

MİLLETLERARASI ANDLAŞMA

**Karar Sayısı: 3338**

31 Mayıs 2012 tarihinde İzmir’de imzalanan ve 7005 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan ekli “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Madagaskar Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması”nın onaylanmasına, 9 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 2 nci ve 3 üncü maddeleri gereğince karar verilmiştir.

28 Aralık 2020

Recep Tayyip ERDOĞAN
CUMHURBAŞKANI

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
VE
MADAGASKAR CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA
HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI

İÇERİK

<u>MADDELER</u>	<u>BAŞLIKLAR</u>
1	TANIMLAR
2	HAKLARIN TANINMASI
3	TAYİN VE YETKİLENDİRME
4	İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI
5	YASA VE YÖNETMELİKLERİN UYGULANMASI
6	TRANSİT GEÇİŞ
7	SERTİFİKA VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI
8	HAVACILIK EMNİYETİ
9	HAVACILIK GÜVENLİĞİ
10	KULLANICI ÜCRETLERİ
11	VERGİLER, GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER ÜCRETLER
12	VERGİLENDİRME YERİ
13	KAPASİTE
14	TARİFELER
15	KAZANÇLARIN DÖVİZ DONÜŞÜMÜ VE TRANSFERİ
16	TİCARİ FIRSATLAR
17	YER HİZMETLERİ
18	HAVAARACI KIRALAMA
19	İSTATİSTİKLER
20	UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI
21	İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER
22	İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ
23	TESCİL
24	ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR
25	BAŞLIKLAR
26	GEÇERLİLİK VE SONA ERME
27	YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ
EK I	HAT ÇİZELGESİ
EK II	ORTAK UYGULAMALAR

Bundan sonra "Akit Taraflar" olarak nitelendirilecek Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Madagaskar Cumhuriyeti Hükümeti;

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

Uluslararası hava hizmetlerine ilişkin fırsatların genişletilmesini kolaylaştırmak isteyerek,

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

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

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

AŞAĞIDAKİ MADDELERDE ANLAŞMIŞLARDIR

1. Madde. Taraflar, bu anlaşmanın amacını ve kapsamını belirlemek için aşağıdaki maddeleri kabul etmişlerdir:

MADDE 1

TANIMLAR

1. Bu Anlaşmanın amacı doğrultusunda, metin içeriği aksını gerektirmediği takdirde,
 - a. "Havacılık otoriteleri" terimi, Türkiye Cumhuriyeti için, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Madagaskar Cumhuriyeti için sivil havacılıktan sorumlu Bakanlık veya bahse konu her iki otorite için görevi yerine getirmeye yetkili herhangi bir kurum veya kişiyi ifade etmektedir;
 - b. "Anlaşma" terimi, bu Anlaşmayı, Eklerini ve bunlarda yapılacak herhangi bir değişikliği ifade etmektedir;
 - c. "Belirlenen hizmetler" terimi, bu Anlaşma hükümlerine göre belirlenmiş hatlarda işletilebilen uluslararası hava hizmetlerini ifade etmektedir;
 - d. "Ek" terimi, bu Anlaşmanın Eklerini veya bu Anlaşmanın 21. Maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda yapılan değişiklikleri ifade eder. Tüm Ekler bu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını oluşturmaktadır ve bu Anlaşmaya dair tüm referanslar açıkça aksine karar alınmadıkça Ekleri de içerecektir.
 - e. "Hava hizmeti", "uluslararası hava hizmeti", "havayolu" ve "trafik amacı dışındaki duraklama" terimleri, Sözleşmenin 96. Maddesinde tanımlanan anlamlarında kullanılır;
 - f. "Kapasite" terimi,
 - Hava aracı için, bu hava aracı tarafından hatta veya hattın belirli bir kısmında taşınabilen yükü,
 - Belirlenmiş bir hava hizmeti için, bu hizmette kullanılan hava aracının kapasitesinin, bu hava aracı için bir hatta veya hattın bir kısmında belli bir dönemde işletilen frekans sayısının çarpımını ifade etmektedir;
 - g. "Sözleşme" terimi; 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesini ifade etmekte ve her iki Akıt Tarafça yürürlüğe konması veya kabul edilmesi koşuluyla, Sözleşmenin 90. Maddesi altında kabul edilen herhangi bir Eki ve 90. ve 94. Maddeler uyarınca Sözleşmenin Eklerinde yapılan herhangi bir değişikliği içermektedir;
 - h. "Tayin edilen havayolu (havayolları)" terimi, bu Anlaşmanın 3. Maddesi (Tayin ve Yetkilendirme) uyarınca tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş havayolunu, (havayollarını) ifade etmektedir;

- i. "Yer hizmetleri" terimi, bununla sınırlı olmamak kaydıyla yolcu, kargo ve bagaj hizmetleri ve ikram servisleri ve/veya hizmetlerinin teminini ifade etmekte ve içermektedir.
- j. "ICAO" terimi, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünü ifade etmektedir.
- k. "Uluslararası hava ulaşım" terimi, birden fazla Devletin ülkesi üzerindeki hava sahasının kullanıldığı hava ulaşımı ifade etmektedir.
- l. "Pazarlamacı havayolu" terimi, kod paylaşımı vasıtasıyla başka bir havayolu tarafınca işletilen hava aracı ile hava ulaşım hizmeti sunan havayolunu ifade etmektedir.
- m. "Hat Çizelgesi" terimi, mevcut Anlaşmanın 21. Maddesindeki hükümlere uygun olarak mevcut Anlaşmaya ve ekinde belirtilen herhangi bir değişikliğe de ilave edilen hava ulaşım hizmetinin yapılacağı hatların çizelgesini ifade etmektedir.
- n. "Belirlenen hatlar" terimi, bu Anlaşmanın Ekinde onaylanmış veya onaylanacak hatları ifade etmektedir.
- o. "Yedek parçalar" terimi, hava aracına yerleştirilmek için motorların da dâhil olduğu gerekli yenileme veya tamir nesnelerini ifade etmektedir.
- p. "Tarife" terimi, hava taşımacılığında bununla bağlantılı olan diğer ulaşım modları dâhil olmak üzere, yolcu, bagaj ve/veya posta hariç tutulmak üzere kargonun taşınması için havayolları ve acenteleri tarafından alınacak her türlü ücret, fiyat veya oranı ve bu ücret, fiyat ve oranın geçerli olduğu şartları ifade eder.
- q. "Ülke" terimi, Sözleşmenin 2. Maddesinde belirtilmiş olan anlamı içerir.
- r. "Trafik" terimi, yolcular, bagaj, kargo ve postayı ifade etmektedir.
- s. "Olağan teçhizat" terimi, çıkartılabilir yedek parçalar ve malzemeler dışında, ilk yardım ve yaşamsal teçhizatlar da dâhil uçuş sırasında kullanılan maddeleri ifade etmektedir.
- t. "Kullanıcı ücretleri" terimi, bir Akıt Tarafça değerine sağlanan havalimanları seyrüsefer olanakları ve diğer ilgili hizmetlerin kullanımı için tahsil edilen ücret ve oranları ifade etmektedir.

MADDE 2

HAKLARIN TANINMASI

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

MADDE 3

TAYİN VE YETKİLENDİRME

1. Her bir Akit Taraf, kendi ulusal düzenlemelerine uygun olarak belirlenen hatlarda belirlenen hizmetleri işletmesi amacıyla bir veya daha fazla havayolunu tayin etme hakkına sahip olacaktır. Bu tayin, karşılıklılık esasına dayalı olarak diplomatik kanallar aracılığıyla yazılı bildirim yoluyla gerçekleştirilecektir.
2. Söz konusu tayin tebliğinin alınması üzerine, diğer Akit Tarafın havacılık otoriteleri bu Maddenin (3.) paragrafına tabi olarak, gereken işletme iznini gecikmeksizin tayin edilen havayoluna (havayollarına) tanıyacaktır.
3. Her bir Akit Taraf, havayolunu tayin eden Hükümetin, bu Anlaşmanın 8. Maddesi (Havacılık Emniyeti) ve 9. Maddesindeki (Havacılık Güvenliği) standartlarına sahip olması ve bu standartları uyguluyor olması hususunda tatmin olmaması halinde, bu Akit Taraf, bu Maddenin (2.) paragrafında sözü geçen işletme yetkilerini tanımayı reddedebilir veya tayin edilen havayolunun bu Anlaşmanın 2. Maddesinde (Hakların Tanınması) belirlenen hakları kullanabilmesi için gerekli göreceği birtakım şartlar getirebilir.

- 4 Bir havayolu bu şekilde tayin edilip yetkilendirildiğinde, bu Anlaşmanın uygulanabilir hükümlerine uyduğu surece, beirilenen hizmetleri vermeye istediği herhangi bir zamanda başlayabilir

MADDE 4

İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI

- 1 Her bir Akit Taraf, aşağıdaki hallerde, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayoluna (havayollarına) verilmiş bulunan işletme yetkisini iptal etmek veya bu havayolu (havayolları) tarafından bu Anlaşmanın 2 Maddesinde (Hakların Tanınması) belirtilen hakların kullanılmasını durdurmak veya bu hakların kullanılmasında gerekli gördüğü kayıtları koymak hakkına sahip olacaktır.
 - a. Tayin edilen havayollarının kendisine bu hakları tanıyan Akit Tarafın kanun ve yönetmeliklerine uymaması; veya,
 - b. Tayin edilen havayollarının bu Anlaşma'da belirtilen hükümlere göre işletilmesinde başarısız olunması halinde, veya,
 - c. Diğer Tarafın, bu Anlaşmanın 8 Maddesi (Havacılık Emniyeti) ve 9 Maddesindeki (Havacılık Güvenliği) standartlarına sahip olmaması ve bu standartları uygulamıyor olması.
2. İptal, askıya alma veya bu Maddenin (1.) paragrafında belirtilen hükümlerin derhal uygulanması kanun ve yönetmeliklerin daha ileri ihlalini önlemek açısından zaruri değilse, sözü geçen hak, diğer Akit Taraf Devlet ile istişarelerden sonra kullanılabilir. Boyle bir durumda istişareler, herhangi bir Akit Tarafın talep tarihinden itibaren altmış (60) günlük bir dönem içinde başlamak durumundadır.

MADDE 5

ULUSAL YASA VE YÖNETMELİKLERİN UYGULANMASI

1. Bir Akit Tarafın, uluslararası hava hizmetinde bulunan bir hava aracının, ulkesine girişi, kalışı ve çıkışı veya bu hava aracının işletilmesi ve seyrüseferi veya bu hava aracının bu ülke üzerindeki uçuşlarıyla ilgili yasa ve yönetmelikleri, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun hava aracının da ilk Akit Tarafın ulkesine girişi kalışı ve çıkışında da uygu olacaktır

2. Bir Akit Tarafın yolcu, mürettebat, bagaj veya posta dâhil olmak üzere kargonun ülkesine giriş, kalış veya ayrılışıyla ilgili giriş, çıkış, gümrükleme, göç, havacılık güvenliği, pasaport, döviz, sağlık ve karantina gibi formaliteleri düzenleyen yasalarına ve düzenlemelerine diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun hava aracı tarafından taşınan yolcu, mürettebat, bagaj, kargo veya posta tarafından veya onlar adına söz konusu ülkede uyulacaktır.
3. Akit Taraflardan hiçbirisi gümrükleme, göç, karantina ve benzer düzenlemelerinin uygulanmasında ya da havalimanlarının havayollarının ve hava trafik hizmetlerinin ve kontrolü altındaki ilgili tesislerin kullanımında diğer Akit Tarafın tayin edilmiş havayollarından başka bir havayolunu tercih etmeyecektir.
4. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın talebi üzerine bu Anlaşmada belirtilen ilgili yasa, düzenleme ve prosedürlerin kopyasını karşı tarafa sağlayacaktır.

MADDE 6

TRANSİT GEÇİŞ

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

MADDE 7

SERTİFİKA VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI

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

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

MADDE 8

HAVACILIK EMNİYETİ

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

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

MADDE 9

HAVACILIK GÜVENLİĞİ

1. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut hak ve yükümlülüklerine uygun olarak, sivil havacılık güvenliğinin yasadışı müdahalelere karşı korunması amacıyla birbirlerine karşı üstlendikleri yükümlülüğün, bu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini teyit ederler. Akit Taraflar uluslararası hukuka göre mevcut haklarının ve yükümlülüklerinin genel niteliklerini kısıtlamaksızın, özellikle 14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzalanan Hava araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere ilişkin Sözleşme, 16 Aralık 1970 tarihinde Lahey'de imzalanan Hava araçlarının Yasadışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine İlişkin Sözleşme, 23 Eylül 1971 tarihinde Montreal'de imzalanan Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı İşlenen Suçların Önlenmesine ilişkin Sözleşme ve 24 Şubat 1988 tarihinde Montreal'de imzalanan Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Limanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine ilişkin Protokol, 1 Mart 1991'de Montreal'de imzalanan Plastik Patlayıcıların Teshisi Amacıyla İşaretlenmesi Sözleşmesi veya Akit Tarafların taraf oldukları sivil havacılık güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir sözleşme hükümlerine uygun hareket edeceklerdir.
2. Akit Taraflar, sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesini önlemek, bu hava aracının, yolcularının ve mürettebatının, havaalanlarının ve hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı diğer yasadışı eylemleri ve sivil havacılığın güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir tehdidi bertaraf etmek üzere, talep halinde birbirlerine gerekli her türlü yardımda bulunacaklardır.
3. Akit Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, Akit Taraflara uygulanabilir olduğu ölçüde, ICAO tarafından konulan ve Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine Ek olarak kabul edilen tüm havacılık güvenliği standartlarına ve tavsiye edilen uygulamalara uygun olarak hareket edeceklerdir. Akit Taraflar kendi tescilindeki hava aracı işletmecilerinin veya işyeri merkezi ülkelerinde bulunan veya ülkelerinde sürekli mukim olan hava aracı işletmecilerinin ve ülkelerindeki havaalanı işletmecilerinin Akit Tarafları bağlayan bu tür havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini talep edeceklerdir. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa kendi ulusal düzenlemeleri ve uygulamaları ve yukarıda belirtilen Eklerdeki havacılık güvenlik standartları arasındaki farklılıkları haber vermelidir. Her bir Akit Taraf diğer Akit Tarafтан herhangi bir zamanda bu Anlaşmanın 21. Maddesinin (2) paragrafına göre ele alınmak üzere, bu tip farklılıkları diğer Akit Tarafla görüşmek için acil istişare talebinde bulunabilir.

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

MADDE 10

KULLANICI ÜCRETLERİ

1. Bir Akit Tarafın kendi ülkesinde diğer Akit Tarafın havayollarına havalimanları, havacılık güvenliği ve diğer ilgili olanaklar ve hizmetlerde sağlayacağı koşullar, anlaşmaların yapıldığı tarihte benzer uluslararası hava hizmetlerinde bulunan herhangi bir havayoluna sağlanan en avantajlı koşullardan daha az avantajlı olmayacaktır.
2. Bir Akit Tarafın ülkesinde, diğer Akit Tarafın havayoluna havalimanlarının, havacılık güvenliği ve diğer ilgili olanaklar ve hizmetlerin kullanımı için uygulanan ücret ve harçların belirlenmesi ve toplanması adil ve eşit olacaktır. Diğer Akit Tarafın havayoluna uygulanan bu harç ve ücretler, bu harç ve ücretlerin uygulandığı zamanda benzer uluslararası hava hizmetlerinde bulunan herhangi bir havayoluna sağlanan en iyi koşullardan daha az avantajlı olmamak kaydıyla oluşturulacaktır.

3. Her bir Akit Taraf, yetkili ücretlendirme mercileri ile hizmet ve olanakları kullanan havayolları arasında veya uygulanabilir olduğu durumlarda havayollarını temsil eden kuruluşlar arasında görüşmelere teşvik edeceklerdir. Kullanıcılar, değişiklikler yapılmadan önce görüşlerini belirtebilmelerini sağlamak üzere, kullanıcı ücretlerindeki her değişiklik önerisi hakkında mümkün olduğu ölçüde bilgilendirilecektir

MADDE 11

VERGİLER, GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER ÜCRETLER

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

- d. Basılı bilet koanları, koşimento ve bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun amblemini taşıyan basılı materyaller ve tayin edilen havayolu tarafından tekrar ikiş yapana kadar uluslararası hizmetlerde kullanmak için ücretsiz dağıtılan mutat tanıtım materyalleri
3. Paragraf (2) de belirtilen malzemeler gümrük otoritelerinin denetimi veya kontrolüne tabi olacaktır.
4. Herhangi bir Akit Tarafın hava aracında bulundurulmuş malzeme ve tedariklere ilaveten, olağan hava teçhizatları, yedek parçalar (motor dâhil), hava aracı depoları ile yakıt ve yağ tedarikleri (hidrolik sıvılar dâhil) diğerk Akit Tarafın ülkesinde sadece o ülkenin gümrük otoritelerinin onayı ile indirilebilir. Bu durumda, bunlar söz konusu Akit Tarafın gümrük düzenlemelerine göre yeniden ihraç edilene veya başka bir biçimde elden çıkarılana kadar söz konusu otoritelerin gözetiminde tutulacaktır
5. Depolama ve gümrüklemeye ilişkin hizmetlerle bağlantılı harçlar Akit Taraf Devletlerin ulusal yasa ve yönetmeliklerine uygun olarak tahsil edilecektir.

MADDE 12

VERGİLENDİRME YERİ

1. Bir Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu tarafından uluslar arası trafik operasyonlarından elde edilmiş gelirler, yalnızca söz konusu havayolunun merkezinin bulunduğu Devlette vergilendirilecektir.
2. Akit Taraflar arasında, ifte vergilendirmenin önlenmesi için özel bir anlaşmanın bulunması halinde, bu anlaşma geçerli olacaktır.

MADDE 13

KAPASİTE

1. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları) Akit Tarafların kendi ülkeleri arasında belirlenen hava hizmetlerini işletmeleri için adil ve eşit imkânlardan faydalanacaktır.
2. Belirlenen hava hizmetlerinin, her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından işletilmesinde, aynı hatların tamamı veya bir kısmında diğerk işletme tarafından sunulan hizmetleri haksız yere etkilemeyecek biçimde diğerk Akit Tarafın tayin edilen havayolunun ıkarıları dikkate alınacaktır.

3. Akit Tarafların tayin edilmiş havayollarının sağladıkları belirlenen hizmetler belirlenen hatlardaki taşımacılık için kamunun gereksinimleri ile yakından ilişkili olacak ve havayolu tayin etmiş Akit Tarafların ülkeleri arasında yolcular ve posta da dâhil olmak üzere kargo için mevcut ve makul olarak beklenen taşıma ihtiyaçlarını makul bir yük faktörü ile karşılayacak bir kapasiteyi sağlamak asıl amaçları olacaktır.
4. Belirlenen hizmetlerin işletilmesinde her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından sağlanacak toplam kapasite ve hizmet frekansları hizmetler başlamadan önce Akit Tarafların havacılık otoriteleri tarafından karşılıklı olarak başlangıçta belirlenecektir. Başlangıçta belirlenen kapasite ve hizmetlerin frekansı sözü geçen otoriteler tarafından zaman zaman gözden geçirilebilir ve yeniden düzenlenebilir.

MADDE 14

TARİFELER

1. Her bir Akit Taraf; ülkesine, ülkesinden veya ülkesi üzerinden olacak uluslararası hava hizmetleri için uygulanacak tarifelerin, tayin edilen havayolları tarafından işletme maliyeti, makul kâr ve diğer havayollarının tarifeleri de dâhil olmak üzere tüm ilgili etkenlere ödenenlere göre makul seviyelerde belirlenmesine izin verecektir. Akit Taraflarca mudahale aşağıdaki hallerle sınırlıdır:
 - a) Makul olmayan, ayrımcı ücret ve uygulamaları önlemek;
 - b) Pazardaki baskın konumun suistimalinden kaynaklanan çok yüksek veya kısıtlayıcı ücretlerden tüketicileri korumak; ve
 - c) Havayollarını doğrudan veya dolaylı devlet subvansiyonundan veya desteğinden kaynaklanan düşük ücretlerden korumak.
2. Her bir Akit Taraf, diğer Tarafın tayin edilen havayolları tarafından ülkesine veya ülkesinden olan taşımalar için tarifelerin bildirimini talep edebilir. Bu şekilde kararlaştırılan tarifeler, uygulanmasının önerildiği tarihten en az otuz (30) gün önce onay için sunulacaktır. Özel durumlarda bu süre azaltılabilir.
3. Hiçbir Akit Taraf, kendi tayin edilmiş havayolunun veya havayollarının, tarifelerinin oluşturulmasında, başka bir havayolu veya havayolları ile birlikte veya tek başına diğer Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu olan rakibini ciddi bir biçimde zayıflatmak veya onu hat dışı bırakabilecek bir biçimde piyasa gücünü suistimal etmesine izin vermeyecektir.

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

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

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

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

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

MADDE 15

KAZANÇLARIN DÖVİZ DÖNÜşÜMÜ VE TRANSFERİ

- 1 Her bir tayin edilen havayolu(havayolları), trafiğin taşınması ile bağlantılı ıbraz ettiği giderlerden artan gelirleri, talep ederse, resmı döviz kuru oranından çevirme ve ülkesine götürme hakkına sahip olacaktır. Taraflar arasında ödemelerle ilgili uygun ödeme anlaşması hukukleri olmaması halinde yukarıda belirtilen transfer, konvertiol para birimleriyle ve yurürlükteki ulusal yasalara ve kambiyo düzenlemelerine uygun şekli de gerçekleşecektir

2. Bu gelirlerin çevrilmesi ve havalesine havale tarihindeki cari işlemler için geçerli olan döviz kuru üzerinden sınırlama getirilmeden ve gelirlerin tahakkuk ettiği bölgedeki Akit Tarafın kambyo denetim usullerine göre izin verilecektir. Söz konusu havale, bankalar tarafından bu tür çevrilme ve havaleye uygulanan ücretler dışında başka bir ücrete tabi olmayacaktır.
3. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları), isteğine bağlı olarak yakıt alımı dâhil olmak üzere diğer Akit Tarafın ülkesindeki yerel giderlerini ulusal para biriminden veya ulusal döviz düzenlemelerine uygun olmak kaydıyla konvertibl bir para biriminden ödeme hakkına sahip olacaktır.

MADDE 16

TİCARİ FIRSATLAR

1. Her bir tayin edilen havayolu(havayolları), diğer Akit Tarafın ülkesinde satış ofisleri ve acenteleri aracılığıyla taşımacılık belgelerini satma ve düzenleme hakkına sahip olacaktır. Bu havayolları, bu taşıma hizmetini o ülkenin ulusal para biriminden veya herhangi bir konvertibl para biriminden satma ve her hangi bir kişi de bu taşıma hizmetini satın alma hakkına sahip olacaktır.
2. Diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu veya havayolları, bir Akit Tarafın ülkesine giriş, ikamet ve istihdamla ilgili yasa ve yönetmeliklerine uygun şekilde belirlenen hizmetlerin işletilmesi için gerekli olan kendi idarı, ticari, satış, operasyonel, teknik ve diğer uzman personelini diğer Akit Tarafın ülkesine getirebilecek ve bulundurabilecektir.
3. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu veya havayolları personel ihtiyaçlarını tercihleri doğrultusunda kendi personeliyle veya diğer Akit Tarafın ülkesinde havayolları için bu hizmetleri vermekle yetkilendirilmiş başka bir kurum, şirket veya havayolunun hizmetlerini ve personelini kullanarak sağlayabilir.
4. Bu temsilciler ve personel diğer Akit Tarafıta geçerli olan yasa ve yönetmeliklere tabi olacaklardır. Bu yasa ve yönetmeliklere uygun şekilde her bir Akit Taraf karşılıklı olarak en az gecikmeyle gerekli çalışma izinlerini, ziyaretçi vizelerini veya benzer dokümanları bu Madde'nin (2) paragrafında belirtilen temsilcilere ve personele sağlayacaktır.

MADDE 17

YER HİZMETLERİ

Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu veya havayollarına, her iki Akit Tarafın ulusal yasa ve yönetmeliklerine uygun şekilde ve karşılıklılık esasına dayalı olarak, diğer Akit Tarafın ülkesinde kendi belirlenmiş yer hizmetlerini yürütmesine ve kendi tercihi doğrultusunda, kanun ve düzenlemelerce gerekirse tamamı veya bir kısmı diğer Akit Tarafın yetkili makamları tarafından yetkilendirilmiş herhangi bir acenteden sağlanan yer hizmetlerini almasına izin verilecektir.

MADDE 18

HAVAARACI KİRALAMA

Her bir Akit Taraf, uluslar arası düzenlemelere ve 8. Madde (Havacılık Emniyeti) ve 9. Maddedeki (Havacılık Güvenliği) standartlarına uygun olarak diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun havaracı kiralamasına izin verecektir.

MADDE 19

İSTATİSTİKLER

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

MADDE 20

UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI

1. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları), her bir tarife dönemi için (yaz ve kış) belirlenen hizmetlerin başlamasından en az otuz (30) gün önce diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine planladıkları uçuş programlarını onay için sunacaktır.

2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun onaylanmış uçuş programı dışında belirlenen hizmetler doğrultusunda düzenlemek istediği ek uçuşlar için, sözü geçen havayolu diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinden ön izin talep etmelidir. Bu tür talepler, Akit Tarafların ulusal yasa ve yönetmeliklerine uygun şekilde sunulacaktır. Yapılacak herhangi bir değişiklikte de aynı usul uygulanacaktır.

MADDE 21

İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER

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

MADDE 22

İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ

1. Bu Anlaşmanın yorumlanmasında veya uygulanmasında Akit taraflar arasında herhangi bir uyuşmazlık çıkması durumunda, Akit Taraflar öncelikle uyuşmazlıklarını her iki Akit Taraf Devletinin havacılık otoriteleri arasında istişare yoluyla çözme yoluna gideceklerdir.
2. Eğer söz konusu Havacılık Otoriteleri istişare yoluyla çözüme ulaşamazlarsa, uyuşmazlık diplomatik kanallar yoluyla çözüme kavuşturulacaktır.

3. Eger Akit Taraflar, yukarıda yer alan (1.) ve (2.) paragraf doğrultusunda bir çözüme ulaşamazlarsa, herhangi bir Akit Taraf ilgili yasa ve yönetmeliklere uygun olarak uyuşmazlığı, birer uyesi her bir Akit Tarafça belirlenecek, üçüncü hakem ise Akit Taraflardan birinin milliyetinden olmayan ve de her iki Akit Tarafın hakemlerin belirlendiği dönemde diplomatik ilişkide olduğu üçüncü bir devletin milliyetinden olmak kaydıyla bu iki hakem tarafından seçileceği, uç hakemden oluşan bir tahkim heyetine sunabilir.

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

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

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

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

MADDE 23

TESCİL

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

MADDE 24

ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR

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

MADDE 25

BAŞLIKLAR

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

MADDE 26

GEÇERLİLİK VE SONA ERME

Bu Anlaşma süresiz olarak imzalanmıştır

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

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

MADDE 27
YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

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

Yukarıdaki hükümlerin kanıtı olmak üzere, kendi Hükümetleri tarafından usulüne uygun olarak yetkili kılınmış imzası geçen taraflar yirmi yedi (27) Madde ve iki (2) Ektek oluşan bu Anlaşmayı imzalamış ve mühürlemişlerdir

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

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA

MADAGASKAR CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA

—

Binali YILDIRIM
Ulaştırma, Denizcilik ve
Haberleşme Bakanı

Benjamina Ramarcel RAMANANTSOA
Ulaştırma Bakanı

EK I
HAT ÇİZELGESİ

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

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	İleri Noktalar
Türkiye'deki Noktalar	Herhangi bir nokta (*)	Antananarivo	Herhangi bir nokta (*)

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

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	İleri Noktalar
Madagaskar'daki Noktalar	Herhangi bir nokta (*)	İstanbul	Herhangi bir nokta (*)

Notlar:

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

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

EK II

ORTAK UYGULAMALAR

Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları)

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

ile,

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

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

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

Ortak uygulamalar, uygulanmadan önce her iki havacılık otoritesine de sunulacaktır.

Gidiş yönünde, o noktanın ötesindeki ulaşımın havayolunu tayin eden Tarafın ülkesinden yapılan ulaşımın devamı olması ve geliş yönünde, havayolunu tayin eden Tarafın ülkesine yapılan ulaşımın o noktanın ötesinden yapılan ulaşımın devamı olması koşuluyla; hattın herhangi bir kısmında, herhangi bir tayin edilmiş havayolu, hattaki herhangi bir noktada işletilen hava aracının tipinde veya sayısında değişiklik yapılmasında herhangi bir kısıtlama olmaksızın uluslar arası hava ulaşım hizmetini gerçekleştirebilir.

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF MADAGASCAR

CONTENT

ARTICLES	TITLES
1	DEFINITIONS
2	GRANT OF RIGHTS
3	DESIGNATION AND AUTHORIZATION
4	REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION
5	APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS
6	DIRECT TRANSIT
7	MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES
8	AVIATION SAFETY
9	AVIATION SECURITY
10	USER CHARGES
11	TAXES, CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES
12	PLACE OF TAXATION
13	CAPACITY
14	TARIFFS
15	CURRENCY CONVERSION AND REMITTANCE OF EARNINGS
16	COMMERCIAL OPPORTUNITIES
17	GROUND HANDLING
18	AIRCRAFT LEASING
19	STATISTICS
20	FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION
21	CONSULTATIONS AND AMENDMENT
22	SETTLEMENT OF DISPUTES
23	REGISTRATION
24	MULTILATERAL AGREEMENTS
25	TITLES
26	VALIDITY AND TERMINATION
27	ENTRY INTO FORCE
Annex I	ROUTE SCHEDULE
Annex II	COOPERATIVE ARRANGEMENTS

The Government of the Republic of Turkey and the Government of the Republic of Madagascar hereinafter referred to as "Contracting Parties".

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

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities,

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

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE I DEFINITIONS

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

- a. "Aeronautical authorities" means in the case of the Republic of Turkey the Ministry of Transport Maritime Affairs and Communications and in the case of the Republic of Madagascar, the Ministry in charge of civil aviation or in both cases any person or body authorised to exercise the functions presently assigned to the said authorities
- b. "Agreement" means, this Agreement, its Annexes and any amendments thereto.
- c. "Agreed services" means, the international air services which can be operated, according to provisions of this Agreement on the specified routes.
- d. "Annex" means the Annex to this Agreement or any amendments thereto, in accordance with the provisions of Article 21 (Consultations and Amendment) of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include the Annex except where explicitly agreed otherwise.
- e. "Air service" "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings specified in Article 96 of the Convention:
- f. "Capacity" means,
 - in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on the route or section of a route;
 - in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;
- g. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties.
- h. "Designated airline(s)" means any airline(s) which has/have been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement.

- i. "Ground-handling" means and includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services.
- j. "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;
- k. "International air transportation" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
- l. "Marketing airline" means an airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline, through code-sharing.
- m. "Schedule" means the schedule of the routes to operate air transportation services annexed to the present Agreement and any modifications thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 21 of the present Agreement;
- n. "Specified routes" means the routes established or to be established in the Annex to this Agreement;
- o. "Spare parts" means, articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines.
- p. "Tariff" means any fare, rate or charge, the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and/or cargo, excluding mail, in air transportation, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by airlines, including their agents and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge.
- q. "Territory" has the meaning specified in Article 2 of the Convention;
- r. "Traffic" means, passengers, baggage, cargo and mail;
- s. "Regular equipment" means articles, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment
- t. "User charges" means fees or rates levied for the use of airports, navigational facilities and other related services offered by one Contracting Party to the other.

ARTICLE 2 GRANT OF RIGHTS

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

ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes in accordance with its own national regulations. Such designation shall be effected by virtue of a written notification through diplomatic channels under reciprocity basis.
2. On receipt of such designation the aeronautical authorities of other Contracting Party shall, subject to paragraphs (3) of this Article, grant without delay to the designated airline(s) the appropriate operating authorization
3. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 (Grant of Rights) of this Agreement in any case where the Contracting Party is not satisfied that the Government designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 8 (Aviation Safety) and Article 9 (Aviation Security) of this Agreement.

4. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 4

REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 (Grant of Rights) of this Agreement by an airline/s designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights
 - a. in case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting the rights; or,
 - b. in case that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or,
 - c. in case of the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in the Article 8 (Aviation Safety) and Article 9 (Aviation Security)
2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultations aeronautical authorities of the State of other Contracting Party. In such a case consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

ARTICLE 5

APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and the regulations of a Contracting Party relating to the entry into sojourn in or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft or flights of such aircraft over that territory shall be applied to aircraft of the airline designated by the other Contracting Party

2. The laws and the regulations of one Contracting Party governing entry into sojourn in or departure from its territory of passengers, crew, baggage or cargo, including mail, such as formalities relating to entry, exit, clearance, emigration and immigration, aviation security, passports, customs, currency, postal, health and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party while they are within the said territory.
3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over the designated airliner(s) of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations, or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.
4. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party, supply the copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

ARTICLE 6 DIRECT TRANSIT

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

ARTICLE 7 MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

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

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

ARTICLE 8 AVIATION SAFETY

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

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

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.
5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airline of a Contracting Party in accordance with paragraph (3) above is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
6. Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the airline of the other Contracting Party immediately in the case the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, the denial of an access to a ramp inspection or a series of ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 9
AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 or the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection done at Montreal on 1 March 1991 or any other Convention on aviation security to which the Contracting Parties are parties.
2. Upon request, the Contracting Parties shall provide all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties, in their mutual relations, shall act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by ICAO and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences which shall be held in accordance with paragraph 2 of Article 21 of this Agreement.

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

ARTICLE 10 USER CHARGES

1. Airports, aviation security and other related facilities and services that are provided in the territory of one Contracting Party shall be available for use by the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time arrangements for use are made.
2. The setting and collection of fees and charges imposed in the territory of one Contracting Party on an airline of the other Contracting Party for the use of airports, aviation security and other related facilities and services shall be just and fair. Any such fees and charges shall be assessed on an airline of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time the fees or charges are imposed.

3. Each Contracting Party shall encourage discussions between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities, or where practicable, through airlines' representative organizations. Users shall be informed, with as much notice as possible, of any proposals for changes in user charges, to enable them to express their views before the changes are made.

ARTICLE 11
TAXES, CUSTOMS DUTIES
AND OTHER CHARGES

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts (including engines), supplies of fuels and lubricants (including hydraulic fluids), and aircraft stores (including food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight) carried on board, such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft until such time as they are re-exported or are used on board aircraft on the part of the journey to be performed over that territory.
2. The following items also shall be exempt from the same duties and taxes, in relation with the exception of carriage corresponding to the service performed:
 - a. aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in an international service of the Contracting Party.
 - b. spare parts (including engines) and regular airborne equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline(s) of the other Contracting Party.
 - c. fuel and lubricants (including hydraulic fluids) destined to supply aircraft operated on international services by the designated airline of the other Contracting Party even when these supplies are to be used on the part of the journey to be performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

- d. printed ticket stock, airway bills any printed material bearing insignia of a designated airline of a Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline intended for use in the operation of international services until such time as they are re-exported.
3. Materials referred to in paragraph (2) above shall be subject to supervision or control of customs authorities.
4. The regular airborne equipment, spare parts (including engines), aircraft stores and supplies of fuels and lubricants (including hydraulic fluids) as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they shall be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations of that Contracting Party.
5. The fees corresponding to the services performed in relation to the storage and customs clearance will be charged in accordance with the national laws and regulations of the State of the Contracting Parties.

ARTICLE 12 PLACE OF TAXATION

1. The revenue derived from international traffic operations by an airline designated by a Contracting Party, will be taxable only in the State where the headquarters of the said designated airline are situated.
2. In the event that there exists a special agreement between the Contracting Parties for avoidance of double taxation, such agreement shall prevail.

ARTICLE 13 CAPACITY

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall enjoy fair and equal opportunity for the operation of air services between the territories of two Contracting Parties.
2. In the operation by the designated airline(s) of either Contracting Party of the specified air services, the interests of the airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same route.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements of passengers and cargo including mail between the territories of the Contracting Parties.
4. In the operation of the agreed services, the total capacity to be provided by the designated airlines of each Contracting Party shall be, at the outset, be mutually determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the services are inaugurated. Such capacity initially determined may be reviewed and revised from time to time by said authorities.

ARTICLE 14 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. Each Contracting Party may require notification of tariffs by the designated airlines of the other Party for carriage to or from its territory. Such notification may be required not more than thirty (30) days before the proposed date of introduction. In individual cases this period may be reduced.
3. Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, in the establishment of tariffs, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor being a designated airline of the other Contracting Party or excluding such a competitor from a route.

4. The Contracting Parties agree that the following airline practices, in relation to the establishment of tariffs, may be regarded as possible unfair competitive practices which may merit closer examination:
 - a. charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate
 - b. the practices in question are sustained rather than temporary;
 - c. the practices in question have a serious economic effect on, or cause significant damage to, designated airline(s) of the other Contracting Party; and
 - d. behaviour indicating an abuse of dominant position on the route.
5. In the event that either aeronautical authority is dissatisfied with a tariff proposed or in effect for an airline of the other Contracting Party, the aeronautical authorities will endeavour to settle the matter through consultations, if so requested by either authority. In any event, the aeronautical authority of a Contracting Party shall not take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a tariff of an airline of the other Contracting Party
6. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of one Contracting Party shall provide, on request to the aeronautical authorities of the other Contracting Party the information relating to the establishment of the tariffs, in a manner and format as specified by such authorities.
7. No Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

ARTICLE 15 CURRENCY CONVERSION AND REMITTANCE OF EARNINGS

1. Each designated airline(s) shall have the right to convert and remit to its country, on demand, at the official rate of exchange, the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of traffic. In the absence of appropriate provisions of a payments agreement between the Contracting Parties, the above mentioned transfer shall be made in convertible currencies and in accordance with the national laws and foreign exchange regulations applicable

2. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the effective date of transfer and in accordance with the exchange control procedures of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued. The said transfer shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance
3. The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency or, provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies

ARTICLE 16 COMMERCIAL OPPORTUNITIES

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

ARTICLE 17 GROUND HANDLING

The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be permitted, in accordance with the national laws and regulations of both Contracting Parties, on the basis of reciprocity, to perform its own specified ground handling services in the territory of the other Contracting Party or, 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

ARTICLE 18 AIRCRAFT LEASING

Each Contracting Party shall permit the designated airline of the other Contracting Party to lease aircraft according to international regulations and the standards prescribed in the Article 8 (Aviation Safety) and the Article 9 (Aviation Security) shall be applied and implemented.

ARTICLE 19 STATISTICS

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

ARTICLE 20 FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party on each schedule period (summer and winter) at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services

2. For supplementary flights which the designated airline of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved flight schedule, that airline has to request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests shall be submitted in accordance with the national laws and regulations of the Contracting Parties. The same procedure shall be applied to any modification thereof.

ARTICLE 21 CONSULTATIONS AND AMENDMENT

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

ARTICLE 22 SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle their dispute by negotiations between aeronautical authorities of the States of both Contracting Parties.
2. If the said aeronautical authorities fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

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

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

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

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

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

ARTICLE 23 REGISTRATION

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

ARTICLE 24 MULTILATERAL AGREEMENTS

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

ARTICLE 25 TITLES

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

ARTICLE 26 VALIDITY and TERMINATION

This Agreement is concluded for an unlimited period of time

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

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

ARTICLE 27
ENTRY INTO FORCE

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

In witness thereof, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement comprising twenty seven (27) Articles and two (2) Annexes and have affixed thereto their seals

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

FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF TURKEY

FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF MADAGASCAR

Binali YILDIRIM
Minister of Transport, Maritime Affairs
and Communications

Benamina Ramarcel RAMANANTSOA
Minister of Transport

ANNEX I ROUTE SCHEDULE

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

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Turkey	Any points (*)	Antananarivo	Any points (*)

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

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Madagascar	Any points (*)	Istanbul	Any points (*)

Notes:

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

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

ANNEX II COOPERATIVE ARRANGEMENTS

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

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

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

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

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

The cooperative arrangements shall be filed with both aeronautical authorities prior to their implementation.

On any segments or segments of the routes, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.