[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 1981. AIR TRANSPORT AGREEMENT[1] BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE TURKISH REPUBLIC AND THE GOVERNMENT OF THE BRAZILIAN REPUBLIC. SIGNED AT ANKARA, ON 21 SEPTEMBER 1950

The Government of the Turkish Republic and the Government of the United States of Brazil,

Having decided to conclude an agreement for air services between the two countries,

Have to this effect appointed plenipotentiaries, who, being duly authorized have agreed as follows :

Article 1

The Contracting Parties grant each other the rights specified in this Agreement and its annex with a view to establishing the regular international air routes and services described in the annex. Such services may be begun immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted.

Article 2

1. Each of the air services for which establishment rights have been granted by one Contracting Party to the other Contracting Party may be put into operation as soon as the latter Party has designated one or more national airlines for the operation of the Service in question. The Contracting Party granting the rights shall, subject to the provisions of article 6 below, be bound to grant without delay the desired operating permit to the airline or airlines concerned.

2. The Contracting Party granting the above-mentioned rights may require the airline or airlines so designated to satisfy them that it is or they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of commercial airlines.

3. The Governments concerned may designate areas in which the establishment of an international air service shall be subject to the approval of the competent military authorities.

[1] Came into force on 7 March 1952, by the exchange of the instruments of ratification at Ankara, in accordance with article 12.

Article 3

In order to avoid discrimination and ensure equality of treatment :

1. The charges which either of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed for the use of its airports or other facilities by the airlines designated by the other Contracting Party shall not be higher than would be paid for the use of such airport and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

2. Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of an airline designated by the other Contracting Party and intended solely for use by aircraft of the other Contracting Party, shall be accorded treatment as favourable as that granted to national airlines or the airline of the most favoured nation with respect to the imposition of customs duties, inspection fees, or other national duties or charges.

3. Aircraft of one of the Contracting Parties operating the agreed services and fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board such aircraft shall be exempt from customs duties, inspection fees or other similar duties and charges, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights in that territory.

Article 4

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services described in the annex. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by another State.

Article 5

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall apply to the aircraft of the airline or airlines of the other Contracting Party.

2. The passengers and crews of aircraft and consignors of goods by air shall comply, either in person or through the intermediary of a third person acting in their name and on their behalf, with the laws and regulations in force in the terri-

tory of each Contracting Party respecting the entry, stay and departure of passengers, crews or cargo, such as those relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine.

Article 6

Each Contracting Party reserves the right to withhold an operating permit from an airline designated by the other Contracting Party, or to revoke such a permit whenever it has no proof that the substantial ownership and effective control of that airline are vested in nationals of the latter Party, or whenever that airline fails to comply with the laws and regulations specified in article 5 above or to perform its obligations under this Agreement and its annex, or whenever the aircraft operated by such airline are not manned by nationals of the other Contracting Party, except in cases where air crews are being trained.

Article 7

This Agreement and all contracts resulting therefrom shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 8

Should either of the Contracting Parties consider it desirable to modify any clause of the annex to this Agreement, or to exercise the right specified in article 6 above, it may request that a consultation should be held between the competent authorities of both Contracting Parties, such consultation to begin within a period of sixty days from the date of the request.

Any modification agreed upon between the said authorities shall come into effect after it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

If a general multilateral air convention comes into force with respect to the two Contracting Parties, they shall consult together with a view to bringing the provisions of this Agreement and its annex into harmony with the provisions of the said convention.

Article 9

Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement or of its annex which is not subject to the provisions of chapter XVIII of the aforementioned Convention on International Civil Aviation[1] and which cannot be settled by direct consultation, shall be submitted to arbitration by a tribunal or by any other agreed person or body.

[1] United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 295 ; Vol. 26, p. 420; Vol. 32, p. 402; Vol. 33, p. 352 ; Vol. 44, p. 346 ; Vol. 51, p. 336, and Vol. 139, p. 469.

Article 10

Either Contracting Party may at any time notify the other of its desire to terminate this Agreement. Such notification shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization and shall take effect six months after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice, unless the notice is withdrawn by common agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt of the notice by the Contracting Party to which it is addressed, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

Article 11

For the purposes of this Agreement and its annex :

(*a*) The term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of the United States of Brazil, the Ministry of Aviation, and in the case of Turkey, the Ministry of Communications, or, in both cases, any person or agency authorized to assume the functions at present exercised by them ;

(*b*) The term "designated airline" shall mean any airline which has been selected by one of the Contracting Parties to operate the agreed services, and in respect of which notification has been sent to the competent aeronautical authorities of the other Contracting Party in accordance with article 2 of this Agreement ;

(*c*) The term "regular international air service" shall mean any international service operated on a regular schedule by a designated airline in accordance with time-tables and routes agreed to in advance by the Governments concerned.

Article 12

This Agreement shall enter into force on the date of exchange of the instruments of ratification, which shall take place at Ankara at the earliest opportunity.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement and have affixed thereto their seals.

DONE in duplicate, at Ankara, this 21st day of September 1950, in the French language.

For the Government
of the Turkish Republic :
Faik Zihni AKDUR

For the Government
of the United States of Brazil :
Mario DE CASTELLO BRANCO

ANNEX

I

The rights of transit and non-traffic stops over Turkish territory and the right to pick up and set down international traffic in passengers, mail and goods at Ankara and Istanbul are granted to the Brazilian airlines to be designated in accordance with article III of this annex on the routes specified in schedule I below.

II

The rights of transit and non-traffic stops over Brazilian territory and the right to pick up and set down in Brazil international traffic in passengers, mail and goods are granted to the Turkish airlines to be designated in accordance with article III of this annex on the routes specified in schedule II below.

III

(*a*) The air transport capacity provided by the designated airlines of both Contracting Parties shall bear a close relationship to traffic requirements.

(*b*) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services.

(*c*) Where the airlines designated by the two Contracting Parties operate on the same route, they shall take into account their reciprocal interests so as not to affect unduly their respective services.

(*d*) The agreed services shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to traffic demands between the country of origin and the countries of ultimate destination of the traffic.

(*e*) The right of a designated airline to pick up and set down, at specified points and on specified routes, international traffic destined for or coming from third countries shall be applied in accordance with the general principles of orderly development of air transport to which both Contracting Parties subscribe and in conditions such that capacity shall be related :

1. To traffic requirements between the country of origin and the countries of destination ;
2. To the requirements of the economic operation of trunk services ;
3. To the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

IV

The aeronautical authorities of the Contracting Parties may consult together, at the request of either of them, to determine the conditions in which the principles set forth in article III above are being complied with, and in particular to prevent an unfair proportion of traffic being diverted from any designated airline.

V

(*a*) Rates shall be fixed at reasonable levels, regard being paid in particular to economy of operation, reasonable profit, the rates charged by other airlines and the characteristics of each service.

(*b*) The rates to be charged by the designated airlines of either Contracting Party, between the points in Brazilian territory and the points in Turkish territory referred to in the attached schedules, shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties not less than thirty days before the proposed date of introduction, provided that this period may be reduced in particular cases with the consent of the said authorities.

(*c*) The airlines of each Contracting Party shall agree on the passenger and goods rates to be applied on the joint sections of their routes, after consultation where necessary with the airlines of third countries operating all or part of the same routes.

(*d*) Should the designated airlines fail to agree on the rates to be established, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to reach a satisfactory solution. In the last resort the matter shall be referred to the arbitration provided for in article 9 of the Agreement.

VI

(*a*) For the purposes of the present article, the term "transshipment" shall mean the transportation by the same airline of traffic beyond a certain point on a given route by different aircraft than those employed on the earlier stages of the same route.

(*b*) Transshipment, when justified by economy of operation, shall be permitted at all points mentioned in the attached schedules in the territory of the two Contracting Parties.

(*c*) However, no transshipments shall be made in the territory of either Contracting Party which would alter the long-range characteristics of the operation or which would be inconsistent with the standards set forth in this Agreement and its annex and particularly article III of this annex.

(*d*) In particular, in the case of services originating in the country in which the aircraft are registered, no onward flight after transshipment shall be effected except in connexion with the arrival of the aircraft employed up to the point of transshipment. Similarly, the capacity of the aircraft employed after transshipment shall be determined with reference to the traffic arriving at the point of transshipment and requiring to be carried beyond that point.

(*e*) If any capacity is available in the aircraft employed after a transshipment operation effected in accordance with the provisions of the above paragraph, such capacity may be allotted, in either direction, to international traffic from or to the territory in which transshipment was effected.

VII

Changes made by either Contracting Party in the routes described in the attached schedules, except changes in the points served by these airlines in the territory of the

other Contracting Party, shall not be considered as modifications of the annex. The aeronautical authorities of either Contracting Party may therefore proceed unilaterally to make such changes, provided, however, that notice of any change is given without delay to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

If such aeronautical authorities find that, having regard to the principles set forth in article III of the present annex, the interests of their national airlines are prejudiced by the carriage by the airlines of the first Contracting Party of traffic between the territory of the second Contracting Party and the new point in the territory of a third country, the authorities of the two Contracting Parties shall consult with a view to arriving at a satisfactory agreement.

VIII

After the present Agreement comes into force, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information as promptly as possible concerning the authorizations extended to their respective designated airlines to operate the agreed services or fractions thereof. Such exchange of information shall include copies of the authorizations granted, any modifications thereof and all annexed documents.

IX

It is agreed that, before putting an airline into operation, each Contracting Party will notify the other Contracting Party of the itinerary which it proposes for entry into and departure from the territory of that Contracting Party, which shall then indicate the exact points of entry and departure and the route to be followed over its territory.

SCHEDULE I

A. *Brazilian route to Turkey:*

Rio de Janeiro–Recife (or Natal)–Dakar (or Ilha do Sal)–Lisbon–Madrid–Rome–Athens–Istanbul–Ankara, in both directions, by reasonably direct routes.

B. *Brazilian routes serving and crossing Turkish territory:*

Rio de Janeiro–Recife (or Natal)–Dakar (or Ilha do Sal)–Lisbon–Madrid–Rome–Athens–Istanbul–Ankara and countries beyond, in both directions, by reasonably direct routes.

SCHEDULE II

A. *Turkish routes to Brazil:*

Ankara–Istanbul–Athens–Rome–Madrid–Lisbon–Dakar (or Ilha do Sal)–Recife (or Natal)–Rio de Janeiro, in both directions, by reasonably direct routes.

B. *Turkish routes serving and crossing Brazilian territory:*

Ankara–Istanbul–Athens–Rome–Madrid–Lisbon–Dakar (or Ilha do Sal)–Recife (or Natal)–Rio de Janeiro (or São Paulo) and countries beyond, in both directions, by reasonably direct routes.

Faik Zihni AKDUR Mario DE CASTELLO BRANCO

N° 1981. ACCORD[1] SUR LES TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE TURQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE BRÉSILIENNE. SIGNÉ A ANKARA, LE 21 SEPTEMBRE 1950

Le Gouvernement de la République Turque et le Gouvernement des États-Unis du Brésil,

ayant décidé de conclure un Accord sur les transports aériens entre les deux pays,

ont désigné à cet effet des représentants dûment autorisés, lesquels sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement les droits spécifiés au présent Accord et à son Annexe pour l'établissement des routes et services aériens internationaux réguliers mentionnés à cette Annexe ; lesdits services peuvent être commencés immédiatement ou à une date ultérieure, au choix de la Partie Contractante à laquelle ces droits sont accordés.

Article 2

1. Chaque service aérien pour lequel le droit d'établissement a été accordé par une Partie Contractante à l'autre Partie Contractante, pourra être mis en exploitation aussitôt que cette dernière Partie aura désigné une ou plusieurs entreprises aériennes de sa nationalité pour exploiter le service en question. La Partie Contractante qui aura accordé ce droit, sous réserve des dispositions de l'article 6 ci-après, devra accorder sans délai l'autorisation d'exploitation requise à l'entreprise ou aux entreprises ainsi désignées.

2. La Partie Contractante qui accorde les droits susmentionnés pourra demander à l'entreprise ou aux entreprises ainsi désignées, la preuve qu'elles se trouvent en mesure de satisfaire aux exigences prescrites par les lois et règlements normalement appliqués au fonctionnement des entreprises commerciales de transport aérien.

3. Dans certaines régions qui pourraient être désignées par les Gouvernements intéressés, l'établissement d'un service aérien international sera soumis à l'approbation des autorités militaires compétentes.

[1] Entré en vigueur le 7 mars 1952, par l'échange des instruments de ratification à Ankara, conformément à l'article 12.

Article 3

Afin d'éviter toute pratique discriminatoire et d'assurer le principe de l'égalité de traitement :

1. Chacune des Parties Contractantes convient que les taxes imposées ou autorisées pour l'utilisation de ses aéroports et des autres facilités par les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante ne seront pas plus élevées que celles qui seraient payées pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par les aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires.

2. Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits sur le territoire d'une Partie Contractante par une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, ou pour le compte d'une telle entreprise et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de cette dernière, bénéficieront du traitement aussi favorable que le traitement appliqué aux entreprises nationales ou à celle de la nation la plus favorisée en ce qui concerne l'imposition des droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux.

3. Les aéronefs de l'une des Parties Contractantes affectés à l'exploitation des services agréés, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant à bord desdits aéronefs seront exempts des droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes similaires, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés par ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Article 4

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes et non périmés seront valables pour l'autre Partie Contractante aux fins d'exploitation des routes et des services spécifiés à l'Annexe. Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par un autre État.

Article 5

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire en ce qui concerne les aéronefs employés à la navigation internationale ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de l'autre Partie Contractante.

2. Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandise par avion seront tenus de se conformer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements régissant,

sur le territoire de chaque Partie Contractante, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine.

Article 6

Chaque Partie Contractante se réserve la faculté de refuser une autorisation d'exploitation à une entreprise aérienne désignée par l'autre Partie Contractante, ou de révoquer une telle autorisation, lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants de cette dernière Partie, ou lorsque cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'Article V ci-dessus ou ne remplit pas les obligations découlant du présent Accord et de son Annexe, ou dans le cas où les aéronefs mis en service par cette entreprise ne seraient pas pourvus d'équipage dont les membres possèdent la nationalité d'origine de la première Partie Contractante, sauf lorsqu'il s'agit de l'entraînement du personnel navigant.

Article 7

Le présent Accord et tous les contrats qui en découleront seront enregistrés à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 8

Dans le cas où l'une des Parties Contractantes estime désirable de modifier une clause quelconque de l'Annexe au présent Accord, ou de se prévaloir de la faculté mentionnée à l'Article VI ci-dessus, elle pourra demander que les autorités compétentes des deux Parties Contractantes entrent en consultation à cet effet, cette consultation devant commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande.

Toute modification convenue entre les dites Autorités entrera en vigueur après avoir été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Si une Convention Générale de l'Aéronautique Multilatérale entre en vigueur pour les deux Parties Contractantes, celles-ci se consulteront à l'effet de mettre les clauses du présent Accord et de son Annexe en concordance avec les dispositions de ladite Convention.

Article 9

Tout différend entre les Parties Contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord et de son Annexe qui n'est pas subordonné aux dispositions du Chapitre XVIII de la Convention sur l'Aviation civile internationale[1] précitée, et qui ne peut pas être réglé par voie de consultation directe, sera soumis à l'arbitrage soit par un Tribunal soit par tout autre personne ou organisme convenu.

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295 ; vol. 26, p. 420; vol. 32, p. 402; vol. 33, p. 352 ; vol. 44, p. 346 ; vol. 51, p. 336, et vol. 139. p 469.

Article 10

Chacune des Parties Contractantes pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie son désir de dénoncer le présent Accord. Une telle notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation civile internationale et aura effet six mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de ce délai. Si la Partie Contractante à laquelle elle est adressée n'en accuse pas réception, ladite notification sera tenue pour reçue quatorze jours après être parvenue à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 11

Pour l'application du présent Accord et de son annexe :

a) l'expression "autorités aéronautiques" s'entendra, en ce qui concerne les États-Unis du Brésil, du Ministère de l'Aéronautique et, en ce qui concerne la Turquie, du Ministère des Communications, ou dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme qui serait habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par eux ;

b) l'expression "entreprise de transport désignée" s'entendra de toute entreprise que l'une des Parties Contractantes aura choisie pour exploiter les services agréés et qui aura été l'objet d'une notification aux autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie Contractante, conformément aux dispositions de l'article II du présent Accord ;

c) l'expression "service aérien international régulier" s'entendra de tout service international exploité avec uniformité de fréquence par une entreprise de transport aérien désignée d'accord avec des horaires et routes approuvés d'avance par les Gouvernements intéressés.

Article 12

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification, qui aura lieu à Ankara dans le plus bref délai possible.

EN FOI DE QUOI, les représentants soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord et y ont apposé leurs sceaux.

FAIT à Ankara, le 21 septembre 1950, en français en double exemplaire.

Au nom du Gouvernement
de la République Turque :
Faik Zihni AKDUR

Au nom du Gouvernement
des États-Unis du Brésil :
Mario DE CASTELLO BRANCO

ANNEXE

I

Les droits de survol et transit et d'escale technique sur le territoire turc, ainsi que le droit d'embarquer et de débarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises à Ankara et à Istanbul, sont accordés aux entreprises brésiliennes de navigation aérienne à désigner conformément aux dispositions de l'Article III de cette Annexe, sur les routes mentionnées au Tableau I ci-annexé.

II

Les droits de survol en transit et d'escale technique sur le territoire brésilien, ainsi que le droit d'embarquer et de débarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises au Brésil, sont accordés aux entreprises turques de navigation aérienne à désigner conformément aux dispositions de l'Article III de cette Annexe, sur les routes mentionnées au Tableau II ci-annexé.

III

a) La capacité de transport offerte par les entreprises des deux Parties Contractantes, devra être étroitement adaptée à la demande de trafic.

b) Les entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties Contractantes doivent être assurées d'un traitement juste et équitable afin de bénéficier de possibilités égales pour l'exploitation des services agréés.

c) Les entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties Contractantes devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

d) Les services agréés auront comme objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination.

e) Le droit pour les entreprises de transport aérien désignées d'embarquer et de débarquer aux points et sur les routes spécifiées du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers sera exercé conformément aux principes généraux de développement ordonné du transport aérien affirmés par les deux Parties Contractantes et dans des conditions telles que la capacité soit adaptée :

1° à la demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination ;

2° aux exigences d'une exploitation économique des services long-courriers ;

3° à la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

IV

Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes pourront se consulter à la demande de l'une d'elles en vue d'examiner les conditions dans lesquelles les principes énoncés à l'article III ci-dessus sont appliqués et en particulier d'éviter qu'une partie du trafic ne soit détournée au préjudice de l'une des entreprises aériennes désignées.

V

a) Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu en particulier de l'économie de l'exploitation, d'un bénéfice normal, des tarifs appliqués par les autres entreprises et des caractéristiques présentées par chaque service.

b) Les tarifs à appliquer par les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie Contractante, entre les points du territoire brésilien et les points du territoire turc mentionnés aux Tableaux ci-annexés, devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante, au minimum trente jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur, ce délai pouvant être réduit dans des cas spéciaux sous réserve de l'accord de ces autorités.

c) Les entreprises de transport aérien de chaque Partie Contractante s'entendront sur les tarifs de passagers et de marchandises à appliquer sur les tronçons communs de leurs lignes après consultation, s'il y a lieu, des entreprises de transport aérien des pays tiers qui exploitent tout ou partie des mêmes parcours.

d) Au cas où les entreprises de transport aérien désignées ne pourraient se mettre d'accord sur la fixation des termes, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceront d'aboutir à un règlement satisfaisant. En dernier ressort, il serait fait recours à l'arbitrage prévu à l'Article IX de l'Accord.

VI

a) Au sens du présent article l'expression "rupture de charge" à une escale donnée signifie qu'au-delà de ce point le trafic sur la ligne considérée est assuré par la même entreprise avec un aéronef différend de celui qui a été utilisé sur la même ligne avant ladite escale.

b) Toute rupture de charge justifiée par des raisons d'économie d'exploitation sera admise en tout point du territoire des deux Parties Contractantes mentionnées aux Tableaux ci-annexés.

c) Toutefois, aucune rupture de charge ne pourra intervenir sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties Contractantes dans le cas où elle modifierait les caractéristiques de l'exploitation d'un service long-courrier, ou serait incompatible avec les principes énoncés dans le présent Accord et son Annexe et particulièrement avec l'article III de ladite Annexe.

d) En particulier, pour les services en provenance du pays d'immatriculation des aéronefs, les départs après rupture de charge ne pourront avoir lieu qu'en correspondance avec les arrivées des appareils utilisés jusqu'au point de rupture. De même, la capacité de l'aéronef utilisé après rupture de charge sera déterminée en fonction du trafic parvenant au point de rupture à destination des au-delà de celui-ci.

e) Lorsqu'une certaine capacité sera disponible dans l'aéronef utilisé après une rupture de charge effectuée conformément aux dispositions de l'alinéa ci-dessus, cette capacité pourra être affectée à l'aller et au retour au trafic international en provenance et à destination du territoire sur lequel la rupture a été effectuée.

VII

Toute modification des routes aériennes mentionnées aux Tableaux ci-annexés, qui affecterait des escales dans les territoires autres que ceux des Parties Contractantes,

ne sera pas considérée comme une modification à l'Annexe. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante pourront, en conséquence, procéder unilatéralement à une telle modification sous réserve, toutefois, de sa notification sans délai aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante.

Si ces dernières estiment, eu égard aux principes énoncés à l'Article III de la présente Annexe, que les intérêts de leurs entreprises de transport aérien nationales sont affectés par le fait qu'un trafic est assuré entre leur propre territoire et la nouvelle escale en pays tiers, par les entreprises de l'autre Partie Contractante, elles se concerteront avec les autorités aéronautiques de cette dernière afin de parvenir à un accord satisfaisant.

VIII

A partir de l'entrée en vigueur du présent Accord, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes devront se communiquer aussi rapidement que possible les informations concernant les autorisations données à leurs propres entreprises désignées pour exploiter les services agréés ou des fractions des dits services. Ces informations comporteront notamment copie des autorisations accordées, de leurs modifications éventuelles, ainsi que de tous documents annexés.

IX

Il est convenu que chaque Partie Contractante, avant de mettre un service aérien en exploitation, notifiera à l'autre Partie Contractante l'itinéraire qu'elle propose pour l'entrée et la sortie du territoire de cette dernière, cette Partie indiquera alors les points exacts d'entrée et de sortie, et la route à suivre sur son territoire.

TABLEAU I

A. — *Route brésilienne à destination du territoire turc :*

Rio-de-Janeiro–Recife (ou Natal)–Dakar (ou île du Sel)–Lisbonne–Madrid–Rome–Athènes–Istanbul–Ankara, dans les deux sens, suivant des itinéraires raisonnablement directs.

B. — *Routes brésiliennes desservant et traversant le territoire turc :*

Rio-de-Janeiro–Recife (ou Natal)–Dakar (ou île du Sel)–Lisbonne–Madrid–Rome–Athènes–Istanbul–Ankara et aux pays au-delà dans les deux sens, suivant les itinéraires raisonnablement directs.

TABLEAU II

A. — *Routes turques à destination du territoire brésilien :*

Ankara–Istanbul–Athènes–Rome–Madrid–Lisbonne–Dakar (ou île du Sel)–Recife (ou Natal)–Rio-de-Janeiro, dans les deux sens, suivant des itinéraires raisonnablement directs.

B. — *Routes turques desservant et traversant le territoire brésilien :*

Ankara–Istanbul–Athènes–Rome–Madrid–Lisbonne–Dakar (ou île du Sel)–Recife (ou Natal)–Rio-de-Janeiro (ou São-Paulo) et aux pays au-delà dans les deux sens, suivant des itinéraires raisonnablement directs.

Faik Zihni AKDUR Mario DE CASTELLO BRANCO