

No. 42373

**United States of America
and
Turkey**

Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Turkey (with annexes). Washington, 7 November 1990

Entry into force: *22 October 1993 by notification, in accordance with article 17*

Authentic texts: *English and Turkish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United States of America, 10 February 2006*

**États-Unis d'Amérique
et
Turquie**

Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République turque (avec annexes). Washington, 7 novembre 1990

Entrée en vigueur : *22 octobre 1993 par notification, conformément à l'article 17*

Textes authentiques : *anglais et turc*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *États-Unis d'Amérique, 10 février 2006*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Turkey, hereinafter referred to as the Parties;

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

Desiring to promote and stimulate the development of air transportation between and beyond their respective territories;

Have Agreed as Follows:

Article 1. Definitions

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

(a) "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and, in the case of the Republic of Turkey, the Minister of Communications and any person or body authorized to perform any functions exercised by the said Minister;

(b) "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

(c) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

(i) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties; and

(ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

(d) "Air transportation" means any operation performed by aircraft for the public carriage of traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

(e) "International air transportation" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;

(f) "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

(g) "Airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service;

(h) "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

(i) "Territory" means the land areas under the sovereignty jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto;

(j) "Price" means a fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

(k) "User charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services; and

(1) "Full economic costs" means the direct cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead.

Article 2. Grant of Rights

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

(a) the right to fly across its territory without landing;

(b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2. Each Party also grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the conduct of international air transportation by the designated airlines of the other Party.

3. Nothing in this Article shall be deemed to grant the right for one Party's airlines to participate in air transportation between points in the territory of the other Party.

Article 3. Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate in writing to the other Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services specified in Annexes I and II and to withdraw or alter such designation.

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

3. The aeronautical authorities of one Party may require an airline designated by the other 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.

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

5. Each Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, in any case where the said Party is not satisfied that the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Security).

Article 4. Revocation of Authorization

1. Each Party may revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

(a) the Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the other Party, the other Party's nationals, or both;

(b) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or

(c) the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultations with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to suspend, limit or condition air services in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5. Application of Laws

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

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

Article 6. Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or rendered valid by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or rendered valid for its own nationals by the other Party.

2. Each Party may request consultations concerning the safety standards maintained by other Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Party shall take ap-

propriate, corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate action within a reasonable time.

Article 7. Aviation Security

1. The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference under the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 form an integral part of this Agreement.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation; and shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph the reference to aviation security standards includes any difference notified by the Party concerned. Each Party shall give advance information to the other of its intention to notify any difference relating to such standards.

4. Each Party agrees that its airlines may be required to observe the security provisions referred to in paragraph (3) required by the other Party, pursuant to Article 5 of this Agreement, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Party. Each Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. In the event of a particular threat, each Party shall act favorably upon any request from the other Party for reasonable special security measures to safeguard the security of international civil aviation.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate and mutually agreed measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the first party may request immediate consultations with the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of receipt of such request for consultations shall constitute grounds to suspend or condition the rights of both Parties under this Agreement within 90 days. When justified by an emergency, involving an immediate threat to the safety of passengers, crew or aircraft and when the other Party has not met its obligations pursuant to paragraph (3) or (4) of this Article, a Party may take interim protective action appropriate to meet the threat. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Party with the provisions of this Article.

Article 8. Commercial Opportunity

1. The designated airlines of one Party may establish offices in the territory of the other Party for promotion and sale of air transportation.

2. Each designated airline may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each airline may sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

3. The designated airlines of one Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation.

4. Each designated airline may perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services. These rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground "services shall be available on an equal basis to all airlines. Charges shall be based on the costs of services provided, including a reasonable profit. Each Party, if required by its laws and regulations, may limit the performance of ramp handling for the designated airlines of the other Party to the above-mentioned competing agents; such ramp handling services shall be available on an equal basis to all airlines.

5. Each Party shall grant to the designated airline of the other Party the right to transfer the excess receipts over expenditures earned from international transportation sales by that designated airline in the territory of the first Party in accordance with the foreign exchange regulations in force, at the official prevailing rate of exchange where such a rate exists or otherwise at the official rate of exchange applicable on the date of demand.

6. The transfer shall be effected promptly in a convertible foreign exchange acceptable to the other Party.

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

Article 9. Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one party, aircraft operated in international air services by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts, aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight) and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air services shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and (similar fees and charges imposed by the national authorities, and not based on the cost of services provided,) provided such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, duties, fees and charges referred to in paragraph (1) of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

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

b. ground equipment and spare parts (including engines) entered into the territory of either Party exclusively for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline of the other Party;

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

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article.

Article 10. User Charges

1. User charges imposed by the competent charging authorities on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, and non-discriminatory and equitably apportioned among categories of users. In any event, user charges shall be assessed on all airlines of each Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline.

2. User charges imposed on the designated airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, an equitable portion of the full economic cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, air navigation, and aviation security facilities and services, and in the case of airport charges, may provide for a reasonable rate of return after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis. Reasonable notice shall be given prior to changes in user charges.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges.

Article 11. Fair Competition - Capacity

(1) Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in the international air transportation covered by this Agreement.

(2) In the operation by the airlines of either Party of the air services described in the Agreement, the interest of the airlines of the other Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provide on all or part of the same routes.

(3) The air services made available to the public by the airlines operating under this Agreement shall bear a close relationship to the requirements of the public for such services.

(4) Services provided by a designated airline under the present Agreement shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the countries of ultimate destination of the traffic. The right to embark and disembark on such services international traffic destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in this Agreement shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both Parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related:

(a) to traffic requirements between the country of origin and the countries of ultimate destination of the traffic;

(b) to the requirements of the through airline operation; and

(c) to the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

(5) Neither Party shall unilaterally impose any restriction on the airline or airlines of the other Party with respect to capacity, frequency, scheduling or type of aircraft employed in connection with services specified in the Agreement. In the event that one of the Parties believes that the operations conducted by an airline of the other Party have been inconsistent with the standards and principles set forth in this Article, it may request consultations pursuant to Article 12 of the Agreement for the purpose of reviewing the operations in question to determine whether they are in conformity with said standards and principles.

Article 12. Consultation

In the spirit of close cooperation, the Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and the Annexes thereto. Such consultations may also be requested if either Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement

and the Annexes thereto. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed. Each Party shall prepare and present during such consultations relevant evidence in support of its position in order to facilitate informed, rational and economic decisions. Any amendments so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 13. Settlements of Disputes

1. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiation.

2. If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall at the request of either Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the 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 Organization at the request of either Party may 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. Each Party shall, consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

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

Article 14. Termination

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

Article 15. Multilateral Agreement

If a multilateral agreement, accepted by both Parties, concerning any matter covered by this Agreement enters into force, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of the multilateral agreement.

Article 16. Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17. Entry into Force

This Agreement and its Annexes, which constitute an integral part of this Agreement, shall enter into force after fulfillment of the constitutional requirements by each Party, on the date of exchange of diplomatic notes to this effect.¹

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

DONE at Washington, in duplicate, this seventh day of November, 1990, in the English and Turkish languages, each text being equally authentic.

For the Government of the United States of America:

SAMUEL K. SKINNER

For the Government of the Republic of Turkey:

CENGİZ TUNCER

¹ 1 Oct. 22, 1993 (Footnote added by Department of State).

ANNEX I

SCHEDULED AIR SERVICES

Section 1

Airlines of one Party shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international transportation (1) between points on the following routes, and (2) between points on such routes and points in third countries through points in the territory of the party which has designated the airlines.

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

(i) For passenger and cargo combination service:

From a point or points in the United States via three intermediate points in Canada and Europe to be selected by the United States 1/ to Ankara, Istanbul, and Izmir and beyond to two points (except Japan) to be selected by the United States. 1/ 3/

(ii) For all-cargo service:

From a point or points in the United States via three intermediate points in Canada and Europe to be selected by the United States 1/ to three points in Turkey to be selected by the United States 2/ and beyond to two points (except Japan) to be selected by the United States. 1/ 3/

1/ The United States has the option to change its intermediate and beyond points at any time upon giving 3 (three) months prior notice to Turkey.

2/ Two of these points are fixed. The United States has the option to change at any time its third point in Turkey upon giving 3 (three) months prior notice to Turkey.

3/ In connection with the operations on this route, designated carriers of the United States may also operate to other intermediate and beyond points without the right to carry traffic between these other points and points in Turkey.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Turkey:

(i) For passenger and cargo combination service:

From a point or points in Turkey via three intermediate points in Europe and Canada to be selected by Turkey 4/ to three points in the United States to be selected by Turkey and beyond to two points (except Japan) to be selected by Turkey. 4/ 6/

(ii) For all-cargo service:

From a point or points in Turkey via three intermediate points in Europe and Canada to be selected by Turkey 4/ to three points in the United States to be selected by Turkey 5/ and beyond to two points (except Japan) to be selected by Turkey. 4/ 6/

4/ Turkey has the option to change its intermediate and beyond points at any time upon giving 3 (three) months prior notice to the United States.

5/ Two of these points are fixed. Turkey has the option to change at any time its third point in the United States upon giving 3 (three) months prior notice to the United States.

6/ In connection with the operations on this route, designated carriers of Turkey may also operate to other intermediate or beyond points without the right to carry traffic between these other points and points in the United States.

Section 2

Each designated airline may, on any or all flights and at its option, operate flights in either or both directions and without directional or geographic limitation, serve points on the routes in any order and omit stops at any point or points outside the territory of the Party which designated the airline without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.

Section 3

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

ANNEX II

CHARTER AIR SERVICES

Section 1

Airlines of one Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform international charter air transportation of passengers (and their baggage) and/or cargo:

(a) between any point or points in the territory of the Party which has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

(b) between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries provided that such traffic is carried via the carrier's homeland and makes a stopover in the homeland for at least two consecutive nights.

In the performance of services covered by this Annex, airlines of one Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; and (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory with traffic that originated in the other Party's territory.

Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

The designated airline or airlines of one Party performing charter air transportation originating in its own territory shall comply with the charter laws, regulations, and rules of that Party. The designated airline or airlines of one Party performing charter air transport originating in the territory of the other Party shall comply with the charter laws, regulations, and rules of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline of the other Party shall be subject to the least restrictive of such criteria with respect to its charter operations originating in the territory of that other Party.

However, nothing contained in this Annex shall limit the rights of one Party to require the designated airline or airlines of the other Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights, or adherence to requirements established in the interests of national security.

Section 3

Either Party may require a designated airline of the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party on a one-way or roundtrip basis, to

submit a declaration of conformity with the laws, regulations and rules of that other Party referred to under Section 2 of this Annex or of a waiver of these regulations or rules granted by the aeronautical authorities of that other Party.

ANNEX III

PRINCIPLES OF NON-DISCRIMINATION WITHIN AND COMPETITION AMONG COMPUTER RESERVATION SYSTEMS

Recognizing that Article 11 (Fair Competition - Capacity) of the U.S.-Turkey Agreement guarantees the airlines of both Parties "a fair and equal opportunity to compete,"

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the traveling public and the ability of an airline to offer those agents competitive computer reservations systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities,

Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems,

Have reached the following understandings with respect to the international scheduled passenger services under the Agreement:

1. The Parties agree with respect to the CRSs with integrated primary displays that:

(a) Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all airlines.

(b) CRS data bases shall be as comprehensive as possible.

(c) CRS vendors shall not delete or modify information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-sharing and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.

(d) All CRSs which are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party's territory shall be entitled to operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.

(e) Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.

2. A Party which allows a multi-access CRS to be operated in its territory without a fully functional neutral, integrated display shall require that the partition of an airline which owns or is affiliated with such a CRS, as well as the airline offering the most scheduled services in that Party's territory, shall include at least one display that proc-

esses information on international airline services in compliance with the requirements of paragraph (1). This display must be as easy to access and as fully functional as any display maintained by the airline based on carrier identity, and its data base shall contain accurate information, be as comprehensive as possible, and not favor the services of the airline whose partition is being accessed. This display shall be presented to the travel agent accessing the airline's partition unless the agent specifically calls up a different display for each individual transaction.

3. A Party shall require that each CRS vendor operating its territory allows all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Party shall require that all distribution facilities which a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, the international air services and fares of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

4. CRS vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party, if the CRS complies with these principles.

5. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.

6. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.

7. CRSs in use in the territory of one Party, which comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards, shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs, which conform to these principles, within the territory of the other Party as do owners/ operators of that Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

[TURKISH TEXT – TEXTE TURC]

AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ HÜKÜMETİ
İLE
TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI

Bundan Böyle Akit taraflar olarak geçecek Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti :

7 Aralık 1944 günü Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi ile Uluslararası Hava Servisleri Transit Anlaşması tarafları olup, kendi ülkeleri arasında ve ötesinde hava taşımacılığının gelişmesini tesis ve teşvik etmek isteyerek,

AŞAĞIDAKİ GİBİ ANLAŞMIŞLARDIR :

MADDE- I

TANIMLAR

Bu anlaşma'nın amaçları bakımından, aksi belirtilmedikçe

(a) "Havacılık Makamları" terimi, Birleşik Devletler bakımından Ulaştırma Bakanlığını veya yerine kaim olacak bir kuruluşu, Türkiye Cumhuriyeti bakımından Ulaştırma Bakanını veya sözkonusu Bakanın icra ettiği fonksiyonları ifaya yetkili kılınan herhangi bir kişi veya kuruluş anlamını taşır.

(b) "Anlaşma" terimi bu Anlaşmayı, Eklerini ve bunlarda yapılan değişiklikleri ifade eder.

(c) "Sözleşme" terimi 7 Aralık 1944 günü Şikago'da imzaya açılan ve aşağıda yazılı olanlarıda kapsayan Uluslararası Sivil Havacılık sözleşmesini ifade eder.

(i) Sözleşmenin 94 (a) maddesine göre yürürlüğe giren ve her iki Akid Tarafça onaylanmış bulunan herhangi bir değişiklik, ve

(ii) Sözleşmenin 90.maddesine göre kabul edilmiş ve her iki Akid Taraf için yürürlükte bulunan herhangi bir Ek veya değişikliği,

(d) "Hava Taşımacılığı" terimi, kamuya ağık taşımacılık amacıyla yolcu, bagaj, kargo ve postadan oluşan trafiğin ayrı ayrı veya birlikte ücret veya kira karşılığında uğaklar tarafından taşınması ile ilgili herhangi bir faaliyeti ifade eder.

(e) "Uluslararası hava taşımacılığı" terimi, birden fazla Devletin toprağı üzerindeki hava sahasında geğen hava taşımacılığı anlamına gelir.

(f) "Trafik-dışı arağlar için durmak" terimi, hava taşımacılığında yolcu, bagaj, kargo ve/veya posta bindirme veya indirme dışında herhangi bir amağla yapılan iniş demektir;

(g) "Havayolu işletmesi" terimi, bir uluslararası hava servisi sunan veya işleten herhangi bir hava taşımacılık işletmesi demektir;

(h) "Tayin edilen havayolu" terimi, işbu Anlaşmanın 3.Maddesine göre tayin edilen ve yetkili kılınmış bir havayolu işletmesi demektir;

(i) "lke"terimi Akit Tarafın egemenliği, yetkisi, koruması veya vesayeti altındaki kara alanları ile bunlara bitişik karasuları demektir.

(j) "cret" terimi hava taşımacılığında, acentaları da dahil olmak üzere, havayolu işletmelerince yolcu ve bağajların ve/veya kargo

(posta dışında) taşınması için alınan taşıma ücreti, tarifesi veya bedeli ve bu gibi taşıma ücreti, tarifesi veya bedelinin muteberliğini belirleyen şartlar demektir.

(k) "Kullanıcı harcı" terimi hava limanı, hava seyrüsefer veya havacılık emniyeti, tesis veya servislerinin sunulması karşılığı havayolu işletmelerinden alınan ücret demektir.

(l) "Tam ekonomik giderler" terimi, hizmet sağlamanın direkt maliyeti üzerine genel idari giderler için makul bir ücret eklemek demektir.

MADDE 2

HAKLARIN TANINMASI

1. Akit Taraflardan herbiri öbür tarafın havayolu işletmelerince uluslararası hava taşımacılığının yürütülmesi için öbür tarafa aşağıda yazılı hakları tanımaktadır :

- (a) İniş yapmadan kendi toprakları üzerinden uçuş hakkı,
- (b) Toprakları üzerinde trafik-dışı amaçlar için duruşlar yapma hakkı,

2. Akit Taraflardan herbiri öbür tarafın tayin edilen havayolu işletmelerince uluslararası hava taşımacılığının yürütülmesi için işbu Anlaşmada belirtilen hakları da tanımaktadır.

3. İşbu Madde'nin hiçbir hükmü her bir Akit Tarafın havayolu işletmelerine öbür Akit Tarafın topraklarında muhtelif noktalar arasında yapılan hava taşımacılığına katılma hakkı verdiği şeklinde anlaşılabilir.

MADDE 3

TAYİN ETME VE İZİN VERME

1. Akit taraflardan herbirinin öbür Akit Taraf nezdinde I ve II Eklerde belirtilen anlaşmalı hizmetlerin yürütülmesi amacıyla bir veya daha fazla havayolu işletmesini yazılı olarak tayin etmeye ve bunu geri almaya veya değiştirmeye hakkı olacaktır.

2. Tayin etme yazısını alması ve ilgili başvurunun yapılması üzerine, öbür Akit Taraf, (işbu maddenin (3) ve (4) paragrafları hükümlerine tabi olarak) tayin edilen havayolu işletmelerine ilgili işletme izinlerini gecikmeksizin verecektir.

3. Her bir Akit Tarafın havacılık makamları öbür Akit Tarafça tayin edilen havayolu işletmesinin, bu makamların Uluslararası hava servislerinin yürütülmesinde normal ve makul olarak uyguladıkları kanun ve yönetmeliklerince emredilen şartları yerine getirmeye ehliyetli bulunduğu hususunda kendilerini tatmin etmesini isteyebilirler.

4. Akit Taraflardan herbiri havayolu işletmesi üzerinde tayin eden öbür Akit Tarafın veya vatandaşlarının veya her ikisinin de esas mülkiyetini haiz ve etkili kontrolü bulunduğu hususunda tatmin olmadığı herhangi bir durumda, işbu maddeninin (2) paragrafında anılan işletme izinlerini vermeye red veya görevlendirilen havayolu işletmesinin işbu Anlaşmanın 2. maddesinde belirtilmiş bulunan haklarını kullanmasında gerekli görebileceği şartları koyma hakkına haiz olacaktır.

5. Akit Taraflardan herbiri havayolu işletmesini tayin eden öbür Akit Tarafın 6. madde (Emniyet) ve 7. Madde (Güvenlik)lerde öngörülen standartları uygulama ve korunmasından tatmin olmadığı herhangi bir

durumda, işbu maddenin (2) pragrafında anılan işletme izinlerini vermeye red veya görevlendirilen havayolu işletmesinin işbu Anlaşmanın 2. maddesinde belirtilmiş bulunan haklarını kullanmasında gerekli görülebileceği şartları koyma hakkına haiz olacaktır.

MADDE 4

İZİNİN İPTALİ

1. Akit Taraflardan herbiri öbür Akit Tarafın tayin ettiği havayolu işletmesinin işletme iznini veya teknik izinlerini aşağıda yazılı hallerde iptal, geçici iptal veya kısıtlama yoluna gidilebilir:

(a) Akit Taraflardan biri, o havayolu işletmesinin esas mülkiyetinin ve fiili kontrolünün havayolu işletmesini tayin eden diğer Akit Tarafın veya vatandaşlarının veya her ikisinin elinde bulunduğu kanısında olmaması,

(b) O havayolu işletmesinin işbu Anlaşmanın 5. Maddesinde (Kanunların uygulanması) anılan kanun ve yönetmeliklere riayet etmediği durumlar; veya

(c) Öbür Akit Tarafın 6. Madde de (Emniyet) öngörülen standartları uygulamadığı ve korumadığı durumlar;

2. İşbu Maddenin 1. paragrafına riayetsizliği önlemek için ivedi bir tedbir gerekmesi dışında işbu Maddenin getirdiği haklar, ancak öbür Akit Tarafı istişarede bulunulduktan sonra kullanılacaktır.

3. İşbu Madde Akit Taraflardan herbirinin 7. Madde (Havacılık Güvenliğı) hükümlerine göre hava servislerini geçici olarak durdurma, kısıtlama veya kayıtlama haklarını sınırlamaz.

MADDE 5

KANUNLARIN UYGULANMASI

1. Bir Akit Tarafın toprağına girerken, içindeyken veya çıkarken hava araçlarının işletimi ve seyrüseferine ilişkin kanun ve yönetmeliklerine öbür Akit Tarafın havayolu işletmelerince riayet edilecektir.

2. Bir Akit Tarafın toprağına girerken, içindeyken veya çıkarken hava araçları içindeki yolcu, mürettebat veya kargo'nun topraklarına giriş veya çıkışını düzenleyen kanun ve yönetmeliklerine (hava limanına giriş ve çıkış hakkı, havacılık güvenliğı, göç, pasaport,

gümrük ve karantinaya ilişkin yönetmelikler veya posta sözkonusu ise PTT yönetmelikleri de dahil olmak üzere) öbür Akit Taraf havayolu işletmelerinin yolcu, mürettebat veya kargosu tarafından veya onlar adına riayet edilecektir.

MADDE 6

EMNİYET

1. Akit Taraflardan herbiri, işbu Anlaşma ile hükme bağlanan hava taşımacılığını yürütme amacıyla öbür tarafın verdiği veya geçerli kıldığı ve geçerliliğini koruyan uçuşa elverişlilik sertifikalarını, ehliyet sertifikalarını ve lisansları, bu gibi sertifika ve lisanslar için aranan şartların en azından sözleşmeye göre konulabilecek minimum standartlara eşit olmaları şartıyla, geçerli olarak tanıyacaktır. Ancak Akit Taraflardan herbiri, kendi toprakları üzerinden uçuş amacıyla öbür Akit Tarafın kendi vatandaşlarına vermiş olduğu veya geçerli kıldığı ehliyet sertifikaları ve lisansları geçerli olarak tanımayı reddedebilir.

2. Akit Taraflardan herbiri havacılık tesisleri, havacı mürettebat hava aracı ve görevlendirilen havayolu işletmesinin işletimine ilişkin öbür Akit Tarafça kullanılan emniyet standartları konusunda danışmalarda bulunmayı talep edebilir. Bu danışmalardan sonra taraflardan biri öbür Akit Tarafın bu alanlarda uyguladığı ve sürdürdüğü standartların en azından sözleşmeye göre tesbit edilebilecek minimum standartlara eşit etkinlikte olmadığını tesbit ederse, bu bulgular ve minimum standartlara uyabilmek için gerekli görülen tedbirler öbür Akit Tarafa bildirilecektir; öbür Akit Taraf da ilgili düzeltici tedbirleri alacaktır.

Öbür Akit Taraf bu düzeltici tedbirleri makul bir süre içinde almayacak olursa, öbür Akit Tarafın görevlendirdiği havayolu işletmesi veya işletmelerinin işletme veya teknik izinlerini alıkoyma, iptal veya sınırlama hakkını Akit Taraflardan herbiri muhafaza eder.

MADDE 7

HAVACILIK GÜVENLİĞİ

1. Uluslararası hava seferlerinin yürütülmesi için, sivil hava araçlarının, yolcu ve mürettebatlarının emniyetlerinin sağlanması bir ön şart olmak kaydıyla Akit Taraflar, işbu Anlaşmanın bütünleyici birer

parçasını oluşturan 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılmış bulunan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, 14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzalanmış bulunan Uçaklarda İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere ilişkin Sözleşme, 16 Aralık 1970 tarihinde Lahey'de imzalanmış bulunan uçakların Yasa Dışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Sözleşmesi ve 23 Eylül 1971 tarihinde Montreal'de imzalanmış bulunan Sivil Havacılığın Güvenliğine karşı Yasa dışı Hareketlerin önlenmesi Sözleşmesi gereğince kanunsuz müdahale fiillerine karşı sivil havacılığın güvenliğini sağlama konusundaki yükümlülüklerini karşılıklı olarak teyid ederler.

2. Akit Taraflar talep üzerine, sivil hava araçlarının kanunsuz şekilde ele geçirilmesi fiillerini ve bu gibi hava araçlarının, yolcu ve mürettebatlarının, hava limanları ve hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı diğer kanunsuz fiilleri ve sivil havacılığa karşı herhangi bir başka tehdidi önlemek için birbirlerine gerekli bütün yardımları sağlayacaktır.

3. Karşılıklı ilişkilerinde Akit Taraflar, havacılık güvenlik standartları, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) tarafından tesbit edilen ve Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin Ekleri olarak belirtilen ve kendilerince tatbik edildiği ölçüde Tavsiye edilen uygulamalara uygun olarak hareket edecekler ve kendi

sicillerinde kayıtlı hava aracı işleticilerinden, iş merkezleri veya daimi ikametgahları kendi topraklarında bulunan işleticilerden ve kendi topraklarında bulunan hava limanı işleticilerden bu gibi havacılık güvenlik mevzuatına uygun hareket etmelerini isteyeceklerdir; İşbu paragrafta havacılık güvenlik standartlarına yapılan atıf ilgili Akit Tarafça bildirilen herhangi bir farklılığı da kapsar. Akit Taraflardan herbiri bu standartlara ilişkin herhangi bir farklılığı bildirme niyeti konusunda diğer Akit Tarafa ön bilgi verecektir.

4. 'Akit Taraflardan herbiri, işbu Anlaşmanın 5.maddesine göre öbür Akit Tarafın topraklarına giriş, çıkış veya içinde kaldığı süre için kendi havayolu işletmelerinden (3) paragrafta anılan güvenlik mevzuatına uyması öbür Akit Tarafça istenebileceğini kabul etmektedir. Akit Taraflardan herbiri hava araçlarını korumak için kendi topraklarında etkili tedbirler alınmasını, hava aracına binilmeden veya yüklenmeden önce ve yükleme sırasında yolcu ve beraberlerindeki eşyanın kontrolden geçirilmesini, mürettebat, kargo ve hava aracı levazımının gereği gibi muayenesini sağlayacaktır.

Özel bir tehdit vukuunda, Akit Taraflardan herbiri, öbür Akit Taraftan uluslararası sivil havacılık güvenliğinin korunması için makul özel güvenlik tedbirleri konusundaki herhangi bir talebine olumlu davranacaktır.

5. Bir sivil hava aracının kanunsuz olarak ele geçirilmesi olayı veya böyle bir olay tehdidi veya böyle bir hava aracının, yolcu ve mürettebatının, hava limanları veya hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı başka kanunsuz fiiller vukuunda, Akit Taraflar haberleşmeyi kolaylaştırarak ve böyle bir olayı veya tehdidi sür'atle ve selamle bertaraf etmeye yönelik diğer uygun ve karşılıklı olarak üzerinde anlaşmaya varılmış bulunan tedbirlerle birbirlerine yardımcı olacaklardır.

6. Akit Taraflardan birinin öbür Akit Tarafın işbu maddenin Sivil Havacılık güvenliği ile ilgili hükümlerinden saptığına inanması için makul nedenleri olduğu zaman, birinci Akit taraf öbür Akit Tarafı derhal danışmalarda bulunulmasını isteyebilir.Danışmalarda bulunma yolundaki bir talebin alınmasından 15 gün içinde tatmin edici bir anlaşmaya varılması her iki Akit Tarafın işbu Anlaşma'daki haklarının 90 gün içinde askıya veya kayıt altına alınması için neden teşkil eder.Yolcu, mürettebat ve hava araçlarının emniyeti için yakın bir tehdidin sözkonusu olduğu acil bir durumun haklı kıldığı ve öbür Akit Taraf işbu Maddenin (3) veya (4) paragraflarına göre vecibelerini yerine getirmediği zaman Akit Taraflardan biri tehdidi karşılamaya uygun, geçici koruyucu tedbir alabilir. Öbür Akit Tarafın işbu madde hükümlerine uyması üzerine, işbu paragrafa göre alınmış bulunan tedbire son verilir.

MADDE 8

TİCARİ FIRSAT

1. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmeleri hava taşımacılığının geliştirilmesi ve satış için öbür Akit Tarafın Ülkesinde bürolar kurabilir.

2. Tayin edilen havayolu işletmelerinden herbiri öbür Akit Tarafın Ülkesinde doğrudan, veya havayolu şirketinin takdirine göre, acentalar aracılığı ile hava taşımacılığı satışı yapabilir. Her havayolu işletmesi bu taşımacılığı o Ülkenin parası veya konvertibl karşılığında satabilir ve her hangi bir kişi bu taşımacılığı o Ülke parası veya konvertibl döviz satın alabilir.

3. Bir Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu işletmeleri öbür Akit Tarafın Ülkeye giriş, ikamet ve istihdama ilişkin kanun ve yönetmeliklerine uygun şekilde hava taşımacılığının sağlanması için gerekli yönetici, satış, teknik uygulayıcı ve diğer uzman personeli öbür Akit Tarafın Ülkesine getirebilir ve bulundurabilir.

4. Tayin edilen her havayolu işletmesi öbür Akit Tarafın Ülkesinde yer hizmetlerini kendisi yapabileceği (kendi kendine hizmet) gibi, tercihinin göre bu hizmetler için rekabet eden acentalar arasında bir

seçim yapabilir. Bu haklar sadece hava limanı emniyeti mülahazalarından kaynaklanan fiziksel kısıtlamalara tabi tutulabilir. Bu gibi mülahazaların kendi kendine hizmete engel olduğu hallerde yer hizmetleri bütün havayolu şirketlerine eşit bir esas üzerinden temin edilecektir. Makul bir kârı da içerecek olan ücretler sağlanan hizmetlerin maliyetine dayanacaktır. Akit Taraflardan herbiri, kendi kanun ve yönetmelikleri gerektirdiği takdirde, öbür Akit Tarafın görevlendiren havayolu işletmeleri için yapılan yer (rampa) hizmetlerini yukarıda anılan rekabetçi acentalar ile sınırlandırabilir; bu gibi rampa hizmetleri eşit bir esas üzerinden bütün havayolu işletmelerine yapılacaktır.

5. Akit Taraflardan herbiri öbür Akit Tarafın görevlendirilen havayolu işletmesine birinci Akit Tarafın topraklarında yaptığı uluslararası taşımacılık satışlarından elde ettiği gelirin giderlerinden fazla olan kısmını varsa yürürlükteki kambiyo mevzuatına göre resmi cari kur üzerinden veya, yoksa, talep günü uygulanan resmi kur üzerinden transfer etme hakkını tanıyacaktır.

6. Transfer öbür Akit Tarafça kabul edilebilir konvertibl bir döviz üzerinden hemen gerçekleştirilecektir.

7. Yukarıda anılan gelirlerin transferi için istenen döviz Akit Tarafların Merkez Bankası veya herhangi bir diğer yetkili milli

bankası tarafından tahsis veya transfer edilecektir. Akit Taraflar arasında bir ödeme anlaşmasının bulunduğu hallerde ödemeler bu anlaşmanın hükümlerine göre gerçekleştirilecektir.

MADDE 9

GÜMRÜK VERGİSİ VE HARÇLARI

1. Bir Akit Tarafın Ülkesine varışta, öbür Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmeleri tarafından uluslararası hava seferlerinde işletilen hava araçları normal teçhizatları, yakıtları, yağları, teknik tüketim maddeleri, yedek parçaları, hava aracı levazımatı (gıda, meşrubat ve alkollü içki tütün ve uçuş sırasında sınırlı miktarlarda yolculara satış ve onların kullanımı için ayrılan diğer ürünler de dahil fakat bunlarla sınırlı olmamak üzere) ve sadece Uluslararası hava seferlerinde çalışan hava araçlarının işletimi ve servisi için amaçlanan veya bunlarla ilgili olarak kullanılan diğer maddeler karşılıklılık esası üzerinden ve bu gibi teçhizat ile tüketim maddelerinin hava aracı içinde kalmak kaydıyla, her türlü ithalat kısıtlamalarından mülkiyet vergilerinden, sermaye vergilerinden, gümrük vergilerinden, dolaylı vergilerden ve milli makamlar tarafından tarh edilen fakat sağlanan hizmetlerin maliyetine dayanmayan benzeri ücret ve harçlardan muaf olacaktır.

2. İşbu maddenin (1) paragrafında anılan vergi, rüsum, ücret ve harçlardan karşılıklılık esaslı üzerinden ve sağlanan hizmetin maliyetine dayanan harçlar dışında aşağıda yazılı olanlar da muaftır.

a. Akit Taraflardan herbirinin toprağında, uluslararası bir uçuş yapan hava aracında kullanılmak üzere ilgili Akit Taraf makamlarınca tespit olunan makul limitler dahilinde hava aracına yüklenen hava aracı levazımatı.

b. Übür Akit Tarafın görevlendirilen hava yolu işletmesi tarafından uluslararası seferlerde kullanılan hava aracının, münhasıran bakımı veya onarımı için Akit Taraflardan herbirinin toprağına giriş yapan yer teçizatı ve yedek parçalar (motorlar dahil).

c. Übür Akit Tarafın görevlendirilen havayolu işletmesi tarafından uluslararası seferlerde işletilen hava aracının ikmali için tahsis olunan yakıt, yağlar ve teknik tüketim maddeleri, bu maddeler havaaracına yükledikleri Akit Tarafın toprağının üzerinden yapılacak seyahat kısmında kullanılacak olsa bile.

3. İşbu Maddenin (1) ve (2) paragraflarında anılan teçizat ve maddeler ilgili makamların denetimi veya kontrolü altında bulundurulmaları istenebilir.

4. İşbu madde'de sağlanan muafiyetler öbür Akit Tarafın sağladığı bu gibi muafiyetlerden benzer şekilde yararlanmakta olan bir başka havayolu işletmesi ile bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmeleri arasında işbu Maddenin (1) ve (2) paragraflarında belirtilen maddelerin öbür Akit Tarafın toprağında ödünç verilmesi veya transferi konusunda bir sözleşme yapılmış olması halinde de tanınacaktır.

MADDE 10

KULLANICI HARÇLAR

1. Yetkili harç tahakkuk makamlarının öbür Akit Tarafın havayolu işletmelerine tarh edeceği harçlar adil ve makul olacak ve kullanıcı kategorileri arasında ayırimsız ve tarafsız bir şekilde paylaşılacaktır. Her halükarda kullanıcı harçları Akit Taraflardan herbirinin bütün havayolu işletmelerine, herhangi bir diğer havayolu işletmesine tanınan en müsait şarttan daha az müsait olmayan şartlarla tahakkuk ettirilecektir.

2. Öbür Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmelerine tarhedilen kullanıcı harçları ilgili hava limanını, hava seyrüsefer ve

havacılık güvenlik tesis ve hizmetlerini sağlamının yetkili harç tahakkuk makamları veya kurumlarına olan tam ekonomik maliyetinin makul bir kısmını yansıtabilir fakat aşamaz; hava limanı harçları halinde ise amortisman gideri de düşüldükten sonra makul bir gelir haddini içerebilir. Harç konusu olan tesis ve hizmetler verimli ve ekonomik surette sağlanacaktır. Kullanıcı harçlarında değişiklik yapılmadan önce makul bir süre içinde ihbarda bulunacaktır.

3. Akit Taraflardan herbiri kendi ülkesinde yetkili harç tahakkuk makamları veya kurumları ile hizmet ve tesislerden faydalanan havayolu işletmeleri birbirleriyle danışmalarda ve harçların makuliyetinin doğru olarak incelenmesini mümkün kılmak için gerekli olabilecek bilgi teatisinde bulunmalarını teşvik edecektir.

MADDE 11

HAKLI REKABET - KAPASİTE

1. Akit Taraflardan herbiri her iki Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmelerine işbu anlaşmanın kapsamına giren uluslararası hava taşımacılığında rekabet etmeleri için adil ve eşit fırsatlar sağlayacaktır.

2. İşbu Anlaşmada tarif olunan hava seferlerinin Akit Taraflardan herbirinin havayolu işletmelerince yürütülmesinde, öbür Akit Tarafın havayolu işletmelerinin menfaati gözönünde bulundurularak bunların, aynı yolların tamamı veya bir kısmı üzerinde yürüttükleri seferlerin olumsuz etkilenmemelerine özen gösterilecektir.

3. İşbu Anlaşmaya göre faaliyet gösteren havayolu işletmelerince halka sunulacak hava seferleri halkın bu seferlere olan ihtiyaçları ile yakından ilgili olacaktır.

4. Tayin edilen bir havayolu işletmesince işbu anlaşmaya göre yapılan seferlerin asıl amacı bu havayolu işletmesinin milliyeti itibariyle ait olduğu ülke ile trafiğin nihai varış noktası olan ülkeler arasında trafik taleplerine yeterli kapasite sağlamasıdır. İşbu Anlaşmada belirtilen yollar üzerindeki nokta veya noktalarda üçüncü ülkelere yönelik ve aralardan gelen uluslararası trafikte bu gibi uçuşlara birme ve irme hakkı her iki Akit Tarafın da benimsediği düzenli gelişmenin genel ilkelerine göre uygulanacak ve kapasitenin aşağıda yazılı hususlarla ilgili olması genel ilkesine tabi olacaktır.

(a) Menşe Ülke ve trafiğin nihai varış Ülkeleri arasındaki trafik gereksinimleri,

(b) Havayolu işletiminin baştan sona kadar olan gereksinimleri ve

(c) Yerel ve bölgesel seferler dikkate alındıktan sonra, havayolunun geçtiği bölgenin trafik gereksinimleri.

5. Hiçbir Akit Taraf öbür Akit Tarafın havayolu işletmesi veya işletmelerine işbu Anlaşmada belirtilen seferlerle ilgili olarak kullanılan hava aracı tipi, kapasitesi, sefer sıklığı veya tarife konusunda tek taraflı herhangi bir kısıtlama koymayacaktır. Akit Taraflardan biri öbür akid tarafın bir havayolu işletmesince yürütül-
mekte olan uçuşların işbu Madde'de konulan standart ve ilkelere uyma-
dığı inancında olduğu takdirde, işbu anlaşmanın 12.Maddesi gereğince
söz konusu uçuşların gözden geçirilerek anılan standart ve ilkelere
uygunluğunu saptama amacıyla danışmalarda bulunulmasını talep edebilir.

MADDE 12

İSTİŞARE

İşbu Anlaşma hükümlerinin ve Ek'lerinin uygulanmasını ve bunlara tatmin edici surette riayeti sağlamak amacıyla, Akit Taraflar yakın bir işbirliği ruhu içinde zaman zaman birbirleriyle danışmalarda bulunacaklardır. Bu gibi danışmalarda Akit Taraflardan herbiri, işbu Anlaşma ve Ek'lerinin herhangi bir hükmünde değişiklik yapmayı arzu

ettiği takdirde bu tür istişareler için de talepte bulunulabilir. Başka türlü bir anlaşmaya varılmış olmadıkça bu danışmalara mümkün olan en erken tarihte fakat öbür Akit Tarafın talebinin alındığı tarihten itibaren 60 günü geçmemek kaydıyla başlanacaktır. Bilgiye dayanan, rasyonel ve ekonomik kararlar alınmasını kolaylaştırmak için Akit Taraflardan herbiri bu danışmalarda kendi durumunu destekleyen konuya ilişkin kanıt hazırlayacak ve sunacaktır. Bu süratle Üzerinde anlaşmaya varılan değişiklikler diplomatik notalar teatisiyle teyid edildikten sonra yürürlüğe girecektir.

MADDE 13

ANLAŞMAZLIKLARIN ÇÖZÜMÜ

1. İşbu Anlaşmanın yorumu ve uygulanması ile ilgili Akit Taraflar arasında bir anlaşmazlık çıkması halinde Akit Taraflar ilkönce bunu görüşmeler yoluyla çözümü cihetine gideceklerdir.

2. Akit Taraflar görüşmeler yoluyla bir çözüm bulamazsa, anlaşmazlığı karar için bir kişiye veya kurula havale etme konusunda anlaşabilirler.

Böyle bir anlaşmaya varamazlarsa Akit Taraflardan birinin talebi üzerine, uyuşmazlık karar için üç hakemden oluşan bir hakemler kuruluna sunulacaktır; Bu hakemlerden herbiri Akit Taraflarca tayin edilir, üçüncüsü ise tayin edilen iki hakem tarafından seçilir. Akit Taraflardan herbiri diplomatik kanallardan öbür Tarafın uyuşmazlığın böyle bir kurulun hakemliğine sunulması yolundaki talebini aldığı tarihten itibaren altmış (60) gün içinde birer hakem gösterecek, üçüncü hakem ise bunu talep eden altmış (60) gün içinde tayin edilecektir. Akit Taraflardan biri belirtilen bu süre içinde bir hakem gösteremezse veya üçüncü hakem belirtilen süre içinde tayin edilmezse Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatının Konsey Başkanı Akit taraflardan herbirinin talebi üzerine, durumun icabına göre bir veya daha fazla hakem tayin edebilir. Bu taktirde, üçüncü hakem üçüncü bir Devletin vatandaşı olacak ve Hakem Kurulunun Başkanı olarak görev yapacaktır.

3. Akit Taraflardan herbiri, milli kanunu ile tutarlı olmak üzere hakemler kurulunun herhangi bir karar veya hükmünü tam olarak uygulayacaktır.

4. Hakem kurulunun masrafları, hakemlerin ücret ve masrafları da dahil olmak üzere Akit Taraflar arasında eşit surette paylaşılacaktır.

MADDE 14

FESİH

Akit Taraflardan herbiri işbu Anlaşmanın feshi konusunda herhangi bir zamanda yazılı ihbarda bulunabilir. Bu ihbar aynı anda Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatına (ICAO) gönderilecektir. İşbu Anlaşma, ihbarın öbür Akit Tarafça alındığı yerde, alınış tarihinin ilk yıldönümünden hemen önceki gece yarısı sona erecektir. Akit Tarafların anlaşması ile bu süre sonundan önce ihbarın geri alındığı durum bunun dışındadır.

MADDE 15

ÇOK TARAFLI ANLAŞMA

İşbu Anlaşma kapsamındaki herhangi bir konuya ilişkin çok taraflı bir anlaşmanın her iki Akit Tarafça kabul edilip yürürlüğe girmesi halinde işbu Anlaşma çok taraflı anlaşmanın hükümlerine uyacak şekilde tadil edilecektir.

MADDE 16

ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK TEŞKİLATINA (ICAO)
TESCİL

İşbu Anlaşma ve EK'lerinin değişiklikleri Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'na tescil edilecektir.

MADDE 17
YÜRÜRLÜĞE GİRME

İşbu Anlaşma ve onun ayrılmaz parçaları olan Ek'lerin, Akit Tarafların herbirince gerekli anayasal işlemlerin tamamlanmasından sonra, bu hususu bildiren diplomatik notaların teati edildiği tarihte yürürlüğe girecektir.

Hükümetleri tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş aşağıda imzaları bulunan temsilciler, işbu Anlaşmayı imzalamışlardır.

1990 Yılı Kasım ayının yedinci günü Türkçe ve İngilizce dillerinde, her iki metin de aynı ölçüde geçerli olmak üzere, ikişer nüsha olarak WAŞİNGTON'DA YAPILMIŞTIR.

AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ
HÜKÜMETİ ADINA

Samuel K. Skinner

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA

E. D. P.

EK-1

TARİFELİ HAVA SEFERLERİ

KISIM I

Her bir Akit Taraf havayolu işletmelerinin tayin şartlarına göre

(1) Aşağıda yazılı yollar üzerindeki noktalar arasında ve

(2) Hava yolu işletmelerini tayin eden Akit Taraf toprağındaki noktalar içinden bu yollar üzerindeki noktalar ile üçüncü ülkelerdeki noktalar arasında tarifeli uluslararası taşımacılık seferleri yapmaya,

haklı bulunacaktır.

A. BİRLEŞİK DEVLETLER HÜKÜMETİ TARAFINDAN TAYİN EDİLEN HAVAYOLU
İŞLETMELERİ İÇİN BELİRLENEN YOLLAR :

(I) Yolcu ve kargo kombine seferi için :

Birleşik Devletlerde bir veya daha fazla noktadan Kanada ve Avrupa'da Birleşik Devletler 1 / tarafından seçilecek üç ara nokta üzerinden Ankara, İstanbul ve İzmir'e ve bunların ötesinde Birleşik Devletlerince seçilecek iki noktaya, (Japonya müstesna) kadar. 1 / 3 /

(II) Yalnız kargo seferleri için :

Birleşik Devletlerde bir veya daha fazla noktadan Avrupa'da Birleşik Devletler 1 / tarafından seçilecek üç ara nokta üzerinden

Türkiye'de Birleşik Devletler tarafından seçilecek üç noktaya 2 / ve bunlar ötesinde Birleşik Devletlerince seçilecek iki noktaya (Japonya müstesna) kadar 1 / 3 /

1 / Birleşik Devletler Türkiye'ye 3 (üç) ay önceden haber vermek suretiyle herhangi bir zaman ara ve daha ileri noktalarını değiştirme opsiyonuna haizdir.

2 / Bu noktalardan ikisi sabittir. Türkiye'ye 3 (üç) ay önceden ihbarda bulunmak suretiyle Birleşik Devletler Türkiye'deki üçüncü noktaya herhangi bir zaman değiştirme opsiyonuna haizdir.

3 / Bu yol üzerindeki uçuşlarla ilgili olarak, Birleşik Devletlerin tayin edilen taşımacıları diğer ara ve daha ileri noktalara uçabilirler ancak bu diğer noktalar ve Türkiye'deki noktalar arasında trafik taşıma hakları yoktur.

B.TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ TARAFINDAN TAYİN EDİLEN HAVAYOLU
İŞLETMESİ VEYA İŞLETMELERİ İÇİN BELİRLENEN YOLLAR

(I) Yolcu ve kargo kombine seferi için :

Türkiye'de bir veya daha fazla noktadan Avrupa'da Türkiye 4 / tarafından seçilecek üç ara nokta üzerinden Birleşik Devletler'de

Türkiye tarafından seçilecek üç noktaya ve bunların ötesinde Türkiye'nin 4 / 6 / seçeceği iki noktaya (Japonya müstesna) kadar.

(II) Yalnız Kargo Seferleri için:

Türkiye'de bir veya daha fazla noktadan Avrupa'da Türkiye 4 / tarafından seçilecek üç ara nokta üzerinden Birleşik Devletler'de Türkiye 5 / tarafından seçilecek üç noktaya ve bunların ötesinde Türkiye'nin 4 / 6 / seçeceği iki noktaya (Japonya müstesna) kadar.

4 / Türkiye 3 (üç) ay önceden Birleşik Devletlere haber vermek suretiyle herhangi bir zaman ara ve daha ileri noktaları değiştirme opsiyonuna haizdir.

5 / Bu noktalardan ikisi sabittir. Birleşik Devletlere 3 (üç) ay önceden ihbarda bulunmak suretiyle Türkiye, Birleşik Devletler'deki üçüncü noktayı herhangi bir zaman değiştirme opsiyonuna haizdir.

6 / Bu yol üzerindeki uçuşlarla ilgili olarak, Türkiye'nin tayin edilen taşımacıları diğer ara ve daha ileri noktalara da uçabilirler, ancak bu diğer noktalar ve Birleşik Devletler'deki noktalar arasında yolcu, posta ve kargo taşıma hakları yoktur.

KISIM - 2 -

Tayin edilen her havayolu işletmesi kendi tercihindeki herhangi bir veya bütün seferlerde istikamet ve coğrafi bakımından bir sınırlama olmadan her bir veya her iki yönde uçuş yapabilir, yollar üzerindeki noktalara herhangi bir sıra ile sefer düzenleyebilir ve havayolu işletmesini tayin eden Akit Taraf toprağının dışında herhangi bir noktada veya noktalarda işbu anlaşma ile başka türlü müsaade edilen trafik taşıma hakkını kaybetmeden durakları atlayabilir.

KISIM -3-

Tayin edilen bir havayolu işletmesi yukarıda belirtilen yolların herhangi bir uluslararası kısmında veya kısımlarında yolun herhangi bir noktasında işletilen hava aracı tipi ve sayısı bakımından herhangi bir sınırlama olmaksızın uluslararası hava taşımacılığı yapabilir; Şu şartla ki çıkış yönünde böyle bir noktanın ötesindeki taşımacılık havayolu işletmesini tayin eden Akit Tarafın toprağından yapılan taşımacılığın bir devamı geliş yönünde ise havayolu işletmesini tayin eden Akit Tarafın toprağına doğru yapılan taşımacılık böyle bir noktanın ötesindeki taşımacılığın bir devamı addedilir.

EK - II -

CHARTER HAVA SEFERLERİ

KISIM - I

Her bir Akit Tarafın iş bu Ek'e göre tayin edilen havayolu işletmelerinin bu tayin şartlarına uygun olarak, aşağıda belirtildiği gibi, yolcu (ve bagajları) ve/veya kargo konusunda uluslararası charter hava taşımacılığı yapma hakkı olacaktır :

(a) Havayolu işletmesini tayin eden Akit Taraf toprağında herhangi bir nokta veya noktalar ile öbür Akit Taraf toprağında herhangi bir nokta veya noktalar arasında; ve

(b) Öbür Akit Taraf toprağında bir nokta veya noktalar ile üçüncü bir ülke veya ülkelerindeki herhangi bir nokta veya noktalar arasında; ancak bu yolcu ve/veya kargo taşınmasında, taşımanın taşımacının vatanı üzerinden yapılması ve vatanında üstüste en az iki gece konaklama şartı aranmaktadır.

İşbu Ek kapsamına giren seferlerin yapılmasında bir tarafın işbu Ek'e göre tayin edilen havayolu işletmelerinin :

(1) Akit Taraflardan herbirinin toprağı içinde veya dışında herhangi bir noktada konaklamaya,

(2) Öbür Akit Tarafın toprağı üzerinden transit yolcu, posta ve kargo taşımaya , ve

(3) Bir Akit Tarafın toprağında bindirilen hamulenin (yolcu, posta ve kargo) öbür Akit Tarafın toprağında bindirilen hamule ile aynı hava aracında birleştirmeye

Hakkı da olacaktır.

Akit Taraflardan herbiri nezaket ve karşılıklılık esası üzerinden öbür Akit Tarafın havayolu işletmelerine işbu Ek kapsamına girmeyen hamule (yolcu, posta ve kargo) taşınması konusundaki uygulamalarına olumlu tutum içinde bulunacaktır.

KISIM-2-

Kendi toprağından başlayan bir charter hava taşımacılığı yapan bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmesi veya işletmeleri o Akit Tarafın charter kanunları, yönetmelikleri ve kurallarına riayet edecektir. Öbür Akit Tarafın toprağında başlayan bir charter hava taşımacılığı yapan bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmesi veya işletmeleri öbür tarafın charter kanunları, yönetmelikleri ve

kurallarına riayet edecektir. Akit Taraflardan biri kendi havayolu işletmelerinden biri veya daha fazlasına veya çeşitli ülkelerin havayolu işletmelerine farklı kural, yönetmelik kayıt ve şartlar veya sınırlamalar uyguluyorsa, öbür Akit Tarafın tayin edilen her bir havayolu işletmesi öbür Akit Tarafın toprağında başlayan charter uçuşları konusunda bu gibi kriterlerin en az kısıtlayıcı olanına tabi olacaktır. Ancak, işbu Ek'te içerilen hiçbir hüküm bir Akit Tarafın, öbür Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmesi veya işletmelerinden yolcu paralarının ve yolcunun bilet iptal ve parasının iadesi haklarına ilişkin gereklere veya ulusal güvenlik lehine tesis edilen kurallara riayet edilmesini isteme haklarını sınırlayamaz.

KISIM-3-

Akit taraflardan herbiri öbür Akit Tarafın tayin edilen bir havayolu işletmesinden öbür Akit Tarafın toprağından tek yönlü veya gidiş dönüşlü esas üzerinden hamule (yolcu, posta, kargo) taşınması konusunda öbür Akit Taraf havacılık makamlarınca verilmiş bulunan işbu Ek'in 2. kısmında öbür tarafın anılan kanun, yönetmelik ve kurallarına uyulduğunu ifade eden bir bildirme veya bu yönetmelik ve kurallardan vazgeçildiği yolunda bir belge ibraz etmesini isteyebilir.

EK-III-

KOMPÜTER REZERVASYON SİSTEMLERİ DAHİLİNDE
AYIRIM YAPMAMA VE BU SİSTEMLER ARASINDA
REKABET

ABD - Türkiye Anlaşmasının (Haklı Rekabet - Kapasite başlıklı) 11. Maddesi her iki Tarafın havayolu şirketlerine "rekabette adil ve eşit bir fırsat" garanti ettiği kabul eden,

Bir havayolu işletmesinin rekabetteki yeteneğinin en önemli yönlerinden birinin seferleri hakkında halkı adil ve yansız bir tarzda bilgilendirme yeteneği olduğu, ve bu nedenle, seyahat eden halka bilgiyi doğrudan dağıtan seyahat acentalarına havayolu seferleri konusunda temin edilen enformasyonun kalitesi ve bir havayolu işletmesinin bu acentalara rekabet edici kompüter rezervasyon sistemleri (KRS) sunmasındaki yeteneğinin bir havayolu işletmesinin rekabetçi imkanlarının temelini oluşturduğu,

Hava taşımacılığı ürünleri tüketicilerinin menfaatlerini bu tür enformasyonun kötüye kullanımı ve yanıltıcı şekilde sunulmasına karşı korunmasının ve havayolu işletmeleri ile seyahat acentalarının etkili rekabet edici kompüter rezervasyon sistemlerine giriş imkanlarının sağlanması aynı derecede zorunlu olduğu dikkate alan Akit Taraflar Anlaşma kapsamındaki uluslararası tarifeli yolcu seferleri konusunda aşağıda yazılı hususlardan mutabakata varmışlardır :

1. Entegre primer ekranlı kömpüter rezervasyon sistemleri konusunda :

(a) Uluslararası hava seferleri konusundaki enformasyon bu seferler arasında bağlantıların kurulması dahil olmak üzere, havayolu işletmesi veya pazar kimliğinin doğrudan veya dolaylı etkisinde kalmamış ayırım gözetmeyen ve objektif kriterlere dayalı olarak kod numarası verilip ekranda gösterilecektir. Bu kriterler bütün havayolu işletmelerine aynen uygulanacaktır.

(b) KRS bilgi temelleri mümkün olduğu kadar geniş kapsamlı olacaktır.

(c) KRS satıcıları katılımcı havayolu işletmelerince sunulan enformasyonu silmeyecek veya değiştirmeyecektir ; Bu enformasyon doğru ve şeffaf olacaktır ; Örneğin kod paylaşımı ve, Standart uçuş değişiklikleri duraklı uçuşlar bu özellikleriyle açıkça tanıtılmalıdır.

(d) Akit Taraflardan herbirinin ülkesinde seyahat eden halka havayolu seferleri hakkında doğrudan bilgi dağıtan seyahat acentalarının emrindeki KRS'lerin işletildikleri ülkede geçerli olan KRS kurallarına göre faaliyet göstermeye hakkı olacaktır.

(e) KRS aracılığıyla tahsis edilen tâli (ikincil) cihazları kullanmaya, bu yolda özel talepte bulunmaları halinde seyahat acentaları mezun kılınacaklardır.

2. Ülkesinde tam fonksiyonel nötr entegre bir cihazı olmayan çok girişli (multi - access) bir KRS'in çalışmasına izin veren Akit Taraf, böyle bir KRS'in sahibi veya ortağı bulunan havayolu işletmesi ile o Akit Taraf Ülkesinde en çok tarifeli sefer düzenleyen havayolu işletmesi bölmesinin (partition) içinde (1) paragraf gereklerine riayetle, uluslararası havayolu seferleri konusunda bilgi işleyen en az bir cihazın bulunmasını isteyecektir. Bu cihaz, taşımacı kimliğine dayanan havayolu işletmesi tarafından kullanılmakta olan diğer herhangi bir cihaz kadar girilmesi kolay ve tam fonksiyonel olmak ve bilgi temeli doğru ve mümkün olduğu kadar geniş kapsamlı bilgiler içermeli ve bölmesi (partition) girilen havayolu işletmesinin seferlerini kayırmamalıdır. Bu cihaz, acenta özellikle her ayrı işlem için değişik bir cihazı istemediği takdirde havayolu işletmesinin bölmesine giren seyahat acentasına verilecektir.

3. Ülkesinde faaliyet gösteren her KRS satıcısından bir Akit Taraf münasip ve ayırım esasına dayanmayan bir ücret ödemeye hazır bütün havayolu işletmelerine KRS'e katılmaları için izin vermesini isteyecektir. Bir Akit Taraf, bir sistem satıcısının sağladığı bütün dağıtım kolaylıklarının katılımcı havayolu işletmelerine ayırım

gözetmeyen bir esas üzerinden sunulmasını isteyecektir. Bir Akit Taraf KRS satıcılarından, katılımcı havayolu işletmelerinin uluslararası hava seferlerini ve yol ücretlerini, bu seferleri satmak istedikleri bütün pazarlarda, ayırım gözetmeyen objektif taşımacı ve pazar tarafsızlığına dayanan bir esas üzerinden sergilemelerini isteyecektir. Talep üzerine, bir KRS satıcısı bilgi temelini güncelleştirme (update) ve depolama usulleri bilgiye kod verme ve sıralama kriterleri, bağlantı noktalarının seçimi ve bağlantılı uçuşların dahil edilmesinde kullanılan bu kriterlere verilen ağırlık ile ilgili ayrıntıları açıklayacaktır.

4. KRS' nin bu ilkelere riayet etmesi şartıyla, bir Akit Tarafın ülkesinde faaliyet gösteren KRS satıcılarının, KRS'lerini getirmeye, bulundurmaya ve esas işleri öbür Akit Tarafın ülkesinde seyahatle ilgili ürünlerin dağıtımını olan seyahat acentalarına veya seyahat şirketlerine serbestçe sunmaya hakları olacaktır.

5. Akit Taraflardan hiçbiri kendi ülkelerinde, haberleşme tesislerine giriş ve kullanım, teknik KRS donanım ve yazılımı ve KRS donanımının teknik tesisi konusunda öbür Akit Tarafın KRS satıcılarına kendi KRS satıcılarına konulandan daha sıkı şartlar koymayacak veya konulmasına izin vermeyecektir.

6. Akit Taraflardan hiçbirisi kendi ülkelerinde, KRS cihaz görüntüleri (bilgi ilavesi ve değerlendirilmesi dahil) işletimi veya satışı konusunda öbür Akit Tarafın satıcılarına kendi KRS satıcılarına konulandan daha kısıtlayıcı şartlar koymayacak veya konulmasına izin vermeyecektir.

7. Bu Akit Tarafın ülkesinde bu ilkelere ve ilgili diğer ayırımıcı olmayan mevzuat teknik ve güvenlik standartlarına uygun olarak kullanılan KRS'ler öbür Akit Tarafın ülkesine etkili ve zararsız giriş hakkını kazanırlar. Bunun bir anlamı da, görevlendirilen bir havayolu işletmesinin öbür Akit Taraf toprağında seyahat acentalarına sunulan herhangi bir sisteme katıldığı nisbette kendi vatan toprağında da böyle bir sisteme katılabileceğidir. Bir Akit Tarafın KRS malik/işleticileri öbür Akit Tarafın toprağında bu ilkelere uyan KRS'lere öbür Akit Taraf malik/işleticileri kadar malik olma/işletme imkanına haiz olacaklardır. Akit Taraflardan herbiri, öbür Akit Tarafın toprağında da işletilen bir KRS'in kullanımı veya zilyedliği nedeniyle kendi havayolu işletmeleri ve KRS satıcılarının kendi vatan toprağındaki seyahat acentalarına karşı ayırımıcı davranışlarda bulunmamalarını sağlayacaktır.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE TURQUE

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République turque, ci-après dénommés les Parties,

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 promouvoir et de stimuler le développement des transports aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

a) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas des États-Unis, le Département des transports, ou son successeur, et, dans le cas de la République turque, le Ministère des communications et toute personne ou tout organisme habilité à remplir les fonctions exercées par ledit Ministère;

b) Le terme « Accord » désigne le présent Accord, ses annexes et les modifications s'y rapportant;

c) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et comprend :

i) Toute modification entrée en vigueur en vertu de l'alinéa a) de l'article 94 de la Convention et ratifiée par les deux Parties;

ii) Toute annexe ou toute modification y relative adoptée en vertu de l'article 90 de la Convention, dans la mesure où ladite annexe ou modification a été adoptée à un moment donné par les deux Parties;

d) L'expression « transport aérien » s'entend de tout service assuré par un aéronef aux fins du transport public de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou combiné, moyennant rémunération ou en vertu d'un contrat de location;

e) L'expression « transport aérien international » désigne un transport aérien qui emprunte l'espace aérien de plus d'un État;

f) L'expression « escale à des fins non commerciales » désigne une escale effectuée à toute autre fin que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de marchandises ou de courrier transportés par voie aérienne;

g) L'expression « entreprise de transport aérien » désigne toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service de transport aérien international;

h) L'expression « entreprise de transport aérien désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

i) Le terme « territoire » désigne les régions terrestres placées sous la souveraineté, la juridiction, la protection ou la tutelle d'une Partie, et leurs eaux territoriales adjacentes;

j) Le terme « prix » désigne un tarif, un taux ou une redevance appliqué au transport de passagers (et leurs bagages) et de marchandises (à l'exclusion du courrier) en transport aérien par des entreprises de transport aérien, y compris leurs agences, et aux conditions régissant la disponibilité desdits tarif, taux ou redevance;

k) L'expression « redevance d'usage » désigne une redevance versée par les entreprises de transport aérien pour utiliser un aéroport et des installations ou des services de navigation ou de sécurité aériennes;

l) L'expression « coûts économiques intégraux » désigne le coût direct du service fourni, plus une redevance raisonnable pour les frais généraux d'administration.

Article 2. Octroi des droits

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants relatifs à l'exploitation des services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;
- b) Le droit d'y faire des escales non commerciales.

2. Chaque Partie accorde également à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord relatifs à l'exploitation de services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie.

3. Aucune disposition du présent article ne sera considérée comme conférant à une entreprise de transport aérien d'une Partie le droit d'exploiter un transport aérien entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie.

Article 3. Désignation et autorisation

1. Chaque Partie a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins de l'exploitation des services convenus spécifiés dans les annexes I et II et de retirer ou de modifier lesdites désignations.

2. Au reçu de ladite désignation et d'une demande suivant la forme, l'autre Partie, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorde sans délai les autorisations d'exploitation appropriées aux entreprises de transport aérien désignées.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie pourront exiger d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation de services aériens internationaux.

4. Chaque Partie a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article ou de subordonner à des conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits précisés

à l'article 2 du présent Accord dans tous les cas où ladite Partie n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien sont entre les mains de la Partie qui l'a désignée ou de ses ressortissants ou des deux.

5. Chaque Partie a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article ou de subordonner à des conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits précisés à l'article 2 du présent Accord dans tous les cas où ladite Partie n'a pas la certitude que la Partie désignant l'entreprise de transport aérien applique et gère les normes énoncées à l'article 6 (Sûreté) et à l'article 7 (Sécurité de l'aviation).

Article 4. Révocation d'autorisation

1. Chaque Partie peut révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les permissions techniques d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie lorsque :

a) La Partie n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien sont entre les mains de l'autre Partie, de ses ressortissants ou des deux;

b) Cette entreprise de transport aérien ne s'est pas conformée aux lois et règlements visés à l'article 5 (Application des lois) du présent Accord; ou

c) L'autre Partie ne maintient pas et n'applique pas les normes stipulées à l'article 6 (Sûreté).

2. À moins que des mesures immédiates ne soient indispensables afin d'empêcher toute violation des lois et règlements visés au paragraphe 1 du présent article, les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec l'autre Partie.

3. Le présent article ne limite pas les droits de l'une ou l'autre Partie de suspendre ou de limiter les services aériens ou de les subordonner à des conditions conformément aux dispositions de l'article 7 (Sécurité de l'aviation).

Article 5. Application des lois

1. À l'entrée sur le territoire d'une Partie ou au départ de son territoire, les entreprises de transport aérien de l'autre Partie doivent se conformer aux lois et règlements relatifs à l'exploitation et à la navigation des aéronefs de la Partie mentionnée en premier lieu.

2. Les lois et règlements d'une Partie relatifs à l'admission sur son territoire et à la sortie de son territoire de passagers, d'équipages ou de marchandises à bord d'un aéronef (y compris les règlements régissant l'entrée, les formalités de départ, la sécurité de l'aviation, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux) sont observés en ce qui concerne lesdits passagers, équipages ou marchandises des entreprises de transport aérien de l'autre Partie, soit par eux-mêmes, soit par un tiers pour leur compte, à l'arrivée ou au départ du territoire de la Partie mentionnée en premier lieu.

Article 6. Sûreté

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie et en cours de validité sont reconnus valables par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des transports aériens prévus au présent Accord, sous réserve que les conditions de délivrance de ces brevets ou licences soient au moins équivalentes aux normes minimales qui pourraient être établies en vertu de la Convention. Chaque Partie se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables, pour le survol de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie.

2. Chaque Partie pourra demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie en ce qui concerne les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs et l'exploitation des entreprises de transport aérien désignées. Si, à l'issue desdites consultations, une Partie considère que l'autre Partie n'applique pas ou ne fait pas respecter effectivement dans ces domaines des normes et des conditions de sécurité au moins équivalentes aux normes minimales établies conformément à la Convention, elle informe l'autre Partie de cette constatation et des mesures jugées nécessaires pour rendre les normes de sécurité conformes à ces normes minimales; l'autre Partie prend les dispositions appropriées à cet effet. Chaque Partie se réserve le droit de refuser, de révoquer ou de limiter l'autorisation d'exploitation ou la permission technique d'une entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie si celle-ci ne prend pas lesdites mesures appropriées dans un délai raisonnable.

Article 7. Sécurité de l'aviation

1. La certitude que la sécurité est assurée pour les aéronefs civils, leurs passagers et leurs équipages étant une condition préalable fondamentale à l'exploitation des services aériens internationaux, les Parties réaffirment que les obligations qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre tous actes ou interventions illicites en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 font partie intégrante du présent Accord.

2. Les Parties se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour empêcher la capture illicite d'aéronefs civils et d'autres actes illicites dirigés contre la sûreté desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties se conforment aux normes de sécurité aérienne applicables et, dans la mesure où elles doivent les appliquer, aux pratiques recommandées, établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale; elles exigent des exploitants d'aéronefs de leur pavillon, dont le principal centre d'activité ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire, ainsi que des exploitants d'aéroports si-

tués sur leur territoire, qu'ils se conforment aux dispositions relatives à la sécurité aérienne. Dans le présent paragraphe, la référence aux normes de sécurité aérienne inclut toute différence notifiée par la Partie concernée. Chaque Partie prévient l'autre à l'avance de son intention de notifier toute différence relative auxdites normes.

4. Chaque Partie convient qu'il est impératif que ses entreprises de transport aérien respectent les dispositions mentionnées au paragraphe 3, imposées par l'autre Partie en vertu de l'article 5 du présent Accord, pour l'entrée et le séjour sur son territoire et le départ de son territoire. Chaque Partie veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire pour protéger les aéronefs, contrôler les passagers et leurs bagages à main et réaliser toutes les vérifications voulues sur l'équipage, les marchandises et les approvisionnements de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. En cas de menace particulière, chaque Partie réagit favorablement à toute demande formulée par l'autre Partie en vue de la prise de mesures spéciales de sécurité pour protéger la sécurité de l'aviation civile internationale.

5. Lorsque se produit un incident ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à rencontre de la sécurité dudit aéronef, de ses passagers et son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées et mutuellement convenues en vue de mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

6. Si une Partie a des motifs valables de croire que l'autre Partie a dérogé aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation du présent article, la première Partie peut demander des consultations immédiates avec l'autre Partie. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans les quinze (15) jours à compter de la date de réception de ladite requête constituera un motif pour suspendre ou assortir de conditions les droits des deux Parties en vertu du présent Accord dans un délai de 90 jours. Lorsqu'une situation d'urgence le justifie, comportant une menace immédiate à la sécurité de passagers, d'un équipage ou d'un aéronef et lorsque l'autre Partie n'a pas rempli ses obligations en vertu des paragraphes 3 et 4 du présent article, une Partie peut prendre des mesures provisoires appropriées pour faire face à la menace. Il est mis fin à toute mesure prise en vertu du présent paragraphe dès que l'autre Partie se conforme aux dispositions du présent article.

Article 8. Représentations commerciales

1. Les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie pourront établir des bureaux de promotion et de vente de services aériens sur le territoire de l'autre Partie.

2. Chaque entreprise de transport aérien désignée pourra procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents. Chaque entreprise de transport aérien pourra vendre lesdits services de transport aérien, et toute personne sera libre d'acheter ces services en monnaie locale ou dans toute autre monnaie librement convertible.

3. Les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie pourront, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie régissant l'entrée, la résidence et l'emploi de personnel sur le territoire de l'autre Partie, faire entrer et employer sur ce territoire leur personnel de direction et des services commerciaux, techniques, opérationnels et autres personnels spécialisés nécessaires à la fourniture de services de transport aérien.

4. Chaque entreprise de transport aérien désignée pourra assurer ses propres services de manutention au sol sur le territoire de l'autre Partie ou, à son gré, choisir de les confier à des agences autorisées à effectuer lesdits services. Ces droits ne sont limités que par les contraintes matérielles liées à la sécurité des aéroports. Lorsque de telles contraintes empêchent l'entreprise d'assurer elle-même ses services au sol, ces services lui sont fournis aux mêmes conditions qu'à toutes les autres entreprises de transport aérien. Ces services sont facturés selon leur coût, y compris un bénéfice raisonnable. Chaque Partie pourra être tenue, aux termes de ses lois et règlements, de limiter l'exécution des services d'escale pour les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie aux agences concurrentes susmentionnées; lesdits services sont fournis aux mêmes conditions à toutes les entreprises de transport aérien.

5. Chaque Partie accorde à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie le droit de transférer l'excédent des recettes sur les dépenses provenant de la vente de services aériens internationaux par ladite entreprise de transport aérien sur le territoire de la première Partie, conformément au règlement en matière de change en vigueur, au taux officiel courant lorsque ce taux existe ou au taux de change officiel applicable à la date de la demande.

6. Le transfert est effectué rapidement en devise convertible à la convenance de l'autre Partie.

7. La devise requise pour le transfert des recettes susmentionnées sera attribuée ou transférée par la Banque centrale ou toute autre banque nationale autorisée des Parties. Lorsqu'il existe un accord de paiement entre les Parties, les paiements sont effectués conformément aux dispositions de cet accord.

Article 9. Droits de douane et redevances

1. À leur arrivée sur le territoire d'une Partie, les aéronefs exploités en services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, leur équipement normal, les carburants, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange, les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, les boissons et boissons alcoolisées, le tabac et autres produits destinés à la vente ou à l'usage des passagers en quantités limitées durant le vol), et les autres articles destinés ou devant servir uniquement à l'exploitation ou à l'entretien des aéronefs affectés à des services aériens internationaux, sont exempts, sur une base de réciprocité, de toutes les restrictions à l'importation, d'impôts fonciers et de prélèvements sur le capital, de droits de douane, de taxes d'accise et autres droits et taxes analogues imposés par les autorités nationales et ne s'appliquant pas au coût des services fournis, à la condition que lesdits équipements et fournitures restent à bord de l'aéronef.

2. Sont également exonérés, aux termes d'entente de réciprocité, des taxes, droits et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances s'appliquant au coût du service fourni :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une ou l'autre Partie, dans des quantités raisonnables fixées par les autorités de ladite Partie, et devant servir à bord d'un aéronef exploité en service aérien international;

b) L'équipement de sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs), introduits sur le territoire de l'une des Parties et destinés exclusivement à l'entretien ou à la répara-

tion des aéronefs exploités en service aérien international par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie;

c) Les carburants, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables destinés à l'approvisionnement des aéronefs exploités en service aérien international par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, même lorsque ces fournitures sont destinées à être utilisées sur une portion du trajet effectué au-dessus du territoire de la Partie où elles ont été embarquées.

3. Il peut être exigé que les équipements et les approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliquent également lorsque les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie ont conclu des arrangements avec une autre entreprise de transport aérien, laquelle bénéficie de la même façon desdites exemptions de la part de l'autre Partie, en ce qui concerne le prêt ou le transfert, sur le territoire de l'autre Partie, des articles spécifiés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

Article 10. Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage que peuvent imposer les autorités responsables de la perception aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie sont justes, raisonnables, non discriminatoires et réparties équitablement entre les catégories d'usagers. En tout état de cause, les redevances d'usage sont appliquées à toutes les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie à des conditions qui ne sont pas moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à toute autre entreprise de transport aérien.

2. Les redevances d'usage imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie pourront représenter, mais non pas dépasser, une partie équitable du coût économique intégral pris en charge par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture d'installations et de services d'aéroport, de navigation aérienne et de sécurité aérienne appropriés, et dans le cas des redevances d'aéroport, lesdites redevances pourront être calculées pour procurer un taux de rentabilité raisonnable, après amortissement. Les installations et les services pour lesquels des redevances sont versées sont fournis sur une base d'efficacité économique. Un préavis raisonnable est donné avant toute modification concernant les redevances d'usage.

3. Chaque Partie encourage les consultations entre les autorités et organismes de perception compétents sur son territoire et les entreprises de transport aérien utilisant les services et les installations, et encourage les autorités et organismes de perception compétents et les entreprises de transport aérien à procéder à un échange de renseignements, selon les besoins, pour permettre un examen rigoureux du caractère raisonnable des redevances.

Article 11. Concurrence loyale et capacité

1. Chaque Partie donne aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties des chances égales d'entrer en concurrence pour les services aériens internationaux visés au présent Accord.

2. En exploitant les services aériens décrits au présent Accord, les entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre Partie tiennent compte des intérêts des entreprises de transport aérien de l'autre Partie, de façon à ne pas affecter indûment les services que celles-ci assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services aériens mis à la disposition du public par les entreprises de transport aérien exploitant en vertu du présent Accord doivent être adaptés de près aux besoins des usagers pour de tels services.

4. Les services assurés par une entreprise de transport aérien désignée en vertu du présent Accord ont toujours pour objectif primordial d'offrir une capacité suffisante pour répondre à la demande de trafic entre le pays dont ladite entreprise de transport aérien est un ressortissant et les pays de destination finale du trafic. Le droit d'embarquer ou de débarquer, au cours de l'exploitation desdits services, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers en un ou plusieurs points situés sur l'une des routes indiquées au présent Accord, est exercé conformément aux principes généraux de développement méthodique approuvés par les deux Parties et soumis au principe général selon lequel la capacité doit être proportionnée :

a) Aux besoins de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination finale du trafic;

b) Aux besoins de l'exploitation des services aériens directs;

c) Aux besoins du trafic dans la région desservie par l'entreprise de transport aérien, compte tenu des services locaux et régionaux.

5. Aucune Partie ne peut imposer unilatéralement des restrictions à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie en ce qui concerne la capacité, la fréquence, l'horaire ou le type d'aéronef utilisé pour l'exploitation des services précisés dans l'Accord. Si l'une des Parties estime que les services assurés par une entreprise de l'autre Partie ne sont pas conformes aux normes et aux principes énoncés au présent article, elle peut demander que des consultations aient lieu, en vertu de l'article 12 du présent Accord, afin d'établir si lesdits services sont conformes aux normes et principes en question.

Article 12. Consultations

Dans un esprit d'étroite collaboration, les Parties se consultent périodiquement en vue d'assurer l'application et le respect fidèle des dispositions du présent Accord et de ses annexes. Lesdites consultations peuvent également être demandées si l'une ou l'autre Partie estime souhaitable de modifier l'une quelconque des dispositions du présent Accord et de ses annexes. Les consultations commencent le plus tôt possible, mais au plus tard dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie, à moins qu'il n'en soit convenu autrement. Chaque Partie rédige et présente, lors de ces consultations, les éléments pertinents en appui à sa position afin de faciliter la prise de décisions éclairées, rationnelles et économiques. Toute modification ainsi convenue entre en vigueur une fois confirmée par échange de notes diplomatiques.

Article 13. Règlement des différends

1. En cas de différend s'élevant entre les Parties au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties 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; si un accord n'intervient pas, le différend, à la demande de l'une ou l'autre Partie, sera soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, les deux premiers étant nommés respectivement par les Parties et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chacune des Parties nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une des Parties d'une notification communiquée par l'autre par la voie diplomatique, demandant un arbitrage du différend par un tribunal, et le troisième arbitre sera désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre Partie ne parvient pas à désigner son arbitre dans les délais prévus, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans les délais prévus, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra, à la demande de l'une ou l'autre Partie, nommer un arbitre ou des arbitres selon les besoins.

Dans ce cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un État tiers et agira en qualité de président du tribunal arbitral.

3. Chaque Partie appliquera, conformément à sa législation nationale, les décisions ou sentences du tribunal arbitral.

4. Les dépenses du tribunal arbitral, y compris les honoraires et les frais des arbitres, seront partagées également entre les Parties.

Article 14. Dénonciation

L'une ou l'autre Partie pourra, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prendra fin à minuit (au lieu de réception de la notification à l'autre Partie) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par l'autre Partie, à moins que cette notification de dénonciation ne soit révoquée d'un commun accord entre les Parties avant l'expiration dudit délai.

Article 15. Conventions multilatérales

Si un accord multilatéral relatif à une question couverte par le présent Accord et accepté par les deux Parties entre en vigueur, le présent Accord sera modifié de façon à être conforme aux dispositions de l'accord multilatéral.

Article 16. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et toute modification ultérieure y relative sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17. Entrée en vigueur

Le présent Accord et ses annexes, qui font partie intégrante du présent Accord, entreront en vigueur après l'accomplissement des conditions statutaires par chaque Partie, à la date de l'échange de notes diplomatiques à cet effet.¹

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Washington, le 7 novembre 1990, en langues anglaise et turque, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :

SAMUEL K. SKINNER

Pour le Gouvernement de la République turque :

CENGIZ TUNCER

¹ 1 octobre 22 1993 (note de bas de page ajoutée par le Ministère des affaires étrangères)

ANNEXE I. SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS

Section 1

Les entreprises de transport aérien d'une Partie, conformément aux termes de leur désignation, sont autorisées à exploiter des services réguliers de transport international 1) entre des points situés sur les routes indiquées ci-après, et 2) entre des points situés sur lesdites routes et des points situés dans des pays tiers en passant par des points situés sur le territoire de la Partie qui a désigné les entreprises de transport aérien.

A. Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Gouvernement des États-Unis :

i) En ce qui concerne le service mixte de passagers et de marchandises :

À partir d'un point ou de plusieurs points situés aux États-Unis via trois points intermédiaires au Canada et en Europe à déterminer par les États-Unis 1/jusqu'à Ankara, Istanbul et au-delà jusqu'à deux points (à l'exception du Japon) à déterminer par les États-Unis 1/3/.

ii) En ce qui concerne le service tout-cargo :

À partir d'un point ou de plusieurs points situés aux États-Unis via trois points intermédiaires situés au Canada et en Europe à déterminer par les États-Unis 1/jusqu'à trois points en Turquie à déterminer par les États-Unis 2/ et au-delà jusqu'à deux points (à l'exception du Japon) à déterminer par les États-Unis 1/ 3/.

1/ Les États-Unis ont la possibilité de modifier leurs points intermédiaires et au-delà en tout temps moyennant un préavis de trois mois donné à la Turquie.

2/ Deux de ces points sont fixes. Les États-Unis ont la possibilité de modifier en tout temps leur troisième point en Turquie moyennant un préavis de trois mois donné à la Turquie.

3/ En ce qui concerne les exploitations sur cette route, les transporteurs désignés des États-Unis pourront également exploiter des transports jusqu'à d'autres points intermédiaires et au-delà sans droit de transport de trafic entre ces autres points et des points en Turquie.

B. Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Gouvernement turc :

i) En ce qui concerne le service mixte de passagers et de marchandises : À partir d'un point ou de plusieurs points situés en Turquie via trois points intermédiaires en Europe et au Canada à déterminer par la Turquie 4/jusqu'à trois points aux États-Unis à déterminer par la Turquie et au-delà jusqu'à deux points (à l'exception du Japon) à déterminer par la Turquie 4/ 61.

ii) En ce qui concerne le service tout-cargo :

À partir d'un point ou de plusieurs points situés en Turquie via trois points intermédiaires en Europe et au Canada à déterminer par la Turquie 4/jusqu'à trois points aux

États-Unis à déterminer par la Turquie 5/ et au-delà jusqu'à deux points (à l'exception du Japon) à déterminer par la Turquie 4/ 6/.

4/ La Turquie a la possibilité de modifier ses points intermédiaires et au-delà, en tout temps, moyennant un préavis de trois mois donné aux États-Unis.

5/ Deux de ces points sont fixes. La Turquie a la possibilité de modifier en tout temps son troisième point aux États-Unis moyennant un préavis de trois mois donné aux États-Unis.

6/ En ce qui concerne les exploitations sur cette route, les transporteurs désignés de la Turquie pourront également exploiter des transports jusqu'à d'autres points intermédiaires et au-delà sans droit de transport de trafic entre ces autres points et des points aux États-Unis.

Section 2

Chaque entreprise de transport aérien désignée pourra, sur l'un quelconque ou tous les vols et à son gré, exploiter des droits dans un sens ou dans l'autre ou dans les deux sens sans aucune limite quant à la direction ou à la situation géographique, desservir dans un ordre quelconque des points situés sur les routes et omettre des escales en un ou plusieurs points situés en dehors du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien, sans préjudice de tout droit d'assurer des services aériens autrement autorisés aux termes du présent Accord.

Section 3

Sur un ou plusieurs tronçons internationaux des routes mentionnées ci-dessus, une entreprise de transport aérien désignée pourra assurer, en tout point sur la route, des services aériens internationaux sans limite quant aux modifications apportées au type ou au nombre d'aéronefs exploités, sous réserve qu'en trafic sortant le transport au-delà dudit point soit une continuation du transport à partir du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien, et qu'en trafic entrant, le transport vers le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien soit la continuation du transport au-delà dudit point.

ANNEXE II. SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN AFFRÉTÉ

Section 1

Les entreprises de transport aérien d'une Partie désignées en vertu de la présente annexe, conformément aux termes de leur désignation, sont autorisées à exploiter des transports aériens internationaux affrétés de passagers (et leurs bagages) et de marchandises :

a) Entre un ou plusieurs points situés sur le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et un ou plusieurs points sur le territoire de l'autre Partie;

b) Entre un ou plusieurs points situés sur le territoire de l'autre Partie et un ou plusieurs points dans un ou plusieurs pays tiers, à condition que ce trafic soit transporté via le pays d'origine du transporteur et fasse un arrêt dans le pays d'origine pendant au moins deux nuits consécutives.

Pour assurer les services régis par la présente annexe, les entreprises de transport aérien d'une Partie désignées en vertu de la présente annexe ont également le droit :

1) de faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des Parties ou en dehors de celui-ci;

2) de transporter du trafic en transit par le territoire de l'autre Partie; et

3) de combiner sur le même aéronef un trafic originaire du territoire d'une Partie et le trafic en provenance du territoire de l'autre Partie.

Chaque Partie examine avec bienveillance les demandes de trafic non régi par la présente annexe qui émanent des entreprises de transport aérien de l'autre Partie, selon les principes de courtoisie et de réciprocité.

Section 2

L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie exploitant un transport aérien affrété originaire de son propre territoire se conforment aux lois, règles et règlements relatifs à l'affrètement de cette Partie. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie exploitant un transport aérien affrété originaire du territoire de l'autre Partie se conforment aux lois, règles et règlements relatifs à l'affrètement de l'autre Partie. Si la réglementation d'une Partie prévoit différents règlements, règles, modalités, conditions ou limitations pour l'une ou plusieurs de ses entreprises de transport aérien ou aux entreprises de transport aérien de divers pays, chaque entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie est soumise à ces critères de la façon la moins restrictive en ce qui concerne les vols affrétés originaires du territoire de cette autre Partie.

Toutefois, aucune disposition de la présente annexe ne limite les droits d'une Partie de demander à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie de souscrire aux prescriptions relatives à la protection d'un fonds d'indemnisation et

d'annulation de voyage et aux droits à remboursement, ou de se conformer aux normes établies dans l'intérêt de la sécurité nationale.

Section 3

L'une ou l'autre Partie peut demander à une entreprise de transport aérien désignées de l'autre Partie, en ce qui concerne le transport d'un trafic à sens unique ou aller retour en provenance du territoire de cette autre Partie, de présenter une déclaration de conformité avec les lois, règlements et règles de cette autre Partie visés à la section 2 de la présente annexe ou une déclaration de dispense de ces règlements ou règles accordée par les autorités aéronautiques de cette autre Partie.

ANNEXE III. PRINCIPES DE NON-DISCRIMINATION ET DE CONCURRENCE
APPLIQUÉS AUX SYSTÈMES INFORMATISÉS DE RÉSERVATION

Reconnaissant que l'article 11 (Concurrence loyale et capacité) de l'Accord entre les États-Unis et la Turquie garantit aux entreprises des deux Parties "des chances égales d'entrer en concurrence",

Considérant que l'un des aspects les plus importants de la capacité d'une entreprise de transport aérien d'entrer en concurrence réside dans sa capacité à informer le public de ses services de manière juste et impartiale, et que, par conséquent, la qualité des informations concernant les services de transport aérien communiquées aux agences de voyages qui diffusent directement ces informations au public voyageur et la capacité d'une entreprise à offrir à ces agences des systèmes informatisés de réservation compétitifs constituent la base de la compétitivité d'une entreprise de transport aérien, Considérant qu'il est également nécessaire de veiller à ce que les intérêts des consommateurs de produits de transport aérien soient protégés contre tout usage abusif et publicité mensongère concernant lesdites informations et que les entreprises de transport aérien et les agences de voyages jouissent d'un accès effectif à des systèmes informatisés de réservation compétitifs,

Sont convenus des accords suivants en ce qui concerne les services réguliers de transport international de passagers en vertu de l'Accord :

1. Les Parties conviennent en ce qui concerne les systèmes informatisés de réservation disposant d'affichages primaires que :

a) Les informations relatives aux services aériens internationaux, y compris la construction de correspondances sur ces services, seront éditées et affichées sur la base de critères non discriminatoires, objectifs et non influencés, directement ou indirectement, par les particularités d'une entreprise de transport aérien ou d'un marché. Ces critères s'appliquent uniformément à toutes les entreprises de transport aérien;

b) Les bases de données des systèmes informatisés de réservation seront aussi complètes que possible;

c) Les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation ne supprimeront ni ne modifieront les informations émanant des entreprises de transport aérien participantes; ces informations seront claires et concises; par exemple, les vols avec changement d'aéronef et les vols avec escales devront apparaître clairement comme présentant ces caractéristiques;

d) Tous les systèmes informatisés de réservation dont disposent les agences de voyages qui diffusent directement des informations sur les services des entreprises de transport aérien auprès du public sur le territoire de l'une ou l'autre Partie devront être autorisés à fonctionner conformément aux règles applicables au système informatisé de réservation en vigueur sur le territoire où ils sont exploités;

e) Les agences de voyages seront autorisées à utiliser tout affichage secondaire disponible auprès du système informatisé de réservation, dès lors que l'agence de voyages en fera une demande spécifique.

2. Une Partie qui autorise l'exploitation, sur son territoire, d'un système informatisé de réservation à accès multiples non doté d'un affichage neutre, intégré et entièrement fonctionnel, pourra exiger que la partition d'une entreprise de transport aérien qui possède un système informatisé de réservation ou y est affiliée, de même que celle de l'entreprise de transport aérien offrant la plupart des services réguliers sur le territoire de cette Partie comprennent au moins un affichage qui traite d'informations relatives aux services aériens internationaux, conformément aux dispositions du paragraphe 1. Cet affichage doit être d'accès aussi facile et fonctionnel que tout autre affichage géré par l'entreprise de transport aérien basé sur l'identité du transporteur, et sa base de données contiendra des informations précises, aussi détaillées que possible, et ne devra pas favoriser les services de l'entreprise de transport aérien dont la partition est consultée. Cet affichage sera présenté à l'agence de voyages ayant accès à la partition de l'entreprise de transport aérien à moins que l'agence n'ouvre un affichage différent pour chaque transaction individuelle.

3. Une Partie exigera que chaque fournisseur de systèmes informatisés de réservation en activité sur son territoire permette à toutes les entreprises de transport aérien disposées à verser une redevance applicable non discriminatoire de participer à son système informatisé de réservation. Une Partie exigera que toutes les installations de distribution que fournit un fournisseur de systèmes soient offertes sur une base non discriminatoire aux entreprises de transport aérien participantes. Une Partie exigera que les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation affichent, sur une base non discriminatoire, objective et neutre du point de vue du transporteur et du marché, les services aériens internationaux et les tarifs des entreprises de transport aérien participantes concernant tous les marchés où ils souhaitent vendre ces services. Sur demande, un fournisseur de systèmes informatisés de réservation divulguera les renseignements concernant ses procédures de mise à jour et de mémorisation de sa base de données, ses critères d'édition et de classement des informations, le poids attribué auxdits critères utilisés pour la sélection des points de correspondance et l'inclusion des vols de correspondance.

4. Les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation en activité sur le territoire d'une Partie seront autorisés à faire venir et à maintenir leurs systèmes informatisés de réservation et à les mettre à la libre disposition des agences ou des compagnies de voyages dont l'activité principale consiste à diffuser des produits ayant trait aux voyages sur le territoire de l'autre Partie, si les systèmes informatisés de réservation sont conformes à ces principes.

5. Aucune Partie, sur son territoire, n'imposera ou ne permettra que soient imposées aux fournisseurs de systèmes informatisés de réservation de l'autre Partie des règles plus rigoureuses en ce qui concerne l'accès aux installations de communications et l'utilisation de ces installations, le choix et l'utilisation des matériels et logiciels destinés aux systèmes informatisés de réservation et l'installation technique des matériels destinés aux systèmes informatisés de réservation, que celles applicables à ses propres fournisseurs de systèmes informatisés de réservation.

6. Aucune Partie, sur son territoire, n'imposera ou ne permettra que soient imposées aux fournisseurs de systèmes informatisés de réservation de l'autre Partie des règles plus restrictives en ce qui concerne l'affichage des systèmes informatisés de réservation (y compris les paramètres d'édition et d'affichage), l'application ou la vente que celles imposées à ses propres fournisseurs de systèmes informatisés de réservation.

7. Les systèmes informatisés de réservation utilisés sur le territoire d'une Partie, qui sont conformes à ces principes et à d'autres normes non discriminatoires, réglementaires, techniques et de sécurité pertinentes jouiront d'un accès effectif et sans contrainte sur le territoire de l'autre Partie. En particulier, une entreprise de transport aérien désignée participera aussi pleinement à un tel système sur son territoire d'origine qu'elle participe à un système proposé aux agences de voyages sur le territoire de l'autre Partie. Les propriétaires ou fournisseurs de systèmes informatisés de réservation d'une Partie auront les mêmes possibilités de posséder ou d'exploiter des systèmes informatisés de réservation conformes aux présent principes, sur le territoire de l'autre Partie, que les propriétaires ou fournisseurs de cette Partie. Chaque Partie veille à ce que ses entreprises de transport aérien et ses fournisseurs de systèmes informatisés de réservation n'appliquent pas de mesures discriminatoires à rencontre d'agences de voyages sur leur territoire d'origine du fait que celles-ci utilisent ou possèdent un système informatisé de réservation qui est également exploité sur le territoire de l'autre Partie.