

No. 50543*

**New Zealand
and
Turkey**

Agreement between the Government of New Zealand and the Government of the Republic of Turkey relating to air services (with annex). Ankara, 4 March 2010

Entry into force: 9 May 2012 by notification, in accordance with article 21

Authentic texts: *English and Turkish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *New Zealand, 21 March 2013*

*No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.

**Nouvelle-Zélande
et
Turquie**

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République turque (avec annexe). Ankara, 4 mars 2010

Entrée en vigueur : 9 mai 2012 par notification, conformément à l'article 21

Textes authentiques : *anglais et turc*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Nouvelle-Zélande, 21 mars 2013*

* Numéro de volume RTNU n'a pas encore été établie pour ce dossier. Les textes reproduits ci-dessous, s'ils sont disponibles, sont les textes authentiques de l'accord/pièce jointe d'action tel que soumises pour l'enregistrement et publication au Secrétariat. Pour référence, ils ont été présentés sous forme de la pagination consécutive. Les traductions, s'ils sont inclus, ne sont pas en form finale et sont fournies uniquement à titre d'information.

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

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

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

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

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

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

Have agreed as follows:

ARTICLE 1
Definitions

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

- (a) "Aeronautical Authorities" means in the case of New Zealand, the Minister responsible for the subject of Civil Aviation, and any person or body authorized to perform any functions exercised by the said Minister and in the case of the Republic of Turkey, the Ministry of Transport Communications and any person or body authorized to perform any functions exercised by the said Ministry,
- (b) "Agreed services" means services for the uplift and discharge of traffic as defined in Article 3, subparagraph 1 (c);
- (c) "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
- (d) "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- (e) "Airline" means any air transport enterprise marketing or operating air transportation;
- (f) "Capacity" is the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies), or seats or tonnes of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;
- (g) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:
 - (i) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time in force for both Parties; and
 - (ii) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties;
- (h) "Designated airline" means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation) of this Agreement;

- (i) "Ground-handling" includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services;
- (j) "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;
- (k) "International air transportation" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
- (l) "Marketing airline" means an airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline, through code-sharing;
- (m) "Stop for non-traffic purposes" has the meaning assigned to it in Article 96 of the Convention;
- (n) "Tariffs" means any price, fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in international air transportation, including transportation on an intra- or interline basis, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such price, fare, rate or charge;
- (o) "Territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention, provided that, in respect of New Zealand, the term "territory" shall exclude Tokelau; and
- (p) "User charges" means a charge made to airlines by a service provider for the provision of airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services.

ARTICLE 2
Designation, Authorisation and Revocation

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement, and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels. Designation shall not be required for airlines exercising the rights provided for in Article 3, subparagraph 1(a) and 1(b).

2. On receipt of such a designation, and of applications from a designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions relating to the operation and navigation of the aircraft, the other Party shall grant appropriate authorisations without delay, provided that:
 - a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline or in its nationals;
 - b) the airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Party designating the airline;
 - c) the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally and reasonably applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications, in conformity with the provisions of the Convention;
 - d) the airline holds the necessary operating permits; and
 - e) the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 5 (Safety) and Article 6 (Aviation Security) of this Agreement.
3. When an airline has been so designated and authorised it may commence international air transportation, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.
4. Either Party may withhold, revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Party, at any time, if the conditions specified in paragraph 2 of this Article are not met, or if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
5. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with subparagraphs 2 (a) to 2 (d) of this Article, the rights established by paragraph 4 of this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
6. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 5 (Safety) or Article 6 (Aviation Security) of this Agreement.

ARTICLE 3
Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:
 - a) the right to fly across its territory without landing;
 - b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
 - c) the rights for designated airlines to operate services on the route specified in Annex 1 and to make stops in its territory for the purpose of uplifting and discharging passengers, cargo and mail, hereinafter called the "agreed services"; and
 - d) the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to uplift and discharge between points in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo or mail carried for compensation.

ARTICLE 4
Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, cargo and aircraft (including regulations and rules relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, advance passenger information, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers and crew and in relation to such cargo of the other Party's airlines.
3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its entry, clearance, aviation security, immigration and passport control, advance passenger information, customs and quarantine, postal and similar regulations.

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

ARTICLE 5 Safety

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognised as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the *Convention on International Civil Aviation*.
2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with ICAO, the other Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.
3. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognise for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or in relation to its registered aircraft by the other Party.
4. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
5. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 4 that meet the standards established at

that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with those standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within a time period agreed by the Parties.

6. Paragraphs 7 to 10 of this Article supplement paragraphs 1 to 5 of this Article and the obligations of the parties under Article 33 of the Convention.
7. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of the other Party may, while within the territory of the other Party, be the subject of a search by the authorised representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. The purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at the time pursuant to the Convention.
8. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Party.
9. Any action by one Party in accordance with paragraph 8 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
10. With reference to paragraph 5 of this Article, if the first-mentioned Party determines that the second-mentioned Party remains non-compliant with the relevant standards when the agreed time period has lapsed, the first-mentioned Party should advise the Secretary General of ICAO thereof. The Secretary General should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation by the first-mentioned Party.

ARTICLE 6 **Aviation Security**

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and

Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere.

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 provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.
4. Such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice (or such shorter period as may be agreed between the aeronautical authorities), for its aeronautical authorities to conduct an assessment in the territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be mutually determined by the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.
7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request immediate consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party.

ARTICLE 7 **User Charges**

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

ARTICLE 8
Statistics

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

ARTICLE 9
Customs Duties and Other Charges

1. Aircraft operated in international air transportation by the airlines of each Party shall be exempt from all import restrictions, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by national authorities. Component parts, normal aircraft equipment and other items intended for or used solely in connection with the operation or for the repair, maintenance and servicing of such aircraft shall be similarly exempt, provided such equipment and items are for use on board an aircraft and are re-exported.
2. (a) Provided in each case that they are for use on board an aircraft in connection with the establishment or maintenance of international air transportation by the airline concerned, the following items shall be exempt from all import restrictions, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by national authorities, whether they are introduced by an airline of one Party into the territory of the other Party or supplied to an airline of one Party in the territory of the other Party:
 - (i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and products destined for sale to, or use by, passengers during flight);
 - (ii) fuel, lubricants (including hydraulic fluids) and consumable technical supplies; and
 - (iii) spare parts including engines.

- (b) These exemptions shall apply even when these items are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Party in which they have been taken on board.
3. The exemptions provided by this Article shall not extend to charges based on the cost of services provided to the airlines of a Party in the territory of the other Party.
 4. The normal aircraft equipment, as well as spare parts (including engines), supplies of fuel, lubricants (including hydraulic fluids) and other items mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article retained on board the aircraft operated by the airlines of one Party may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. Aircraft stores intended for use on the airlines' services may, in any case, be unloaded. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the Customs laws and procedures of that Party.
 5. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the airline or airlines of one Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Party.

ARTICLE 10 **Tariffs**

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

ARTICLE 11

Capacity

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

ARTICLE 12

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the following rights in the territory of the other Party:
 - a) the right to establish offices, including offline offices, for the promotion, sale and management of air transportation;
 - b) the right to engage in the sales and marketing of air transportation to any person through its sales offices and, at its discretion, through its agents or intermediaries, using its own transportation documents; and
 - c) the right to use the services and personnel of any organisation, company or airline operating in the territory of the other Party.
2. In accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Party, the airlines of each Party shall be entitled to bring in and maintain in the territory of the other Party those of their own managerial, sales, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air transportation. Consistent with such laws and regulations, each Party shall, with the minimum of delay, grant the necessary employment authorisations, visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in this paragraph.
3. The airlines of each Party shall have the right to sell air transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in local or freely convertible currencies. Each airline shall have the right to convert their funds into any freely convertible currency and to transfer

them from the territory of the other Party at will. Subject to the national laws and regulations and policy of the other Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of their operations shall be permitted at the foreign exchange market rates for payments prevailing at the time of submission of the requests for conversion or transfer and shall not be subject to any charges except normal service charges levied for such transactions.

4. The airlines of each Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency or, provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.
5. The designated airline(s) of either Contracting Party may, subject to applicable laws and regulations governing competition, enter into marketing arrangements such as blocked space, code sharing or other commercial arrangements with:
 - a) an airline or airlines of the same Contracting Party;
 - b) an airline or airlines of the other Contracting Party and/or;
 - c) an airline or airlines of a third country;

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

6. Unless otherwise mutually determined by the aeronautical authorities of the Parties, the capacity which may be held out and sold by the airlines of each Party, when code sharing as the marketing airline, shall not be subject to limitations under this Agreement.
7. (a) The designated airline or airlines of one Party shall be permitted, in accordance with the domestic laws and regulations of both Parties, on the basis of reciprocity, to perform its own specified ground handling services in the territory of the other Party and, at its option, to have ground handling services provided in whole or in part by any agent authorized, if required by domestic laws and regulations, by the competent authorities of the other Party to provide such services.
 - (b) The exercise of the rights set forth above shall be subject only to physical or operational constraints resulting from considerations of airport safety or security. Any constraints shall be applied uniformly and on terms no less favourable than the most favourable terms

available to any airline engaged in similar international air services at the time the constraints are imposed.

8. The airlines of each Party shall be permitted to conduct international air transportation using aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided only that the operating aircraft and crew meet the applicable operating and safety standards and requirements after the approval of the competent authorities of both parties.
9. The Parties recognise that to give effect to the rights and entitlements embodied in the Agreement the airlines of each Party must have the opportunity to access airports mutually determined in the territory of the other Party on a non-discriminatory basis.

ARTICLE 13 **Competition**

1. The competition laws of each Party, as amended from time to time, shall apply to the operation of the airlines within the jurisdiction of the respective Party. Where permitted under those laws, a Party or its competition authority may, however, unilaterally exempt commercial agreements between airlines from the application of its domestic competition law. This does not obligate a Party or its competition authority to provide a reciprocal exemption.
2. Without limiting the application of competition and consumer law by either Party, if the aeronautical authorities of either Party consider that the airlines of either Party are being subjected to discrimination or unfair practices in the territory of either Party, they may give notice to this effect to the aeronautical authorities of the other Party. Consultations between the aeronautical authorities shall be entered into as soon as possible after notice is given unless the first Party is satisfied that the matter has been resolved in the meantime.
3. In undertaking the consultations outlined in this Article the Parties shall:
 - a) coordinate their actions with the relevant authorities;
 - b) consider alternative means which might also achieve the objectives of action consistent with general competition and consumer law; and
 - c) take into account the views of the other Party and the other Party's obligations under other international agreements.

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

ARTICLE 14
Flight Schedule Submission

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party on each schedule period (summer and winter) at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services.
2. For supplementary flights which the designated airline of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved flight schedule, that airline has to request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests shall be submitted in accordance with the national laws and regulations of the Contracting Parties. The same procedure shall be applied to any modification thereof.

ARTICLE 15
Consultations and Amendment

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and the Annexes thereto.
2. If either of the Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement and the Annexes thereto, it may request consultation with the other Party. Subject to Article 2 (5) (Designation, Authorisation and Revocation), Article 5 (4) (Safety) and Article 6 (7) (Aviation Security) such consultations, which may be between the aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request, unless otherwise mutually decided.
3. Any amendments shall enter into force when the Parties have notified each other by an exchange of diplomatic notes that their respective requirements for the entry into force of an amendment have been met.

ARTICLE 16
Settlement of Disputes

1. Any dispute between the Parties concerning the interpretation or application of this Agreement, with the exception of any dispute concerning tariffs or the application of national competition laws, which cannot be settled by consultations shall, at the request of either Party, be submitted to an arbitral tribunal.
2. Within a period of thirty (30) days from the date of receipt by either Party from the other Party of a note through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by a tribunal, each Party shall nominate an arbitrator. Within a period of thirty (30) days from the appointment of the arbitrator last appointed, the two arbitrators shall appoint a president who shall be a national of a third State. If within thirty (30) days after one of the Parties has nominated its arbitrator, the other Party has not nominated its own or, if within thirty (30) days following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, either Party may request the President of the Council of ICAO to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
3. Except as otherwise determined by the Parties or prescribed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within thirty (30) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due within thirty (30) days. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.
4. The tribunal shall attempt to give a written award within thirty (30) days after completion of the hearing, or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The award shall be taken by a majority vote.
5. The Parties may submit requests for clarification of the award within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.
6. The award of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the parties to the dispute.
7. The expenses of arbitration under this Article shall be shared equally between the Parties.

8. If and for so long as either Party fails to comply with an award under paragraph 6 of this Article, the other Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Party in default.

ARTICLE 17
Termination

1. Either Party may at any time give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to ICAO. The 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 notice by the Party, unless the notice is withdrawn by mutual decision of the Parties before the end of this period.
2. In default of acknowledgement of receipt of a notice of termination by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof.

ARTICLE 18
Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with ICAO.

ARTICLE 19
**Conformity with Multilateral Conventions Concerning Air
Transportation**

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

ARTICLE 20
Titles

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

ARTICLE 21
Entry into Force

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

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

DONE at Ankara, this fourth day of March, 2010, in the English and Turkish languages.

In the event of any inconsistencies, the English version shall prevail.

For the Government of
New Zealand



Murray McCULLY
Minister of
Foreign Affairs

For the Government of
The Republic of Turkey



Binali YILDIRIM
Minister of Transport and
Communications

ANNEX 1

Section 1

ROUTE SCHEDULE

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

Routes for the designated airlines of New Zealand:

<u>In New Zealand</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>In Turkey</u>	<u>Beyond Points</u>
Any points	Any	Any points	Any

Routes for the designated airlines of the Republic of Turkey:

<u>In Turkey</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>In New Zealand</u>	<u>Beyond Points</u>
Any points	Any	Any points	Any

Notes:

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

Section 2

OPERATIONAL FLEXIBILITY

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

- a) perform services in either or both directions;
- b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- c) transfer traffic from any aircraft to any other aircraft at any point on the route,

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

Section 3

CHANGE OF GAUGE

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

[TURKISH TEXT – TEXTE TURC]

**YENİ ZELANDA HÜKÜMETİ İLE TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA
HAVA HİZMETLERİNE DAİR ANLAŞMA**

(Bundan sonra "Taraflar" olarak anılacak olan) Yeni Zelanda Hükümeti ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti

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

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

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

Aşağıdaki şekilde anlaşmışlardır:

MADDE 1

Tanımlar

Bu Anlaşma amacı doğrultusunda, metin içeriği aksini gerektirmediği takdirde,

- a) "Havacılık otoriteleri" terimi Yeni Zelanda için Sivil Havacılık konusundan sorumlu Bakanlık ve Türkiye Cumhuriyeti için, Ulaştırma Bakanlığı veya sözü geçen her iki otorite için herhangi bir görevi yerine getirmeye yetkili herhangi bir teşekkül ya da kişiyi;
- b) "Mutabık kalınan hizmetler"terimi, trafiğin alınması ve boşaltılması için 3. Maddenin alt paragraf 1 (c)' de belirtilen seferleri;
- c) "Anlaşma", terimi, bu Anlaşmayı, Eklerini ve bunlarda yapılabilecek her türlü değişiklikleri ;
- d) "Hava taşımacılığı" terimi, yolcu, bagaj, kargo ve postanın ayrı ayrı ya da bir arada, ücret ya da kiralama yoluyla, hava araçları vasıtasıyla taşınmasını;
- e) "Havayolu" terimi, hava taşımacılığı pazarlaması ya da işletmesinde bulunan her türlü hava taşıma işletmesini ;
- f) "Kapasite" terimi, bu Anlaşma uyarınca , (her şehirden karşılıklı ya da ülkeden ülkeye) veya günlük, haftalık, sezonluk ya da yıllık olarak belli bir dönemde bir hatta sunulan uçuş sayısı (frekans), koltuk ya da kargo tonajı şeklinde belirlenen sefer miktarını(larını); ifade etmektedir.
- g) "Sözleşme" terimi, 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesini ifade eder ve aşağıdakileri de kapsar:

- belirli bir zamanda her iki Taraf için yürürlükte olması kaydıyla, söz konusu Sözleşmenin 90'ncı Maddesi uyarınca benimsenmiş olan Ekler ve değişiklikler;

- söz konusu Sözleşmenin 94 (a) Maddesine göre yürürlüğe giren ve her iki Tarafça onaylanmış değişiklikler

- h) "Tayin edilen havayolu", bu Anlaşmanın 2. Maddesine (Tayin edilme, Yetkilendirme ve İptal edilme) göre tayin edilen veya yetkilendirilen havayolu ya da havayollarını;
- i) "Yer hizmetleri" , yolcu, kargo ve bagaj hizmetleri ve ikram kolaylıkları ve/veya hizmetleri de dahil olmak üzere çeşitli hizmetleri;
- j) "ICAO", Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünü;
- k) "Uluslararası hava taşımacılığı" birden fazla Devletin ülkesi üzerindeki hava sahasının kullanıldığı hava taşımacılığını;
- l) "Pazarlamacı havayolu", kod paylaşımı vasıtasıyla başka bir havayolu şirketince işletilen hava aracı ile hava taşımacılığı sunan havayollarını;
- m) "Teknik iniş" terimi, Sözleşmenin 96. Maddesinde belirtilen anlamı ifade etmektedir.
- n) "Ücret tarifesi" terimi, yolcu (onların bagajları) bagaj veya kargo (posta hariç) taşınması için alınacak her türlü fiyatları, oranları ve bu fiyatların geçerli olduğu şartları; ki bu fiyatlara komisyon ücretleri ve taşıma belgeleri satışı için diğer ek ödemeler dahil, fakat posta taşınması ödemeler ve şartlar hariçtir.
- o) "Ülke" terimi, Yeni Zelanda tarafı açısından Tokelau'nun hariç bırakılması kaydıyla, Sözleşmenin 2. Maddesindeki anlamı;
- p) "Kullanıcı ücretleri", havayollarına, havayolu, havayolu çevresi, hava seyrüsefer ve havacılık güvenliği olanak ve hizmetleri için hizmet sağlayıcısı tarafından uygulanan ücreti ifade etmektedir.

MADDE 2

Tayin Etme, Yetkilendirme ve İptal Etme

1. Her bir Taraf, bu Anlaşma uyarınca uluslararası hava taşımacılığında yer almak istediği sürece, dilediği sayıda havayolunu tayin etme ve bu tayinleri geri çekme veya değiştirme hakkına sahip olacaktır. Bu tayinler yazılı şekilde diplomatik kanallar yoluyla diğer Tarafa bildirilecektir. 3. Maddenin 1(a) ve 1(b) alt paragraflarında sözü geçen haklara sahip havayolları için tayin edilme gerekmecektir.
2. Tayin edilen havayolundan, hava aracının işletilmesi ve seyrüseferine dair işletme yetkilerinin ve teknik izinlerinin tavsiye edilen biçim ve şekilde tayininin ve uygulamaların alınmasından sonra, tayin edilen havayolu;
 - a) Tayin edilmiş bir havayolunun hakiki sahipliği ve etkin kontrolünün bu havayolunu tayin eden Tarafın veya uyruklarının elinde bulunması,
 - b) Havayolunun kendisini tayin eden Tarafın ülkesinde kurulmuş olması ve yerleşik olması,
 - c) Havayolu, uluslararası hava taşımacılığı işletmeciliği için Sözleşmenin hükümlerine uygun olarak,, yönetmelik ve kurallarla öngörülen şartları karşılayacak nitelikleri taşıyor olması,
 - d) Havayolunun gerekli işletme izinlerine sahip olması,
 - e) Havayolunu tayin eden Tarafın, bu Anlaşmanın 5.Maddesinde (Emniyet) ve 6. Maddesinde (Havacılık Güvenliği) belirtilen standartlara sahip olması ve bu standartları uyguluyor olması,koşullarını sağladığı takdirde, karşı Taraf gerekli yetkileri gecikmeden tanıyacaktır.
3. Bir havayolu bu şekilde tayin edildikten ve yetkilendirildikten sonra, bu Anlaşmanın uygulanan hükümlerine uyması karşılığında uluslararası hava taşımacılığına başlayabilir.

4. Bu Maddenin 2. paragrafında belirtilen şartların yerine getirilmemesi veya havayolunun bu Anlaşma altında öngörülen hükümlere göre işletilmemesi durumunda, her bir Taraf karşı Tarafça tayin edilen havayolunun işletme yetkilerini veya teknik izinlerini geri çekebilir, iptal edebilir, askıya alabilir veya kısıtlayabilir.
5. Bu Maddenin 2(a)'dan 2(d)'ye kadar olan alt paragrafları ile ilgili daha ileri uyumsuzlukların önlenmesi için acil bir işlem gerekmediği takdirde, bu Maddenin 4. paragrafında belirtilen haklar diğer Tarafı istişareden sonra uygulanacaktır.
6. Bu Madde her bir Tarafın diğer Tarafın havayolu veya havayollarının bu Anlaşmanın 5. Maddesi (Emniyet) ve 6.Maddesi (Havacılık Güvenliği) ile uyumlu işletme yetkisi ve izni üzerindeki geri çekme, iptal etme, kısıtlama ve kayıt koyma haklarını kısıtlamaz.

MADDE 3

Hakların Tanınması

1. Her bir Taraf diğer Tarafa, diğer Tarafın havayoluna uluslararası hava taşımacılığını yürütebilmesi için aşağıdaki hakları tanır:
 - a) Kendi ülkesi üzerinden iniş yapmadan uçuş hakkı;
 - b) Ülkesine teknik iniş yapma hakkı;
 - c) Tayin edilen havayolları için Ek 1'de belirtilen hatlarda seferler işletmek ve yolcu, kargo, posta almak ve bırakmak amacıyla ülkesine iniş yapma hakkı; ki bunlar bundan sonra "Mutabık kalınan hizmetler" olarak tanımlanacaktır ve;
 - d) Bu Anlaşmada başka bir şekilde belirtilmiş haklar
2. Bu Maddedeki hiçbir husus bir Tarafın havayolu veya havayollarına diğer Tarafın ülkesindeki noktalar arasında ücret karşılığı yolcu, bagaj, kargo taşıma, posta alma ve bırakma hakkını verdiği şeklinde anlaşılabilir.

MADDE 4

Yasaların Uygulanması

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

MADDE 5

Emniyet

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

2. Her bir Tarafın havacılık otoriteleri tarafından, mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesinde, herhangi bir şahıs ya da tayin edilen havayolu ya da uçağa verilen. yukarıdaki 1. paragrafta belirtilen lisans ve sertifikalarla ilgili ayrıcalık ve şartların, sözleşmede belirlenen asgari standartlardan bir farklılığa izin vermesi ve bu farkın ICAO tarafından tanınması durumunda, diğer Taraf söz konusu sorunun açıklığa kavuşması hususunda havacılık otoriteleri arasında istişare talep edebilir.
3. Her bir Taraf, diğer Tarafça tescil edilen hava aracına veya kendi uyuşundaki kişilere verilen lisanslar ve yeterlilik belgelerini kendi ülkesine yapılan uçuşlarda ve inişlerde, tanıma veya reddetme hakkını saklı tutar.
4. Her bir Taraf, havacılık olanakları, uçuş mürettebatı, hava aracı ve hava aracının işletilmesine dair konularda diğer Tarafın sağladığı emniyet standartları hakkında istediği zaman istişare talep edebilir. Bu istişareler talepten itibaren 30 gün içinde gerçekleştirilecektir.
5. Bu istişareleri takiben, eğer Taraflardan biri diğerinin o sırada Sözleşmeye göre belirlenen ve 4. paragrafta sözü geçen alanlarda emniyet standartlarını etkili bir şekilde sağlamadığını ve uygulamadığını tespit ederse, diğer Taraf bu tespitler hakkında ve bu standartlara uyulması için gerekli girişimler hakkında bilgilendirilecektir. Daha sonra diğer Taraf, Taraflarca uzlaşılan belli süre zarfında uygun olan düzeltmeleri yapacaktır.
6. Bu Maddenin 7. paragraftan 10. paragrafa kadar olan kısımları, bu Maddenin 1. paragraftan 5. paragrafa kadar olan kısımlara ve Sözleşmenin 33. Maddesi altındaki Tarafların yükümlülüklerine ek teşkil etmektedir.
7. Sözleşmenin 16. Maddesine uygun olarak, bir Tarafın havayolu tarafından veya havayolu adına işletilen hava aracının diğer Tarafın ülkesine ya da ülkesinden sefer düzenlerken , ülkesinde bulunduğu Tarafın yetkili temsilcileri tarafından olağandışı bir gecikmeye yol açmamak şartıyla incelemeye tabi olabileceği konusunda Taraflar mutabık kalmışlardır. Söz konusu incelemenin amacı hava aracının ilgili evraklarının ve mürettebatın lisanslarının geçerliliğini ve hava araç ve teçhizatının durumunun o sırada Sözleşmede belirlenen standartlara uygunluğunu doğrulamak olacaktır.

8. Havayolu işletmesinin emniyetini sağlamak için acil bir eylem gerekmesi durumunda, her bir Taraf, diğer Tarafın havayolu veya havayollarının işletme yetkilerini o anda askıya alma veya değiştirme hakkını saklı tutar.
9. 8. paragraf uyarınca, bir Tarafça yapılan herhangi bir hareket, bunu gerektiren sebep ortadan kalktığıında durdurulacaktır.
10. Bu Maddenin 5. paragrafı uyarınca, eğer sözü geçen birinci Taraf mutabık kalınan süre dolduğunda adı geçen ikinci Tarafın ilgili standartlara hala uymadığını belirlerse, adı geçen birinci Taraf ICAO Genel Sekreterine danışacaktır. Genel Sekreter ayrıca adı geçen birinci Tarafça bir sonraki uygun çözüm hakkında bilgilendirilecektir.

MADDE 6

Havacılık Güvenliği

1. Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut hak ve yükümlülüklerine uygun olarak, sivil havacılık güvenliğinin yasadışı müdahalelere karşı korunması amacıyla birbirlerine karşı üstlendikleri yükümlülüğün, bu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini teyit ederler. Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut haklarının ve yükümlülüklerinin genel niteliklerini kısıtlamaksızın, özellikle 14 Eylül 1963 tarihli, Hava Araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Eylemlere ilişkin Tokyo Sözleşmesi, 16 Aralık 1970 tarihli Hava Araçlarının Yasadışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine ilişkin Lahey Sözleşmesi, 23 Eylül 1971 tarihli Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı İşlenen Suçların Önlenmesine ilişkin Montreal Sözleşmesi ve bunun eki protokolü olan 24 Şubat 1988 tarihli Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Limanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine ilişkin Montreal Protokolü ve Tarafların taraf oldukları sivil havacılık güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir sözleşmeye ve protokole uygun hareket edeceklerdir.
2. Taraflar, sivil hava araçlarının yasadışı yollarla ele geçirilmesini önlemek, bu hava araçlarının, yolcularının ve mürettebatının, havaalanlarının ve hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı diğer yasadışı eylemleri ve sivil havacılığın güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir tehdidi bertaraf etmek üzere, talep halinde birbirlerine gerekli her türlü yardımda bulunacaklardır.

3. Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, Taraplara uygulanabilir olduğu ölçüde, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından konulan ve Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine Ek olarak kabul edilen havacılık güvenliği hükümlerine uygun olarak hareket edeceklerdir. Taraflar, kendi tescilindeki hava aracı işletmecilerinin veya işyeri merkezi ülkelerinde bulunan veya ülkelerinde sürekli mukim olan hava aracı işletmecilerinin ve ülkelerindeki havaalanı işletmecilerinin söz konusu havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini isteyeceklerdir. Her bir Taraf diğer Tarafı ulusal yönetmelik ve uygulamalar ile eklerdeki havacılık güvenlik standartları arasındaki herhangi bir fark hakkında bilgilendirecektir. Her bir Taraf karşı Tarafa bu farkları görüşmek üzere istediği zaman istişare talep edebilir.
4. Söz konusu hava aracı işletmecilerinden, bir Tarafın ülkesine giriş için, bu ülkeden çıkış için veya bu ülkede kalınan süre zarfında bu Tarafça, yukarıdaki (3) paragrafta atıf yapılan havacılık güvenliği hükümlerine uymaları istenebilir. Taraflardan her biri, kendi ülkesinde hava araçlarının güvenliğinin sağlanması, yolcuların, mürettebatın el bagajlarının, genel bagajın, kargo ve hava aracı levazımının yükleme ve boşaltma öncesinde ve sırasında kontrolü amacıyla yeterli tedbirlerin alınmasını ve etkin şekilde uygulanmasını sağlayacaktır. Taraflardan her biri, özel bir tehdidin bertaraf edilmesi amacıyla diğer Tarafın makul özel güvenlik tedbirleri alınması yolunda yapacağı herhangi bir talebi olumlu şekilde dikkate alacaktır.
5. Sivil hava araçlarının yasadışı yollarla ele geçirilmesi olayı veya doğrudan bir tehdidin olması veya hava araçlarına, yolcularına ve mürettebatına, havaalanlarına veya hava seyrüsefer tesislerine yönelik diğer yasadışı müdahalelerin meydana gelmesi halinde Taraflar, haberleşmede ve bu tür bir olayın veya olay tehdidinin süratli ve güvenli biçimde sona erdirilmesini amaçlayan diğer uygun tedbirlerin alınmasında kolaylık sağlayarak birbirlerine yardımcı olacaklardır.
6. Her bir Taraf uyarıyı takip eden 60 gün içinde (veya havacılık otoritelerinin anlaşmaları halinde daha kısa bir süre zarfında) kendi ülkesine veya kendi ülkesinden olan uçuşlarda diğer Tarafın hava aracı işletmecilerince uygulanan ya da uygulanması planlanan güvenlik tedbirleri için karşı Tarafın ülkesinde kendi havacılık otoriteleri için bir değerlendirme yapma hakkına sahiptir. Böyle bir değerlendirmenin yapılması için gerekli idari düzenlemeler havacılık otoritelerince ortak belirlenecek ve bu değerlendirmelerin hızlıca yapılması için gecikmeden uygulanacaktır.

7. Bir Tarafın, diğer Tarafın bu Maddenin hükümlerinden saptığına dair makul gerekçeleri olması halinde, ilk Taraf derhal istişare talep edebilir. Bu istişareler herhangi bir Tarafın talebinin ulaşmasından itibaren 15 gün içinde başlayacaktır.

MADDE 7

Kullanıcı Ücretleri

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

MADDE 8

İstatistikler

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

MADDE 9

Gümrük Vergileri ve Diğer Harçlar

1. Her bir Tarafın havayollarınca uluslararası hava taşımacılığında işletilen hava araçları, ulusal otoritelerin koyduğu tüm ithalat sınırlamaları, gümrük vergileri, tüketim vergileri ve benzer ücret ve harçlardan muaf olacaktır. Yedek parçalar, normal hava aracı teçhizatı ve sadece hava araçlarının işletilmesi veya onarım, bakım ve hizmeti için kullanılması planlanan diğer kalemler, bu teçhizat ve kalemler sadece hava aracında kullanılması ve ülkeden çıkarılması kaydıyla benzer şekilde muaf olacaktır.
2. a) Söz konusu havayolunca uluslararası hava taşımacılığının kurulması ve sağlanması amacıyla, her durumda hava aracının içerisinde kullanılmak kaydıyla, bir Tarafın ülkesine diğer Tarafın havayolunca getirilmiş veya bir Tarafın havayoluna diğer Tarafın ülkesinde tedarik edilmiş olsa da, aşağıdaki kalemler Tarafların ulusal otoritelerince konulan ithalat sınırlamaları, gümrük vergileri, tüketim vergileri ve benzer ücret ve harçlardan muaf olacaktır.
 - i. Hava aracı levazımatı (yiyecek, içecek ve uçuş esnasında yolculara satılacak yada yolcularca kullanılacak ürünler gibi kalemler fakat bunlarla sınırlı değil);
 - ii. Yakıt, yağlama maddeleri (hidrolik sıvılar dahil) ve tüketilebilir teknik malzemeler; ve

iii. Motorlar dahil olmak üzere yedek parçalar.

b) Bu muafiyetler, söz konusu kalemler uçağa alındıkları diğer Tarafın ülkesi üzerinde olan yolculukların her hangi bir kısmında kullanılsa dahi uygulanacaktır.

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

MADDE 10

Ücret Tarifeleri

1. Her bir Taraf, trafiğin taşınması için her bir havayolunun kendi ücret tarifesini belirlemesine izin verecektir.
2. Ulusal yasa ve yönetmeliklerle zorunlu kılınmadıkça, havayollarınca belirlenen ücret tarifelerinin herhangi bir Tarafın havacılık otoritelerine bildirilmesi gerekmeyecektir.

3. Herhangi bir havacılık otoritesi diğer Tarafın havayolu tarafından sunulan ya da geçerli olan ücret tarifesiinden memnuniyetsizlik duyarsa ve eğer herhangi bir otoriteden talep gelirse, havacılık otoriteleri konuyu istişareler yoluyla çözmek için elinden geleni yapacaktır. Hiçbir durumda, bir Tarafın havacılık otoritesi, diğer Tarafın havayolunun tarifesiinin yürürlüğe girmesini veya devamını önlemek için tek taraflı bir harekette bulunmayacaktır.

MADDE 11

Kapasite

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

MADDE 12

Ticari Fırsatlar

1. Her bir Tarafın havayolları, diğer Tarafın ülkesinde şu haklara sahip olacaktır:
 - (a) Promosyon, satış ve hava ulaşım idaresi için "offline" ofisler dahil, ofis açma hakkı,
 - (b) Herhangi bir şahsa hava ulaşım pazarlama ve satışlarını, ofisleri ve kendi takdirine bağlı olarak, acenteleri ve arabulucuları vasıtasıyla, kendi ulaşım belgelerini kullanarak yapma hakkı,
 - (c) Diğer Tarafın ülkesinde işletilen herhangi bir havayolunun, şirketin veya bir kuruluşun personelini ve hizmetlerini kullanma hakkı.

2. Bir Tarafın havayolları, diğer Tarafın giriş yapma, konaklama ve çalışmaya ilişkin yasa ve yönetmeliklerine uygun olarak, hava ulaşımı açısından gerekli gördüğü sürece, kendi idari, satış, teknik, işletmen ve diğer uzman personelini diğer Tarafın ülkesine getirme hakkına sahip olacaktır. Bu yasa ve yönetmeliklere uygun olarak, bu Maddede belirtilen temsilci ve personeilin çalışma izinleri, vizeleri ve diğer ilgili evrakı en az gecikme ile verilecektir.
3. Her bir Tarafın tayin ettiği havayolları, yerel veya serbest çevrilebilir para birimi ile hava ulaşım hizmeti satmakta, herhangi bir şahıs da bu hizmeti almakta özgür olacaktır. Her havayolu, fonlarını serbest çevrilebilir bir para birimine çevirmekte ve diğer Tarafın toprağına transfer etmede serbest olacaktır. Diğer Tarafın ulusal yasalarına, yönetmeliklerine ve politikalarına tabi olarak, uçuşlar esnasında elde edilen gelirlerin talep tarihinde dış pazarındaki oranlar üzerinden çevirme ve ülkesine transfer etme hakkına sahip olacaktır. Sözü geçen çevirme ve transfer için normal olarak alınan ücret dışında herhangi bir ücrete tabi tutulmayacaktır.
4. Her bir Tarafın havayolları tercihine göre diğer Tarafın ülkesinde, yakıt alımı dahil yaptığı yerel harcamalarda, yerel para birimiyle veya yerel döviz mevzuatı izin verdiği takdirde, serbestçe çevrilebilir başka bir dövizle ile ödeme yapabilecektir.
5. Her bir Tarafın tayin edilmiş havayolları, rekabet hususunda yürürlükte olan kanun ve düzenlemelere tâbi olarak, uygun güzergâh ve trafik haklarına sahip bulunmak ve satışı yapılan her bir bilet için, müşteriye hizmetin hangi kısmının hangi havayolu tarafından gerçekleştirileceği bildirilmek koşuluyla aşağıda belirtilen anlaşmalar için:
 - a) aynı Tarafın havayolu / havayollarıyla
 - b) diğer Tarafın havayolu / havayollarıyla ve/veya
 - c) üçüncü bir ülkenin havayolu veya havayollarıylabloke edilmiş koltuk, kod paylaşımı ve diğer ticari anlaşmalar gibi pazarlama anlaşmaları yapabilirler.
6. Tarafların havacılık otoriteleri tarafından karşılıklı olarak aksi kararlaştırılmadıkça, pazarlamacı havayolu olarak kod paylaşımı yapıyorken, her iki Taraf havayolları tarafından da belirlenip satışa sunulabilecek olan kapasite, bu Anlaşma altında herhangi bir sınırlamaya tâbi değildir.

7. (a) Bir Tarafın tayin edilen havayolu veya havayolları, karşılıklılık ilkesi temelinde ve her iki Tarafın milli mevzuat ve yönetmeliklerine tabi olarak diğer Tarafın ülkesinde isteğe göre ya kendisi mevzuatlarda belirlenen yer hizmetlerini verebilir ya da bu hizmetlerin, tamamen ya da kısmen, diğer Tarafın otoritelerince yetkilendirilmiş herhangi bir acente vasıtasıyla yapılmasını sağlayabilir.

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

8. İşletilen hava aracı ve mürettebat güvenlik standartlarına ve gerekliliklerine uyduğu müddetçe, her bir Tarafın havayollarına, diğer havayolları dahil, herhangi bir şirketten kiralanmış hava aracı veya mürettebat ile uluslararası hava ulaşımında bulunma izni verilecektir.
9. Taraflar, bu Anlaşma çerçevesinde belirlenen hakların ve yetkilerin etkin kılınması için, her bir Tarafın havayollarının diğer Tarafın ülkesinde, karşılıklı olarak belirlenmiş havalimanlarına ayırım gözetilmeksizin giriş yapma fırsatı olması gerektiğini tanıyacaklardır.

MADDE 13

Rekabet

1. Zaman zaman değişikliğe uğrayan her bir Tarafın rekabet kanunu, ilgili Tarafın kendine ait olan yargı alanı içinde işletilen havayollarına uygulanacaktır. Bu yasalarla izin verildiğinde, bir Taraf veya bu Tarafın rekabet otoritesi, havayolları arasındaki ticari anlaşmaları, yerel rekabet yasasının uygulanmasından tek taraflı olarak bağışık tutabilir. Bu durum, bir Tarafı ya da Tarafın rekabet otoritesini karşılıklı olarak bağışıklık sağlamaya zorunlu bırakmaz.

2. Rekabet ve tüketici yasasının uygulanması herhangi bir Tarafça sınırlandırılmaksızın, herhangi bir Tarafın havacılık otoriteleri, herhangi bir havayolu işletmesinin diğer tarafın ülkesinde adaletsiz ve ayrımcı bir tutuma maruz kaldığını düşündükleri takdirde, diğer Tarafın havacılık otoritelerine ihtarda bulunabilirler. Birinci Tarafın, durumun bu esnada çözüldüğünden tatmin olmaması durumunda ihtar verilmesinin hemen ardından havacılık otoriteleri istişarede bulunacaklardır.
3. Bu Maddede belirtilen istişarelerin yürütülmesi aşamasında Taraflar:
 - (a) Eylemlerini ilgili otoriteler eliyle koordine edecek;
 - (b) Genel rekabet ve tüketici yasasıyla uyumlu, eylemin hedeflerini başarıya götürecek alternatif yollar üretecek;
 - (c) Diğer Tarafın görüşlerini ve yine diğer Tarafın uluslararası anlaşmalardaki yükümlülüklerini göz önünde bulunduracaktır.
4. Yukarıdaki 1. ve 3. paragraflarda aksi belirtilmedikçe, bu Madde, Taraflardan herhangi birinin rekabet otoritelerinin ya da havayolu işletmelerinin tek taraflı eylemini bertaraf edemez.

MADDE 14

Uçuş Programlarının Sunulması

1. Her bir Tarafın tayin edilmiş havayolları, öngördükleri uçuş programlarını, diğer Tarafın havacılık otoritelerine, her tarife döneminde (yaz ve kış), üzerinde mutabık kalınmış seferlerin başlatılmasından en az 30 gün önce onaylanması için sunar.
2. Taraflardan birinin tayin edilmiş havayolu, onaylanmış uçuş programının dışında kalan seferlerini gerçekleştirmek istediği ek uçuşları için, diğer Tarafın havacılık otoritelerinden ön bir izin talep etmek zorundadır. Bu talepler, Tarafların ulusal yasa ve düzenlemelerine uygun olarak sunulacaktır. Bu usul, herhangi bir değişiklikte de takip edilecektir.

MADDE 15

İstişare ve Değişiklikler

1. Yakın bir işbirliği anlayışı içerisinde, Tarafların havacılık otoriteleri bu Anlaşma ve Eklerinin hükümlerinin uygulanmasını ve bunlara tatmin edici uyum sağlamak amacıyla zaman zaman aralarında danışmalarda bulunacaklardır.
2. Taraflardan herhangi biri, bu Anlaşma ve Eklerinin herhangi bir hükmünün değiştirilmesini arzu etmesi halinde, diğer Taraftan istişare talep edebilir; Madde 2 (5) (Tayin, Yetkilendirme ve Askıya alma), Madde 5 (4) (Emniyet) ve Madde 6 (7)'ye (Havacılık Güvenliği) tabi olarak, havacılık otoriteleri arasında yapılabilecek olan veya görüşme ya da yazışma yoluyla olabilecek olan bu istişare aksi karşılıklı olarak karar verilmedikçe talep tarihinden itibaren altmış (60) gün içinde başlayacaktır.
3. Bu suretle Anlaşmaya varılan değişiklikler bu değişikliklerin yürürlüğe girmesi için gereken yasal prosedürün tamamlandığını belirten diplomatik notaların teatisi ile teyit edildiklerinde yürürlüğe girecektir.

Madde 16

Uyuşmazlıkların Çözümü

1. Taraflar arasında; tarifeler veya ulusal rekabet yasasının uygulanması dışında, bu Anlaşma ve Ek(ler)inin yorumlanması veya uygulanması ile ilgili istişare yoluyla çözülemeyen bir uyuşmazlık çıkması durumunda, herhangi bir Tarafın talebi üzerine tahkim heyetine başvurulacaktır.
2. Taraflardan her biri, Taraflardan birinin ötekinden uyuşmazlığın tahkimini isteyen bir ihbarı diplomatik yoldan aldığı tarihten itibaren altmış (30) gün içinde bir hakem tayin edecektir. Son olarak tayin edilen hakemin tayin edilmesinden itibaren 30 gün içinde, bu iki hakem, üçüncü bir ülkenin uyuşmazlıkta bulunan bir hakemi başkan olarak tayin edecektir. Taraflardan herhangi biri diğerinin hakeminin tayin edilmesinden itibaren otuz (30) gün içerisinde bir hakem tayin etmezse veya üçüncü hakem ikinci hakemin tayin edilmesinden itibaren 30 gün içinde tayin edilmezse, Taraflardan herhangi biri ICAO Konsey

Başkanından durumun gereğine göre, bir veya daha fazla hakem tayin etmesini isteyebilir. Konsey Başkanının Taraplardan birinin uyuğundan olması durumunda, en kıdemli Başkan Yardımcısı, aynı nedenle ehliyetsiz değılse, tayini yapacaktır.

3. Taraplarca aksi kararlaştırılmadıkça ve mahkemece öngörülmedikçe, tahkim heyetinin tam olarak oluşturulmasından otuz (30) gün sonra her iki Taraf da bir muhtıra takdim edeceklerdir. Yanıtlar otuz (30) gün içinde verilecektir. Yanıtların otuz (30) gün içinde tamamlanmasının ardından tahkim heyeti, her iki Tarafın talebine göre veya kendi isteğine bağılı olarak bir oturum gerçekleştirecektir.
4. Oturumun tamamlanmasının ardından veya oturum yapılmadı ise her iki Tarafın da yanıtların alınmasının ardından otuz (30) gün içinde, mahkeme yazılı bir karar sunacaktır. Bu karar çoğunluğun oyu ile sağlanacaktır.
5. Kararın aydınlatılması ile ilgili olarak Taraplar on beş (15) gün içinde bir talepte bulunabilirler, talebin verilmesinden sonraki on beş (15) günde ise aydınlatma verilecektir.
6. Mahkeme kararı nihai karar olup, Taraplar arasında bağılayıcı olacaktır.
7. Mahkeme masrafları her iki Tarafa eşit olarak bölünecektir.
8. Taraplardan biri ya da Taraplardan birinin tayin etmiş olduğu havayollarından biri bu Maddenin 6. paragrafına göre alınan kararlara uygun hareket etmediğı takdirde, diğeri Taraf bu Anlaşma şartlarına uygun olarak tanıdığı hak ve öncelikleri sınırlandırabilir ya da iptal edebilir.

MADDE 17 **Sona Erme**

1. Taraplardan her biri, bu Anlaşmaya son verme kararını her zaman diğeri Tarafa yazılı olarak bildirebilir. Bu bildirim eş zamanlı olarak ICAO'ya da ulaştırılacaktır. Anlaşma, Tarapların daha önceden bildirim karşılıklı olarak geri çekmemeleri halinde, bildirim alındığının teyit edildiğı günün ilk yıldönümünden önceki (bildirimin alındığı Tarafın ülkesindeki) gece yarısı sona erecektir.
2. Diğeri Tarafça bildirim alındığı teyit edilmezse, söz konusu teyit ICAO'nun bildirim aldığı tarihten on dört (14) gün sonra alınmış sayılacaktır.

MADDE 18

ICAO Tescili

Bu Anlaşma ve buna dair tüm değişiklikler, ICAO nezdinde tescil ettirilecektir.

MADDE 19

Hava Taşımacılığına İlişkin Çok Taraflı Anlaşmalara Uyma

Bu Anlaşma ve Ek(ler)i Taraflar için bağlayıcı olabilecek hava taşımacılığına ilişkin çok taraflı herhangi bir uluslararası sözleşmeye uyabilecek şekilde değiştirilecektir.

MADDE 20

Başlıklar

Madde başlıkları bu Anlaşmaya sadece müracaat ve kolaylık amacıyla konulmuştur ve hiçbir suretle bu Anlaşmanın amaç ve kapsamının sınırını çizmez, kısıtlamaz veya tarif etmez.

MADDE 21
Yürürlüğe Giriş

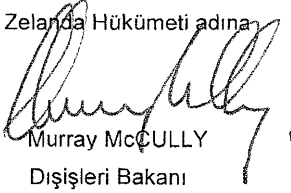
Bu Anlaşma, Tarafların her birinin ilgili yasal gerekliliklerin yerine getirildiğine dair birbirlerine diplomatik notada bulunmalarının ardından yürürlüğe girecektir.

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

Ankara' da 2010 yılı Mart ayının dördüncü gününde, İngilizce ve Türkçe olarak tanzim edilmiştir.

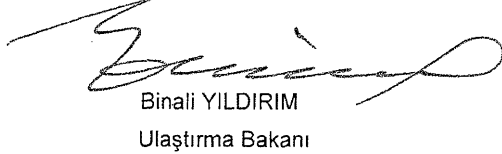
Metinler arasında herhangi bir uyuşmazlık durumunda İngilizce metin geçerli olacaktır.

Yeni Zelanda Hükümeti adına



Murray McCULLY
Dışişleri Bakanı

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti adına



Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

Ek 1
Bölüm 1
YOL GÜZERGAHI

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

Yeni Zelanda'nın tayin ettiği havayolunun hattı:

Yeni Zelanda'da Ara Noktalar Türkiye'de İleri Noktalar

Herhangi bir nokta Herhangi bir nokta Herhangi bir nokta Herhangi bir nokta

Türkiye Cumhuriyeti'nin tayin ettiği havayolunun hattı:

Türkiye'de Ara Noktalar Yeni Zelanda'da İleri Noktalar

Herhangi bir nokta Herhangi bir nokta Herhangi bir nokta Herhangi bir nokta

Notlar :

1.Yukarıdaki hatlardan herhangi birisindeki noktalar, seferin başlangıç noktasının havayolu işletmesini tayin eden Tarafın ülkesinde olması şartıyla, kargo hizmetleri hariç, tayin edilen havayolunun işletmesinin tercihi ile herhangi bir veya bütün uçuşlarda kullanılmayabilir.

2. Yukarıda belirtilen ara ve öte noktalarda kullanılan trafik hakları, zaman zaman havacılık otoriteleri tarafından ortaklaşa belirlenebilir.

3. Transit ve ikmal hakları Yeni Zelanda'daki noktalarda, ara noktalarda ve Türkiye'deki noktalarda tanınacaktır.

Bölüm 2

OPERASYONEL ESNEKLİK

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

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

Bölüm 3

UÇAK DEĞİŞİKLİĞİ

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