

No. 40552

**Netherlands
and
Turkey**

Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Turkey (with annexes). Ankara, 17 September 1971

Entry into force: *4 August 1989 by notification, in accordance with article 18*

Antheutic texts: *Dutch, English and Turkish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 8 September 2004*

See also No. A-40552 in volume 2280.

**Pays-Bas
et
Turquie**

Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République turque (avec annexes). Ankara, 17 septembre 1971

Entrée en vigueur : *4 août 1989 par notification, conformément à l'article 18*

Textes authentiques : *néerlandais, anglais et turc*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 8 septembre 2004*

Voir aussi No A-40552 du volume 2280.

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

**Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Regering van het
Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de
Republiek Turkije**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Turkije,

Partijen zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart en de Overeenkomst inzake de Doortocht van Internationale Luchtdiensten, die beide op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werden opengesteld,

Geleid door de wens een Overeenkomst te sluiten met het doel luchtdiensten in te stellen en te exploiteren tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

Tenzij uit de inhoud van deze Overeenkomst anders mocht blijken hebben de volgende termen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

a) onder „het Verdrag” wordt verstaan het Verdrag inzake Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat Verdrag aangenomen bijlagen en alle overeenkomstig de artikelen 90 en 94 aangenomen wijzigingen van de bijlagen of van het Verdrag, die door beide Partijen zijn goedgekeurd;

b) onder „luchtvaartautoriteiten” wordt, wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, verstaan de Minister van Verkeer en Waterstaat en elke persoon of instelling die bevoegd is enige functie te vervullen die door voornoemde Minister wordt vervuld, en wat de Republiek Turkije betreft, de Minister van Verbindingen en elke persoon of instelling die bevoegd is enige functie te vervullen die door voornoemde Minister wordt vervuld;

c) onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan een luchtvaartmaatschappij aangewezen en gemachtigd overeenkomstig het bepaalde in artikel 3 van deze Overeenkomst;

d) de benaming „grondgebied” heeft dezelfde betekenis als daaraan in artikel 2 van het Verdrag wordt toegekend. Ten aanzien van het Koninkrijk der Nederlanden is de Overeenkomst slechts van toepassing op het grondgebied van het Rijk in Europa;

e) de benamingen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landingen anders dan voor verkeersdoeleinden” hebben dezelfde betekenis als daaraan in artikel 96 van het Verdrag wordt toegekend;

f) onder „capaciteit” wordt verstaan:

in verband met een vliegtuig, het nuttig laadvermogen van dat vliegtuig op een route of een deel van een route;

in verband met een omschreven luchtdienst, de capaciteit van het voor deze dienst gebruikte vliegtuig, vermenigvuldigd met het aantal der door het vliegtuig gedurende een bepaalde periode en op een bepaalde route of een bepaald deel van een route uitgevoerde vluchten.

Artikel 2

Vervoersrechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst omschreven rechten voor het instellen van geregelde internationale luchtdiensten op de routes omschreven in de bijlage van deze Overeenkomst. Deze diensten en routes worden hierna onderscheidenlijk „de overeengekomen diensten” en „de omschreven routes” genoemd. De door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen hebben bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route de volgende rechten:

a) om zonder te landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen;

b) om op dat grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden; en

c) om op dat grondgebied te landen op de punten, voor die route aangegeven in de bijlage van deze Overeenkomst, voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer.

2. Geen van de in het eerste lid van de in dit artikel genoemde rechten wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen het recht te geven tot het opnemen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van passagiers, vracht of post tegen vergoeding of beloning en bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 3

Exploatievergunningen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht aan de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk mededeling te doen van de aanwijzing van een of meer luchtvaartmaatschappijen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.

2. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van het bepaalde in het derde en vierde lid van dit artikel, onverwijld de vereiste exploitatievergunning aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen.

3. De luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij kunnen eisen, dat een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij hun aantoont dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld bij de wetten en de voorschriften die door deze autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijs ten aanzien van de exploitatie van internationale luchtdiensten door de luchtvaartautoriteiten en overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag worden toegepast.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de exploitatievergunningen als bedoeld in het tweede lid van dit artikel te weigeren of aan de uitoefening van de in artikel 2 genoemde rechten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij zodanige voorwaarden te verbinden als door haar noodzakelijk wordt geacht, in alle gevallen waarin niet ten genoegen van de genoemde Overeenkomstsluitende Partij is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen of bij haar onderdanen.

5. Indien een luchtvaartmaatschappij overeenkomstig het bepaalde in deze Overeenkomst is aangewezen en haar een machtiging is verleend, kan zij op ieder tijdstip een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten mits afspraken zijn gemaakt als voorzien in de artikelen 8 en 9 en de bijlagen van deze overeenkomst.

Artikel 4

Herroeping en opschorting

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een exploitatievergunning te herroepen of de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten door een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij op te schorten, of ten aanzien van de uitoefening van die rechten de voorwaarden te stellen die zij noodzakelijk acht:

a) in alle gevallen waarin niet tot haar genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij, die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, of bij haar onderdanen; of

b) ingeval die luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die deze rechten verleent, na te komen; of

c) ingeval de luchtvaartmaatschappij anderszins in gebreke blijft de exploitatie te voeren in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

2. Dit recht wordt slechts uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij onmiddellijke herroeping, opschorting of het stellen van de in het eerste lid van dit artikel genoemde voorwaarden noodzakelijk is om hernieuwde inbreuken op de wetten of voorschriften te voorkomen.

Artikel 5

Vrijstelling van douanerechten, andere rechten en heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen op internationale diensten worden gebruikt, alsook hun normale uitrustingsstukken, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen, proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) die zich aan boord bevinden van die luchtvaartuigen, zijn bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere rechten of heffingen, onder voorwaarde dat die uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij weer worden uitgevoerd of worden gebruikt op dat deel van de vlucht dat boven dat grondgebied wordt afgelegd.

2. Vrijgesteld van dezelfde rechten en heffingen zijn ook met uitzondering van de lasten ter vergoeding voor geleverde diensten:

a) proviand, aan boord genomen op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen, binnen grenzen vastgesteld door de autoriteiten van genoemde Overeenkomstsluitende Partij, bestemd voor gebruik aan boord van luchtvaartuigen, vliegend op een internationale dienst van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

b) reservedelen ingevoerd op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen voor onderhoud of herstel van luchtvaartuigen gebruikt op internationale diensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

c) motorbrandstof en smeermiddelen bestemd voor gebruik in luchtvaartuigen, vliegend op internationale diensten geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zelfs indien deze voorraden gebruikt worden op dat deel van de vlucht dat wordt afgelegd boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen.

De sub a, b en c bedoelde goederen kunnen op verzoek onder douanetoezicht of -controle worden gehouden.

Artikel 6

Het opslaan van boorduitrustingsstukken en voorraden

De normale boorduitrustingsstukken, alsmede het materiaal en de voorraden die zich aan boord van de luchtvaartuigen van een der Overeenkomstsluitende Partijen bevinden kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die Partij. In dergelijke gevallen kunnen zij onder toezicht van de genoemde autoriteiten worden gesteld totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel 7

Direct transitoverkeer

Passagiers op doorreis over het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen worden ten hoogste onderworpen aan een zeer vereenvoudigde controle. Bagage en lading in direct transitoverkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

Artikel 8

Bepalingen ten aanzien van de capaciteit

1. De luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden op billijke wijze en gelijkelijk in de gelegenheid gesteld de overeengekomen diensten op de omschreven routes tussen hun onderscheiden grondgebieden te exploiteren.

2. Bij het exploiteren van de overeengekomen diensten houden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zodat de diensten die de laatstgenoemde maatschappijen op dezelfde routes of delen daarvan onderhouden hierdoor niet op onredelijke wijze worden getroffen.

3. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen dienen nauwkeurig te worden afgestemd op de vervoersbehoeften op de omschreven routes en hebben als eerste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoefte aan vervoer van passagiers, vracht en post afkomstig van of bestemd voor het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen.

4. Het recht van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen vervoersdiensten te onderhouden tussen punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluiten-

de Partij en punten op het grondgebied van derde landen op de omschreven routes wordt uitgeoefend overeenkomstig de algemene beginselen dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op:

a) de vervoersbehoeften naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;

b) de vervoersbehoeften van het gebied via hetwelk de overeengekomen dienst gaat, nadat rekening is gehouden met andere vervoersdiensten die zijn ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de Staten die te zamen dit gebied vormen; en

c) de eisen welke de exploitatie van lange-afstandsdiensten stelt.

5. De capaciteit en de frequentie van de overeengekomen diensten kunnen op verzoek van een der Partijen worden herzien en gewijzigd met inachtneming van het bepaalde in de leden 1, 2, 3 en 4, na een tussen de luchtvaartautoriteiten van de Partijen in een geest van nauwe samenwerking gevoerd overleg.

Artikel 9

Tarieven

1. In de volgende leden wordt onder „tarief” verstaan: de prijzen die voor het vervoer van passagiers, vracht en post dienen te worden betaald en de vervoersvoorwaarden waarvan zij afhankelijk zijn, met inbegrip van de prijzen of voorwaarden voor agentschappen en andere hulpdiensten.

2. De tarieven geheven door de luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij voor vervoer naar of van het grondgebied van de andere Partij dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen.

3. De in het tweede lid van dit artikel bedoelde tarieven dienen, indien mogelijk, in onderling overleg tussen de betrokken luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen te worden vastgesteld, en die overeenstemming dient zo mogelijk te worden bereikt door middel van de procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging („International Air Transport Association”).

4. De aldus overeengekomen tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van beide Partijen ter goedkeuring voorgelegd tenminste negentig (90) dagen voor de voorgestelde datum van invoering; in bijzondere gevallen kan dit tijdvak worden verkort, behoudens toestemming van de genoemde autoriteiten.

5. Een zodanige goedkeuring kan formeel worden gegeven; indien geen der luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30) dagen vanaf de datum van indiening overeenkomstig het vierde lid blijkt heeft gegeven van haar afkeuring, worden deze tarieven als goedgekeurd beschouwd. In geval het tijdvak voor indiening is verkort, als bedoeld in het vierde lid, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de periode waarin afkeuring moet worden meegedeeld korter mag zijn dan dertig (30) dagen.

6. Indien een tarief niet kan worden vastgesteld overeenkomstig het derde lid van dit artikel of indien gedurende het tijdvak van dertig (30) dagen als bedoeld in het vijfde lid, een der luchtvaartautoriteiten de andere luchtvaartautoriteit kennis geeft van haar afkeuring van een tarief waarover overeenkomstig het bepaalde in het derde lid overeenstemming is bereikt, trachten de luchtvaartautoriteiten van de beide Partijen in onderling overleg het tarief vast te stellen.

7. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen over een tarief dat hun is voorgelegd overeenkomstig het vierde lid van dit artikel, of over de vaststelling van een tarief volgens het zesde lid, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het bepaalde in artikel 15 van deze Overeenkomst betreffende de regeling van geschillen.

8. Een tarief, vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel, blijft van kracht tot een nieuw tarief is vastgesteld. De geldigheidsduur van een tarief wordt echter krachtens dit lid niet verlengd met meer dan zes (6) maanden na de datum waarop anders het tarief zou zijn vervallen.

9. Ten aanzien van het vervoer van post past (passen) de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) zo veel mogelijk de tarieven toe die zijn vastgesteld door de Universal Postal Union.

Artikel 10

Financiële bepalingen

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen staat overeenkomstig haar nationale deviezenbepalingen de overmaking toe van de op haar grondgebied door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij verworven netto inkomsten uit het vervoer van passagiers, bagage, post en vracht, in een door beide Partijen overeen te komen inwisselbare valuta.

2. De vereiste deviezen voor de overmaking van de genoemde inkomsten dienen te worden toegewezen of overgedragen door de Centrale Bank of enige andere gemachtigde nationale bank van beide Partijen. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een betalingsverdrag is gesloten, dienen de betalingen te geschieden overeenkomstig de bepalingen van dat verdrag.

Artikel 11

Raadplegingen en statistische gegevens

1. In een geest van nauwe samenwerking raadplegen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen elkaar van tijd tot tijd teneinde de uitvoering en de bevredigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en de bijlagen te verzekeren.

2. De luchtvaartautoriteiten van elk der Overeenkomstsluitende Partijen verschaffen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op een daartoe strekkend verzoek periodieke of andere statistische gegevens welke redelijkerwijs kunnen worden verlangd om te kunnen beoordelen of eventueel veranderingen dienen te worden aangebracht in de capaciteit welke door de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen voor het onderhouden van de overeengekomen diensten ter beschikking wordt gesteld. Deze gegevens dienen tevens alle inlichtingen te bevatten die vereist zijn voor het bepalen van de hoeveelheid passagiers, post en vracht vervoerd door die luchtvaartmaatschappijen op de overeengekomen diensten en van de op de route gelegen punten van vertrek en bestemming van zodanig vervoer.

Artikel 12

Wijzigingen

1. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst en de bijlagen te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken; dit overleg, dat kan plaatshebben tussen de luchtvaartautoriteiten, kan zowel mondeling als schriftelijk geschieden, en vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van het verzoek. Aldus overeengekomen wijzigingen treden in werking op de dag waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun landen vereiste procedures is voldaan.

2. Wijzigingen van routes kunnen tot stand worden gebracht door rechtstreekse overeenstemming tussen de bevoegde luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen.

Artikel 13

Overeenstemming met multilaterale verdragen

Deze Overeenkomst en de bijlagen worden zo nodig zodanig gewijzigd dat zij in overeenstemming zijn met de multilaterale verdragen, die beide Overeenkomstsluitende Partijen in de toekomst zouden kunnen binden.

Artikel 14

Beëindiging

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde aan de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen dat zij besloten heeft deze Overeenkomst te beëindigen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In een dergelijk geval loopt de Overeenkomst af twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling in onderling overleg voor het einde van deze termijn wordt ingetrokken. Indien van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen ontvangstbevestiging wordt ontvangen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 15

Regeling van geschillen

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst en de bijlagen, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil te regelen door onderling overleg.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van overleg een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een persoon of instantie, of kan het verschil op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsmannen, van wie er een door elk der Overeenkomstsluitende Partijen wordt aangewezen en de derde door de twee aldus aangewezen scheidsmannen wordt benoemd. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen wijst binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop zij van de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg een kennisgeving heeft ontvangen, waarin om voorlegging van het geschil wordt verzocht, een scheidsman aan, en de derde scheidsman wordt binnen het daaraan aansluitende tijdvak van eveneens zestig (60) dagen benoemd.

Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsman aan te wijzen, of indien de derde scheidsman niet binnen het aangegeven tijdvak wordt benoemd, kan door elk der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om een scheidsman of eventueel scheidsmannen te benoemen. In dat geval dient de derde scheidsman een onderdaan te zijn van een derde staat en dient hij op te treden als president van het scheidsgerecht.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich iedere in-gevolge het tweede lid van dit artikel genoemde ¹⁾ beslissing na te komen.

4. De kosten voor het scheidsgerecht, met inbegrip van de honoraria en de kostenvergoedingen van de scheidsmannen, dienen gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen te worden gedragen.

Artikel 16

Registratie

Deze Overeenkomst en de bijlagen, alsmede alle daarin daarna aan te brengen wijzigingen zullen bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie worden geregistreerd.

Artikel 17

Opschriften

In deze Overeenkomst zijn omwille van de overzichtelijkheid boven elk artikel verwijzende opschriften geplaatst die op geen enkele wijze de reikwijdte of de bedoeling van deze Overeenkomst definiëren, beperken of beschrijven.

Artikel 18

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst en de bijlagen, die daarvan een integrerend deel uitmaken treden in werking op de dag waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben meegedeeld, dat aan de in hun landen vereiste procedures is voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, hiertoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Ankara, de zeventiende september van het jaar negentienhonderd eenenzeventig, in tweevoud in de Nederlandse, de Turkse en de Engelse taal, zijnde deze teksten gelijkelijk authentiek. Bij een geschil dient echter de Engelse tekst te worden toegepast.

*Voor de Regering van het
Koninkrijk der Nederlanden:*
(w.g.) H. H. DINGEMANS

*Voor de Regering van
de Republiek Turkije:*
(w.g.) OSMAN OLCAY

¹⁾ Lees: **genomen**.

BIJLAGE I

1. De door de Regering van de Republiek Turkije aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen heeft (hebben) het recht in beide richtingen op de volgende routes luchtdiensten te exploiteren in het genot van alle commerciële vervoersrechten:

- i) punten in Turkije – Wenen – Zürich – Frankfort – Amsterdam – London.
- ii) punten in Turkije – Wenen – Zürich – Frankfort – Amsterdam – New York – Montreal – Chicago *.

Niets weerhoudt de aangewezen luchtvaartmaatschappij of aangewezen luchtvaartmaatschappijen in de genoemde diensten een of meer tussenliggende punten tussen Turkije en Amsterdam op te nemen, op voorwaarde dat geen plaatselijk verkeer wordt uitgeoefend tussen dat punt en Amsterdam.

2. De door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen heeft (hebben) het recht in beide richtingen op de volgende routes luchtdiensten te exploiteren in het genot van alle commerciële vervoersrechten:

- i) punten in Nederland – Genève – Rome – Wenen * – Istanboel – Ankara.
Het aantal diensten op deze route zal niet meer dan twee per week bedragen en zij dienen Ankara als eindbestemming te hebben. De aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen hebben het recht Istanboel slechts in een van deze diensten op te nemen.
- ii) punten in Nederland – Genève – Rome – Wenen * – Istanboel – Kairo – Bagdad *.
- iii) punten in Nederland – Genève – Rome – Wenen * – Istanboel – Karatsji * – New Delhi * – Bangkok * – Manilla * – Seoel * – Tokio – Singapore * – Djakarta.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de betrokken Overeenkomstsluitende Partij is (zijn) niet gerechtigd commerciële vervoersrechten uit te oefenen tussen punten aangegeven met een asterisk (*) en punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

4. Elk van de bovengenoemde punten mag naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen op een of alle vluchten worden overgeslagen op voorwaarde dat de diensten aanvangen op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen.

5. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen mag verzoeken andere punten in haar diensten te mogen opnemen. Dit verzoek is onderworpen aan de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

BIJLAGE II

Goedkeuring van de dienstregelingen

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij dienen (zowel voor de zomer- als de winterperiode), hun dienstregelingen waarin opgenomen het vliegtuigtype, ter goedkeuring voor te leggen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij en wel uiterlijk vijfenveertig (45) dagen voor de datum van inwerkingtreding van de dienstregelingen.

2. De betrokken luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen raadplegen elkander ten einde onderling tot overeenstemming te komen inzake de dienstregelingen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen alvorens deze dienstregelingen worden overgelegd.

3. De luchtvaartautoriteiten die deze dienstregelingen ontvangen kunnen ze goedkeuren of afkeuren. Ingeval van afkeuring dient de afkeurende Partij binnen dertig (30) dagen na de overlegging van de dienstregelingen wijzigingen voor te stellen.

De dienstregelingen worden als goedgekeurd beschouwd, indien geen der Partijen binnen de hierboven bedoelde dertig (30) dagen bezwaar aantekent tegen de dienstregelingen van de andere Partij.

Ingeval de dienstregelingen na de overlegging worden gewijzigd, dienen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij deze zo spoedig mogelijk en voor de datum waarop deze gewijzigde dienstregelingen in werking zouden moeten treden goed te keuren of af te keuren.

4. In geen geval mogen de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij te exploiteren diensten op de omschreven routes worden begonnen of gewijzigd, voordat de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij hieraan hun goedkeuring hebben gehecht.

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF TURKEY

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Turkey,

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

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

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires: -

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

(b) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Transport and Water Control and any person or body authorised to perform any functions exercised by the said Minister and in the case of the Republic of Turkey, the Minister of Communications and any person or body authorised to perform any functions exercised by the said Minister.

(c) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of the Agreement.

(d) The term "territory" has the meaning specified in Article 2 of the Convention. As regards to the Kingdom of the Netherlands the Agreement shall be applicable only to the Kingdom in Europe.

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

(f) The term "capacity" means:

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

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

Article 2. Traffic rights

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

(a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party,

(b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes, and

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

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, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. Operation authorisations

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

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

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that the substantial ownership and the effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorised in accordance with the provisions of the present Agreement, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that arrangements set out in Articles 8 and 9 and the Annexes to this Agreement have been completed.

Article 4. Revocation and suspension

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

(a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party, or

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

(c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws and regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5. Exemption from customs and other duties and taxation

1. Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be 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 up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

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

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

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

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

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

Article 6. Storage of airborne equipment and supplies

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board 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 that Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 7. Direct transit traffic

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

Article 8. Capacity provisions

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

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

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate for the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

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

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

(b) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the states comprising the area, and

(c) the requirements of through airlines operations.

5. The capacity and frequency of the agreed services may be reviewed and revised at the request of either of the Parties in the light of paragraph 1, 2, 3 and 4 above after consultations held in a spirit of close co-operation between the aeronautical authorities of the parties.

Article 9. Tariffs

1. For the purpose of the following paragraphs, the term “tariff” means the prices to be paid for the transportation of passengers, freight and mail and the conditions of transport on which they depend, including prices or conditions for agency and other auxiliary services.

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

3. The tariffs referred to in paragraph 2 of this Article shall, if possible, be agreed, through consultations, by the airlines concerned of both Parties, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association.

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

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

6. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 3 of this Article, or if during the period of thirty (30) days referred to in paragraph 5, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 3, the aeronautical authorities of the two Parties shall endeavour to fix the tariff by mutual agreement.

7. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 4 of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph 6, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 15 of the present Agreement regarding the settlement of disputes.

8. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than six (6) months after the date on which it otherwise would have expired.

9. As regards the carriage of mail the designated airline or airlines shall ensure, as far as possible, the application of tariffs decided upon by the Universal Postal Union.

Article 10. Financial provisions

1. Either Contracting Party agrees to pay in accordance with its national exchange regulations, the excess of receipts over expenditure achieved on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail shipments and freight by the designated airline of the other Contracting Party, in any convertible foreign exchange to be mutually agreed by both Parties.

2. The required foreign currency for the transfer of above mentioned receipts will be allocated or transferred by the Central Bank or any other authorised national bank of both Parties. Where a payment Agreement exists between the Contracting Parties, payments shall be effected in accordance with the provisions of that Agreement.

Article 11. Consultations and statistics

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 ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and the Annexes thereto.

2. 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 those airlines on the agreed services and the on line origins and destinations of such traffic.

Article 12. Modifications

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement and the Annexes thereto, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation which may be between the aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force on the day on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the procedures required therefor in the countries have been complied with.

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

Article 13. Conformity with multilateral conventions

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

Article 14. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by Agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 15. Settlement of disputes

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

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

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

4. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties.

Article 16. Registrations

The present Agreement and its Annexes and any subsequent amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article 17. Titles

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

Article 18. Coming into force

The present Agreement and the Annexes thereto, which constitute its integral parts shall come into force on the day on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the procedures required therefor in their countries have been complied with.

In Witness Whereof the undersigned being duly authorised by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done at Ankara, the seventeenth day of September of the present year nineteen hundred seventy-one in duplicate in the Netherlands, the Turkish and the English languages, these texts being equally authentic. However, in case of dispute the English text shall be applicable.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

H. H. DINGEMANS

For the Government of the Republic of Turkey:

OSMAN OLCA Y

ANNEX I

1. The airline or airlines designated by the Government of the Republic of Turkey shall be entitled to operate air services, in both directions with full commercial traffic rights on the following routes:

- i) Points in Turkey -- Vienna -- Zurich -- Frankfurt -- Amsterdam -- London.
- ii) Points in Turkey -- Vienna -- Zurich -- Frankfurt -- Amsterdam -- New York -- Montreal -- Chicago*).

Nothing will preclude the designated airline or airlines to include in the above services one more intermediate point between Turkey and Amsterdam provided that no local traffic is exercised between that point and Amsterdam.

2. The airline or airlines designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate air services, in both directions with full commercial traffic rights on the following routes:

- i) Points in the Netherlands -- Geneva -- Rome -- Vienna *) -- Istanbul -- Ankara.

The frequency on this route shall not exceed two services per week and shall have Ankara as the terminating point. The designated airline or airlines shall be entitled to include Istanbul only in one of these services.

- ii) Points in the Netherlands -- Geneva -- Rome -- Vienna*) -- Istanbul -- Cairo -- Bagdad*).
- iii) Points in the Netherlands -- Geneva -- Rome -- Vienna*) -- Istanbul -- Karachi*) -- New Delhi *) -- Bangkok *) -- Manila *) -- Seoul *) -- Tokyo -- Singapore*) -- Djakarta.

3. The designated airline or airlines of the Contracting Party in question is/are not allowed to exercise commercial traffic rights between the points marked with an asterix and points in the territory of the other Contracting Party.

4. Any of the above points may, at the option of the designated airline or airlines, be omitted on any or all flights provided that the services shall have its starting point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

5. Either of the Contracting Parties may request the inclusion in their services of additional points. This request is subject to the approval of the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party.

ANNEX II

Approval of flight schedules

1. The designated airline or airlines of either Contracting Party shall submit its flight schedules, including the type of equipment, for approval to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party on each schedule period (summer and winter) not later than forty five (45) days prior to the effective date of schedules.

2. Before the submission of the flight schedules by the designated airline or airlines of either Contracting Party, the airlines concerned of both Contracting Parties will consult each other with a view to agreeing between themselves on the schedules.

3. The Aeronautical Authorities receiving such flight schedules may approve or disapprove them. In case of disapproval, the disapproving Party shall have to suggest modifications thereto within (30) thirty days after the submission of schedules.

The schedule shall be considered as approved should neither Party raise any objection to the schedules of the other Party within the thirty (30) days specified above.

In cases of modification of schedules after their submission, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall endeavour to give their approval or disapproval as soon as possible before the intended day of introduction of such modified schedules.

4. In any case the services to be operated on the specified routes by the designated airline or airlines of either Contracting Party may not be commenced or changed before the approval of the Aeronautical Authority of the other Contracting Party.

[TURKISH TEXT — TEXTE TURC]

HOLLANDA KRALLIK HÜKÜMETİ İLE
TÜRKİYE CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ARASINDA HAVA ULAŞTIRMA
ANLAŞMASI

Hollanda Krallık Hükümeti ve Türkiye Cumhuriyeti
Hükümeti,

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

Kendi Ülkeleri arasında ve ötesinde hava servisleri
ihtidas etmek amacı ile bir anlaşma akdetmek isteyerek,

Aşağıdaki gibi anlaşmışlardır;

MADDE 1

TARİFLER

Bu anlaşma bakımından, metin aksini amir bulunmadıkça;

a) "Şikago Sözleşmesi" terimi 7 Aralık 1944'de Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesini ve her iki Akid Tarafça kabul edilmiş olan Sözleşmenin 90. maddesine göre çıkarılan ekler ile 90 ve 94. maddelere göre Sözleşme ve eklerinde yapılan değişiklik ve ilâveler anlamını taşır.

b) "Havacılık Makamları" terimi Türkiye Cumhuriyeti bakımından Ulaştırma Bakanı veya sözü geçen Bakan tarafından yapılan ödevleri yerine getirmeye yetkilendirilen herhangi bir kimse veya raire, ve Hollanda Krallığı bakımından Ulaştırma ve Su Kontrol Bakanı veya sözü geçen Bakan tarafından yapılan görevleri yerine getirmeye yetkilendirilen herhangi bir kimse veya daire anlamına gelir.

c) "Tayin edilen hava yolu işletmesi" terimi, bu Anlaşmanın 3. maddesi gereğince tayin edilen ve yetkilendirilen hava yolu işletmesi demektir.

d) "Ülke" terimi, Şikago Sözleşmesinin 2. maddesinde belirtilen anlama gelir.

e) "Hava Servisi", "Uluslararası Hava Servisi", "Hava Yolu İşletmesi" ve "Teknik İniş" terimleri, Şikago Sözleşmesinin 96. maddesinde belirtilen anlamları taşır.

f) "Kapasite" terimi aşağıda belirtilen anlamları taşır;

Uçak ile ilgili olarak, hattın tamamında veya bir kısmında uçağın yolcu ve yük için istifa edilebilir hacmidir.

Belirtilen Hava Şerisleri ile ilgili olarak, verilen zaman zarfında hattın tamamı veya bir kısmında işleyen uçağın bu şerisler için kullanılan kapasitesi ile sefer adedinin çarpmasıdır.

MADDE 2

TRAFİK HAKLARI

1.- Akit Taraflardan her biri, ötekine; bu Anlaşma Ek'inde belirtilen hatlarda tarifeli uluslararası hava şerisleri kurması amacıyla, bu anlaşmada belirtilen hakları tanır. Bu şerislere ve hatlara bundan böyle sırasıyla "mutabık kalınan şerisler" ve "tasrih edilen hatlar" denecektir. Akit Taraflardan herbiri tarafından tayin olunan hava yolu işletmeleri, tasrih edilen bir hatta mutabık kalınan bir şerisi işletirken, aşağıdaki hakları kullanacaklardır.

- a) Öteki Akit Tarafın ülkesi üzerinden inmeden uçmak.
- b) Sözü geçen ülke içerisinde teknik iniş yapmak.
- c) Yolcu, yük ve posta şeklindeki uluslararası trafiği bırakmak ve almak amacıyla, sözü geçen ülke içerisinde, o hat için bu Anlaşma Ek'inde belirtilen noktalara iniş yapmak.

2.- Bu maddenin (1). fıkrasındaki hiçbir husus, bir Akit Taraf havayolu işletmelerine, öteki Akit Taraf ülkesindeki başka bir noktadan yolcu, yük ve posta almak hakkının verildiği- ne delâlet etmeyecektir.

MADDE 3

İŞLETME YETKİLERİ

1.- Ākit Taraflardan herbiri, öteki Ākit Tarafa, tasrih edilen hatlarda mutabık kalınan servisleri işletmesi amacıyla bir veya birkaç havayolu işletmesi tayin ettiğini yazılı olarak bildirmek hakkına sahip olacaktır.

2.- Öteki Ākit Taraf, böyle bir tayin bildirisini aldığıında, bu maddenin (3) ve (4). fıkraları hükümleri saklı kalmak üzere, tayin edilen havayolu işletmesi veya işletmelerine ilgili işletme yetkilerini gecikmeden tanıyacaktı.

3.- Ākit Taraflardan birinin yetkili havacılık makamları, öteki Ākit Tarafın tayin ettiği ve havayolu işletmesinden, uluslararası hava servislerinin işletilmesinde normal ve makul bir şekilde uyguladıkları kanun ve nizamlarda gösterilen şartları yerine getirebilecek vasıfları haiz bulunduğu hususunda, Sözleşme hükümlerine uygun olarak, kendilerini tatmin etmesini isteyebilir.

4.- Ākit Taraflardan herbiri, tayin edilmiş bir havayolu işletmesinin esas mülkiyetinin ve fiili kontrolünün bu havayolu işletmesini tayin eden tarafın veya uyruklarının elinde bulunduğuna kanaat getirmediği hallerde, bu maddenin 2. fıkrasında sözü geçen işletme yetkilerini tanımayı reddedebilir, veya bu havayolu işletmesinin 2. maddede belirtilen haklarının uygulanması üzerine gerekli gördüğü kayıtları koyabilir.

5.- Bir havayolu işletmesi ve Anlaşma hükümleri gereğince böylece tayin edilip, kendisine yetki verilince, bu Anlaşmanın 8. ve 9. maddeleri hükümlerine göre bir ücret tarifesinin teessüsü ve kapasite üzerinde anlaşmaya varılmasından sonra mutabık kalınan seferler bakımından yürürlükte olması kaydıyla bu servisleri işletmeye herhangi bir tarihte başlayabilir.

MADDE 4

İŞLETME YETKİLERİNİN GERİ ALINMASI
HAKLARIN UYGULANMASININ DURDURULMASI

1.- Akit Taraflardan herbiri, aşağıdaki hallerde, öteki Akit Tarafta tayin edilen bir havayolu işletmesine verilmiş bulunan işletme yetkisini geri alma veya bu Anlaşmanın 2. maddesinde belirtilen hakların uygulanmasını durdurmak veya bu hakların uygulanması üzerinde gerekli gördüğü kayıtları koymak hakkına sahip olacaktır.

- (a) O havayolu işletmesinin esas mülkiyetinin veya fiili kontrolünün havayolunu tayin eden Akit Tarafın veya uyruklarının elinde bulunmaması veya
- (b) O havayolu işletmesinin bu hakları tanıyan Akit Tarafın kanun ve nizamlarına uymaması, veya
- (c) Hava yolu işletmesinin başka bir şekilde bu Anlaşmada belirtilen şartlara uygun olarak işletme yapmaması.

2.- Bu maddenin 1. fıkrasında belirtilen ve hakların geri alınması, tatbikatının durdurulması veya kayıtlar konulması hususlarında derhal bir işlem yapılması, kanun ve nizamların

daha fazla ihlâl edilmesinin önlenmesi için şart değilse, böyle bir hak ancak öteki Akit Tarafla istişareden sonra kullanılacaktır.

MADDE 5

GÜMRÜK VERGİLERİNDEN VE DİĞER VERGİLERDEN, RESİMLERDEN BAĞIŞIKLIK

1.- Akit Taraflardan herbirinin tayin edilen havayolu işletmeleri tarafından uluslararası servislerde işletilen uçaklar ve bu uçaklarda bulunan mutad donatım, akaryakıt ve yağlama yağları ve (yiyecek, içecek ve tütün tahil) uçak kumanyası da, öteki Akit Taraf ülkesine varışta, tekrar yurt dışına çıkarılınca kadar uçakta kalmak veya öteki Akit Taraf ülkesi üzerindeki uçuşun bir kısmında kullanılmak kaydıyla, bütün gümrük vergileri, muayene ücretleri ve diğer resim ve vergilerden bağışık tutulacaktır.

2.- Aşağıdakiler de yapılan hizmetler karşılığı alınacak ücretler hariç aynı resim ve vergilerden bağışık tutulacaktır;

- (a) Akit Taraflardan birinin ülkesinde, bu taraf yetkili makamlarınca tesbit edilen miktarları aşmamak ve öteki Akit Tarafın uluslararası bir servisinde çalıştırılan uçaklarda kullanılmak üzere uçağa alınan uçak kumanyaları;
- (b) Akit Taraflardan birinin ülkesine, öteki Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmelerinin uluslararası servislerinde kullanılan uçakların bakım ve onarımı için sokulan yedek parçalar;
- (c) Uçağa alındığı Akit Taraf ülkesi üzerinde yapılacak uçuşun bir kısmında kullanılacak bile olsa, öteki Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmeleri tarafından uluslararası servislerde işletilen uçakların ikmaline ayrılmış olan akaryakıt ve yağlama yağları.

Yukarıdaki (a) (b) ve (c) tâîi fıkralarında sözü geçen maddeler gümrük nezaret ve kontrolu altında tutulabilir.

MADDE 6

MUTAD HAVACILIK DONATIMI İLE
İKMAL MADDELERİNİN DEPOLANMASI

Âkit Taraflardan birinin uçaklarında bulundurulmuş malzeme ve ikmâl maddeleri gibi mutad havacılık donatımında öteki Âkit Taraf ülkesinde, ancak o ülkenin gümrük makamlarının müsaadesi ile boşaltılabilir. Böyle bir durumda, bunlar tekrar yurt dışına götürülünceye veya başka bir şekilde gümrük nizamlarına göre elden çıkarılincaya kadar sözü geçen yetkili makamların nezaretinde bulundurulabilir.

MADDE 7

DİREKT TRANSİT TRAFİĞİ

Âkit Taraflardan birinin ülkesinden transit geçen yolcular çok basitleştirilmiş bir kontrolden daha fazla bir kontrolle tabi tutulmayacaklardır. Doğrudan doğruya transit geçen bagaj ve yükler gümrük vergileri ve diğer vergi ve resimlerden bağışık tutulacaklardır.

MADDE 8

KAPASİTE HÜKÜMLERİ

1.- Her iki Âkit Tarafın havayolu işletmelerine, kendi ülkeleri arasında tasrih edilen hatlarda, mutabık kalınan servisleri işletmeleri için adil ve eşit imkân sağlanacaktır.

2.- Akit Taraflardan herbirinin havayolu işletmeleri, mutabık kalınan servisleri işletirken, öteki Akit Tarafın havayolu işletmelerinin çıkarlarını, bu sonuncu havayolu işletmelerinin aynı hatların bütünü veya bir kısmı üzerinde işlettiği servislere, uygun olmayan bir nispette tesir etmemek üzere, gözönünde bulunduracaktır.

3.- Akit Tarafların tayin edilen havayolu işletmelerinin sağladığı mutabık kalınan servislerin, tasrih edilen hatlardaki kamu ulaştırma ihtiyaçları ile sıkı ilgisi bulunacak ve bunların ilk amacı, havayolu işletmesini tayin eden tarafın ülkesine gelen veya ülkesinden giden yolcu, yük ve postaya ait mevcut olan veya olması makul bir tarzda beklenen taşıma ihtiyaçlarını makul bir hamile faktörü ile karşılamaya yetecek bir kapasiteyi sağlamak olacaktır.

4.- Akit Taraflardan herbirinin tayin edilen havayolu işletmesinin öteki Akit Taraf ülkesindeki noktalar ile 3. memleketlerdeki noktalar arasındaki trafiği, tasrih edilen hatlarda taşıma hakkı, kapasitenin ilgili bulunduğu aşağıdaki genel ilkeler çerçevesinde uygulanacaktır:

- a) Havayolu işletmesini tayin eden Akit Taraf ülkesine gelecek veya ülkesinden gidecek olan trafik ihtiyaçları;
- b) Havayolu işletmesinin geçtiği bölgesindeki devletlerin havayolu işletmelerince kurulan başka ulaştırma servisleri de gözönüne alındıktan sonra, o bölgenin trafik ihtiyaçları; ve
- c) Uzak menzilli hava seferleri ihtiyaçları.

Bu fıkraya göre tanınacak haklar, nihai olarak, Akit Tarafların yetkili havacılık makamlarınca tesbit olunacaktır.

5.- Sağlanacak kapasite ve işletilecek servislerin sıklığı hususunda, servislere başlanmadan önce, Akit Tarafların yetkili havacılık makamları arasında başlangıçta bir mutabakata verilecektir. Başlangıçta tesbit edilen bu kapasite ve servis sıklığı, sözü geçen makamların herhangi biri tarafından zaman zaman yeniden gözden geçirilebilir.

MADDE 9

ÜCRET TARİFELERİ

1.- Aşağıdaki paragraflarda zikredilen "ücret tarifesi", yolcu, yük ve posta taşınması için ödenecek bedeller ve taşıma için tabi olacakları şartlarla mümessillik ve diğer yardımcı hizmetlerin şartlarını ve ücretlerini tazammun eder.

2.- Taraflardan birinin havayolu işletmesi tarafından diğer taraf ülkesine veya ülkesinden taşınmalar için konulacak ücret tarifeleri, işletme masrafları makul bir kâr ve diğer havayollarının tarifeleride dahil, bütün ilgili unsurlar gözönünde tutularak makul seviyelerde tesbit edilecektir.

3.- Bu maddenin 2. paragrafında zikredilen ücret tarifeleri, mümkün ise, her iki tarafın tayin edilmiş havayolu işletmeleri tarafından birbirleriyle denişma suretiyle tesbit edilecek ve böyle bir anlaşma mümkün olduğu nisbette Uluslararası Hava Ulaştırma Birliğinin ücret tarifelerinin hazırlanması için takip ettiği usul çerçevesinde olacaktır.

4.- Bu suretle üzerinde mutabık kalınan ücret tarifeleri, yürürlüğe girmesi tasarlanan tarihten en az doksan (90) gün önce tarafların Sivil Havacılık Makamlarının onayına sunulacaktır. Özel durumlarda bu süre, sözü geçen makamların mutabakatı ile azaltılabilir.

5.- Böyle bir mutabakat resmen bildirilebilir; eğer tarafların Sivil Havacılık Makamlarından hiç biri, 4. paragraf hükümlerine göre tevdi edilmiş bulunan ücret tarifelerine tevdi tarihinden itibaren otuz (30) gün içinde itirazlarını bildirmez iseler, ücret tarifeleri tasvip edilmiş telâkki olunur. 4. paragraf hükümlerine göre tevdi müddetinin kısaltılmış olması halinde, tarafların Sivil Havacılık Makamları itiraz müddetinin otuz (30) günden daha az olmasında mutabık kalabilirler.

6.- Eğer bir ücret tarifesi üzerinde bu maddenin 3. paragrafı hükümlerine göre anlaşma olmazsa, veya 5. paragrafta zikredilen otuz (30) günlük müddet zarfında bir taraf Sivil Havacılık Makamlarınının diğer taraf Sivil Havacılık Makamlarına itirazını beyan etmesihisinde iki taraf Sivil Havacılık Makamları ücret tarifelerini karşılıklı anlaşma ile tasbit edeceklerdir.

7.- Eğer Sivil Havacılık Makamları bu maddenin 4. paragrafı hükümlerine göre kendilerine tevdi edilmiş ücret tarifeleri üzerinde veya 6. paragraf hükümlerine göre herhangi bir ücret tarifesi üzerinde anlaşamazlar ise, anlaşmazlık bu Anlaşmanın anlaşmazlıkların çözümlenmesi hakkındaki 15. maddesi hükümleri çerçevesinde hal şekline bağlanacaktır.

8.- Bu madde hükümlerine göre tesis edilmiş bir ücret tarifesi, yenisi yapılınca kadar yürürlükte kalacaktır. Mamafih bir ücret tarifesi bu paragraf hükümlerine göre, sona eriş tarihinden itibaren altı (6) aydan fazla temdit edilemeyecektir.

9.- Tayin edilen havayolu işletmesi veya işletmeleri, posta maddelerinin taşınmasında, mümkün olduğu nisbette, Milletlerarası Posta Birliğince kararlaştırılan ücret tarifelerinin uygulanmasını temin edeceklerdir.

MADDE 10

MALİ HÜKÜMLER

1.- Akit Taraflardan herbiri kendi milli kambiyo mevzuatına uygun olarak kendi ülkesinde, yolcu, bagaj ve yük, posta naklinden diğer tarafça sağlanan kazançların masraftan artan kısmını taraflarca kabul edilecek herhangi bir konvertibl dövizle tediye eder.

2.- Sözü geçen paraların transferi için gerekli döviz her iki tarafın Merkez Bankası veya Millî Bankalarınca tahsis veya transfer edilir. Akit Taraflar arasında özel bir tediye anlaşması mevcut ise ödeme bu Anlaşma hükümlerine göre yapılır.

MADDE 11

İSTİSARELER VE İSTATİSTİKLER

1.- Sıkı bir işbirliği ruhu ile, Akit Tarafların yetkili Havacılık Makamları bu Anlaşma ve Ek'lerinin herhangi bir

hükümünün uygulanmasının ve bunlara kifayetli bir şekilde riayet edilmesini sağlamak amacıyla zaman zaman birbirleri ile istişare edecektir.

2.- Akit Taraflardan her birinin yetkili havacılık makamları istek üzerine öteki Akit Tarafın yetkili havacılık makamlarına, birinci anlaşılan tarafın tayin edilen havayolu işletmelerince mutabık kalınan servislerde sağlanan kapasitenin gözden geçirilmesi amacıyla makul bir tarzda istenebilecek periyotlar ve başkaca istatistikleri verecektir. Bu istatistikler, o havayolu işletmelerince mutabık kalınan servislerde taşınan trafik miktarlarının ve bu trafiğin ilk çıkış ve son varış yerlerinin tesbiti için gerekli bütün bilgileri içine alacaktır.

MADDE 12

DEĞİŞİKLİKLER

1.- Akit Taraflardan her biri bu Anlaşma ve EK'lerinin herhangi bir hükümünün değiştirilmesini arzu ettiği takdirde, öteki Akit Tarafla istişarede bulunmak isteyebilir; yetkili havacılık makamları arasında ve müzakere veya yazışma yoluyla yapılabilecek olan böyle bir istişare, istek tarihinden itibaren altmış (60) gün içerisinde başlayacaktır. Mutabakata varılan herhangi bir değişiklik her iki Akit Tarafa öngörülen formalitelerin tamamlandığının yazılı olarak bildirildiği tarihte yürürlüğe girecektir.

2.- Hatlardaki değişiklikler, Akit Tarafların yetkili havacılık makamlarının aralarında doğrudan doğruya mutabakata varmalarıyla yapılabilir.

MADDE 13

COK TARAFLI ANLAŞMALARDA
UYGUNLUK

Bu Anlaşma ve Ek'leri, her iki Ākit Tarafça da muteber olabilecek çok taraflı herhangi bir sözleşmeye uyacak şekilde deęiştirilecektir.

MADDE 14

SONA ERME

Ākit Taraflardan biri, bu Anlaşmaya son vermek kararında olduğunu her zaman öteki Ākit Tarafa ihbar edebilir; bu ihbarname aynı zamanda Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilâtına da ulaştırılacaktır. Bu durumda, ihbarnamenin öteki Ākit Tarafça alınışından itibaren oniki ay içerisinde mutabakata varılarak geri alınmaması halinde; Anlaşma, bu sürenin bitiminde sona erecektir. Öteki Ākit Tarafça ihbarnamenin alındığı teyid edilmezse, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilâtının ihbarnameyi aldığı tarihten ondört (14) gün sonra alınmış sayılacaktır.

MADDE 15

ANLAŞMAZLIKLARIN ÇÖZÜMÜ

1.- Ākit Taraflar arasında bu Anlaşma ve Ek'lerinin yorumlanması veya uygulanması ile ilgili bir anlaşmazlık çıkarsa, Ākit Taraflar bu anlaşmazlığı önce kendi aralarında müzakere yoluyla halletmeye çalışacaklardır.

2.- Ākit Taraflar, mūzakere yoluyla bir anlaşmaya varmadıkları takdirde, anlaşmazlığı karara bağlaması için bir şahıs veya teşekküle verme hususunda mutabık kalabilirler veya Ākit Tarafların her birinin tayin edeceği birer hakem veya böylece seçilen iki hakemin tayin edeceği bir üçüncü hakemden kurulu 3 kişilik bir hakem heyetine sunulacaktır. Ākit Taraflardan her biri, taraflardan birinin ötekinden anlaşmazlığın tahkimini isteyen bir notayı diplomatik yoldan aldığı tarihten itibaren altmış (60) gün içinde bir hakem tayin edecek ve üçüncü hakemde bundan sonraki altmış (60) günlük bir süre içinde seçilecektir. Ākit Taraflardan herhangi biri verilen süre içerisinde bir hakem tayin edemezse veya üçüncü hakem belirtilen süre içinde seçilmezse Sivil Havacılık Teşkilâtı Konsey Başkanının, durumun gereğine göre, bir hakemi veya hakemleri tayin etmesini Ākit Taraflardan herhangi biri isteyebilir. Bu durumda üçüncü hakem üçüncü bir devletin uyruğu olacak ve hakem heyetinin başkanlığını yapacaktır.

3.- Ākit Taraflar, bu maddenin 2. fıkrasına göre verilecek herhangi bir karara uymayı taahhüt ederler.

4.- Hakemlerin ücretleri ve masrafları dahil, hakem heyetinin masrafları Ākit Taraflar arasında eşit olarak ödenecektir.

MADDE 16

TESCİL

Bu Anlaşma ve Ek'leri Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilâtı nezdinde tescil ettirilecektir.

MADDE 17

BASLIKLAR

Madde başlıkları bu Anlaşmaya sadece müracaat ve kolaylık maksadıyla konulmuştur ve hiçbir surette bu Anlaşmanın sınırını çizmez, maksad ve şumulünü tayin etmez.

MADDE 18

YÜRÜRLÜĞE GİRME

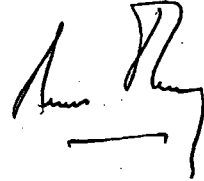
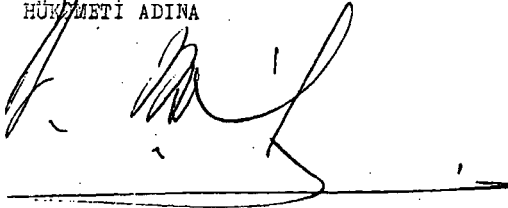
Bu Anlaşma ve onun ayrılmaz parçalarını teşkil eden Ek'ler, her iki Akit Tarafça, öngörülen formalitelerin tamamlandığının yazılı olarak bildirildiği tarihte yürürlüğe girecektir.

Yukarıdakileri tasdiken, aşağıda imzaları bulunan ve hükümetleri tarafından usulü dairesinde yetkilendirilmiş olan temsilciler işbu Anlaşmayı imza etmişlerdir.

Türkçe, Hollandaca ve İngilizce dillerinde, her üç metin aynı derecede muteber olmak ve ihtilâf halinde İngilizce metin esas sayılmak üzere bindokuzyüz yetmişbir yılı Eylül ayının onyedinci günü Ankara'da ikişer nüsha halinde tanzim olmuştur.

HOLLANDA KRALLIK
HÜKÜMETİ ADINA

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA



E K I

İŞLETİLECEK HATLAR

1.- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından tayin edilen havayolu işletmesi veya işletmeleri aşağıdaki hatlarda her iki istikamette kısıntısız ticarî trafik hakkı ile hava servisleri işletmeye yetkilidir:

- i) Türkiye'deki noktalardan Viyana-Zürih-Frankfurt-Amsterdam-Londra.
- ii) Türkiye'deki noktalardan Viyana-Zürih-Frankfurt-Amsterdam-New York-Montreal-Şikago⁺⁾ .

Tayin edilen havayolu işletmesi veya işletmelerinin yukarıda belirtilen servislere Türkiye ile Amsterdam arasında bir ana nokta daha ilâve etmelerine, bu nokta ile Amsterdam arasında trafik hakkı kullanmamak şartı ile, mani olunmayacaktır.

Hollanda Krallık Hükümeti tarafından tayin edilen havayolu işletmesi veya işletmeleri aşağıdaki hatlarda her iki istikamette kısıntısız ticarî trafik hakkı ile hava servisleri işletmeye yetkilidir:

- i) Hollanda'daki noktalardan Cenevre-Roma-Viyana-İstanbul-Ankara.⁺⁾

Bu hattaki sefer sayısı haftada iki servisi geçmeyecek ve Ankara bu hattın bitiş noktası olacaktır. Tayin edilen havayolu işletmesi veya işletmeleri bu servislerden sadece birine İstanbul'u dahil etmeye yetkilidirler.

- ii) Hollanda'daki noktalardan Cenevre-Roma-Viyana-İstanbul-⁺
Kahire-Bağdat.⁺
- iii) Hollanda'daki noktalardan Cenevre-Roma-Viyana-İstanbul-⁺
⁺ Karaçi-Yeni Delhi-Bangkok-Manila-Seul-Tokyo-Singapur-⁺
Cakarta.⁺
- 3.- Taraflardan birinin tayin edilen havayolu işletmesi veya işletmeleri, artı (+) ile işaretlenmiş noktalar ile diğer Akit Tarafın topraklarındaki noktalar arasında ticarî trafik hakkına sahip değildir (ler).
- 4.- Yukarıda belirtilen noktalardan herhangi biri, servisin başlangıç noktası havayolu işletmesini veya işlenmelerini tayin eden Akit Tarafın ülkesinde bulunmak şartıyla, bütün seferlerde veya bunların herhangi birinde kullanılmayabilir.
- 5.- Akit Taraflardan her biri, servislerine, ilâve noktaların ithal edilmesini isteyebilir. Bu talep diğer Akit Taraf Sivil Havacılık Makamlarının tasvibine bağlıdır.

E K II

TARİFELERİN TASDİKI

- 1.- Akıt Taraflardan herbirinin tayin edilen havayolu iş-letmesi veya işletmeleri, malzeme çeşidi de dahil, uçuş tarifelerini her tarife dönemi için (yaz ve kış), tarifelerin yürürlüğe gireceği tarihten en az kırkbeş (45) gün önce diğer Akıt Tarafın havacılık makamlarına tasdik için sunacaklardır.
- 2.- Herhangi bir Akıt Tarafın tayin edilen havayolu iş-letmesi veya işletmelerince, uçuş tarifelerinin diğer Akıt Tarafın havacılık makamlarına sunulmasından önce, her iki Akıt Tarafın havayolu işletmeleri tarifeler üzerinde mutabık kalmak amacıyla aralarında istişare-lerde bulunacaklardır.
- 3.- Bu şekilde uçuş tarifeleri alan havacılık makamları bunları tasdik veya red edebilir. Tasdik etmeme ha-linde, red eden taraf tarifelerin sunulmasından iti-baren otuz (30) gün içinde değişiklik teklifinde bu-lunacaktır.

Yukarıda belirtilen 30 gün içinde taraflardan biri diğer tarafın tarifelerine herhangi bir itirazda bulunmazsa, tarifeler tasdik edilmiş sayılacaktır.

Tarifelerin sunulmadan sonra, değiştirilmeleri halinde, diğer Akıt Tarafın havacılık makamları, değiştirilmiş tarifeleri tasdik veya reddetme işlemini bu tarifelerin

tatbikine başlanması öngörülen tarihten mümkün olduğu kadar önce tamamlamaya gayret edecektir.

Herhalükarda, Akıt Taraflardan birinin tayin edilen havayolu işletmesi veya işletmelerince, tasrih edilen hatlarda işletilecek servisler, diğer Akıt Tarafın havacılık makamlarının onayı alınmadan başlamaz veya değiştirilemez.

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE
GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE TURQUE

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République turque,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale et à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux, ouverts à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désireux de conclure un accord en vue de créer des services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, et sauf exigence contraire du contexte:

a) Le terme "Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci, qui ont été approuvés par les deux Parties.

b) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, du Ministre des transports et de gestion des eaux et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions exercées par ledit Ministre et, en ce qui concerne la République turque, du Ministre des communications et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions exercées par ledit Ministre.

c) L'expression "entreprise désignée" s'entend d'une entreprise de transports aériens qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord.

d) Le terme "territoire" a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention. En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord ne s'applique qu'au Royaume en Europe.

e) Les expressions "service aérien", "service aérien international" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention.

f) Le terme "capacité" désigne :

En ce qui concerne un aéronef, la charge payante dudit aéronef sur une route ou un tronçon de route;

En ce qui concerne un service aérien donné, la capacité de l'aéronef utilisé pour ledit service, multipliée par la fréquence des vols effectués par ledit aéronef pendant une période donnée, sur une route ou un tronçon de route donnés.

Article 2. Droits de trafic

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'établir des services aériens internationaux réguliers sur les routes indiquées dans l'annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après respectivement dénommés "les services convenus" et "les routes indiquées". Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes auront le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée :

- a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b) D'y faire des escales non commerciales; et
- c) D'y faire escale aux points de ladite route indiqués dans l'annexe au présent Accord, en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 au présent article ne pourra être interprétée comme conférant aux entreprises d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

Article 3. Autorisations d'exploitation

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises qui seront chargées d'assurer les services convenus sur les routes indiquées.

2. Au reçu de cette désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai les autorisations d'exploitation voulues à la compagnie aérienne ou aux entreprises désignées.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger d'une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux, en conformité des dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante pourra refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article ou soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par une entreprise désignée, des droits énumérés à l'article 2 du présent Accord, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5. Lorsqu'une entreprise aura été désignée et autorisée conformément aux dispositions du présent Accord, elle pourra à tout moment mettre en exploitation les services convenus, sous réserve que les conditions énoncées aux articles 8 et 9 et dans les annexes au présent Accord aient été remplies.

Article 4. Retrait et suspension

1. Chaque Partie contractante pourra retirer une autorisation d'exploitation, suspendre l'exercice par une entreprise désignée par l'autre Partie des droits énumérés à l'article 2 du présent Accord, ou soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires :

a) Dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie, ou

b) Si l'entreprise ne se conforme pas aux lois ou règlements de la Partie contractante qui accorde les droits, ou

c) Si l'entreprise manque, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf nécessité urgente de prendre une mesure de retrait ou de suspension ou d'imposer des conditions, comme prévu au paragraphe 1 du présent article et afin d'empêcher que les lois ou règlements continuent d'être enfreints, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article 5. Exonération des droits de douane et autres droits et taxes

1. Les aéronefs affectés à des services internationaux par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, de même que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord, seront exempts de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à la condition que lesdits équipement, carburants, lubrifiants et provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés, ou utilisés sur la section du parcours effectué au-dessus de ce territoire.

2. Seront aussi exempts de ces droits, frais et taxes, à l'exception des redevances correspondant à des services :

a) Les provisions de bord prises à bord sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de cette Partie, et destinées à être utilisées à bord d'aéronefs affectés à un service international de l'autre Partie;

b) Les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante pour l'entretien ou la réparation d'aéronefs affectés à des services internationaux par les entreprises désignées de l'autre Partie;

c) Les carburants et lubrifiants destinés à des aéronefs affectés à des services internationaux par les entreprises désignées de l'autre Partie, même s'ils doivent être utilisés au-dessus du territoire de la Partie ou ils sont pris à bord.

Il pourra être exigé que les articles et produits mentionnés aux alinéas a), b) et c) ci-dessus demeurent sous la surveillance ou le contrôle de la douane.

Article 6. Entreposage de l'équipement et des provisions de bord

L'équipement normal de bord de même que les articles et provisions demeurant à bord des aéronefs d'une Partie contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'assentiment des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'on en dispose de quelque autre façon conformément aux règlements douaniers.

Article 7. Trafic en transit direct

Les passagers en transit sur le territoire de l'une des Parties contractantes ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et des taxes similaires.

Article 8. Dispositions relatives à la capacité

1. Les entreprises de transports aériens des deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

2. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes devront, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises de transport aérien de l'autre Partie afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus qu'assureront les entreprises aériennes désignées par les deux Parties contractantes devront être adaptés de près aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et auront pour objectif essentiel de fournir, à un coefficient de charge raisonnable, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de trafic - passagers, marchandises et courrier - à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

4. Lorsque l'entreprise aérienne désignée par l'une des Parties contractantes transportera, ainsi qu'elle y est autorisée, des marchandises ou des passagers entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés sur le territoire d'États tiers le long des routes indiquées, elle devra respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

- a) Aux besoins du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;
- b) Aux besoins du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par les entreprises des États de la région; et
- c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

5. La capacité et la fréquence des services convenus par les autorités aéronautiques des Parties en application des paragraphes 1, 2, 3 et 4 ci-dessus pourront être revues et modifiées périodiquement à la demande de l'une desdites autorités après que celles-ci auront procédé à des consultations dans un esprit d'étroite collaboration.

Article 9. Tarifs

1. Aux fins des paragraphes ci-après, on entend par "tarif" le prix à payer pour le transport de passagers, de marchandises et de courrier ainsi que les conditions du transport dont ce prix dépend, y compris les prix ou conditions des services d'agences et autres services auxiliaires.

2. Les tarifs que les entreprises de l'une des Parties contractantes appliqueront au transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie seront fixés à un taux raisonnable, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice raisonnable et des tarifs appliqués par les autres entreprises.

3. Les tarifs visés au paragraphe 2 du présent article seront si possible fixés après consultation des entreprises intéressées des deux Parties, et les entreprises devront autant que possible réaliser cet accord en recourant aux procédures établies par l'Association du transport aérien international.

4. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins 90 (quatre-vingt-dix) jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur. Dans des cas particuliers, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

5. Cette approbation pourra être donnée officiellement si aucune des autorités aéronautiques n'a fait savoir qu'elle ne donne pas son approbation dans les 30 (trente) jours à compter de la date de présentation des tarifs prévue au paragraphe 4, lesdits tarifs seront considérés comme approuvés. Dans le cas où le délai de soumission serait réduit, ainsi qu'il est prévu au paragraphe 4, les autorités aéronautiques pourront décider que la période au cours de laquelle elles devront exprimer leur désapprobation ne pourra pas être inférieure à 30 jours.

6. Si les entreprises ne parviennent pas à s'entendre sur les tarifs dans les conditions prévues au paragraphe 3 du présent article, ou si au cours de la période de trente (30) jours visée au paragraphe 5 ci-dessus, une autorité aéronautique fait savoir à l'autre autorité aéronautique qu'elle n'approuve pas un tarif fixé conformément aux dispositions du paragraphe 3 ci-dessus, les autorités aéronautiques des deux Parties s'efforceront de fixer le tarif par voie d'accord entre elles.

7. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet de l'approbation d'un tarif qui leur est soumis en application du paragraphe 4 ci-dessus, ou de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 6, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 15 du présent accord relatif au règlement des différends.

8. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés. Néanmoins la validité d'un tarif ne pourra être prorogée en vertu du présent paragraphe que pour une période maximale de six mois à compter de la date à laquelle ce tarif aurait normalement expiré.

9. L'entreprise ou les entreprises désignées veilleront à ce que les tarifs appliqués aux transports postaux, soient dans la mesure du possible les tarifs fixés par l'Union postale universelle.

Article 10. Dispositions financières

1. Chacune des Parties contractantes s'engage à verser à l'autre, conformément à ses règlements nationaux en matière de change, les recettes réalisées sur son territoire à l'occasion du transport, par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, de passagers, de bagages, de courrier et de marchandises, dans toute monnaie étrangère convertible dont les deux Parties conviendront d'un commun accord.

2. Les devises étrangères nécessaires au transfert des recettes susmentionnées seront allouées ou transférées par la Banque centrale ou toute autre banque nationale autorisée des deux Parties. Lorsqu'un accord de paiement existe entre les Parties contractantes, les versements seront effectués conformément aux dispositions dudit accord.

Article 11. Consultations et statistiques

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration, pour veiller à ce que les dispositions du présent Accord et de ses annexes soient dûment appliquées et respectées.

2. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci auront raisonnablement besoin pour examiner la capacité offerte, sur les services convenus, par les entreprises désignées par la première Partie. Les relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par lesdites entreprises sur les services convenus et indiqueront l'origine et la destination dudit trafic.

Article 12. Modifications

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord et de ses annexes, elle pourra demander une consultation avec l'autre Partie contractante; une telle consultation, qui pourra avoir lieu entre autorités aéronautiques et qui pourra s'effectuer par des discussions ou par correspondance, devra commencer dans les 60 (soixante) jours de la demande. Toute modification ainsi convenue entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se seront mutuellement informées par écrit que les procédures requises à cette fin dans les deux pays ont été accomplies.

2. Les modifications des routes indiquées pourront être effectuées par accord direct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Article 13. Harmonisation avec des conventions multilatérales

Le présent Accord et ses annexes seront mis en harmonie avec toute convention de caractère multilatéral qui viendrait lier à la fois les deux Parties contractantes.

Article 14. Résiliation

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord; la notification devra être communiquée simultanément à

l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin 12 (douze) mois après la date à laquelle l'autre Partie l'aura reçue à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue 14 (quatorze) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 15. Règlement des différends

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, elles s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme, ou bien le différend pourra être soumis à la demande de l'une ou l'autre Partie à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chaque Partie contractante nommera son arbitre dans les 60 (soixante) jours de la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend; le troisième arbitre sera désigné dans un nouveau délai de 60 (soixante) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, chacune des Parties pourra prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon les besoins. Dans ce cas, le troisième arbitre sera ressortissant d'un État tiers et présidera le tribunal arbitral.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Les dépenses du tribunal arbitral, notamment les rémunérations et dépenses des arbitres, seront partagées entre les Parties contractantes.

Article 16. Enregistrement

Le présent Accord et ses annexes et tout amendement qui leur serait apporté ultérieurement seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17. Titres

Les titres indiqués dans le présent Accord en tête de chaque article n'y figurent qu'aux fins de référence et pour plus de commodité mais ils ne définissent, ne limitent et ne décrivent en aucune manière la portée ou l'objet du présent Accord.

Article 18. Entrée en vigueur

Le présent Accord et ses annexes, qui en font partie intégrante, entreront en vigueur lorsque les Parties contractantes se sont informées par écrit de l'accomplissement des procédures requises à cette fin dans leurs pays respectifs.

En foi de quoi les soussignés, à ce dûment habilités par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Ankara, le 17 septembre 1971, en double exemplaire, en langues néerlandaise, turque et anglaise, les trois textes faisant également foi. Toutefois, en cas de différend, seul le texte anglais fera foi.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

H. H. DINGEMANS

Pour le Gouvernement de la République turque :

OSMAN OLCAY

ANNEXE I

1. L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement de la République turque seront autorisées à assurer des services aériens dans les deux sens en exerçant tous les droits commerciaux sur les routes suivantes :

- i) Points situés en Turquie -- Vienne -- Zürich -- Francfort -- Amsterdam -- Londres;
- ii) Points situés en Turquie -- Vienne -- Zürich -- Francfort -- Amsterdam -- New York -- Montréal, Chicago*);

Aucune des dispositions du présent Accord n'interdit à l'entreprise ou aux entreprises désignées d'inclure dans les services décrits ci-dessus un autre point intermédiaire entre la Turquie et Amsterdam à la condition qu'il ne soit assuré aucun trafic local entre ce point et Amsterdam.

2. L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas seront autorisées à assurer des services aériens dans les deux sens, en exerçant tous droits de trafic commercial, sur les routes suivantes :

- i) Points situés aux Pays-Bas -- Genève -- Rome -- Vienne*) -- Istanbul -- Ankara.

Sur cette route, il ne sera pas assuré plus de deux services par semaine, et le point terminal des vols devra être Ankara. L'entreprise ou les entreprises désignées ne seront autorisées à faire escale à Istanbul qu'à l'occasion d'un seul de ces services.

- ii) Points situés aux Pays-Bas -- Genève -- Rome -- Vienne*) -- Istanbul -- Le Caire -- Bagdad*).
- iii) Points situés aux Pays-Bas -- Genève -- Rome -- Vienne*) -- Istanbul -- Karachi*) -- New Delhi*) -- Bangkok*) -- Manille*) -- Séoul*) -- Tokyo -- Singapour*) -- Jakarta.

3. L'entreprise ou les entreprises désignées de la Partie contractante en question ne seront pas autorisées à exercer des droits de trafic commercial entre les points marqués d'un astérisque et les points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante.

4. L'entreprise ou les entreprises désignées pourront, pour certains vols ou pour tous les vols, omettre des points sur les routes ci-dessus, à condition que le point de départ soit situé sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

5. Chaque Partie contractante pourra demander que soient inclus dans ses services des points supplémentaires. Cette demande devra être approuvée par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

ANNEXE II

Approbation des horaires des vols

1. L'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante devront soumettre les horaires de leurs vols et le type d'équipement, à l'approbation de l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante pour chaque période prévue (été et hiver) quarante-cinq (45 jours) au plus tard avant la date d'entrée en vigueur des horaires.

2. Avant que l'entreprise ou les entreprises désignées de l'une ou l'autre Partie contractante ne présentent les horaires de vols, les entreprises concernées des deux Parties se consulteront en vue de se mettre d'accord sur lesdits horaires.

3. Les autorités aéronautiques recevant les horaires de vol auront le loisir d'approuver ou de rejeter ceux-ci. Dans ce dernier cas, la Partie n'ayant pas approuvé lesdits horaires devra suggérer des modifications qu'elle souhaite y apporter dans les trente (30) jours suivant leur présentation.

Les horaires seront considérés comme approuvés si aucune des deux Parties contractantes ne soulève d'objection au sujet des horaires de l'autre Partie contractante dans le délai de trente (30) jours visé ci-dessus.

Au cas où les horaires seraient modifiés après leur soumission par une Partie contractante, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante s'efforceront d'approuver ou de rejeter lesdits horaires aussitôt que possible avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur.

4. Les services devant être assurés sur les routes indiquées par l'entreprise ou les entreprises désignées ne devront en aucun cas être introduits ou modifiés avant d'être approuvés par l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante.

