikleri havayolu şirketlerinin ücret tarifelerini tek başlarına veya diğer havayolu şirketleri ile birlikte belirlerken, diğer Akit Tarafça tayin edilmiş havayolu şirketi olan rakibini ciddi bir biçimde zayıflatacak veya onu hat dışı bırakabilecek bir biçimde pazar gücünü suistimal etmesine izin vermeyecektir.

4. Akit Taraflar, ücret tarifelerinin havayolu şirketleri tarafından belirlenmesine ilişkin olarak aşağıda belirtilen uygulamaların daha yakından incelenmesi gerekebilecek, haksız rekabet uygulamaları olarak değerlendirilebileceği hususunda mutabıktır:

a) belirlenen hatlardaki hizmetlerin sağlanabilmesi için gereken maliyetleri tümüyle karşılamayacak ücretlerin ve fiyatların tatbik edilmesi;

b) söz konusu uygulamaların geçici olmak yerine süreklilik arz etmesi,

c) söz konusu uygulamaların diğer Akit Tarafça tayin edilmiş havayolu şirketi üzerinde önemli ekonomik etkileri olması veya bu şirketi önemli ölçüde zarara uğratması, ve

d) hattaki hakim konumun suistimaline işaret eden davranışlar;

5. Havacılık Otoritelerinden herhangi birinin, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolu şirketi tarafından önerilen veya uygulamada olan ücret tarifesinden memnun olmaması halinde, işlerinden herhangi birinin talebi üzerine, Havacılık Otoriteleri sorunu istişare yoluyla çözmeye çalışacaklardır. Akit Taraflardan herhangi birinin Havacılık Otoritesi hiçbir surette diğer Akit Tarafın havayolu şirketinin ücret tarifesinin yürürlüğe girmesini veya halihazırda yürürlükte bulunan ücret tarifesinin uygulanmasının sürdürülmesini önlemek amacıyla tek tarafı müdahalede bulunmayacaktır.

6. Yukarıdaki hükümlere bakılmaksızın, bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu şirketi, talep edilmesi halinde, diğer Akit Tarafın Havacılık Otoritelerine bu otoritelerin belirlediği şekil ve düzen çerçevesinde, ücret tarifelerinin oluşturulmasına dair bilgi verecektir.

## MADDE 18

### İSTİŞARELER

1. Herhangi bir Akit Taraf veya bu Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri, herhangi bir zamanda, diğer Akit Tarafça veya diğer Akit Tarafın Havacılık Otoriteleriyle istişarelerde bulunmayı talep edebilecektir.

2. Akit Taraflarca aksi yönde bir mutabakata varılmadığı müddetçe, herhangi bir Akit Tarafça ya da bu Akit Tarafın Havacılık Otoritelerince talep edilen istişarelerin, en geç bu yazılı talebin tebellüğ edildiği tarihi izleyen altmış (60) günü içerisinde gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bu istişareler müzakere veya yazışma yoluyla gerçekleştirilecektir. Her bir Akit Taraf bu istişareler sırasında mantıklı ve ekonomik kararların alınabilmesini kolaylaştırmak amacıyla, tutumunu destekleyen ilgili gerekçeleri hazırlayacak ve sunacaktır.

## MADDE 19

### DEĞİŞİKLİKLER

1. Akit Taraflardan herhangi biri, işbu Anlaşmanın herhangi bir hükmü üzerinde değişiklik yapılması gerektiğine kanaat getirmesi halinde, işbu Anlaşmanın 18. Maddesi (İstişareler) hükümleri uyarınca Akit Tarafların Havacılık Otoriteleri arasında istişareler gerçekleştirilmesi talebinde bulunabilecektir.

2. İşbu Anlaşma üzerinde yapılacak değişiklikler, herhangi bir Akit Tarafça diğer Akit Tarafa, söz konusu değişikliğin yürürlüğe girmesi için gereken tüm şartları yerine getirdiğini bildiren en son tarihli diplomatik notanın diğer Akit Tarafça tebellüğ edildiği tarihte yürürlüğe girecektir.

3. İşbu Anlaşma'nın Ek'ine yönelik değişiklikler doğrudan Akit Tarafların Havacılık Otoritelerinin karşılıklı mutabakatı ile yapılabilecek ve diplomatik nota teatisi ile teyit edildikten sonra yürürlüğe girecektir.

## MADDE 20

### ÇOK TARAFLI ANLAŞMALARLA UYGUNLUK

İşbu Anlaşma'da yer verilen herhangi bir hususu ilgilendiren ve her iki Akit Tarafın da katıldığı çok taraflı bir anlaşmanın yürürlüğe girmesi halinde, işbu Anlaşma'nın ve Ek'inin hükümleri söz konusu çok taraflı anlaşmanın hükümlerine uygunluk sağlayacak şekilde değiştirilecektir.

## MADDE 21

### SONA ERME

İşbu Anlaşma süresiz olarak imzalanmıştır.

Akit Taraflar her an diğer Akit Tarafa işbu Anlaşmayı feshetmek istediklerini yazılı olarak bildirebileceklerdir. Bu bildirim eş zamanlı olarak Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne de gönderilecektir. Bu durumda, fesih bildirim karşılıklı mutabakatla süre bitiminden önce geri çekilmediği takdirde, işbu Anlaşma, sona erme bildiriminin diğer Akit Tarafça tebellüğ edildiği tarihten on iki (12) ay sonra sona erecektir. Diğer Akit Tarafın bildirim tebellüğ ettiğini teyit

etmemesi durumunda, bu bildirim, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün bildirim tebellüğü ettiği tarihten on dört (14) gün sonra tebellüğü edilmiş olduğu kabul edilecektir.

## MADDE 22

### İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ

1. İşbu Anlaşmanın yorumlanmasında veya uygulanmasında Akit Taraflar arasında herhangi bir uyuşmazlık çıkması durumunda, Akit Taraflar öncelikle uyuşmazlıklarını Havacılık Otoriteleri arasında yürütülecek müzakereler yoluyla çözmeye çaba göstereceklerdir.
2. Havacılık Otoritelerinin müzakereler yoluyla çözüme ulaşamamaları halinde, uyuşmazlık diplomatik kanallar yoluyla çözüme kavuşturulacaktır.
3. Akit Tarafların, işbu Anlaşma'nın 1. ve 2. fıkralarının hükümleri doğrultusunda bir çözüme ulaşamamaları halinde, Akit Taraflardan herhangi birinin talebi üzerine, söz konusu uyuşmazlık, birer üyesi her bir Akit Tarafça belirlenecek, üçüncü üyesi ise Akit Taraf Devletlerden birinin vatandaşı olmamak ve bu hakemin belirlendiği tarih itibarıyla her iki Akit Tarafın da diplomatik ilişkide olduğu bir Devletin vatandaşı olmak kaydıyla, bu iki hakem tarafından belirlenecek, üç hakemden oluşan bir Hakem Heyetine sunulacaktır.
4. Uyuşmazlığın tahkime götürülmesi durumunda, Akit Taraflar, uyuşmazlığın tahkime götürüleceğine dair diğer Akit Tarafça diplomatik kanallar yoluyla yapılan bildirim tebellüğü ettikleri tarihi izleyen altmış (60) gün içerisinde aday gösterecekleri hakemi belirleyeceklerdir ve üçüncü hakem ise bu tarihten itibaren altmış (60) gün içerisinde belirlenecektir. Akit Taraflardan herhangi birinin belirlenen süre içinde aday göstereceği hakemi belirleyememesi veya üçüncü hakemin öngörülen süre içerisinde tayin edilememesi halinde, her bir Akit Taraf Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Konseyi Başkanından, duruma bağlı olarak bir ya da daha fazla sayıda hakem tayin etmesini talep edebilecektir.
5. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Konseyi Başkanının Akit Taraflardan herhangi birinin vatandaşı olması durumunda, hakemler Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Konseyi Başkan Yardımcısı tarafından tayin edilecektir. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Konseyi Başkan Yardımcısının Akit Taraflardan herhangi birinin vatandaşı olması durumunda, hakemler Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün, Akit Taraflardan herhangi birinin vatandaşı olmayan en kıdemli üyesi tarafından tayin edilecektir.
6. Üçüncü hakem Hakem Heyetinin Başkanı sıfatı ile hareket edecektir.
7. Hakem Heyeti, usullerini ve tahkim işleminin yerini Akit Taraflar arasında mutabık kalmış hükümlere tabi olmak kaydıyla belirleyecektir.
8. Hakem Heyeti tarafından verilen kararlar Akit Taraflar açısından bağlayıcı nitelik taşıyacaktır.
9. Her bir Akit Taraf kendi hakeminin masraflarının yanı sıra tahkim işlemlerinde temsil edilmesinden doğan masrafları da karşılayacaktır. Hakem Heyeti Başkanının masrafları ve diğer müşterek giderler Akit Taraflarca eşit olarak paylaşılacaktır.



## MADDE 23

### ANLAŞMANIN TESCİLİ

İşbu Anlaşma ve işbu Anlaşma'da veya Ek'inde yapılacak tüm değişiklikler Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü nezdinde tescil edilecektir.

## MADDE 24

### YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

İşbu Anlaşma, Akit Tarafların işbu Anlaşma'nın yürürlüğe girmesi için gereken tüm prosedürlerini tamamladıklarını diplomatik kanallar yoluyla karşılıklı olarak birbirlerine bildirdikleri en son tarihli notanın tebellüğ edildiği tarihi izleyen ikinci ayın ilk gününde yürürlüğe girecektir.

16 Nisan 1953 tarihinde, Yugoslavya Federal Halk Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti arasında Ankara'da imzalanan Hava Ulaştırma Anlaşması, Sırbistan Cumhuriyeti ile Türkiye Cumhuriyeti arasındaki ilişkiler bakımından, işbu Anlaşma'nın yürürlüğe girdiği tarih itibarıyla sona erecektir.

Yukarıdaki hususlar muvacehesinde, aşağıda imzaları bulunan ve kendi Hükümetleri tarafından usulüne uygun olarak yetkili kılınmış taraflar işbu Anlaşmayı imzalamışlardır

Her bir metin birbirine eşdeğer olmak üzere Antalya'da da 19 Ekim 2015 tarihinde, Türkçe, Sırpça ve İngilizce dillerinde çift nüsha halinde düzenlenmiştir.

İşbu Anlaşma'nın hükümlerine ilişkin herhangi bir yorumlama farklılığının oluşması durumunda İngilizce metin geçerli olacaktır.

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ**  
**ADINA**

**SIRBİSTAN CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ**  
**ADINA**

Özkan POYRAZ  
Müsteşar Yardımcısı  
Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

DaniLO VUČETIĆ  
Sırbistan Cumhuriyeti'nin  
Türkiye Büyükelçisi

## EK

1. Türkiye Cumhuriyeti tarafından tayin edilen havayolu şirketi aşağıda belirtilen hatlar üzerinde her iki yönde tarifeli uluslararası hava hizmetleri işletme hakkına sahip olacaktır:

Türkiye Cumhuriyetindeki Noktalar	Ara noktalar	Sırbistan Cumhuriyetindeki Noktalar	İleri noktalar
Herhangi bir nokta	Herhangi bir nokta	Herhangi bir nokta	Herhangi bir nokta

2. Sırbistan Cumhuriyeti tarafından tayin edilen havayolu şirketi aşağıda belirtilen hatlar üzerinde her iki yönde tarifeli uluslararası hava hizmetleri işletme hakkına sahip olacaktır:

Sırbistan Cumhuriyetindeki Noktalar	Ara noktalar	Türkiye Cumhuriyetindeki Noktalar	İleri noktalar
Herhangi bir nokta	Herhangi bir nokta	Herhangi bir nokta	Herhangi bir nokta

### NOTLAR:

1. İlgili hat üzerindeki mutabık kalınan hizmetlerin başlangıç ve bitiş noktasının ilgili havayolu şirketini tayin eden Akit Tarafın ülkesinde herhangi bir uçuşta ya da tüm uçuşlarda yukarıda belirtilen ara noktaları veya ileri noktaları kullanmayabilecektir.

2. Akit Taraflarca tayin edilen havayolu şirketleri beşinci trafik haklarını tatbik etmeksizin, tüm ara noktalara ve ileri noktalara uçabilecektir. Yukarıda belirtilen hatlar üzerindeki ara noktalar ve ileri noktalar her iki Akit Tarafın Havacılık Otoritelerince müştereken belirlenecektir.

3. Akit Taraflarca tayin edilen havayolu şirketleri, Akit Tarafların Havacılık Otoritelerince onaylanması koşuluyla, herhangi bir ara noktaya veya herhangi bir ara noktadan ve herhangi bir ileri noktaya veya herhangi bir ileri noktadan, herhangi bir sınırlamaya tabi tutulmaksızın beşinci trafik haklarını tam olarak tatbik etmek suretiyle her türlü hizmeti (ayrı ayrı veya birlikte yolcu ve kargo) işletebileceklerdir.

4. Yukarıda belirtilen hatlar üzerinde, mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesi veya yürütülmesi sırasında, her bir Akit Tarafca tayin edilen havayolu şirketleri, aşağıda belirtilen havayolu şirketleri ile, ilgili tüm ülkelerin diğer Akit Tarafın havayolu şirketleri ile diğer havayolu şirketleri arasında, bu ülkeye, bu ülkeden veya bu ülke üzerinden düzenlenecek hizmetlerle ilgili olarak benzer düzenlemeler yapılmasına yetki veya izin vermesi koşuluyla, kod paylaşımı düzenlemeleri gibi işbirliği düzenlemelerine katılabileceklerdir.

- a) diğler Akit Tarafın havayolu şirketi veya şirketleri ve,
- b) herhangi bir üçünoü ülkenin havayolu şirketi veya şirketleri.

Her iki Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri, aşağıda belirtilen koşulların yerine getirilmesi kaydıyla bu tür düzenlemelere izin vereceklerdir:

- a) ilgili tüm havayolu şirketlerinin ilgili yetkilere ve trafik haklarına sahip olmaları,
- b) normal koşullar altında bu tür düzenlemelere tatbik edilen şartları karşılamaları ve,
- c) satılan her bilet için, alıcıyı satış noktasında hizmetin hangi kısmında hangi havayolu şirketinin görev yapacağı ve alıcının hangi havayolu şirketi ile akdi bir ilişkiye gireceğı konusunda bilgilendirmeleri.

Kod Paylaşımı hizmetlerinin kod paylaşımı yoluyla başka bir havayolu şirketi tarafından işletilen bir hava aracı ile hava ulaşımı hizmeti sunan pazarlamacı havayolu şirketinin frekans hakkından sayılmayacağı hususu her iki Akit Tarafın ortak anlayışıdır.

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

6. a) Her bir Akit Taraf, Akit Tarafların ülkeleri arasında kendi havayollarınca işletilen ve yolcu taşıyan tüm uçuşlarda sigara içilmesini yasaklayacak veya kendi havayollarının yasaklamasını sağlayacaktır. Bu yasak, hava aracının tüm bölümlerinde uygulanacak ve yolcular uçağı alınmaya başladığı andan, yolcuların uçağı alınmasının tamamlandığı ana kadar geçerli olacaktır.

b) Her bir Akit Taraf, kendi havayollarının, yolcularının ve mürettebatının sigara yasağına uymasını sağlamak amacı ile bu kurallara uyulmaması durumunda ilgili yasalar ve yönetmelikler doğırlusunda gerekli cezaların uygulanması da dâhil olmak üzere makul gördüğü tüm önlemleri alacaktır.

**СПОРАЗУМ  
О ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ  
ИЗМЕЂУ  
ВЛАДЕ РЕПУБЛИКЕ ТУРСКЕ  
И  
ВЛАДЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ**

Влада Републике Турске и Влада Републике Србије (у даљем тексту „стране уговорнице“);

Будући да су чланице Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству и Споразума о транзиту у међународном ваздушном саобраћају, отворених за потписивање у Чикагу, 7. децембра 1944. године;

У жељи да омогуће развој међународног ваздушног саобраћаја;

Увиђајући да ефикасан и конкурентан међународни ваздушни саобраћај унапређује економски развој, трговину, туризам, инвестиције и корист потрошача;

У жељи да омогуће највиши степен ваздухопловне безбедности и обезбеђивања у ваздухопловству у међународном ваздушном саобраћају и поново потврђујући озбиљну забринутост због претњи уперених против обезбеђивања ваздухоплова које угрожавају безбедност лица и имовине и имају негативан утицај на обављање ваздушног саобраћаја и нарушавају поверење јавности у безбедност цивилног ваздухопловства;

У жељи да закључе Споразум ради успостављања ваздушног саобраћаја између територија својих држава и даље;

Договориле су се о следећем:

**Члан I.  
ДЕФИНИЦИЈЕ**

Изрази употребљени у овом споразуму имају следећа значења:

а) „конвенција“ означава Конвенцију о међународном цивилном ваздухопловству, отворену за потписивање у Чикагу, 7. децембра 1944. године и обухвата сваки Анекс успешан према члану 90. Конвенције и сваку измену и допуну Анекса или Конвенцију према чл. 90 и 94. Конвенције, уколико су те анекси и измене на снази у државама страна уговорница;

б) „авиокомпанија за ваздушни саобраћај“ означава за Републику Турску - Министарство саобраћаја, поштовања и комуникација, Генерални директорат за цивилно ваздухопловство, а за Републику Србију - Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије, или у оба случаја, свако друго лице или тело

овлашћено да обавља функције које сама обављају заведени надлежни органи за ваздушни саобраћај;

в) „Споразум“ означава овај споразум, Анекс уз Споразум и сваки протокол којим се мења Споразум или Анекс;

г) „Анекс“ означава Анекс уз овај споразум или измене и допуне Анекса у складу са одредбама члана 18. (Консултације) и члана 19. (Измена и допуне) овог споразума.

д) „одређени авио-превозилац“ означава авио-превозиоца који је одређен и овлашћен према одредбама члана 3. овог споразума;

ђ) „тарифа“ означава цене које се плаћају за превоз путника, пртљага и робе и услове према којима се те цене примењују, укључујући цене и услове за агенцијске и друге помоћне услуге, али изузимајући накнаду и услове за превоз поште;

е) „територија“ има значење одређено чланом 2. Конвенције;

ж) „ваздушни саобраћај“, „међународни ваздушни саобраћај“, „авио-превозилац“ и „зауостављане у некомерцијалне сврхе“ имају значења која су одређена чланом 96. Конвенције;

з) „капацитет“ у односу на ваздухоплов означава плаћени терет тог ваздухоплова који се превози на линији или делу линије, а у односу на уговорени саобраћај означава капацитет ваздухоплова који се користи у том саобраћају, помножен фреквенцијом обављања саобраћаја тог ваздухоплова у одређеном периоду на линији или делу линије;

и) „утврђене линије“ означавају линије које су утврђене или треба да се утврде у Анексу уз Споразум;

ј) „уговорени саобраћај“ означава међународни редовни ваздушни саобраћај који, у складу са одредбама овог споразума, може да се обавља на утврђеним линијама у циљу превоза путника, пртљага, робе и поште, одвојено или у комбинацији;

к) „накнаде корисника“ означавају накнаде које су уведене авио-превозиоцима за коришћење аеродрома, средстава за ваздушну пловидбу и других повезаних услуга које једна страна уговорница нуди другој или за коришћење средстава и услуга за ваздухопловну безбедност и обезбеђивање у ваздухопловству;

л) „интермодални саобраћај“ означава јавни превоз ваздухопловом и једним или више видова копненог превоза путника, пртљага, терета и поште, одвојено или у комбинацији, уз надокнаду или у закуп;



љ) „резервни делови“ означавају предмете који се користе за поправку ваздухоплова или за замену на ваздухоплову, укључујући и моторе;

м) „превоз“ означава путнике, пртљаг, терет и пошту;

н) „земаљско опслуживање“ означава и укључује, али није ограничено на опслуживање путника, терета и пртљага, као и коришћење постројења и пружање услуга кетеринга;

њ) „редовна опрема“ означава предмете који се, поред залиха и заменивих резервних делова, користе на ваздухоплову током лета, укључујући и прибор за прву помоћ и опрему за спасавање.

## Члан 2. ДАВАЊЕ ПРАВА

1. Свака страна уговорница даје другој страни уговорници права утврђена овим споразумом ради успостављања и обављања уговореног саобраћаја одређених авио-превозилаца на утврђеним линијама.

2. Одређени авио-превозилац државе једне или друге стране уговорнице има следећа права:

а) да лети без слетања преко територије државе друге стране уговорнице;

б) да слеће на територију државе друге стране уговорнице у некомерцијалне сврхе;

в) да при обављању уговореног саобраћаја слеће на територију државе друге стране уговорнице у местима утврђеним у Анексу овог споразума ради укрцавања и/или искрцавања путника, робе и поште.

3. Одредбе из става 2. овог члана не дају право одређеном авио-превознику државе једне или друге стране уговорнице да укрцава путнике, пртљаг, робу и пошту који се превозе уз накнаду или најам између места на територији државе друге стране уговорнице.

## Члан 3. ОДРЕЂИВАЊЕ АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦА И ИЗДАВАЊЕ ДОЗВОЛЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ САОБРАЋАЈА

1. Свака страна уговорница има право да одреди једног или више авио-превозилаца за обављање уговореног саобраћаја на утврђеним линијама и да о томе писменим путем обавести другу страну уговорницу

2. По пријему обавештења о одређивању авио-превозника државе једне стране уговорнице, надлежни органи за ваздушни саобраћај државе друге стране уговорнице, сагласно одредбама ст. 3. и 4. овог члана, без одлагања издају одговарајућу дозволу за обављање саобраћаја.

Т.С.

3. Надležни органи за vazдушni saobraćaj државе једне стране уговорнице могу, пре издавања дозволе за обављање саобраћаја, да захтевају од одређеног авио-превозиоца државе друге стране уговорнице да их увери да је оспособљен да испуни услове прописане законима и прописима које ти органи примењују на обављање међународног ваздушног саобраћаја.

4. Свака страна уговорница има право да одбије издавање дозволе за обављање саобраћаја, или да одређеном авио-превозиоцу државе друге стране уговорнице уведе услове које сматра неопходним у погледу коришћења права утврђених у члану 2. (Давање права) овог споразума, ако није уверена да држава стране уговорнице која одређује авио-превозиоца, или њени држављани имају власништво знатнијег обима и стварну контролу над тим авио-превозиоцем и/или ако није уверена да држава стране уговорнице која одређује авио-превозиоца не одржава и не спроводи стандарде наведене у члану 13. (Ваздухопловна безбедност) и члану 14. (Обезбеђивање у ваздухопловству) овог споразума.

5. Авио-превозилац који је на тај начин одређен и овлашћен може, у свако доба, да отпочне обављање уговореног саобраћаја, ако су испуњени остали услови предвиђени овим Споразумом.

#### Члан 4.

#### ПОВЛАЧЕЊЕ ИЛИ ОБУСТАВА ДОЗВОЛЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ САОБАЋАЈА

1. Свака страна уговорница има право да авио-превозиоцу кога је одредила друга страна уговорница повуче дозволу за обављање саобраћаја или да обустави коришћење права утврђених у члану 2. (Давање права) овог споразума, или да уведе услове које сматра неопходним за коришћење тих права, када:

а) није уверена да држава стране уговорнице која одређује авио-превозиоца, или њени држављани, имају власништво знатнијег обима и стварну контролу над тим авио-превозиоцем;

б) авио-превозилац не испуњава услове прописане законима и прописима које та страна уговорница примењује за обављање међународног ваздушног саобраћаја, у складу са Конвенцијом;

в) авио-превозилац не обавља саобраћај у складу са условима утврђеним овим споразумом.

2. Уколико је неопходно повлачење, обустава или увођење услова наведених у ставу 1. овог члана неопходно ради спречавања даљег гршења закона и прописа, та права се користе тек након консултација са надлежним органима за ваздушни саобраћај друге стране уговорнице, у складу са чланом 18. (Консултације) овог споразума.



## НАКНАДЕ КОРИСНИКА

1. Ниједна страна уговорница не уводи, нити дозвољава да се одређеним авио-превозицима државе друге стране уговорнице уведу накнаде корисника веће од накнада које се наплаћују њеним авио-превозицима који обављају сличан редовни међународни ваздушни саобраћај.

2. Одређеном авио-превозицу једне стране уговорнице се дозвољава, у складу са националним законима и прописима државе друге стране уговорнице, да врши самоопслуживање на територији државе те друге стране уговорнице или да, по свом избору, у целини или делимично користи услуге земаљског опслуживања било којег пружаоца услуга који је овлашћен од стране надлежних органа државе друге стране уговорнице за пружање таквих услуга, уколико је тако предвиђено националним законима и прописима.

3. Свака страна уговорница подстиче разговоре између надлежних органа за утврђивање накнада и авио-превозилаца који користе услуге и постројења, уколико је то могуће, посредством представништва авио-превозилаца. Корисници услуга се детаљно обавештавају о свим предлозима за промену накнада корисника, како би били у могућности да изнесу своје ставове пре промене накнаде.

## Члан 6.

## ИЗУЗИМАЊЕ ОД ЦАРИНСКИХ ДАЖБИНА И ТАКСА

1. Ваздухоплови које у уговореном саобраћају користе одређени авио-превозилац државе једне стране уговорнице, као и њихова редовна опрема, резервни делови, залихе горива и мазива, залихе ваздухоплова (укључујући храну, пиће, алкохолна пића, дуван и друге производе који се продају путницима или које путници користе током лета) који се налазе на ваздухопловима, ослобођени су царинских и других увозних дажбина и такса по доласку на територију државе друге стране уговорнице, под условом да та опрема, резервни делови и залихе остану на ваздухоплову док се поново не извезу са територије државе те стране уговорнице.

2. Од истих дажбина и такса, изузев накнада за учињене услуге, ослобађају се:

а) гориво и мазива намењени за снабдевање ваздухоплова којег у уговореном саобраћају користе одређени авио-превозилац државе друге стране уговорнице, чак и када ове залихе треба да се искористе на делу линије изнад територије државе стране уговорнице на којој су унете на ваздухоплов;

б) резервни делови, укључујући моторе, и редовна опрема унети на територију државе једне стране уговорнице ради одржавања или поправке ваздухоплова којег у уговореном саобраћају користе одређени авио-превозилац државе друге стране уговорнице;



в) залихе ваздухоплова уште на ваздухоплов на територији државе једне стране уговорнице у складу са важећим законима и прописима државе те стране уговорнице, намењене за коришћење на ваздухоплову којим се обавља уговорени саобраћај одређеног авио-превозиоца државе друге стране уговорнице.

Предмети наведени у овом ставу могу да се држе под царинским надзором или контролом.

5. Редовна опрема ваздухоплова, као и материјали, залихе ваздухоплова, залихе горива и мазива и резервни делови ваздухоплова задржани на ваздухоплову који користи одређени авио-превозилац државе једне или друге стране уговорнице, могу да се искрцају на територију државе друге стране уговорнице само уз сагласност надлежних царинских органа државе те друге стране уговорнице. У том случају, стављају се под надзор наведених царинских органа до тренутка до тренутка док се поново не извезу, или се на други начин потроше у складу са царинским прописима државе те стране уговорнице.

4. Потребна документа одређеног авио-превозиоца државе једне стране уговорнице, укључујући путне карте, ваздухопловне товарне листове, штампани материјал који носи ознаку одређеног авио-превозиоца и промотивни материјал који одређени авио-превозилац дели без накнаде, ослобођени су од плаћања царинских дажбина и такса на територији државе друге стране уговорнице.

5. Накнаде за пружене услуге складиштења и давање царинских одобрења наплаћују се у складу са националним законима и прописима страна уговорница

#### Члан 7.

### ПРИНЦИПИ КОЈИ РЕГУЛИШУ ОБАВЉАЊЕ УГОВОРЕНОГ САОБРАЋАЈА

1. Одређени авио-превозиоци сваке стране уговорнице имају правичне и подједнаке могућности за обављање ваздушног саобраћаја између територија две стране уговорнице.

2. При обављању уговореног саобраћаја, одређени авио-превозиоци једне или друге стране уговорнице узимају у обзир интересе авио-превозилаца друге стране уговорнице како не би угоражавали саобраћај који овај авио-превозилац обезбеђује на читавој линији или делу исте линије.

3. Уговорени саобраћај који обезбеђују одређени авио-превозиоци страна уговорница биће у тесној вези са потребом за превозом на утврђеним линијама и имаће као основни циљ обезбеђивање капацитета, при оправданом фактору оптерећења, који одговара текућим и оправдано предвиђеним захтевима за превоз путника и робе, укључујући пошту, између територија страна уговорница

4. Надлежни органи за ваздушни саобраћај држава страна уговорница, пре увођења саобраћаја, заједнички утврђују укупан капацитет који ће се обезбеђивати и фреквенције летова које ће одређени авио-превозиоци сваке стране уговорнице обављати у уговореном саобраћају. Наведени органи могу

повремено да размотри и измене претходно утврђени укупан капацитет и фреквенције у обављању саобраћаја.

5. Пре објављивања реда летења, одређени авио-превозилац државе једне стране уговорнице подноси ред летења надлежним органима за ваздушни саобраћај државе друге стране уговорнице, најкасније тридесет (30) дана пре датума отпочињања уговореног саобраћаја на утврђеним линијама. Наведени ред летења садржи податке о врсти саобраћаја, ваздухопловима, фреквенцији и периоду важења. Исти поступак се примењује и приликом сваке накнадне измене реда летења.

#### Члан 8.

### ИНТЕРМОДАЛНИ САОБРАЋАЈ

Одређени авио-превозиоци сваке стране уговорнице имају право да ангажују, у вези са обављањем међународног ваздушног саобраћаја, било који вид копненог превоза за путнике до и од било које тачке на територији држава страна уговорница, или у трећим земљама. Авио-превозиоци могу да се одлуче да обављају сопствени копнени превоз или да га обезбеде путем аранжмана, укључујући поделу кода, са другим копненим превозницима. Такве интермодалне услуге могу се понудити као услуге до крајње дестинације по појединачној цени за комбиновани превоз, ваздушним и копненим путем, под условом да путници и шпедитери буду обавештени о пружаоцима услуга у таквом превозу.

#### Члан 9.

### ДОСТАВЉАЊЕ СТАТИСТИЧКИХ ПОДАТАКА

Надлежни органи за ваздушни саобраћај државе једне стране уговорнице достављају надлежним органима за ваздушни саобраћај државе друге стране уговорнице, на захтев, периодичне и друге статистичке податке који се односе на уговорени саобраћај обављен у договореном периоду. Подаци садрже све информације потребне за утврђивање обима превоза који је авио-превозилац обавио у уговореном саобраћају, као и почетни и крајњи одређишта наведеног превоза.

#### Члан 10.

### ПРИМЕНА ЗАКОНА И ПРОПИСА

1. Закони и прописи државе једне стране уговорнице којима се регулише улазак на њену територију, боравак и одлазак са њене територије ваздухоплова који обављају међународни ваздушни саобраћај или саобраћај и навигација тих ваздухоплова, примењују се и на ваздухоплове одређеног авио-превозилаца државе друге стране уговорнице, док се налазе на територији државе прве стране уговорнице.

2. Закони и прописи државе једне стране уговорнице који се односе на долазак на њену територију, боравак и одлазак са њене територије путника, пртљага, посаде, робе и поште, као што су формалности у вези са путницима

исправама, царином, валугом и здравственим мерама примењују се на путнике, пртљаг, посаду, робу и пошту ваздухоплова одређеног авио-превозноца државе друге стране уговорнице док су на територији државе те стране уговорнице.

## Члан 11. ДИРЕКТНИ ТРАНЗИТ

1. У складу са законима и прописима страна уговорница, путници, пртљаг, роба и пошта у директном транзиту преко територије државе једне стране уговорнице, који не напуштају простор на аеродрому намењен у ту сврху подлежу само упрошћеној контроли, осим у погледу мера обезбеђивања за спречавање радњи незаконитог ометања, као и контроле наркотика и психотропских супстанци.

2. Пртљаг, роба и пошта у директном транзиту преко територије државе једне стране уговорнице ослобођени су од царинских дажбина, накнада и такса на територији државе те стране уговорнице.

## Члан 12. ПРИЗНАВАЊЕ ПОТВРДА И ДОЗВОЛА

1. Потврде о пловидбености, потврде о оспособљености и дозволе које је издала или признала једна страна уговорница, који још увек важе, друга страна уговорница признаје као важеће у циљу обављања уговореног саобраћаја на утврђеним линијама, под условом да су те потврде или дозволе издате или признате у складу са једнаким или вишим стандардима од стандарда који су утврђени или могу бити утврђени према Конвенцији.

2. Свака страна уговорница има право да, за летове изнад територије своје државе, одбије да призна као важеће потврде о оспособљености и дозволе које је њеним држављаним издала или признала друга страна уговорница.

3. Уколико би права или услови везани за потврде или дозволе наведене ставу 1. овог члана, које издају надлежни органи за ваздушни саобраћај државе једне стране уговорнице сваком лицу или одређеном авио-превозноцу или у погледу ваздухоплова који се користе за обављање уговореног саобраћаја, допустили разлику од минималних стандарда утврђених према Конвенцији, а да је та разлика забележена при Међународној организацији цивилног ваздухопловства, друга страна уговорница може да захтева консултације између надлежних органа за ваздушни саобраћај у циљу разјашњавања наведене праксе. Уколико се не постигне задовољавајући договор, ствара се основ за примену члана 4. (Повлачење или збуства дозволе за обављање саобраћаја) овог споразума.

## ПРЕНОС СРЕДСТАВА

1. Свака страна уговорница даје, на основу реципроцитета, одређеним авио-превозницима државе друге стране уговорнице право да, на захтев, слободно пренесу вишак прихода који је остварен на територији државе те стране уговорнице у вези са обављањем међународног ваздушног саобраћаја.
2. Пренос се врши у било којој конвертибилној валути по званичном курсу који важи на дан преноса средстава, у складу са законима и прописима државе стране уговорнице са чије територије се обавља пренос и подлеже само уобичајеним накнадама које банке наплаћују за обављање таквих трансакција.
3. У случају да између страна уговорница постоји посебан споразум о избегавању двоструког опорезивања или преносу средстава, примењују се одредбе тог споразума.

## Члан 14.

## ПРЕДСТАВНИШТВА АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦА

1. Одређени авио-превозилац државе једне стране уговорнице има право да, на територији државе друге стране уговорнице, отвори представништво у циљу промоције ваздушног саобраћаја и продаје услуга превоза, као и продаје других производа и пружања услуга потребних за обављање ваздушног саобраћаја, у складу са законима и прописима државе те друге стране уговорнице.
2. Одређени авио-превозилац државе једне стране уговорнице има право да, у складу са законима и прописима државе друге стране уговорнице којима се регулише улазак, боравак и запошљавање, доведе и омогући рад руководећем, техничком и оперативном особљу, које је потребно за функционисање уговореног саобраћаја.
3. Одређени авио-превозилац државе једне стране уговорнице има право да самостално продаје сопствена превозна документа на територији државе друге стране уговорнице, а у складу са законима и прописима државе те стране уговорнице. Продаја се може обављати директно у представништвима одређених авио-превозилаца, или преко овлашћених агената продаје.

## Члан 15.

## ВАЗДУХОПЛОВНА БЕЗБЕДНОСТ

1. Свака страна уговорница може, у свако доба, да захтева консултације о стандардима безбедности које друга страна уговорница примењује у свакој од области које се односе на ваздухопловна постројења и услуге, посаде, ваздухоплов или њихово коришћење. Консултације се одржавају у року од тридесет (30) дана од дана пријема писменог захтева.

2. Уколико, након консултација наведених у ставу 1. овог члана, једна страна уговорница закључи да друга страна уговорница не одржава и не спроводи ефикасно стандарде безбедности у било којој од области наведених у ставу 1. овог члана, а који одговарају минималним стандардима утврђеним у то време према Конвенцији, друга страна уговорница ће бити обавештена закључцима и мерама које сматра потребним за усклађивање са стандардима. Уколико друга страна уговорница не предузме одговарајуће мере у року од петнаест (15) дана, или у дужем року који договоре стране уговорнице разменом писмених обавештења дипломатским путем, ствара се основ за прву страну уговорницу да примени члан 4. овог Споразума.

3. И поред обавеза наведених у члану 33. Конвенције, сваки ваздухоплов који користе одређени авио-превозници државе једне стране уговорнице, у саобраћају за територију или са територије државе друге стране уговорнице може, док је на територији државе друге стране уговорнице, да буде подвргнут прегледу од стране овлашћених представника те друге стране уговорнице, на ваздухоплову и на платформи, ради провере важности докумената ваздухоплова, као и докумената посаде и видљивог стања ваздухоплова и његове опреме (у даљем тексту „преглед на платформи“), под условом да то не доводи до неоправданог кашњења ваздухоплова.

4. Ако такав преглед на платформи или низ прегледа на платформи дају повод за:

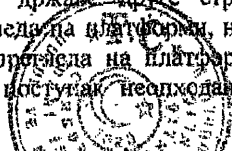
а) озбиљну забринутост да неки ваздухоплов или коришћење неког ваздухоплова није у складу са минималним стандардима утврђеним у то време према Конвенцији; или

б) озбиљну забринутост да постоји недостатак ефикасног одржавања и спровођења стандарда безбедности утврђених у то време према Конвенцији;

страна уговорница која врши преглед има право, у смислу члана 33. Конвенције, да изведе закључак да захтеви према којима су потврде или дозволе тог ваздухоплова или посаде тог ваздухоплова издате или признате, нису једнаки минималним стандардима утврђеним према Конвенцији.

5. У случају да приступ у циљу обављања прегледа на платформи неког ваздухоплова који користи одређени авио-превозилац државе једне стране уговорнице, у складу са ставом 3. овог члана, буде ускраћен од стране представника тог авио-превозноца, друга страна уговорница може да закључи да постоји сумња за озбиљну забринутост која је наведена у ставу 4. овог члана, и да донесе закључке наведене у том ставу.

6. Свака страна уговорница задржава право да обустави или измени дозволу за обављање саобраћаја одређеном авио-превознику државе друге стране уговорнице у случају да закључи, било на основу прегледа на платформи, низа прегледа на платформи, ускраћивања приступа ради прегледа на платформи, консултација или на други начин, да је непосредан приступак неопходан за безбедно обављање саобраћаја.



7. Сваки поступак једне стране уговорнице, у складу са ст. 2 и 6. овог члана, обуставља се када престане да постоји основ за предузимање тог поступка.

#### Члан 16.

### ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ

1. У складу са својим правима и обавезама према међународном праву, стране уговорнице поново потврђују да њихова обавеза да обезбеђује цивилно ваздухопловство од радњи незаконитог ометања представља саставни део овог споразума. Без ограничавања њихових права и обавеза према међународном праву, стране уговорнице посебно поступају у складу са одредбама Конвенције о кривичним делима и неким другим актима извршеним у "ваздухоплову, потписане у Токију, 14. септембра 1963. године, Конвенције о сузбијању незаконитих отмица ваздухоплова, потписане у Хагу, 16. децембра 1970. године, Конвенције о сузбијању незаконитих аката уперених против безбедности цивилног ваздухопловства, потписане у Монтреалу, 23. септембра 1971. године, Протокола о сузбијању незаконитих аката насиља на аеродромима који опслужују међународно цивилно ваздухопловство, потписаног у Монтреалу 24. фебруара 1988. године, и Конвенције о обележавању пластичних експлозива ради њиховог откривања, отворене за потписивање у Монтреалу 1. марта 1991. године, као и свих других конвенција о обезбеђивању у ваздухопловству које су обавезујуће за обе стране уговорнице.

2. Стране уговорнице, на захтев, пружају једна другој сву потребну помоћ ради спречавања незаконитих отмица цивилних ваздухоплова и других радњи незаконитог ометања уперених против безбедности тих ваздухоплова, њихових путника и посаде, аеродрома и уређаја за ваздушну пловидбу и било које друге опасности уперене против обезбеђивања у цивилном ваздухопловству.

3. Стране уговорнице поступају у складу са одредбама о обезбеђивању у ваздухопловству и техничким захтевима које је дефинисала Међународна организација цивилног ваздухопловства, утврђеним у Анексима у Конвенцију, у мери у којој се те одредбе и технички захтеви примењују на стране уговорнице, и захтеваће да корисници ваздухоплова у њиховом регистру, или корисници ваздухоплова чије је седиште или стално боравиште на њиховој територији, и корисници аеродрома на територији њихове државе, поступају у складу са одредбама о обезбеђивању у ваздухопловству. У складу са тим, свака страна уговорница обавештава другу страну уговорницу о свим разликама између националних прописа и пракси и напред наведених стандарда обезбеђивања у ваздухопловству у Анексима. Једна или друга страна уговорница може, у било ком тренутку, да захтева хитне консултације са другом страном уговорницом које се, ради разматрања ових разлика, одржавају у складу са чланом 18 (Консултације) овог споразума.

4. Свака страна уговорница може да захтева од корисника ваздухоплова да поштује одредбе о обезбеђивању у ваздухопловству и захтеве наведене у ставу 3. овог члана, за улазак на територију, одлазак са територије или за време боравка на територији државе те друге стране уговорнице.



5. Свака страна уговорница обезбеђује да се на њеној територији ефикасно примењују мере за заштиту ваздухоплова и преглед путника, посада, ручног пртљага, пртљага, робе и залиха ваздухоплова пре и за време укрцавања или утовара. Свака страна уговорница политички разматра сваки захтев друге стране уговорнице за примену оправданих специјалних мера обезбеђивања због одређене претње.

6. У случају незаконите отмице цивилног ваздухоплова или неких других радњи незаконитог ометања уперених против безбедности тих ваздухоплова, њихових путника и посаде, аеродрома или уређаја за ваздушну пловидбу, стране уговорнице помажу једна другој на тај начин што олакшавају комуникације и примењују друге одговарајуће мере намењене за брзо и безбедно окончање таквог инцидента или претње инцидентом.

#### Члан 17. ТАРИФЕ

1. Свака страна уговорница дозвољава да одређени авио-превозници, на разумном нивоу, одреде тарифе у међународном ваздушном саобраћају који се обавља за/од/преко њене територије, уз дужно поштовање свих релевантних фактора, укључујући трошкове обављања саобраћаја, оправдану добит и тарифе других авио-превозилаца. Интервенције страна уговорница се ограничавају на:

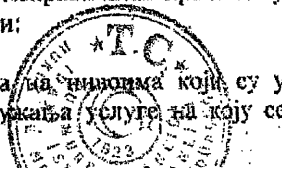
- а) спречавање неоправдано дискриминаторних тарифа или пракси;
- б) заштиту потрошача од тарифа које су неоправдано високе или неоправдано рестриктивне због злоупотребе доминантног положаја; и
- в) заштиту авио-превозилаца од тарифа које су вештачки ниске због директних или индиректних државних субвенција или подршке.

2. Одређени авио-превозници једне стране уговорнице нису дужни да подносе на одобрење надлежним органима за ваздушни саобраћај друге стране уговорнице тарифе које су утврђене у складу са ставом 1. овог члава.

3. Ниједна страна уговорнице не дозвољава да при утврђивању тарифа одређени авио-превозилац или авио-превозници њене државе, у сарадњи са било којим другим авио-превозником или авио-превозницима или самостално, злоупотребе моћ на тржишту на начин који има, може да има, или треба да има ефекат значајног слабљења одређеног авио-превозника државе друге стране уговорнице као супарника на тржишту, или искључења таквог супарника са тржишта.

4. Стране уговорнице су сагласне да се следеће праксе авио-превозилаца у вези са утврђивањем тарифа могу сматрати могућим неправичним праксама у тржишном надметању које је потребно ближе истражити:

- а) наплата цене превоза или износа на линијама, на линијама који су у укупном износу недовољни да покрију трошкове пружања услуге на коју се односе;



- б) примена наведених пракси се поставља тако да више немају карактер привремености;
- в) наведене праксе имају значајан економски ефекат и наносе значајну штету одређеном авио-превознику друге стране уговорнице; и
- г) понашање које указује на злоупотребу доминантног положаја на линији;

5. У случају да надлежни органи за ваздушни саобраћај једне или друге државе нису задовољни са предложеном или важећом тарифом авио-превозника државе друге стране уговорнице, надлежни органи за ваздушни саобраћај настоје да питање реше консултацијама, уколико исте захтева један или други надлежни орган. У сваком случају, надлежни органи за ваздушни саобраћај једне стране уговорнице не предузимају једностране мере ради спречавања увођења или продужавања тарифа авио-превозника државе друге стране уговорнице.

6. Без обзира на напред наведено, одређени авио-превозилац једне стране уговорнице подноси, на захтев, надлежним органима за ваздушни саобраћај друге стране уговорнице податке у вези са утврђивањем тарифа, на начин и у облику који одреде ти органи.

#### Члан 18. КОНСУЛТАЦИЈЕ

1. Свака страна уговорница, или надлежни органи за ваздушни саобраћај њене државе могу у сваком тренутку да захтевају консултације са другом страном уговорницом или надлежним органима за ваздушни саобраћај њене државе.

2. Консултације које захтева једна од страна уговорница или надлежни органи за ваздушни саобраћај њене државе, започињу у року од шездесет (60) дана од дана пријема писменог захтева, осим ако се друкчије не договори. Консултације се могу обављати непосредним разговорима или писменим путем. Током консултација, свака страна уговорница, у циљу ефикасног вођења дискусије, припрема и презентује одговарајуће доказе који поткрепљују њен став.

#### Члан 19. ИЗМЕНЕ И ДОПУНЕ СПОРАЗУМА

1. Када једна или друга страна уговорница сматра да је потребно да се измени и допуни било која одредба овог споразума, може да захтева одржавање консултација између надлежних органа за ваздушни саобраћај држава страна уговорница, у складу са чланом 18. (Консултације) овог споразума.

2. Измене и допуне овог споразума ступају на снагу датумом пријема последње дипломатске ноте којом се стране уговорнице обавештавају да су испуњени сви услови за ступање на снагу таквих измена и допуна



3. Измене и допуне које се односе на Анекс уз Споразум могу да се договоре непосредно између надлежних органа за ваздушни саобраћај држава страна уговорница и ступају на снагу када се потврде разменом дипломатских нота.

#### Члан 20.

### УСАГЛАШЕНОСТ СА МУЛТИЛАТЕРАЛНИМ СПОРАЗУМИМА

Када ступи на снагу неки мултилатерални споразум који се односи на биле које питање обухваћено овим споразумом а који су прихватиле обе стране уговорнице, одредбе овог споразума и Анекса се мењају како би се ускладиле са одредбама тог мултилатералног споразума.

#### Члан 21.

### ПРЕСТАНАК ВАЖЕЊА СПОРАЗУМА

Овај споразум се закључује на неодређени период.

Свака страна уговорница може, у сваком тренутку, да достави другој страни уговорници писмено обавештење о својој намери да откаже овај споразум. Такво обавештење се истовремено доставља и Међународној организацији цивилног ваздухопловства. У том случају, овај споразум престаје да важи дванаест (12) месеци од дана када друга страна уговорница прими обавештење, осим уколико се обавештење о престанку важности не повуче споразумно пре истека наведеног рока. Уколико друга страна уговорница не потврди пријем, сматраће се да је обавештење примљено четрнаест (14) дана од дана пријема обавештења од стране Међународне организације цивилног ваздухопловства.

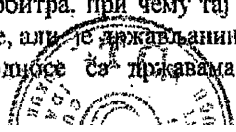
#### Члан 22.

### РЕШАВАЊЕ СПОРОВА

1. Када између страна уговорница дође до спора у погледу тумачења или примене овог споразума, стране уговорнице пре свега настоје да исти реше преговорима између надлежних органа за ваздушни саобраћај.

2. Уколико надлежни органи за ваздушни саобраћај не постигну договор, спор се решава дипломатским путем.

3. Ако стране уговорнице не реше спор у складу са ст. 1. и 2. овог члана, иети се, на захтев једне или друге стране уговорнице, подноси Арбитражном суду који се састоји од три арбитра, од којих двојицу одређују стране уговорнице, а трећег одређују два тако одређена арбитра, при чему тај арбитар није држављанин једне или друге стране уговорнице, али је држављанин државе која, у тренутку одређења, има дипломатске односе са државама страна уговорница.



4. У случају да се спор поднесе на арбитражу, свака страна уговорница одређује једног арбитра у року од шездесет (60) дана од дана када једна или друга страна уговорница прими од друге обавештење дипломатским путем којим се захтева арбитража спора, а трећи арбитар се одређује у року од наредних шездесет (60) дана. Ако једна или друга страна уговорница не одреди арбитра у наведеном року или ако трећи арбитар не буде одређен у наведеном року, једна или друга страна уговорница може да захтева од председника Савета Међународне организације цивилног ваздухопловства да одреди арбитра или арбитраже, уколико је то потребно.

5. Ако је председник Међународне организације цивилног ваздухопловства држављанин једне или друге стране уговорнице, потребна одређења треба да изврши потпредседник Савета Међународне организације цивилног ваздухопловства. Ако је потпредседник Међународне организације цивилног ваздухопловства држављанин једне или друге стране уговорнице, одређење треба да изврши најстарији члан Савета Међународне организације цивилног ваздухопловства који није држављанин држава страна уговорница.

6. Трећи арбитар врши дужиност председника Арбитражног суда.

7. Арбитражни суд сам утврђује свој поступак и место одржавања арбитраже, у складу са договором постигнутим између страна уговорница.

8. Свака одлука Арбитражног суда је обавезујућа за обе стране уговорнице.

9. Свака страна уговорница сноси трошкове свога члана, као и свог представљања у арбитражном поступку. Трошкове председавајућег и све друге заједничке трошкове сnose равномерно стране уговорнице.

#### Члан 23.

#### РЕГИСТРАЦИЈА СПОРАЗУМА

Овај споразум и све измене и допуне овог споразума или Анекса региструју се код Међународне организације цивилног ваздухопловства.

Члан 24.  
СТУПАЊЕ НА СНАГУ

Споразум ступа на снагу првог дана другог месеца од датума када су стране уговорнице писмено, дипломатским путем, обавестиле једна другу да су испуњени услови за његово ступање на снагу.

Ступањем на снагу овог споразума, у погледу односа између Републике Србије и Републике Турске, престаје да важи Споразум о ваздушном између Федеративне Народне Републике Југославије и Републике Турске, потписан у Анкари 16. априла 1953. године.

У потврду тога, доле потписани, прописно овлашћени од својих Влада, потписали су овај споразум.

Сачињено у ~~Анкари~~ <sup>Београду</sup> дана ~~19. Октобра 2014.~~ у по два оригинална примерка на турском, српском и енглеском језику, при чему сви текстови имају подједнаку важност.

У случају неслагања у тумачењу одредаба овог споразума, меродаван је текст на енглеском језику.

ЗА ВЛАДУ  
РЕПУБЛИКЕ ТУРСКЕ

ЗА ВЛАДУ  
РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

Озкан Појраз  
Заменик подсекретара  
Министарство саобраћаја, поморства и  
комуникација

Данило Букељић  
Амбасадор Републике Србије у  
Републици Турске

## АНЕКС

1. Одређени авио-превозилац Републике Турске има право да обавља редовни међународни ваздушни саобраћај у оба правца на линијама утврђеним у даљем тексту :

Места у Републици Турској	Места међуслетања	Места у Републици Србији	Места даље
било која места	било која места	било која места	било која места

2. Одређени авио-превозилац Републике Србије има право да обавља редовни међународни ваздушни саобраћај у оба правца на линијама утврђеним у даљем тексту:

Места у Републици Србији	Места међуслетања	Места у Републици Турској	Места даље
било која места	било која места	било која места	било која места

Напомене:

1. Одређени авио-превозиоци страна уговорница могу, на сваком лету, да изоставе слетање у било ком месту међуслетања и месту даље утврђеним у овом одељку, под условом да уговорени саобраћај отпочиње у месту у држави стране уговорнице која одређује авио-превозиоца.

2. Одређени авио-превозиоци држава страна уговорница могу да опслужују сва места међуслетања и места даље без коришћења права пете слободе. Места међуслетања и места даље заједно утврђују надлежни органи за ваздушни саобраћај држава страна уговорница.

3. Одређени авио-превозиоци држава страна уговорница могу да обављају саобраћај за/из сваког места међуслетања и за/из места даље са коришћењем пуних права пете слободе, без икаквих ограничења у било ком типу саобраћаја (путничком, робном, одвојено или у комбинацији), по добијању сагласности од надлежних органа за ваздушни саобраћај држава страна уговорница.

4. Одређени авио-превозиоци држава страна уговорница имају право да, приликом обављања или одржавања уговореног саобраћаја на утврђеним линијама, склапају маркетиншке договоре о сарадњи, као што је договор о „подели кода”, са:

а) авио-превозиоцем или авио-превозиоцима држава страна уговорница; и

б) авио-превозиоцем или авио-превозиоцима треће државе, под условом да та држава олобрава или дозвољава одговарајуће аранжмане између авио-превозилаца државе друге стране уговорнице и осталих авио-превозилаца у саобраћају за, од и преко територије те државе.

Надлежни органи за ваздушни саобраћај држава страна уговорница одобравају ове договоре, под условом да сви авио-превозиоци:

- а) поседују потребне дозволе и саобраћајна права;
- б) испуњавају услове који се обично захтевају таквим договорима; и
- в) у вези са продајом превозних докумената, јасно назначе купцу на месту продаје, који од авио-превозилаца обавља саобраћај на одређеном делу линије и са којим авио-превозиоцем или авио-превозиоцима купац ступа у уговорни однос.

Учествовање у договору „поделе кода“ се не рачуна као фреквенција за авио-превозиоца који не обавља саобраћај.

5. Свака страна уговорница, на својој територији, примењује Кодекс понашања за регулисање и функционисање компјутерског резервационог система Међународне организације цивилног ваздухопловства.

6. а) Свака страна уговорница забрањује, или наводи своје авио-превозиоце да забране пушење на летовима за превоз путника, које исти обављају између територија страна уговорница. Забрана се односи на целокупну кабину ваздухоплова и примењује се од почетка укрцавања путника до завршетка искрцавања.

б) Свака страна уговорница предузима све оправдане мере како би обезбедила да авио-превозиоци, путници и чланови посада поступају у складу са одредбама о забрани пушења, укључујући и увођење одговарајућих казни за непоштовање истих.

**AIR SERVICES AGREEMENT  
BETWEEN  
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY  
AND  
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SERBIA**

The Government of the Republic of Turkey and the Government of the Republic of Serbia (hereinafter referred to as the "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;

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

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

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

Have agreed as follows:

## ARTICLE I DEFINITIONS

The terms used in this Agreement shall have the following meanings:

a) "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 or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;

b) "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Republic of Turkey - the Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications, Directorate General of Civil Aviation (DGCA) and in the case of the Republic of Serbia - the Civil Aviation Directorate of the Republic of Serbia or in both cases any person or body authorized to perform any function at present exercised by the said Authorities;

c) "Agreement" means this Agreement, Annex to the Agreement, and any protocol amending this Agreement or the Annex;

d) "Annex" means the Annex to this Agreement or any amendments to the Annex, in accordance with the provisions of Article 18 (Consultations) and Article 19 (Amendments) of this Agreement.

e) "Designated airline" means any airline which has been designated and authorized in accordance with the provisions of Article 3 of this Agreement;

f) "Tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including the prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

g) "Territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

h) "Air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

i) "Capacity", in relation to an aircraft, means the payload of that aircraft available on a route or section of a route, and in relation to an agreed service, means 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;

j) "Specified routes" means the routes established, or to be established in the Annex to this Agreement;

k) "Agreed services" means scheduled international air services which can be operated



according to the provisions of this Agreement on the specified routes for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination;

l) "User charges" means the charges levied on the airlines for the use of airport, air navigation facilities and other related services offered by one Contracting Party to the other or facilities and services for aviation security and safety;

m) "Intermodal services" means the public carriage by aircraft and by one or more surface modes of transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

n) "Spare parts" means articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines;

o) "Traffic" means passengers, baggage, cargo and mail;

p) "Ground-handling" means and includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services;

q) "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;

## ARTICLE 2 GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement, for the purpose of establishing and operating the agreed services on the specified routes by the designated airlines.

2. The designated airline of either Contracting Party shall enjoy the following rights:

- a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;
- c) to make stops in the territory of the other Contracting Party at points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and/or discharging passengers, cargo and mail, while operating the agreed services.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of either Contracting Party the right to take on board in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire between the points in the territory of the other Contracting Party.



### ARTICLE 3

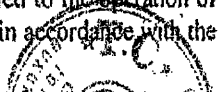
#### DESIGNATION OF AIRLINES AND OPERATING AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.
2. On receipt of the notification about the designation of the airline of one Contracting Party, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant appropriate operating authorization.
3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may, before granting the operating authorization, require the designated airline of the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations applied to the operation of international air services by such authorities.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the other Contracting Party of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it 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 and/or the Contracting Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 15 (Aviation Safety) and Article 16 (Aviation Security) of this Agreement.
5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the agreed services at any time, provided that the airline fulfils the other conditions prescribed by this Agreement.

### ARTICLE 4

#### REVOCATION AND SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization, or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by the designated airline of the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights, in any case where:
  - a) it 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;
  - b) the airline fails to comply with the laws and regulations applied to the operation of international air services by the Contracting Party granting the rights, in accordance with the Convention;



c) the airline otherwise fails to operate the agreed services 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 and regulations, such right shall be exercised only after consultations with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, in accordance with the Article 18 of this Agreement.

## ARTICLE 5 USER CHARGES

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

2. The designated airline of one Contracting Party shall be permitted, in accordance with the national laws and regulations of other Contracting Party, to perform its own specified ground handling services in the territory of that 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. Each Contracting Party shall encourage discussions between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities, 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 6 EXEMPTION FROM CUSTOMS DUTIES AND TAXES

1. The aircraft operated on the agreed services by the designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages, liquor and other products for sale to or use by passengers during flight and tobacco) on board such aircraft, shall be exempt from all customs, other import duties, inspection fees and taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided that such equipment, spare parts, supplies and aircraft stores remain on board the aircraft until they leave the territory of that Contracting Party.

2. There shall also be exempt from the same duties and taxes, with the exception of charges corresponding to the services performed:

a) fuel and lubricants destined to supply the aircraft operated on the agreed services by

the designated airline of the other Contracting Party, even when those supplies are to be used on the part of the journey over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;

b) spare parts, including engines, and regular equipment introduced into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on the agreed services by the designated airline of the other Contracting Party;

c) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party in accordance with the applicable laws and regulations of that Contracting Party and intended for the use on board the aircraft engaged on the agreed services by the designated airline of the other Contracting Party.

The materials referred to in this paragraph may be required to be kept under customs supervision or control.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials, aircraft stores, supplies of fuels and lubricants and spare parts retained on board the aircraft operated by the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In such a case, they may be placed under the supervision of the said customs authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations of that Contracting Party.

4. The necessary documents used by the designated airline of one Contracting Party, including air tickets, air waybills, any printed material which bears the insignia of the designated airline printed thereon, as well as advertising and promotional materials distributed free of charge by such designated airline shall be exempt from all customs duties and other similar charges in the territory of the other Contracting Party.

5. The fees corresponding to the services performed in relation to the storage and customs clearance will be charged in accordance with the national laws and regulations of the Contracting Parties.

## ARTICLE 7

### PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

1. The designated airlines of each Contracting Party shall enjoy fair and equal opportunity for the operation of the agreed services between the territories of two Contracting Parties

2. In the operation of the agreed services by the designated airlines of either Contracting Party, 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 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.

5. Prior to its publishing, the flight schedule shall be submitted by the designated airline of one Contracting Party for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days before the introduction of the agreed services on the specified routes. Such flight schedule shall comprise the data on the type of services, aircraft, frequency and validity period. This requirement shall likewise apply to any subsequent modification of timetables.

#### ARTICLE 8 INTERMODAL SERVICES

In accordance with the applicable laws and regulations of each Contracting Party, the designated airlines of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with the operation of the agreed services, any surface transport to or from any points in the territories of the Contracting Parties or third countries. Airlines may select to perform their own surface transport or to provide it through arrangements, including code share, with other surface carriers. Such intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and surface transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport involved.

#### ARTICLE 9 PROVISION OF STATISTICS

The Aeronautical Authorities of one Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, on request, periodic and other statements of statistics relating to the agreed services carried out within an agreed period. 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 10**  
**APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS**

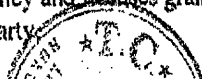
1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft, shall apply to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while in the territory of the former Contracting Party.
2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in and departure from its territory of passengers, baggage, crews, mail and cargo, such as formalities relating to passports, customs, currency and sanitary control shall be applicable to passengers, crews, baggage, mail and cargo taken on board the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while within the said territory.

**ARTICLE 11**  
**DIRECT TRANSIT**

1. 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 be subject to no more than a simplified control, except in respect of security measures against acts of violence, as well as control of narcotics and psychotropic substance.
2. Baggage, cargo and mail in direct transit through the territory of one Contracting Party shall be exempt from the imposition of customs duties, charges and taxes in the territory of that Contracting Party.

**ARTICLE 12**  
**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.
2. Each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize as valid, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or rendered valid for its own nationals by the other Contracting Party.



3. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph 1 of this Article, 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, 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 and Suspension of Operating Authorization) of this Agreement.

### ARTICLE 13 TRANSFER OF EARNINGS

1. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, grant to the designated airlines of the other Contracting Party, upon request, the right to transfer the excess of receipts over expenditure earned in the territory of that other Contracting Party in connection with the operation of the international air services.

2. This transfer shall be effected in any freely convertible currency pursuant to the official exchange rate valid for the date of transfer, and in accordance with the laws and regulations in the territory of Contracting Party where transaction takes place, and shall be subject only to usual charges collected by banks for carrying out such transactions.

3. Where between the Contracting Parties there is a special double taxation avoidance agreement, or a special agreement ruling the transfer of funds, the provisions of that Agreement shall apply.

### ARTICLE 14 REPRESENTATIVE OFFICES OF AIRLINES

1. The designated airline of one Contracting Party shall have the right to establish in the territory of the other Contracting Party representative offices for the purpose of the promotion of air transport and sale of transportation, as well as of other ancillary products and facilities required for the provision of air services, in accordance with the laws and regulations of that other Contracting Party.

2. The designated airline of one Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain managerial, technical and operational staff required for the operation of the agreed services.

3. The designated airline of one Contracting Party shall have the right to sale its own transportation using its own transportation documents in the territory of the other Contracting Party, in accordance with the laws and regulations of that other Contracting Party. Sale may be executed directly in the representative offices of the designated airlines, or through its authorized agents.

## ARTICLE 15 AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities and services, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days from the date of the receipt of such written request.

2. If, following the consultations referred to in paragraph 1 of this Article, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 of this Article that are equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of such findings and the steps considered necessary to conform with the standards. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days, or such longer period as may be agreed between the Contracting Parties by exchange of written notifications through diplomatic canals, shall constitute the grounds for the application by the first Contracting Party of Article 4 of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, any aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party, be the subject of a search by the authorized representatives of that other Contracting Party, both on board the aircraft and on the ramp so as to check the validity of the aircraft documents and those of its crew as well as the apparent conditions of the aircraft and its equipment, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft (hereinafter referred to as "ramp inspection").

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 ramp inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences 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 one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by a representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arise, and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the designated airline of the other Contracting Party in the event it concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to ensure the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 and 6 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

## ARTICLE 16 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 Offences 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, the Protocol for Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of the Detection, opened for signature at Montreal on 1 March 1991, as well as any other convention governing aviation security binding upon both Contracting Parties.

2. The Contracting Parties shall provide upon request 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, its passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.



3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions and technical requirements are applicable to the Contracting Parties, and 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. 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 Article 18 (Consultations) of this Agreement.

4. Each Contracting Party agrees that the operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 of this Article, for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party.

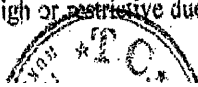
5. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crews, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding and loading. Each Contracting Party shall also give positive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

6. 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 of life.

## ARTICLE 17 TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow the tariffs for international air services operated to/from/through its territory to be established by the designated airlines at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to :

- a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and



c) protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. The tariffs established under paragraph 1 of this Article 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 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 airline 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 18 CONSULTATIONS

1. Each Contracting Party, or its Aeronautical Authorities, may at any time request consultations with the other Contracting Party, or its Aeronautical Authorities.

2. The consultations requested by one of the Contracting Parties, or its Aeronautical Authorities, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of a written request, unless otherwise agreed. 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.

## ARTICLE 19 AMENDMENTS

1. If either Contracting Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement, it may request the consultations between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties, in accordance with the Article 18 (Consultations) of this Agreement.

2. The amendments to this Agreement shall come into force on the date of the receipt of the last diplomatic note, notifying the Contracting Parties that all necessary conditions for the entry into force of such amendment have been fulfilled.

3. Any amendments to the Annex to the Agreement may be agreed directly between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties and shall enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

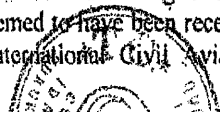
## ARTICLE 20 CONFORMITY WITH MULTILATERAL AGREEMENTS

Whenever any multilateral agreement relating to any issue incorporated in this Agreement comes into force for both Contracting Parties, the provisions of this Agreement and its Annex shall be amended so as to conform with the provisions of that multilateral agreement.

## ARTICLE 21 TERMINATION

This Agreement is concluded for an unlimited period of time.

Either Contracting Party may at any time submit a written notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such a notice shall be simultaneously sent to the International Civil Aviation Organization. In such a case, this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice of termination is withdrawn by the agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement by the other Contracting Party of the receipt, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.



ARTICLE 22  
SETTLEMENT OF DISPUTES

1. When any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or implementation of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiations between their Aeronautical Authorities.
2. If the Aeronautical Authorities fail to reach an agreement, the dispute shall be settled through diplomatic channels.
3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs 1 and 2 of this Article, the dispute shall be referred, at the request of either Contracting Party to an Arbitral Tribunal of three arbitrators, two of whom are to be nominated by the Contracting Parties and the third to be appointed by the two so nominated, provided that such arbitrator shall not be a national of the State of 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.
4. In the case the dispute is referred to arbitration, each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt of a notice by either Contracting Party from the other through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be appointed within a further sixty (60) days. If either Contracting Party fails to nominate its 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 the arbitrator or arbitrators as the case requires.
5. If the President of the International Civil Aviation Organization is a national of either Contracting Party, the Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organization should make the necessary appointments. If the Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organization is a national of either Contracting Party, the appointment shall be made by senior member of the Council of the International Civil Aviation Organization who is not a national of either Contracting Party.
6. The third arbitrator shall act as the President of the Arbitral Tribunal.
7. The Arbitral Tribunal shall determine its own procedure and the place of arbitration subject to provisions agreed upon between the Contracting Parties.
8. Any decision delivered by the Arbitral Tribunal shall be binding upon both Contracting Parties.
9. Each Contracting Party shall bear the cost of its own arbitrator, as well as the expenses of its representation in the arbitral proceedings. The costs of the President of the Arbitral Tribunal and any other mutual costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties.

**ARTICLE 23**  
**REGISTRATION OF THE AGREEMENT**

This Agreement and any amendments to either the Agreement or its Annex shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

**ARTICLE 24**  
**ENTRY INTO FORCE**

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the receipt of the last note, through diplomatic channels, by which the Contracting Parties have notified each other that all procedures necessary for its entry into force had been fulfilled.

On the date of the entering into force of this Agreement, the Agreement between the Government of Federal People's Republic of Yugoslavia and the Government of the Republic of Turkey relating to Air Services, done at Ankara on 16 April 1955, shall be terminated regarding the relations between the Republic of Serbia and the Republic of Turkey.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Antalya on this 19<sup>th</sup> day of October 2015, in duplicate, in Turkish, Serbian and English languages, all texts being equally authentic.

In the case of any divergence in interpretation of the provisions of this Agreement, the English text shall prevail.

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

**FOR THE GOVERNMENT OF THE  
REPUBLIC OF SERBIA**

**Özkan Poyraz**  
Deputy Undersecretary  
Ministry of Transport, Maritime Affairs and  
Communications

**Danilo Vučelić**  
Ambassador of the Republic Serbia to the  
Republic of ~~Turkey~~

## ANNEX

1. The designated airline of the Republic of Turkey shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points in the Republic of Turkey	Intermediate points	Points in the Republic of Serbia	Points beyond
Any points	Any points	Any points	Any points

2. The designated airline of the Republic of Serbia shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points in the Republic of Serbia	Intermediate points	Points in the Republic of Turkey	Points beyond
Any points	Any points	Any points	Any points

### NOTES

1. The designated airlines of the Contracting Parties may, on any flight, omit calling at any of the above intermediate points or points beyond, provided that the agreed services on the route begin at the point in the territory of Contracting Party designating the airline.
2. Any intermediate points and points beyond may be served by the designated airlines of the Contracting Parties without exercising the fifth freedom traffic rights. The intermediate points and beyond points on the above routes shall be jointly determined between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.
3. The designated airlines of the Contracting Parties may operate to/from any intermediate points and to/from any points beyond, exercising full fifth freedom traffic rights without any restriction whatsoever, in any type of service (passenger, cargo, separately or in combination), upon the approval of the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.
4. In operating or holding out the agreed services on the routes specified above, the designated airlines of the Contracting Parties may enter into marketing co-operative arrangements, such as code share arrangements, with:
  - a) an airline or airlines of either Contracting Party; and

- b) an airline or airlines of any third country, provided that each country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via that country.

The Aeronautical Authorities of both Contracting Parties will approve such arrangements on condition that all airlines concerned:

- a) hold the appropriate authorizations and traffic rights;
- b) meet the requirements normally applied to such arrangements; and
- c) in respect of every ticket sold, make it clear to the purchaser at the point of sale, as to which airline will actually operate each sector of the service and with which airline the purchaser is entering into a contractual relationship.

It is the common understanding of both Contracting Parties that code-share services are not counted against the frequency entitlement of the marketing airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline, through code-sharing.

5. Each Contracting Party shall apply the International Civil Aviation Organization Code of Conduct for the Regulation and Operation of Computer Reservation Systems within its territory.

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