

DEPARTMENT OF FOREIGN AFFAIRS AND TRADE  
CANBERRA

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

**Done at Ankara, 28 April 2010**

Not yet in force  
[2010] ATNIF 36

## **Index to Agreement**

Preamble

1. Definitions
2. Designation, Authorisation and Revocation
3. Grant of Rights
4. Application of Laws
5. Safety
6. Aviation Security
7. User Charges
8. Statistics
9. Customs Duties and Other Charges
10. Tariffs
11. Capacity
12. Commercial Opportunities
13. Competition
14. Consultations and Amendment
15. Mediation Process and Settlement of Disputes
16. Termination
17. Registration with ICAO
18. Conformity with Multilateral Conventions Concerning Air Transportation
19. Titles
20. Entry into Force

### **ANNEX 1**

- |           |                         |
|-----------|-------------------------|
| Section 1 | Route Schedule          |
| Section 2 | Operational Flexibility |
| Section 3 | Change of Gauge         |

**AGREEMENT BETWEEN**  
**THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA**  
**AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY**  
**RELATING TO AIR SERVICES**

The Government of Australia and the Government of the Republic of Turkey (hereinafter, "the Parties");

Being parties to the Convention on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement, both opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace and wishing to encourage airlines to develop and implement innovative and competitive services;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport 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 transport, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Have agreed as follows:

**ARTICLE 1**

**Definitions**

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

- (a) "Aeronautical authorities" means in the case of the Republic of Turkey, the Ministry of Transport and Communications and any person or body authorized to perform any functions exercised by the said Ministry, and in the case of Australia, the Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government or the authority or authorities as notified in writing from time to time, or any person or body authorized to perform a particular function to which this Agreement relates.
- (b) "Agreed services" means services for the uplift and discharge of traffic as defined in Article 3, subparagraph 1 (c);
- (c) "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;

- (d) “Air transportation” means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- (e) “Airline” means any air transport enterprise marketing or operating air transportation;
- (f) “Capacity” is the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies), or seats or tonnes of cargo offered in a market (city pair, or country -to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;
- (g) “Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:
  - (i) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time in force for both Parties; and
  - (ii) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties;
- (h) “Designated airline” means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation) of this Agreement;
- (i) “Ground-handling” 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) “Operating airline” means an airline that operates an aircraft in order to provide air transportation – it may own or lease the aircraft;
- (n) “Slots” means the right to schedule an aircraft movement at an airport;
- (o) “Tariffs” means any price, fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in international air transportation, including transportation on an intra-or interline basis, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such price, fare, rate or charge;
- (p) “Territory” and “Stop for non-traffic purposes” have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention; and

- (q) “User charges” means a charge made to airlines by a service provider for the provision of airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services.

## **ARTICLE 2**

### **Designation, Authorisation and Revocation**

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement, and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels. Designation shall not be required for airlines exercising the rights provided for in Article 3, subparagraphs 1 (a) and 1 (b).
2. On receipt of such a designation, and of applications from a designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions relating to the operation and navigation of the aircraft, the other Party shall grant appropriate authorisations without delay, provided that:
  - a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline or in its nationals;
  - b) the airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Party designating the airline;
  - c) the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally and reasonably applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications, in conformity with the provisions of the Convention;
  - d) the airline holds the necessary operating permits; and
  - e) the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 5 (Safety) and Article 6 (Aviation Security) of this Agreement.
3. When an airline has been so designated and authorised it may commence international air transportation, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.
4. Either Party may withhold, revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Party, at any time, if the conditions specified in paragraph 2 of this Article are not met, or if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

5. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with subparagraphs 2 (b) to 2 (d) of this Article, the rights established by paragraph 4 of this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

6. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 5 (Safety) or Article 6 (Aviation Security) of this Agreement.

### **ARTICLE 3**

#### **Grant of Rights**

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

- a) the right to fly across its territory without landing;
- b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
- c) the rights for designated airlines, to operate services on the route specified in Annex 1 and to make stops in its territory for the purpose of taking on board and discharging passengers, cargo and mail, hereinafter called the “agreed services”; and
- d) the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to uplift and discharge between points in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation.

### **ARTICLE 4**

#### **Application of Laws**

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, cargo and aircraft (including regulations and rules relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, advance passenger information, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers and crew and in relation to such cargo of the other Party's airlines.

3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its entry, clearance, aviation security, immigration, passports, advance passenger information, customs and quarantine, postal and similar regulations.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose may be subject to examination in respect of aviation security, narcotics control and immigration requirements, or in other special cases where such examination is required having regard to the laws and regulations of the relevant Party and to the particular circumstances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

## **ARTICLE 5**

### **Safety**

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognised as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one 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 Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

3. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognise for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or in relation to its registered aircraft by the other Party.

4. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

5. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 4 that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with those standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within a time period agreed by the Parties.

6. Paragraphs 7 to 10 of this Article supplement paragraphs 1 to 5 of this Article and the obligations of the Parties under Article 33 of the Convention.

7. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of the other Party may, while within the territory of the other Party, be the subject of a search by the authorised representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. The purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at the time pursuant to the Convention.

8. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Party.

9. Any action by one Party in accordance with paragraph 8 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

10. With reference to paragraph 5 of this Article, if the first-mentioned Party determines that the second-mentioned Party remains non-compliant with the relevant standards when the agreed time period has lapsed, the first-mentioned Party should advise the Secretary General of ICAO thereof. The Secretary General should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation by the first-mentioned Party.

## **ARTICLE 6**

### **Aviation Security**

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the 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 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 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

2. The 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, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to security of civil aviation.



3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention; 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. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

4. Such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Party. Each Party shall ensure 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 Party shall also give positive consideration to any request from the other 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 Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice (or such shorter period as may be agreed between the aeronautical authorities), for its aeronautical authorities to conduct an assessment in the territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be mutually determined by the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request immediate consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorisations of the airline or airlines designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Party with the security provisions of this Article.

## **ARTICLE 7**

### **User Charges**

1. Each Party shall use its best efforts to encourage those responsible for the provision of airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services to levy charges on the airlines only on the basis that they are reasonable, non-discriminatory, and equitably apportioned amongst categories of users.
2. Reasonable charges reflect, but do not exceed, the full cost to the competent charging authorities of providing the facilities and services. This may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made should be provided on an efficient and economic basis. For charges to be non discriminatory, they should be levied on foreign airlines at a rate no higher than the rate imposed on a Party's own airlines operating similar international services.
3. The Parties shall encourage the exchange of such information between the competent charging authorities and the airlines as may be necessary to permit a full assessment of the reasonableness of, justification for, and apportionment of the charges in accordance with paragraphs 1-2 of this Article.
4. Increased or new charges should only follow adequate consultations between the competent charging authorities and the airlines. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to users to enable them to express their views before changes are made.

## **ARTICLE 8**

### **Statistics**

1. The aeronautical authorities of one Party may require a designated airline of the other Party to provide statements of statistics related to the traffic carried by that airline on services performed under this Agreement.
2. The aeronautical authorities of each Party may determine the nature of the statistics required to be provided by designated airlines under the above paragraph, and shall apply these requirements on a non-discriminatory basis.

## **ARTICLE 9**

### **Customs Duties and Other Charges**

1. Aircraft operated in international air transportation by the airlines of each Party shall be exempt from all import restrictions, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by national authorities. Component parts,

normal aircraft equipment and other items intended for or used solely in connection with the operation or for the repair, maintenance and servicing of such aircraft shall be similarly exempt, provided such equipment and items are for use on board an aircraft and are re-exported.

2. (a) Provided in each case that they are for use on board an aircraft in connection with the establishment or maintenance of international air transportation by the airline concerned, the following items shall be exempt from all import restrictions, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by national authorities, whether they are introduced by an airline of one Party into the territory of the other Party or supplied to an airline of one Party in the territory of the other Party:

- (i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and products destined for sale to, or use by, passengers during flight);
- (ii) fuel, lubricants (including hydraulic fluids) and consumable technical supplies; and
- (iii) spare parts including engines.

(b) These exemptions shall apply even when these items are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Party in which they have been taken on board.

3. The exemptions provided by this Article shall not extend to charges based on the cost of services provided to the airlines of a Party in the territory of the other Party.

4. The normal aircraft equipment, as well as spare parts (including engines), supplies of fuel, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants and other items mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article retained on board the aircraft operated by the airlines of one Party may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. Aircraft stores intended for use on the airlines' services may, in any case be unloaded. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the Customs laws and procedures of that Party.

5. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the airline or airlines of one Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Party.

## **ARTICLE 10**

### **Tariffs**

1. Each Party shall allow each airline to determine its own tariffs for the transportation of traffic.
2. Unless required by national laws and regulations, tariffs charged by airlines shall not be required to be filed with the aeronautical authorities of either Party.
3. In the event that either aeronautical authority is dissatisfied with a tariff proposed or in effect for an airline of the other 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 Party shall not take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a tariff of an airline of the other Party.

## **ARTICLE 11**

### **Capacity**

1. The designated airlines of each Party shall enjoy fair and equal opportunities to operate the agreed services in accordance with this Agreement.
2. The capacity to be provided and the frequency of the services to be operated shall, at the outset, be mutually determined by the aeronautical authorities of the Parties before the services are inaugurated. Such capacity and frequency of services initially determined may be reviewed and revised from time to time by said authorities.

## **ARTICLE 12**

### **Commercial Opportunities**

1. The airlines of each Party shall have the following rights in the territory of the other Party:
  - a) the right to establish offices, including offline offices, for the promotion, sale and management of air transportation;
  - b) the right to engage in the sale and marketing of air transportation to any person directly and, at its discretion, through its agents or intermediaries, using its own transportation documents; and

- c) the right to use the services and personnel of any organisation, company or airline operating in the territory of the other Party.

2. In accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Party, the airlines of each Party shall be entitled to bring in and maintain in the territory of the other Party those of their own managerial, sales, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air transportation. Consistent with such laws and regulations, each Party shall, with the minimum of delay, grant the necessary employment authorisations, visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in this paragraph.

3. The airlines of each Party shall have the right to sell air transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in local or freely convertible currencies. Each airline shall have the right to convert their funds into any freely convertible currency and to transfer them from the territory of the other Party at will. Subject to the national laws and regulations and policy of the other Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of their operations shall be permitted at the foreign exchange market rates for payments prevailing at the time of submission of the requests for conversion or transfer and shall not be subject to any charges except normal service charges levied for such transactions.

4. The airlines of each Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency or, provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.

5. (a) In operating or holding out international air transportation the airlines of each Party shall have the right, over all or any part of their route in Annex 1 to enter into code share, blocked space or other cooperative marketing arrangements, as the marketing and/or operating airline, with any other airline, including airlines of the same Party and of third parties. Subject to paragraph 5 (c) of this Article, the airlines participating in such arrangements must hold the appropriate authority or authorities to conduct international air transportation on the routes or segments concerned.

(b) Unless otherwise mutually determined by the aeronautical authorities of the Parties, the volume of capacity or service frequencies which may be held out and sold by the airlines of each Party, when code sharing as the marketing airline, shall not be subject to limitations under this Agreement.

(c) The aeronautical authority of one Party shall not withhold code sharing permission for an airline of the other Party to market code share services on flights operated by airlines of third parties on the basis that the third party airlines concerned do not have the right from the first Party to carry traffic under the code of the marketing airline.

(d) The airlines of each Party may market code share services on domestic flights operated within the territory of the other Party provided that such services form part of a through international journey.

(e) The airlines of each Party shall, when holding out international air transportation for sale, make it clear to the purchaser at the point of sale which airline will be the operating airline on each sector of the journey and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

(f) Code share services provided by a designated airline of either Party as a marketing airline shall not be counted against the capacity entitlements(s) of the Party designating that marketing airline.

6. (a) The designated airline or airlines of one Party shall be permitted, on the basis of reciprocity, to perform its own specified ground handling services in the territory of the other Party in accordance with the other Party's domestic laws and regulations. Ground handling services in the territory of one Party may be provided in whole or in part by any agent authorized by that Party to provide such services, if required by domestic laws and regulations.

(b) The exercise of the rights set forth above shall be subject only to physical or operational constraints resulting from considerations of airport safety or security. Any constraints shall be applied uniformly and on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time the constraints are imposed.

7. The airlines of each Party shall be permitted to conduct international air transportation using aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided only that the operating aircraft and crew meet the applicable operating and safety standards and requirements and after the approval of the competent authorities of both Parties.

8. The Parties recognise that to give effect to the rights and entitlements embodied in the Agreement the airlines of each Party must have the opportunity to access airports mutually determined in the territory of the other Party on a non-discriminatory basis.

9. In respect of the allocation and grant of time slots (slots) to airlines at their national airports, each Party will:

- a) in accordance with local slot allocation rules, procedures or practices which are in effect or otherwise permitted, ensure that the airlines of the other Party:
  - (i) are permitted fair and equal opportunity to secure slots; and
  - (ii) are afforded no less favourable treatment than any other airline in securing slots; and
- b) ensure that in the event of any arrangement, procedure or practice which is either established with any third party in relation to the grant of slots to the airlines of that party or is otherwise permitted for a particular foreign international airline or airlines, such opportunities are extended to the airlines of the other Party.

10. The terms of paragraph 9 of this Article will be subject to the provisions of any laws or regulations introduced by the Parties for the allocation of slots at their national airports.

## **ARTICLE 13**

### **Competition**

1. The competition laws of each Party, as amended from time to time, shall apply to the operation of the airlines within the jurisdiction of the respective Party. Where permitted under those laws, a Party or its competition authority may, however, unilaterally exempt commercial agreements between airlines from the application of its domestic competition law. This does not obligate a Party or its competition authority to provide a reciprocal exemption.

2. Without limiting the application of competition and consumer law by either Party, if the aeronautical authorities of either Party consider that the airlines of either Party are being subjected to discrimination or unfair practices in the territory of either Party, they may give notice to this effect to the aeronautical authorities of the other Party. Consultations between the aeronautical authorities shall be entered into as soon as possible after notice is given unless the first Party is satisfied that the matter has been resolved in the meantime.

3. In undertaking the consultations outlined in this Article the Parties shall:

- (a) coordinate their actions with the relevant authorities;
- (b) consider alternative means which might also achieve the objectives of action consistent with general competition and consumer law; and
- (c) take into account the views of the other Party and the other Party's obligations under other international agreements.

4. Notwithstanding anything in paragraphs 1 to 3 above, this Article does not preclude unilateral action by the airlines or the competition authorities of either Party.

## **ARTICLE 14**

### **Consultations and Amendment**

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the

implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and the Annex thereto.

2. If either of the Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement and the Annex thereto, it may request consultation with the other Party. Subject to Articles 2 (Designation, Authorisation and Revocation), 5 (Safety) and 6 (Aviation Security), such consultations, which may be between the aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request, unless otherwise mutually decided.

3. Any amendments shall enter into force when the Parties have notified each other by an exchange of diplomatic notes that their respective requirements for the entry into force of an amendment have been met.

## **ARTICLE 15**

### **Mediation Process and Settlement of Disputes**

1. The rules set out in paragraphs 1-7 of this Article apply where the Parties seeking an amicable settlement of their dispute, with the exception of any dispute concerning tariffs or the application of national competition laws, have agreed to submit the dispute to mediation. The Parties to the dispute may agree to exclude, supplement or vary any of the rules contained in this Article at any time.

The Party initiating mediation shall send to the other party a written invitation to mediate under this Article. The mediation commences following the receipt, by the party initiating the mediation, of written notification by the other Party accepting the offer to mediate.

2. There shall be one mediator unless the parties agree that there shall be two or three mediators. Where there is more than one mediator, they ought, as a general rule, to act jointly.

The parties to the dispute shall seek to agree on the appointment of the sole mediator or mediators to be chosen preferably from the roster of suitably qualified aviation experts maintained by ICAO. The appointment of mediators shall be completed within 21 days of receipt of the notification referred to at paragraph 1. Where the parties fail to agree on the appointment of the mediator or mediators within that period, the party initiating the mediation may terminate the mediation proceedings by notification addressed to the other party or request the President of the Council of ICAO to make the appointments.

3. The mediator shall hear the parties, examine their claims and make proposals to the parties with a view to reaching an amicable settlement. The mediator may draw the attention of the parties to any measures which might facilitate an amicable settlement of the dispute.



4. The Parties shall cooperate in good faith with the mediator and, in particular, will endeavour to comply with requests by the mediator to submit written materials, provide evidence and attend meetings.
5. The cost of the mediation shall be borne equally by the parties to the dispute.
6. The mechanism is without prejudice to the continuing use of the consultation process, the subsequent use of arbitration, or termination under Article 16.
7. The mediation process is terminated when a settlement has been reached or when one party to the dispute terminates the mediation by written notification to the other party
8. Any dispute between the Parties concerning the interpretation or application of this Agreement, with the exception of any dispute concerning tariffs or the application of national competition laws, which cannot be settled by consultations or negotiations, or, where agreed, by mediation in accordance with this Article, shall, at the request of either Party, be submitted to an arbitral tribunal.
9. Within a period of thirty (30) days from the date of receipt by either Party from the other Party of a note through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by a tribunal, each Party shall nominate an arbitrator. Within a period of thirty (30) days from the appointment of the arbitrator last appointed, the two arbitrators shall appoint a president who shall be a national of a third State. If within thirty (30) days after one of the Parties has nominated its arbitrator, the other Party has not nominated its own or, if within thirty (30) days following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
10. Except as otherwise determined by the Parties or prescribed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within thirty (30) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due within thirty (30) days. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.
11. The tribunal shall attempt to give a written award within thirty (30) days after completion of the hearing, or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The award shall be taken by a majority vote.
12. The Parties may submit requests for clarification of the award within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.

13. The award of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the parties to the dispute.

14. The expenses of arbitration under this Article shall be shared equally between the Parties.

15. If and for so long as either Party fails to comply with an award under paragraph 13 of this Article, the other Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Party in default.

## **ARTICLE 16**

### **Termination**

1. Either Party may at any time give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization (ICAO). The Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first yearly anniversary of the date of receipt of notice by the Party, unless the notice is withdrawn by mutual decision of the Parties before the end of this period.

2. In default of acknowledgement of receipt of a notice of termination by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof.

## **ARTICLE 17**

### **Registration with ICAO**

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

## **ARTICLE 18**

### **Conformity with Multilateral Conventions Concerning Air Transportation**

This Agreement and its Annex will be amended so as to conform with any multilateral convention concerning air transportation which may become binding on both Parties.

## **ARTICLE 19**

### **Titles**

Titles are inserted in this Agreement at the head of each article for the purpose of reference and convenience. Titles shall not define or limit the scope of articles in this Agreement.

## **ARTICLE 20**

### **Entry into Force**

This Agreement shall enter into force when the Parties have notified each other by an exchange of diplomatic notes that their respective requirements for the entry into force of this agreement have been met.

IN WITNESS THEREOF, the undersigned, duly authorised thereto by their respective governments, have signed this Agreement.

DONE at Ankara, this twenty-eighth day of April two thousand and ten, in the English and Turkish languages each being equally authentic. In the event of any inconsistencies the English version shall prevail.

For the Government of  
Australia:

For the Government of the  
Republic of Turkey:

HE Mr Peter Doyle  
Ambassador

Dr Ali Ariduru  
Director-General Civil Aviation

## ANNEX 1

### Section 1

#### ROUTE SCHEDULE

The designated airlines of each Party shall be entitled to perform international air transportation between points on the following routes:

Route for the designated airlines of the Republic of Turkey:

<u>Points in the Republic of Turkey</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in Australia</u>	<u>Beyond Points</u>
Any	Any	Any	Any

Route for the designated airlines of Australia:

<u>Points in Australia</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in the Republic of Turkey</u>	<u>Beyond Points</u>
Any	Any	Any	Any

Notes:

1. The designated airlines of each Party may at their option omit points on any of the above routes provided that, with the exception of all-cargo services, the services commence or terminate in the territory in which the airline concerned has its principal place of business.
2. The traffic rights which may be exercised at intermediate and beyond points above shall be jointly determined between the aeronautical authorities from time to time.
3. Between points in the territory of the other Party, the designated airlines of each Party may only exercise own stopover rights.

### Section 2

#### OPERATIONAL FLEXIBILITY

Subject to Section 1 of this Annex, the designated airlines of each Party may, on any or all services and at the option of each airline:

- (a) perform services in either or both directions;

- (b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- (c) transfer traffic from any aircraft to any other aircraft at any point on the route,

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.

### **Section 3**

#### **CHANGE OF GAUGE**

On any sector or sectors of the routes in Section 1 of this Annex, any airline shall be entitled to perform international air transportation, including under code sharing arrangements with other airlines, without any limitation as to change at any point or points on the route, in the type, size or number of aircraft operated.

**AVUSTRALYA HÜKÜMETİ**  
**İLE**  
**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ**  
**ARASINDA**  
**HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI**

## **Anlaşmanın Dizini**

Başlangıç

1. Tanımlar
2. Tayin Etme, Yetkilendirme ve İptal Etme
3. Hakların Tanınması
4. Yasaların Uygulanması
5. Emniyet
6. Havacılık Güvenliği
7. Kullanıcı Ücretleri
8. İstatistikler
9. Gümrük Vergileri ve Diğer Harçlar
10. Ücret Tarifeleri
11. Kapasite
12. Ticari Fırsatlar
13. Rekabet
14. İstişare ve Değişiklikler
15. Arabuluculuk Süreci ve Uyuşmazlıkların Çözümü
16. Sona Erme
17. ICAO Tescili
18. Hava Taşımacılığına İlişkin Çok Taraflı Anlaşmalara Uyum
19. Başlıklar
20. Yürürlüğe Giriş

EK 1

Bölüm I Yol Güzergahı

Bölüm II Operasyonel Esneklik

Bölüm III Uçak Değişikliği

# **TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE AVUSTRALYA HÜKÜMETİ ARASINDA HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI**

(Bundan sonra “Taraflar” olarak anılacak olan) Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Avustralya Hükümeti

7 Aralık 1944 yılında Şikago'da imzaya açılmış olan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin ve Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Anlaşmasının Tarafları olarak;

Havayolları arasında rekabete dayalı uluslararası havacılık sistemini ilerletmek ve havayollarını yenilikçi ve rekabetçi hizmetler geliştirmek ve uygulamak için teşvik etmek arzusuyla;

Hava araçlarının güvenliğine karşı yapılan, kişi ve mülkiyetleri tehlikeye atan, hava taşımacılığını olumsuz etkileyen ve sivil havacılığın emniyeti konusunda halkın güvenini zedeleyen hareket ve tehditler konusundaki ciddi endişelerini teyit ederek ve uluslararası hava taşımacılığında en üst seviyede emniyet ve güvenliği sağlamak arzusuyla,

Aşağıdaki şekilde anlaşmışlardır:

## **MADDE 1**

### **Tanımlar**

Bu Anlaşma amacı doğrultusunda, metin içeriği aksini gerektirmediği takdirde,

- a) “Havacılık otoriteleri” terimi Türkiye Cumhuriyeti için, Ulaştırma Bakanlığı ve sözü geçen Bakanlık için herhangi bir görevi yerine getirmeye yetkili herhangi bir teşekkül ya da kişiyi Avustralya için Altyapı, Ulaşım, Bölgesel Gelişim ve Yerel Hükümet veya zaman zaman yazı ile tebliğ edilen otorite veya otoriteler veya bu Anlaşmanın bağlantılı olduğu belirli bir görevi yerine getirmeye yetkili herhangi bir teşekkül ya da kişiyi;
- b) “Mutabık kalınan hizmetler” terimi, trafiğin alınması ve boşaltılması için 3. Maddenin alt paragraf 1 (c)’ de belirtilen hizmetleri;
- c) “Anlaşma”, terimi, bu Anlaşmayı, Eklerini ve bunlarda yapılabilecek her türlü değişiklikleri;
- d) “Hava taşımacılığı” terimi, yolcu, bagaj, kargo ve postanın ayrı ayrı ya da bir arada, ücret ya da kiralama yoluyla, hava araçları vasıtasıyla taşınmasını; ;
- e) “Havayolu” terimi, hava taşımacılığı pazarlaması ya da işletmesinde bulunan her türlü hava taşıma işletmesini;
- f) “Kapasite” terimi, bu Anlaşma uyarınca, günlük, haftalık, sezonluk ya da yıllık olarak belli bir dönemde veya bir hatta sunulan uçuş sayısı (frekans) veya bir



pazarda (iki şehir arası veya ülkeden ülkeye) sunulan koltuk ya da kargo tonajı şeklinde belirlenen hizmet sayısını ifade etmektedir.

- g) "Sözleşme" terimi, 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesini ifade eder ve aşağıdakileri de kapsar:
- i) belirli bir zamanda her iki Taraf için yürürlükte olması kaydıyla, söz konusu Sözleşmenin 90. Maddesi uyarınca benimsenmiş olan Ekler ve değişiklikler;
- ii) söz konusu Sözleşmenin 94 (a) Maddesine göre yürürlüğe giren ve her iki Tarafça onaylanmış değişiklikler.
- (h) "Tayin edilen havayolu", bu Anlaşmanın 2. Maddesine (Tayin etme, Yetkilendirme ve İptal etme) göre tayin edilen ve yetkilendirilen havayolu ya da havayollarını ifade eder;
- (i) "Yer hizmetleri", bunlarla sınırlı olmamak kaydıyla yolcu, kargo ve bagaj hizmetleri ve ikram olanakları ve/veya hizmetlerini içerir;
- (j) "ICAO", Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünü;
- (k) "Uluslararası hava taşımacılığı" birden fazla Devletin ülkesi üzerindeki hava sahasının kullanıldığı hava taşımacılığını;
- (l) "Pazarlamacı havayolu", kod paylaşımı vasıtasıyla başka bir havayolu şirketince işletilen hava aracı ile hava taşımacılığı sunan havayollarını;
- (m) "Taşıyıcı havayolu" hava hizmeti sağlamak için sahibi olunan veya kiralanılan hava aracı ile sefer yapan hava yollarını;
- (n) "Slotlar" terimi, bir havalimanında hava aracının hareket etmesi için program yapma hakkını;
- (o) "Ücret tarifesi" terimi, hatlar arası da dâhil olmak üzere uluslararası hava taşımacılığında yolcu (ve onların bagajları) ve/veya kargo (posta hariç) taşınması için havayolları veya acentaları tarafından alınacak her türlü fiyatları, oranları ve bu fiyatların geçerli olduğu şartları ifade eder.
- (p) "Ülke" ve "Teknik iniş" terimleri Sözleşmenin sırasıyla 2. ve 96. Maddelerindeki anlamı taşır.
- (q) "Kullanıcı ücretleri", havayollarına; havayolu, havayolu çevresi, hava seyrüsefer ve havacılık güvenliği olanak ve hizmetleri için hizmet sağlayıcısı tarafından uygulanan ücreti ifade eder.

## MADDE 2

### Tayin Etme, Yetkilendirme ve İptal Etme

1. Her bir Taraf, bu Anlaşma uyarınca uluslararası hava taşımacılığında bulunmak istediği sürece, dilediği sayıda havayolunu tayin etme ve bu tayinleri geri çekme veya değiştirme hakkına sahip olacaktır. Bu tayinler yazılı şekilde diplomatik kanaldan diğer Tarafa bildirilecektir. 3. Maddenin 1(a) ve 1(b) alt paragraflarında bahsi geçen haklara sahip havayolları için tayin edilme gerekmeyecektir.
2. Tayin edilen havayolundan, hava aracının işletilmesi ve seyrüseferine dair işletme yetkilerinin ve teknik izinlerinin tavsiye edilen biçim ve şekilde tayininin ve başvurularının alınmasından sonra, tayin edilen havayolu;

- a) Tayin edilen bir havayolunun hakiki sahipliği ve etkin kontrolünün bu havayolunu tayin eden Tarafın veya uyruklarının elinde bulunması,
- b) Havayolunun kendisini tayin eden Tarafın ülkesinde kurulmuş olması ve esas iş merkezinin bu ülkede olması,
- c) Havayolunun, başvuru veya başvuruları değerlendiren Tarafın Sözleşmenin hükümlerine uygun olarak, uluslararası hava taşımacılığı işletmeciliğine ilişkin normal ve makul olarak uyguladığı yasa, yönetmelik ve kurallarında öngörülen şartları karşılayacak nitelikleri taşıyor olması,
- d) Havayolunun gerekli işletme izinlerine sahip olması,
- e) Havayolunu tayin eden Tarafın, bu Anlaşmanın 5. Maddesinde (Emniyet) ve 6. Maddesinde (Havacılık Güvenliği) belirtilen standartlara sahip olması ve bu standartları uyguluyor olması,

koşullarını sağladığı takdirde, karşı Taraf gerekli yetkileri gecikmeden tanıyacaktır.

3. Bir havayolu bu şekilde tayin edildikten ve yetkilendirildikten sonra, bu Anlaşmanın uygulanabilir hükümlerine uyması karşılığında uluslararası hava taşımacılığına başlayabilir.
4. Bu Maddenin 2. paragrafında belirtilen şartların yerine getirilmemesi veya havayolunun bu Anlaşma altında öngörülen hükümlere göre işletilmemesi durumunda, her bir Taraf karşı Tarafça tayin edilen havayolunun işletme yetkilerini veya teknik izinlerini herhangi bir zamanda geri çekebilir, iptal edebilir, askıya alabilir veya kısıtlayabilir.
5. Bu Maddenin 2(b)'den 2(d)'ye kadar olan alt paragrafları ile ilgili daha ileri uyumsuzlukların önlenmesi için acil bir işlem gerekmediği takdirde, bu Maddenin 4. paragrafında belirtilen haklar diğer Tarafı istisna eden sonra uygulanacaktır.
6. Bu Madde, herhangi bir Tarafın, bu Anlaşmanın 5. Maddesi (Emniyet) ve 6. Maddesine (Havacılık Güvenliği) uygun olarak diğer Tarafın havayolu veya havayollarının, işletme yetkisi ve teknik izni üzerindeki geri çekme, iptal etme, kısıtlama ve kayıt koyma haklarını kısıtlayamaz.

### **MADDE 3**

#### **Hakların Tanınması**

1. Her bir Taraf diğer Tarafa, diğer Tarafın havayoluna uluslararası hava taşımacılığını yürütebilmesi için aşağıdaki hakları tanır:
  - a) Ülkesi üzerinden iniş yapmadan uçuş hakkı;
  - b) Ülkesine teknik iniş yapma hakkı;

- c) Tayin edilen havayolları için Ek 1’de belirtilen hatlarda hizmet vermek ve yolcu, kargo, ve posta almak ve bırakmak amacıyla ülkesine iniş yapma hakkı, ki bunlar bundan sonra “Mutabık kalınan hizmetler” olarak tanımlanacaktır; ve
- d) Bu Anlaşmada başka bir şekilde belirtilmiş haklar.
2. Bu Maddedeki hiçbir husus bir Tarafın havayolu veya havayollarına diğer Tarafın ülkesindeki noktalar arasında ücret karşılığı yolcu, onların bagajları, kargo veya posta alma ve bırakma hakkını verdiği şeklinde anlaşılabilir.

## **MADDE 4**

### **Yasaların Uygulanması**

1. Bir Tarafın ülkesine girişte, ülkesinde ve ülkesinden ayrılıştta, sözü geçen Tarafın hava aracının işletilmesine ve seyrüseferine dair yasa, yönetmelik ve kurallarına diğer Tarafın havayollarınca uyulacaktır.
2. Bir Tarafın ülkesine girişte, ülkesinde ve ülkesinden ayrılıştta, sözü geçen Tarafın yolcuların, mürettebatın, kargonun ve hava aracının ülkeye girişi ya da ayrılıştına dair kanun, yönetmelik ve kurallarına (giriş, giriş izni, havacılık güvenliği, göç, pasaport, önceden yolcu bilgisi, gümrük ve karantina veya posta ve gerektiğinde posta ile ilgili yönetmelikler ve kurallar) yolcular, mürettebat ve kargo tarafından ya da onlar adına, uyulacaktır.
3. Hiçbir Taraf, benzer hava taşımacılığında bulunan kendi havayoluna veya herhangi bir diğer havayoluna giriş, giriş izni, havacılık güvenliği, göç, pasaport, ileri yolcu bilgisi, gümrük ve karantina, posta ve benzer yönetmeliklerin uygulanmasında diğer Tarafın havayolunun üzerinde bir öncelik tanımayacaktır.
4. Yolcu, bagaj ve kargo, herhangi bir Tarafın ülkesinden doğrudan transit geçiştte, ve bu amaçla kendilerine havaalanında ayrılan kısımdan ayrılmadan, havacılık güvenliği, narkotik kontrolü, göç gerekleri ve özel durumlarda ilgili Tarafın yasa ve yönetmeliklerinin gerektirdiği ve özel durumlar halinde kontrole tabi olabilir. Doğrudan transit geçen bagaj ve kargo gümrük ve diğer benzer vergilerden muaf tutulacaktır.

## **MADDE 5**

### **Emniyet**

1. Bir Tarafça verilen veya geçerli kılınan ve halen yürürlükte bulunan uçuşa elverişlilik sertifikaları, yetki sertifikaları ve lisanslar diğer Tarafça mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesi amacıyla, bu sertifika veya lisansların verilmiş veya geçerli kılınmış buldukları kuralların Sözleşme uyarınca konulmuş veya konulabilecek minimum standartlara eşit veya bunların üzerinde olmaları şartıyla geçerli olarak tanınacaktır.

2. Her bir Tarafın havacılık otoriteleri tarafından, mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesinde, herhangi bir şahıs ya da tayin edilen havayolu ya da uçağa verilen, yukarıdaki 1. paragrafta belirtilen lisans ve sertifikalarla ilgili ayrıcalık ve şartların, sözleşmede belirlenen asgari standartlardan bir farklılığa izin vermesi ve bu farkın Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından tanınması durumunda, diğer Taraf söz konusu sorunun açıklığa kavuşması hususunda havacılık otoriteleri arasında istişare talep edebilir.
3. Her bir Taraf, diğer Tarafça tescil edilen kendi hava aracına veya kendi uyuğundaki kişilere verilen lisanslar ve yeterlilik belgelerini kendi ülkesine üzerinde yapılan uçuşlarda veya inişlerde, tanıma veya reddetme hakkını saklı tutar.
4. Her bir Taraf, havacılık olanakları, uçuş mürettebatı, hava aracı ve hava aracının işletilmesine dair konularda diğer Tarafın sağladığı emniyet standartları hakkında istediği zaman istişare talep edebilir. Bu istişareler talepten itibaren 30 gün içinde gerçekleştirilecektir.
5. Bu istişareleri takiben, eğer Taraflardan biri diğerinin o sırada Sözleşmeye göre belirlenen ve 4. paragrafta sözü geçen alanlarda emniyet standartlarını etkili bir şekilde sağlamadığını ve uygulamadığını tespit ederse, diğer Taraf bu tespitler hakkında ve bu standartlara uyulması için gerekli girişimler hakkında bilgilendirilecektir. Daha sonra diğer Taraf, Taraflarca uzlaşılan belli süre zarfında uygun olan düzeltmeleri yapacaktır.
6. Bu Maddenin 7. paragraftan 10. paragrafa kadar olan kısımları, bu Maddenin 1. paragraftan 5. paragrafa kadar olan kısımlara ve Sözleşmenin 33. Maddesi altındaki Tarafların yükümlülüklerine ek teşkil etmektedir.
7. Sözleşmenin 16. Maddesine uygun olarak, bir Tarafın havayolu tarafından veya havayolu adına işletilen hava aracının diğer Tarafın ülkesine ya da ülkesinden hizmet verirken, ülkesinde bulunduğu Tarafın yetkili temsilcileri tarafından olağandışı bir gecikmeye yol açmamak şartıyla incelemeye tabi olabileceği konusunda Taraflar mutabık kalmışlardır. Söz konusu incelemenin amacı hava aracının ilgili evraklarının ve mürettebatın lisanslarının geçerliliğini ve hava araç ve teçhizatının durumunun o sırada Sözleşmede belirlenen standartlara uygunluğunu doğrulamak olacaktır.
8. Havayolu işletmesinin emniyetini sağlamak için acil bir eylem gerekmesi durumunda, her bir Taraf, diğer Tarafın havayolu veya havayollarının işletme yetkilerini o anda askıya alma veya değiştirme hakkını saklı tutar.
9. 8. paragraf uyarınca, bir Tarafça yapılan herhangi bir hareket, bunu gerektiren sebep ortadan kalktığında durdurulacaktır.
10. Bu Maddenin 5. paragrafı uyarınca, eğer sözü geçen birinci Taraf mutabık kalınan süre dolduğunda adı geçen ikinci Tarafın ilgili standartlara hala uymadığını belirlerse, adı geçen birinci Taraf ICAO Genel Sekreterine bilgi verecektir. Genel Sekreter ayrıca adı geçen birinci Tarafça durumun bilahare tatminkâr çözümü hakkında bilgilendirilecektir.

## MADDE 6

### Havacılık Güvenliği

1. Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut hak ve yükümlölüklerine uygun olarak, sivil havacılık güvenliğinin yasadışı müdahalelere karşı korunması amacıyla birbirlerine karşı üstlendikleri yükümlölüğün, bu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini teyit ederler. Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut haklarının ve yükümlölüklerinin genel niteliklerini kısıtlamaksızın, özellikle 14 Eylül 1963 tarihli, Hava Araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Eylemlere ilişkin Tokyo Sözleşmesi, 16 Aralık 1970 tarihli Hava Araçlarının Yasadışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine ilişkin Lahey Sözleşmesi, 23 Eylül 1971 tarihli Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı İşlenen Suçların Önlenmesine ilişkin Montreal Sözleşmesi ve bunun eki protokolü olan 24 Şubat 1988 tarihli Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Limanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine ilişkin Montreal Protokolü ve Tarafların taraf oldukları sivil havacılık güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir sözleşmeye ve protokole uygun hareket edeceklerdir.
2. Taraflar, sivil hava araçlarının yasadışı yollarla ele geçirilmesini önlemek, bu hava araçlarının, 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. Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, , Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından konulan ve Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine Ek olarak kabul edilen havacılık güvenliği hükümlerine uygun olarak hareket edeceklerdir. Taraflar, kendi tescilindeki hava aracı işletmecilerinin veya işyeri merkezi ülkelerinde bulunan veya ülkelerinde sürekli mukim olan hava aracı işletmecilerinin ve ülkelerindeki havaalanı işletmecilerinin söz konusu havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini isteyeceklerdir. Her bir Taraf diğer Tarafı ulusal yönetmelik ve uygulamalar ile eklerdeki havacılık güvenlik standartları arasındaki herhangi bir fark hakkında bilgilendirecektir. Her bir Taraf karşı Tarafı bu farkları görüşmek üzere istediği zaman istişare talep edebilir.
4. Söz konusu hava aracı işletmecilerinden, bir Tarafın ülkesine giriş için, bu ülkesinden çıkış için veya bu ülkede kalınan süre zarfında bu Tarafça, yukarıdaki (3) paragrafta atıf yapılan havacılık güvenliği hükümlerine uymaları istenebilir. Taraflardan her biri, kendi ülkesinde hava araçlarının güvenliğinin sağlanması, yolcuların, mürettebatın el bagajlarının, genel bagajın, kargo ve hava aracı levazımatının bindirme veya yükleme öncesinde ve sırasında kontrolü amacıyla yeterli tedbirlerin alınmasını ve etkin şekilde uygulanmasını sağlayacaktır. Taraflardan her biri, özel bir tehdidin bertaraf edilmesi amacıyla diğer Tarafın makul özel güvenlik tedbirleri alınması yolunda yapacağı herhangi bir talebi olumlu şekilde dikkate alacaktır.
5. Sivil hava araçlarının yasadışı yollarla ele geçirilmesi olayı veya bu doğrultuda bir tehdidin olması veya hava araçlarına, yolcularına ve mürettebatına, havaalanlarına veya

hava seyrüsefer tesislerine yönelik diğer yasadışı müdahalelerin meydana gelmesi halinde Taraflar, haberleşmede ve bu tür bir olayın veya olay tehdidinin süratli ve güvenli biçimde sona erdirilmesini amaçlayan diğer uygun tedbirlerin alınmasında kolaylık sağlayarak birbirlerine yardımcı olacaklardır.

6. Her bir Taraf uyarıyı takip eden 60 gün içinde (veya havacılık otoritelerinin anlaşmaları halinde daha kısa bir süre zarfında) ilk Tarafın kendi ülkesine veya kendi ülkesinden olan uçuşlarda diğer Tarafın hava aracı işletmecilerince uygulanan ya da uygulanması planlanan güvenlik tedbirleri için karşı Tarafın ülkesinde kendi havacılık otoriteleri için bir değerlendirme yapma hakkına sahiptir. Böyle bir değerlendirmenin yapılması için gerekli idari düzenlemeler havacılık otoritelerince ortak belirlenecek ve bu değerlendirmelerin hızlıca yapılması için gecikmeden uygulanacaktır.
7. Bir Tarafın, diğer Tarafın bu Maddenin hükümlerinden saptığına dair makul gerekçeleri olması halinde, ilk Taraf derhal istişare talep edebilir. Bu istişareler herhangi bir Tarafın talebinin ulaşmasından itibaren 15 gün içinde başlayacaktır. Müzakerelerin başlamasından sonra 15 gün içinde yeterli bir anlaşmaya varılmaması durumu, diğer Taraf tarafından tayin edilen havayolunun veya havayollarının yetkilerinin iptal edilmesi, geri alınması, durdurulması veya bunlara kayıt konmasına esas teşkil edebilir. Acil bir durumla açıklanabildiği zaman veya bu Maddenin hükümlerine daha fazla riayetsizliği önlemek için, ilk Taraf herhangi bir zamanda geçici bir önlem alabilir. Bu paragrafa uygun olarak alınan herhangi bir önlem, diğer Tarafın bu Maddenin güvenlik hükümlerine riayet etmesi ile birlikte ortadan kaldırılacaktır.

## **MADDE 7**

### **Kullanıcı Ücretleri**

1. Tarafların her biri, havalimanı, havalimanı çevresi, hava seyrüsefer ve havacılık güvenliği olanakları ve hizmetlerinden sorumlu olanları makul, ayrımcı olmayan ve kullanıcıların sınıfları arasında eşit dağılıma dayanarak kullanıcılardan ücret toplanması konusunda teşvik etmek için elinden gelenin en iyisini yapacaktır.
2. Makul ücretler, tesis ve hizmetleri sağlayan yetkili ücretlendirme otoritelerinin masraflarının tümünü yansıtır fakat bunları geçmeyecektir. Bunlar amortisman düşüldükten sonra varlıklar için makul bir geri dönüşü içerebilir. Tesis ve hizmetler için konulan ücretler verimli ve ekonomik temellere dayanmalıdır. Ücretlerde ayırım gözetilmemesi için yabancı havayollarından toplanacak ücretler, bir Tarafın benzer uluslararası hizmetler veren kendi havayollarına uygulanandan yüksek olmayacaktır.
3. Taraflar ücretlerin makul, haklı ve bu Maddenin 1-2 paragraflarına uyumlu dağılımının yapılmasını sağlamak için yetkili ücretlendirme otoriteleri ve havayolları arasında gerekli olabilecek bilgi alışverişini teşvik edecektir.
4. Ücretlerin artırılması veya yeni ücret tahsili, yetkili ücretlendirme otoriteleri ve havayolları arasında yeterli istişareleri takiben olacaktır. Kullanıcıların görüşlerini

belirtebilmesini teminen, kullanıcı ücretlerinde değişiklik amacıyla herhangi bir teklif için makul uyarı değişiklikler yapılmadan önce bildirilecektir.

## **MADDE 8**

### **İstatistikler**

1. Bir Tarafın havacılık otoriteleri, diğer Tarafın tayin edilen havayolundan bu Anlaşma çerçevesinde gerçekleştirilen hizmetlerde, o havayolu tarafından taşınan trafik ile ilgili istatistikî bilgileri talep edebilir.
2. Her bir Tarafın havacılık otoriteleri yukarıdaki paragraf uyarınca tayin edilen havayollarınca sağlanması gereken istatistiklerin mahiyetini belirleyebilir ve bu gereklilikleri ayırım gözetmeden uygulayacaktır.

## **MADDE 9**

### **Gümrük Vergileri ve Diğer Harçlar**

1. Her bir Tarafın havayollarınca uluslararası hava taşımacılığında işletilen hava araçları, ulusal otoritelerin koyduğu tüm ithalat sınırlamaları, gümrük vergileri, tüketim vergileri ve benzer ücret ve harçlardan muaf olacaktır. Yedek parçalar, normal hava aracı teçhizatı ve sadece hava araçlarının işletilmesi veya onarım, bakım ve hizmeti için kullanılması planlanan diğer kalemler, bu teçhizat ve kalemler sadece hava aracında kullanılması ve ülkeden çıkarılması kaydıyla benzer şekilde muaf olacaklardır.
2. a) Sözkonusu havayolunca uluslararası hava taşımacılığının kurulması ve sağlanması amacıyla, her durumda hava aracının içerisinde kullanılmak kaydıyla, bir Tarafın ülkesine diğer Tarafın havayolunca getirilmiş veya bir Tarafın havayoluna diğer Tarafın ülkesinde tedarik edilmiş olsa da, aşağıdaki kalemler Tarafların ulusal otoritelerince konulan ithalat sınırlamaları, gümrük vergileri, tüketim vergileri ve benzer ücret ve harçlardan muaf olacaktır.
  - i. Hava aracı levazımatı (bunlarla sınırlı olmamak kaydıyla, yiyecek, içecek ve uçuş esnasında yolculara satılacak ya da yolcularca kullanılacak ürünler gibi kalemler);
  - ii. Yakıt, yağlama maddeleri (hidrolik sıvılar dahil) ve tüketilebilir teknik malzemeler; ve
  - iii. Motorlar dahil olmak üzere yedek parçalar.b) Bu muafiyetler, söz konusu kalemler uçağa alındıkları diğer Tarafın ülkesi üzerinde olan yolculukların her hangi bir kısmında kullanılsa dahi uygulanacaktır.
3. Bu Madde altında sağlanan muafiyetlere, bir Tarafın havayoluna diğer Tarafın ülkesinde sağlanan hizmetlerin masraflarına dayanan harçlar dâhil değildir.

4. Bir Tarafın havayolunca hava aracının içinde hava aracının işletilmesi için kullanılan, normal hava aracı teçhizatı, yedek parçalar (motorlar dâhil) yakıt ikmalleri, yağlama yağları (hidrolik sıvılar dâhil) ve yağlayıcılar ile bu Maddenin 1. ve 2. paragraflarında belirtilen diğer kalemler, diğer Tarafın ülkesinde sadece o Tarafın gümrük otoritelerinin onayı ile indirilebilir. Havayolunun hizmetleri için kullanılması amaçlanan hava aracı levazımatı herhangi bir durumda indirilebilir. Bu Maddenin 1. ve 2. paragraflarında sözü geçen teçhizat ve malzemelerin ülke dışına çıkana kadar uygun otoritelerin gözetimi veya kontrolü altında tutulması gerekebilir veya o Tarafın uygun yasa ve mevzuatına uygun şekilde elden çıkarılabilir.
5. Bu Maddede sağlanan muafiyetler, bir Tarafın havayolu veya havayolları bu Maddenin 1. ve 2. paragraflarında belirtilen kalemler için başka havayolu ya da havayollarıyla karşı Tarafın ülkesinde yükleme veya transfer için anlaşmaya yaptıysa, benzer şekilde diğer havayolu ya da havayollarına da diğer Tarafın bunları sağlaması şartıyla verilecektir.

## **MADDE 10**

### **Ücret Tarifeleri**

1. Her bir Taraf, trafiğin taşınması için her bir havayolunun kendi ücret tarifesini belirlemesine izin verecektir.
2. Ulusal yasa ve yönetmeliklerle zorunlu kılınmadıkça, havayollarınca belirlenen ücret tarifelerinin herhangi bir Tarafın havacılık otoritelerine bildirilmesi gerekmeyecektir.
3. Herhangi bir havacılık otoritesi diğer Tarafın havayolu tarafından sunulan ya da geçerli olan ücret tarifesinden memnuniyetsizlik duyarsa ve eğer herhangi bir otoriteden talep gelirse, havacılık otoriteleri konuyu istişareler yoluyla çözmek için elinden geleni yapacaktır. Hiçbir durumda, bir Tarafın havacılık otoritesi, diğer Tarafın havayolunun tarifesinin yürürlüğe girmesini veya devamını önlemek için tek taraflı bir harekette bulunmayacaktır.

## **MADDE 11**

### **Kapasite**

1. Bu Anlaşma çerçevesinde, her iki Tarafın havayolu işletmelerine, kendi ülkeleri arasında belirtilen hatlarda, mutabık kalınan hizmetleri işletmeleri için adil ve eşit imkân sağlanacaktır.
2. Sağlanacak olan kapasite ve yapılacak hizmetlerin frekansı, hizmetler başlamadan önce, Tarafların havacılık otoriteleri arasında karşılıklı olarak belirlenecektir. Başta kararlaştırılan bu kapasite ve hizmetlerin frekansı zaman zaman anılan otoritelerce gözden geçirilebilir ve değiştirilebilir.



## MADDE 12

### Ticari Fırsatlar

1. Her bir Tarafın havayolları, diğer Tarafın ülkesinde şu haklara sahip olacaktır:
  - (a) Promosyon, satış ve hava ulaştırma idaresi için “offline” ofisler dahil, ofis açma hakkı,
  - (b) Herhangi bir şahsa hava ulaştırma pazarlama ve satışlarını doğrudan ve kendi takdirine bağlı olarak, acenteleri veya arabulucuları vasıtasıyla, kendi ulaşım belgelerini kullanarak yapma hakkı,
  - (c) Diğer Tarafın ülkesinde işletilen herhangi bir havayolunun, şirketin veya bir kuruluşun personelini ve hizmetlerini kullanma hakkı.
2. Bir Tarafın havayolları, diğer Tarafın giriş yapma, konaklama ve çalışmaya ilişkin yasa ve yönetmeliklerine uygun olarak, hava ulaşımı hizmetleri sağlanması için makul ölçüde gerekli gördüğü, kendi idari, satış, teknik, işletmen ve diğer uzman personelini diğer Tarafın ülkesine getirme hakkına sahip olacaktır. Bu yasa ve yönetmeliklere uygun olarak, bu Maddede belirtilen temsilci ve personelin çalışma izinleri, vizeleri ve diğer ilgili evrakı en az gecikme ile verilecektir.
3. Her bir Tarafın tayin ettiği havayolları, yerel veya serbest çevrilebilir para birimi ile hava ulaşım hizmeti satmakta, herhangi bir şahıs da bu hizmeti almakta özgür olacaktır. Her havayolu, fonlarını serbest çevrilebilir bir para birimine çevirmede ve diğer Tarafın ülkesinden transfer etmede serbest olacaktır. Diğer Tarafın ulusal yasalarına, yönetmeliklerine ve politikalarına tabi olarak, işletme esnasında elde edilen gelirleri talep tarihinde yabancı para pazarındaki oranlar üzerinden çevirme ve ülkesine transfer etme hakkına sahip olacaktır. Sözü geçen çevirme ve transfer için normal olarak alınan ücret dışında herhangi bir ücrete tabi tutulmayacaktır.
4. Her bir Tarafın havayolları tercihine göre diğer Tarafın ülkesinde, yakıt alımı dâhil yaptığı yerel harcamalarda, yerel para birimiyle veya yerel döviz mevzuatı izin verdiği takdirde, serbestçe çevrilebilir başka bir dövizle ödeme yapabilecektir.
5. (a) Uluslararası hava taşımacılığının yapılmasında, her bir Tarafın havayolları, Ek 1’de belirtilen güzergâhların tamamında ya da bir kısmında kendi ülke havayolları ve üçüncü ülke havayolları da dâhil, herhangi bir havayolu ile pazarlamacı ve/veya taşıyıcı havayolu olarak kod paylaşımı, bloke edilmiş koltuk veya diğer işbirliğine dayalı pazarlama anlaşmaları yapabilirler. İşbu Maddenin 5 (c) paragrafına tabi olarak, bu tür anlaşmalar yapan havayolları ilgili hatlarda ve sektörlerde uluslararası hava taşımacılığı gerçekleştirmek için uygun yetki veya yetkilere sahip bulunmalıdır.
  - (b) Tarafların havacılık otoriteleri tarafından karşılıklı olarak aksi kararlaştırılmadıkça, her iki Taraf havayolları tarafından da belirlenip satışa sunulabilecek olan kapasite ve

hizmet frekansları, pazarlamacı havayolu olarak kod paylaşımı yapılırken bu Anlaşma altında herhangi bir sınırlamaya tâbi değildir.

(c) Bir Tarafın havacılık otoritesi, diğer Tarafın bir havayoluna, üçüncü tarafların havayolları tarafından gerçekleştirilecek seferlerde ortak uçuş hizmetleri için verilen kod paylaşımı iznini, ilgili üçüncü taraf havayollarının, pazarlayan havayolunun kodu altında, birinci Taraftan yolcu taşımaya hakkı olmadığı gerekçesiyle geri alamaz,

(d) Her bir Tarafın havayolları, diğer Tarafın ülkesinde yapılan iç hat uçuşlarında ortak uçuş hizmetlerini, bu hizmetlerin uluslararası seyahatlerin bir kısmını oluşturması şartıyla pazarlayabilir.

(e) Her bir Tarafın havayolları, uluslararası hava taşımacılığını pazarlarken, seyahatin her bir sektöründe hangi havayolunun taşıyıcı havayolu olduğunu ve alıcının hangi havayolu veya havayolları ile bir sözleşme ilişkisi kurduğunu satış noktasında açıklamalıdır.

(f) Herhangi bir Tarafın pazarlamacı havayolu olarak tayin edilen havayolu tarafından sağlanan ortak uçuş hizmetleri, pazarlamacı havayolunu tayin eden Tarafın kapasite hakkından sayılmayacaktır.

6. (a) Bir Tarafın tayin edilen havayolu veya havayolları, karşılıklılık ilkesi temelinde, ülkesinde bulunduğu diğer Tarafın milli mevzuat ve yönetmeliklerine uygun olmak kaydıyla, kendi belirleyeceği yer hizmetlerini verebilir. Bir Tarafın yer hizmetleri, milli mevzuat ve yönetmelikler gerektirdiği takdirde, tamamen ya da kısmen, bu Tarafın otoritelerince yetkilendirilmiş herhangi bir acente vasıtasıyla sağlanabilir.

(b) Yukarıda belirtilen hakların ifası yalnızca havaalanı emniyeti veya güvenliği mülahazaları ile ortaya çıkan fiziki ve operasyonel sınırlamalara tabidir. Herhangi bir sınırlama, aynı sınırlamaya aynı anda maruz kalan benzer uluslararası hava hizmetleri yapan en elverişli anlaşma koşullarının uygulandığı herhangi bir havayolundan daha az elverişli olmayan koşullarda ve eşit olarak uygulanır.

7. İşletilen hava aracı ve mürettebat uygulanabilir güvenlik standartlarına ve gerekliliklerine uyduğu müddetçe, her bir Tarafın havayollarına, diğer havayolları dâhil, herhangi bir şirketten kiralanmış hava aracı (veya hava aracı ve mürettebat) ile uluslararası hava ulaşımında bulunma izni verilecektir.

8. Taraflar, her bir Tarafın havayollarının bu Anlaşma çerçevesinde belirlenen hakların ve yetkilerin işlerlik kazanabilmesi için her bir Tarafın havayolları diğer Tarafın ülkesindeki karşılıklı olarak belirlenen havalimanlarına ayırım gözetilmeksizin giriş yapabilecektir.

9. Kendi ulusal hava alanlarında havayollarına slot tahsis ederken, her bir Taraf:

(a) yürürlükte olan veya başka bir şekilde izin verilmiş yerel slot tahsis kuralları, prosedürleri veya uygulamaları uyarınca, diğer Tarafın havayollarına da

(i) slotları temin ederken eşit ve adil fırsat tanıyacak ve,

(ii) slotların temininde diğer havayollarına uygulanandan daha az elverişli durumlar yaratmayacaktır.

(b) herhangi bir üçüncü taraf ile, bu tarafın havayollarına slot tahsisine ilişkin olarak herhangi bir düzenleme, usul veya uygulama durumunda, veya başka bir şekilde yabancı bir havayolu veya havayollarına izin verilmesi durumunda, bu olanaklar diğer Tarafın havayollarına da tanınacaktır.

10. Bu Maddenin 9. paragrafındaki hükümler Tarafların kendi ulusal havaalanlarındaki slot tahsisi için konulan kanun ve düzenlemelere tabi olacaktır.

## **MADDE 13**

### **Rekabet**

1. Zaman zaman değişikliğe uğrayan her bir Tarafın rekabet kanunu, ilgili Tarafın kendine ait olan yetki alanı içinde işletilen havayollarına uygulanacaktır. Bu yasalar izin verdiğinde, bir Taraf veya bu Tarafın rekabet otoritesi, havayolları arasındaki ticari anlaşmaları, yerel rekabet yasasının uygulanmasından tek taraflı olarak bağışık tutabilir. Bu durum, bir Tarafı ya da Tarafın rekabet otoritesini karşılıklı olarak bağışıklık sağlamaya zorunlu bırakmaz.
2. Rekabet ve tüketici yasasının uygulanmasını herhangi Tarafça sınırlandırmaksızın, herhangi bir Tarafın havacılık otoriteleri, herhangi bir havayolu işletmesinin diğer Tarafın ülkesinde adaletsiz ve ayrımcı bir tutuma maruz kaldığını düşündükleri takdirde, diğer Tarafın havacılık otoritelerine iharda bulunabilirler. Birinci Tarafın, durumun bu esnada çözüldüğünden tatmin olmaması durumunda ihtar verilmesinin hemen ardından havacılık otoriteleri istişarede bulunacaklardır.
3. Bu Maddede belirtilen istişarelerin yürütülmesi aşamasında Taraflar:
  - (a) Eylemlerini ilgili otoriteler eliyle koordine edecek;
  - (b) Genel rekabet ve tüketici yasasıyla uyumlu, eylemin hedeflerini başarıya götürecek alternatif yollar üretecek;
  - (c) Diğer Tarafın görüşlerini ve yine diğer Tarafın uluslararası anlaşmalardaki yükümlülüklerini göz önünde bulunduracaktır.
4. Yukarıdaki 1. ila 3. paragraflardaki hükümlere aykırı olmadığı sürece, bu Madde, Taraflardan herhangi birinin rekabet otoritelerinin ya da havayolu işletmelerinin tek taraflı eylemlerini kısıtlayamaz.

## MADDE 14

### İstişare Ve Değişiklikler

1. Yakın bir işbirliği anlayışı içerisinde, Tarafların havacılık otoriteleri bu Anlaşma ve Ekinin hükümlerinin uygulanmasını ve bunlara tatmin edici uyum sağlamak amacıyla zaman zaman aralarında danışmalarda bulunacaklardır.
2. Taraflardan herhangi biri, bu Anlaşma ve Ekinin herhangi bir hükmünün değiştirilmesini arzu etmesi halinde, diğer Tarafтан istişare talep edebilir; Madde 2 (Tayin, Yetkilendirme ve İptal Etme), Madde 5 (Emniyet) ve Madde 6 'ya (Havacılık Güvenliği ) tabi olarak, havacılık otoriteleri arasında yapılabilecek olan görüşme ya da yazışma yoluyla olabilecek olan bu istişare aksi karşılıklı olarak kararlaştırılmadıkça talep tarihinden itibaren altmış (60) gün içinde başlayacaktır.
3. Bu suretle Anlaşmaya varılan değişiklikler bu değişikliklerin yürürlüğe girmesi için gereken yasal prosedürün tamamlandığını belirten diplomatik notaların teatisi ile teyit edildiklerinde yürürlüğe girecektir.

## MADDE 15

### Arabuluculuk Süreci ve Uyuşmazlıkların Çözümü

1. Bu Maddenin 1-7 paragraflarında belirtilen kuralların, ulusal rekabet kanunlarının uygulanması veya ücret tarifelerine ilişkin uyuşmazlıkların haricinde Tarafların uyuşmazlığa dostça bir çözüm aradığında uygulanarak uyuşmazlığın arabulucuya arz edilmesi konusunda mutabık kalınmıştır. Taraflar, uyuşmazlıkta herhangi bir zamanda bu Maddenin içerdiği kuralları değiştirme, dışarıda tutma veya ilave etme konusunda anlaşabilirler.

Arabuluculuğu başlatan Taraf bu Maddeye göre diğer Tarafa arabuluculuk için yazılı bir çağrı göndermelidir. Arabuluculuk, arabuluculuğu başlatan Tarafça diğer Tarafın arabuluculuk teklifini kabul ettiğini bildiren yazılı belgenin alınmasından sonra başlayacaktır.

2. Taraflar iki veya üç arabulucu konusunda anlaşmadığı sürece bir arabulucu olacaktır. Bir arabulucudan fazla varsa, genel kural olarak, tüm arabulucular ortaklaşa davranacaklardır.

Uyuşmazlığın Tarafları, arabulucu veya arabulucuları tercihen ICAO tarafından tutulan uygun niteliklere sahip havacılık uzmanları listesinden seçmeye gayret edeceklerdir. Arabulucuların atanması 1.paragrafta belirtilen bildirim alınmasından sonraki 21 gün içinde tamamlanacaktır. Eğer Taraflar bu süre içinde arabulucunun veya arabulucuların atanmasında anlaşamazlarsa, arabuluculuğu başlatan Taraf, diğer Tarafa ilettiği bildirimle arabuluculuk sürecini bitirebilir veya ICAO' nun Konsey Başkanından atama yapmasını talep edebilir.

3. Arabulucu Tarafları dinlemeli, iddialarını incelemeli ve dostça bir çözüme ulaşılması için Taraflara önerilerde bulunmalıdır. Arabulucu uyuşmazlığın dostça çözülmesini kolaylaştıracak tedbirleri Tarafların dikkatine getirebilir.
4. Taraflar iyi niyet çerçevesinde arabulucu ile işbirliği yapacak ve özellikle arabulucu tarafından istenen yazılı materyalleri sunma, delilleri verme ve toplantılara katılma hususundaki taleplerine uymaya gayret etmelidirler.
5. Arabulucunun ücreti uyuşmazlığın Tarafları arasında eşit olarak paylaşılacaktır.
6. Bu mekanizma, istişare sürecinin kullanımına, bunu müteakip tahkime veya 16. Maddede amir sona erme sürecine halel getirmeden işleyecektir.
7. Arabuluculuk süreci, uyuşmazlık çözüldüğünde veya uyuşmazlığın Taraflarından birinin diğer Tarafa yazılı olarak arabuluculuğu bitirdiğini bildirmesi ile sona erer.
8. Taraflar arasında; ücret tarifeleri veya ulusal rekabet yasalarının uygulanması dışında, bu Anlaşmanın yorumlanması veya uygulanması ile ilgili, istişare yoluyla veya bu Maddeye uygun olarak mutabık kalındığı takdirde arabuluculuk yoluyla çözülemeyen bir uyuşmazlığın çıkması durumunda, herhangi bir Tarafın talebi üzerine tahkime başvurulacaktır.
9. Taraflardan her biri, Taraflardan birinin ötekinden uyuşmazlığın tahkimini isteyen bir ihbarı diplomatik yoldan aldığı tarihten itibaren otuz (30) gün içinde bir hakem tayin edecektir. Son olarak tayin edilen hakemin tayin edilmesinden itibaren 30 gün içinde, bu iki hakem, üçüncü bir ülkenin uyuşmazlıkta bulunan bir hakemi başkan olarak tayin edecektir. Taraflardan herhangi biri diğerinin hakeminin tayin edilmesinden itibaren otuz (30) gün içerisinde bir hakem tayin etmezse veya üçüncü hakem ikinci hakemin tayin edilmesinden itibaren 30 gün içinde tayin edilmezse, Taraflardan herhangi biri ICAO Konsey Başkanından durumun gereğine göre, bir veya daha fazla hakem tayin etmesini isteyebilir. Konsey Başkanının Taraflardan birinin uyuşmazlıktan olması durumunda, en kıdemli Başkan Yardımcısı, aynı nedenle ehliyetsiz değilse, tayini yapacaktır.
10. Taraflarca aksi kararlaştırılmadıkça veya tahkim heyetince öngörülmedikçe, tahkim heyetinin tam olarak oluşturulmasından otuz (30) gün sonra her iki Taraf da bir muhtıra takdim edeceklerdir. Yanıtlar otuz (30) gün içinde verilecektir. Yanıtların verilmesi gereken sürenin tamamlanmasından sonraki otuz(30) gün içinde tahkim heyeti, her iki Tarafın talebine göre veya kendi isteğine bağlı olarak bir oturum gerçekleştirecektir.
11. Oturumun tamamlanmasının ardından veya oturum yapılmadı ise her iki Tarafın da yanıtların alınmasının ardından otuz (30) gün içinde, mahkeme yazılı bir karar vermeye çalışacaktır. Bu karar çoğunluğun oyu ile alınacaktır.
12. Karara açıklık getirilmesi ile ilgili olarak Taraflar kararın alınmasından sonraki on beş (15) gün içinde bir talepte bulunabilirler, böyle bir talebi müteakiben sonraki on beş (15)

gün içinde ise karara ilişkin açıklama verilecektir.

13. Tahkim heyeti kararı nihai karar olup, anlaşmazlığın Tarafları üzerinde bağlayıcı olacaktır.
14. Tahkim masrafları her iki Tarafa eşit olarak bölünecektir.
15. Taraflardan biri bu Maddenin 13. paragrafına göre alınan kararlara uygun hareket etmediği takdirde ve sürece, diğer Taraf bu Anlaşma şartlarına uygun olarak tanıdığı hak ve imtiyazları sınırlayabilir, askıya alabilir ya da iptal edebilir.

### **Madde 16 Sona Erme**

1. Taraflardan her biri, bu Anlaşmaya son verme kararını her zaman diğer Tarafa yazılı olarak bildirebilir. Bu bildirim eş zamanlı olarak Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne (ICAO)'ne da ulaştırılacaktır. Anlaşma, Tarafların daha önceden bildirim karşılıklı olarak geri çekmemeleri halinde, bildirim alındığı günün ilk yıldönümünden hemen önceki (bildirimin alındığı Tarafın ülkesindeki) gece yarısı sona erecektir.
2. Diğer Tarafça son verme bildirimini aldığı teyit edilmezse, söz konusu bildirim ICAO'nun bildirim aldığı teyit ettiği tarihten on dört (14) gün sonra alınmış sayılacaktır.

### **MADDE 17 ICAO Tescili**

Bu Anlaşma ve buna dair tüm değişiklikler, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü nezdinde tescil ettirilecektir.

### **MADDE 18 Hava Taşımacılığına İlişkin Çok Taraflı Anlaşmalara Uyum**

Bu Anlaşma ve Eki Taraflar için bağlayıcı olabilecek hava taşımacılığına ilişkin çok taraflı herhangi bir uluslararası sözleşmeye uyabilecek şekilde değiştirilecektir.

### **MADDE 19**

#### **Başlıklar**

Madde başlıkları bu Anlaşmaya sadece müracaat ve kolaylık amacıyla konulmuştur. Başlıklar hiçbir suretle bu Anlaşmanın maddelerinin kapsamını tanımlamaz veya kısıtlamaz.

## **MADDE 20**

### **Yürürlüğe Giriş**

Bu Anlaşma, Tarafların her birinin ilgili gerekliliklerin yerine getirildiğine dair birbirlerine diplomatik nota teatisinde bulunmalarını müteakip yürürlüğe girecektir.

Yukarıdakileri tasdiken aşağıda imzaları bulunan ve Hükümetleri tarafından usulünce yetkilendirilmiş olan temsilciler işbu Anlaşmayı imza etmişlerdir.

Ankara'da 2010 yılı Nisan ayının yirmi sekizinci gününde, İngilizce ve Türkçe dillerinde, her iki metin de aynı derece muteber olmak ve ihtilaf halinde İngilizce metin esas sayılmak üzere, tanzim edilmiştir.

**Avustralya Hükümeti adına**

**Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti adına**

HE Mr Peter Doyle  
Avustralya'nın Ankara Bükükelçisi

Dr Ali Ariduru  
Sivil Havacılık Genel Müdürü

**Ek 1**  
**Bölüm 1**  
**YOL GÜZERGAHI**

Her iki Tarafça tayin edilen havayolu işletmelerinin her iki yönde aşağıdaki uluslararası hava taşımacılığını yapmaya hakkı olacaktır:

Türkiye Cumhuriyeti'nin tayin ettiği havayolunun hattı:

<u>Türkiye'den</u>	<u>Ara Noktalar</u>	<u>Avustralya'da</u>	<u>Ileri Noktalar</u>
Herhangi bir nokta	Herhangi bir nokta	Herhangi bir nokta	Herhangi bir nokta

Avustralya'nın tayin ettiği havayolunun hattı:

<u>Avustralya'dan</u>	<u>Ara Noktalar</u>	<u>Türkiye 'de</u>	<u>Ileri Noktalar</u>
Herhangi bir nokta	Herhangi bir nokta	Herhangi bir nokta	Herhangi bir nokta

Notlar :

1. Yukarıdaki hatlardan herhangi birisindeki noktalar, hizmetin başlangıç veya sona erme noktasının ilgili havayolu işletmesinin esas iş merkezinin bulunduğu ülkede olması şartıyla, kargo hizmetleri hariç, tayin edilen havayolu işletmesinin tercihi ile yukarıdaki hatlardan herhangi birinde kullanılmayabilir.
2. Yukarıda belirtilen ara ve öte noktalarda kullanılan trafik hakları, zaman zaman havacılık otoriteleri tarafından ortaklaşa belirlenebilir.
3. Diğer Tarafın ülkesindeki noktalar arasında her bir Tarafın tayin edilmiş havayolu yalnızca kendi dur-kalk hakkını icra edebilir.



## **Bölüm 2**

### **OPERASYONEL ESNEKLİK**

Bu Ek'in 1. bölümüne tabi olarak her bir Tarafın tayin edilen havayolları, her bir havayolunun isteğine göre, bu anlaşma çerçevesinde izin verilen herhangi bir trafik taşıma hakkını kaybetmeksizin ve herhangi bir yön veya coğrafi sınırlandırılma olmaksızın hizmetlerin herhangi biri veya hepsinde:

- (a) tek veya her iki istikamette hizmet verebilir;
- (b) bir hava aracı operasyonunda farklı sefer sayılarını birleştirebilir;
- (c) hat üzerindeki herhangi bir noktada bir hava aracından diğerine trafik transferinde bulunabilir.

## **Bölüm 3**

### **UÇAK DEĞİŞİKLİĞİ**

Bu Ek'in 1. bölümündeki hatların herhangi bir sektörü veya sektörleri üzerinde, herhangi bir havayolu, hat üzerindeki herhangi bir noktada veya noktalarda, diğer havayollarıyla kod paylaşım düzenlemeleri dâhil, hava aracının tipi, büyüklüğü ve sayısında kısıtlama olmaksızın, uluslararası hava taşımacılığı yapmaya yetkili olacaktır.