ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA TURQUIA

O Governo da República Federativa do Brasil

e

o Governo da República da Turquia,
daqui por diante referidos como "Partes Contratantes",

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944,

Desejando facilitar a expansão de oportunidades de serviços aéreos internacionais,

Reconhecendo que serviços aéreos internacionais eficientes e competitivos estimulam o crescimento econômico, o comércio, o turismo, os investimentos e o bem estar dos consumidores,

Desejando assegurar o mais alto grau de segurança operacional e da aviação em serviços aéreos internacionais, e reafirmando sua grande preocupação com atos ou ameaças contra a segurança das aeronaves que comprometam a segurança de pessoas ou bens, afetem negativamente a operação de serviços aéreos, e minem a confiança do público na segurança da aviação civil, e

Desejando concluir um acordo com o propósito de estabelecer e operar serviços aéreos entre seus respectivos territórios e além,

ACORDAM O QUE SEGUE:

Artigo 1
Definições

1. Para aplicação do presente Acordo, salvo situações em que o contexto disponha diferentemente, os termos:

a. "Autoridades aeronáuticas" significam, no caso da República da Turquia, o Ministério dos Transportes, Assuntos Marítimos e das Comunicações, Diretoria Geral de Aviação Civil, e no caso da República Federativa do Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), ou em ambos os casos, qualquer órgão ou pessoa autorizada a executar as funções atualmente atribuídas às referidas autoridades;

b. "Acordo" significa este Acordo, seus Anexos e quaisquer emendas decorrentes;

c. "Serviços Acordados" significam os serviços aéreos internacionais que podem ser operados de acordo com as disposições do presente Acordo nas rotas especificadas;

d. "Anexo" significa qualquer Anexo a este Acordo ou quaisquer emendas decorrentes, de acordo com o disposto no Artigo 24 (Consultas e Emendas) deste Acordo.

e. "Serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais" têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção;

f. "Capacidade" significa,

-em relação a uma aeronave, a carga paga da aeronave disponível na rota ou trecho de rota,

-em relação a um serviço aéreo específico, a(s) quantidade(s) de serviços prestados no âmbito do Acordo, normalmente medido em número de voos (frequências) ou assentos ou toneladas de carga oferecidas ao longo de um determinado período em um mercado (par de cidades, ou país a país) ou em uma rota ou trecho de uma rota;

g. "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado, de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos da Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes Contratantes;

h. "Empresas aéreas designadas" significam quaisquer empresas aéreas que tenham sido designadas e autorizadas em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;

i. "Operações de solo" significa e inclui, mas não se limita a, apoio a passageiros, manuseio de carga e bagagem, e instalações ou serviços de fornecimento de alimentação a bordo;

j. "OACI" significa a Organização de Aviação Civil Internacional;

k. "Transporte aéreo internacional" significa transporte aéreo que sobrevoa o espaço aéreo de mais de um Estado;

l. "Empresa comercializadora" significa uma empresa aérea que oferece transporte aéreo em uma aeronave operada por outra empresa aérea, através de código compartilhado;

m. "Rotas" significam as rotas para operação dos serviços de transporte aéreo, anexas ao presente Acordo e quaisquer modificações decorrentes acordadas conforme o disposto no Artigo 24 (Consultas e Emendas) do presente Acordo;

n. "Rotas especificadas" significam as rotas estabelecidas ou a serem estabelecidas no Anexo a este Acordo;

o. "Peças de reposição" significam artigos destinados ao reparo ou substituição a serem incorporados em uma aeronave, incluindo motores;

p. "Tarifa" significa qualquer tarifa, preços, taxa ou encargo a serem pagos para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, excluída mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modo de transporte relacionado ao mesmo, cobrado pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes e as condições de disponibilidade de tal tarifa, taxa ou encargo;

q. "Território" tem o significado especificado no Artigo 2 da Convenção;

r. "Tráfego" significa passageiros, bagagem, carga e mala postal;

s. "Equipamento de uso normal" significa outros artigos além de provisões de bordo e peças de reposição de natureza removível, para uso a bordo de uma aeronave durante o voo, incluindo equipamentos de primeiros socorros e de sobrevivência;

t. "Tarifas aeronáuticas" significam taxas ou tarifas cobradas pela utilização de aeroportos, instalações de navegação e outros serviços relacionados, oferecidos por uma Parte Contratante à outra.

Artigo 2
Concessão de direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os seguintes direitos para a exploração de serviços aéreos internacionais regulares, nas rotas especificadas no Anexo 1 deste Acordo, pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante:

a. sobrevoar o território da Parte Contratante que concede os direitos, sem pousar;

b. fazer escalas no referido território, para fins não comerciais;

c. fazer escalas no referido território para embarcar e desembarcar tráfego internacional nos pontos especificados no Anexo I deste Acordo, separadamente ou em combinação;

d. os demais direitos especificados no presente Acordo.

2. As empresas aéreas de cada Parte Contratante que não tenham sido designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo também gozarão dos direitos especificados nas alíneas a) e b) do parágrafo 2 deste Artigo.

3. Nenhum dispositivo deste Acordo será interpretado de modo a conferir às empresas aéreas de uma Parte Contratante o direito de embarcar, no território da outra Parte Contratante, tráfego transportado mediante remuneração ou contrato e destinado a outro ponto no território dessa outra Parte Contratante.

Artigo 3
Designação e autorização

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados nas rotas especificadas. Tal designação será feita mediante uma notificação por escrito, através da via diplomática.

2. Ao receberem tal designação, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante concederão sem demora às empresas aéreas designadas a autorização operacional apropriada, sujeito ao disposto nos parágrafos 3 e 4 deste Artigo.

3. As autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante poderão exigir que uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante cumpra os requisitos previstos nas leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicados às operações de serviços aéreos internacionais por tais autoridades em conformidade com as disposições da Convenção.

4. Cada Parte Contratante terá o direito de recusar a concessão das autorizações operacionais mencionadas no parágrafo 2 do presente Artigo, ou impor as restrições que considerar necessárias a uma empresa aérea designada no exercício dos direitos especificados no Artigo 2 (Concessão de Direitos) deste Acordo, nos casos em que a Parte Contratante não estiver convencida de que:

a. a empresa aérea designada esteja estabelecida no território da Parte Contratante que a designa, e que o controle regulatório efetivo desta seja exercido por aquela Parte Contratante ou seus nacionais;

b. a Parte Contratante que designa a empresa aérea mantém e administra os padrões estabelecidos nos Artigos 13 (Segurança Operacional) e 14 (Segurança da Aviação) deste Acordo.

5. Cada Parte Contratante poderá recusar, revogar, suspender ou limitar as autorizações ou permissões de uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante, sempre que a empresa aérea for efetivamente controlada, diretamente ou através de participação majoritária, por um Estado (terceiro país) e/ou seus nacionais com o qual nenhuma das Partes

Contratantes tenha acordo bilateral de serviços aéreos, e cujos direitos de tráfego necessários não estejam reciprocamente disponíveis.

6. Quando uma empresa aérea tiver sido designada e autorizada poderá começar a operar, a qualquer tempo, os serviços acordados.

Artigo 4
Revogação ou suspensão de autorização

1. Cada Parte Contratante terá o direito de revogar uma autorização operacional ou de suspender o exercício dos direitos especificados no Artigo 2 (Concessão de Direitos) deste Acordo por uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante, ou de impor as restrições que julgar necessárias ao exercício desses direitos:

a. em qualquer caso em que não esteja convencida de que a empresa aérea esteja estabelecida no território da Parte Contratante que a designa e que o controle regulatório efetivo da mesma seja exercido por aquela Parte Contratante ou por seus nacionais; ou,

b. em caso descumprimento, por aquela empresa aérea, das leis ou regulamentos da Parte Contratante que concede os direitos; ou,

c. em caso de falha daquela empresa aérea em operar de acordo com as condições previstas no presente Acordo.

2. Cada Parte Contratante poderá recusar, revogar, suspender ou limitar as autorizações ou permissões de uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante, sempre que a empresa aérea for efetivamente controlada, diretamente ou por participação majoritária, por um Estado (terceiro país) e/ou seus nacionais com o qual nenhuma das Partes Contratantes tenha acordo bilateral de serviços aéreos, e cujos direitos de tráfego necessários não estejam reciprocamente disponíveis.

3. A menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das restrições mencionadas no parágrafo 1 deste Artigo seja essencial para prevenir novas infrações a leis ou regulamentos, esse direito somente será exercido após a realização de consultas com as autoridades aeronáuticas do Estado da outra Parte Contratante. Nesse caso, as consultas deverão ser iniciadas em um período de até sessenta (60) dias da data da solicitação de consultas feita por qualquer das Partes Contratantes.

Artigo 5
Capacidade

1. Cada Parte Contratante permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.

2. Nenhuma Parte Contratante limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica,

operacional ou razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção.

Artigo 6
Tarifas

1. Os preços cobrados pelos serviços operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas, sem estar sujeitos a aprovação.

2. Cada Parte poderá requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte originado em seu território.

Artigo 7
Impostos, direitos alfandegários e outros encargos

1. Aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas aéreas designadas de qualquer das Partes Contratantes, bem como seu equipamento de uso normal, peças de reposição (incluindo motores), suprimentos de combustíveis e lubrificantes (incluindo fluidos hidráulicos), e provisões de bordo (incluindo alimentos, bebidas, bebidas alcoólicas, tabaco e outros produtos para venda ou uso por passageiros durante o voo) levados a bordo de tais aeronaves, estarão isentas de todos os direitos alfandegários, taxas de inspeção e outras taxas ou impostos na chegada ao território da outra Parte Contratante, desde que esses equipamentos e suprimentos permaneçam a bordo da aeronave até o momento em que sejam reexportados ou utilizados a bordo da aeronave, mesmo na parte da viagem em que sobrevoe aquele território.

2. Os itens a seguir também estarão isentos das mesmas taxas e impostos, quando transportados conforme os serviços acordados;

a. provisões de bordo embarcadas no território de qualquer das Partes Contratantes, dentro dos limites fixados pelas autoridades de tal Parte Contratante, e para serem utilizadas a bordo da aeronave engajada em um serviço internacional da outra Parte Contratante,

b. peças de reposição (incluindo motores) e equipamento de uso normal introduzidos no território de qualsquer das Partes Contratantes para manutenção ou reparo de aeronave utilizada em serviços internacionais pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante,

c. combustíveis e lubrificantes (incluindo fluidos hidráulicos) destinados ao abastecimento de aeronaves utilizadas em serviços internacionais por uma empresa aérea designada da outra Parte Contratante, mesmo quando esses materiais sejam utilizados na parte da viagem sobre o território da Parte Contratante no qual foram embarcados,

d. estoque de bilhetes impressos, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso com o símbolo da empresa aérea designada de uma Parte Contratante e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ao uso na operação de serviços internacionais até o momento em que sejam reexportados,

3. Os materiais mencionados no parágrafo 2 acima estarão sujeitos à supervisão ou controle das autoridades aduaneiras.

4. O equipamento de uso normal, peças de reposição (incluindo motores), provisões de bordo e combustíveis e lubrificantes (incluindo fluidos hidráulicos), bem como os materiais e suprimentos mantidos a bordo da aeronave por qualquer das Partes Contratantes somente poderão ser desembarcados no território da outra Parte Contratante com autorização das autoridades aduaneiras de tal território. Nesse caso, deverão ser mantidos sob a supervisão de tais autoridades até o momento em que sejam reexportadas ou se lhe dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários daquela Parte Contratante.

5. As taxas correspondentes aos serviços relacionados ao armazenamento e desembaraço alfandegário serão cobradas de acordo com as leis e regulamentos nacionais do Estado daquela Parte Contratante.

Artigo 8
Trânsito direto

Sujeito às leis e regulamentos de cada Parte Contratante, passageiros, carga e mala direta em trânsito direto através do território de uma Parte Contratante, e que não deixem a área do aeroporto reservada para esse fim, estarão sujeitas apenas a um controle muito simplificado, exceto com relação às medidas de segurança contra a violência, pirataria aérea e contrabando de narcóticos e substâncias psicotrópicas. Tais bagagens, cargas e malas postais estarão isentas de direitos alfandegários, impostos e direitos, taxas e encargos similares não baseados no custo dos serviços prestados à chegada.

Artigo 9
Tarifas aeronáuticas

1. Instalações e serviços relativos a aeroportos, segurança da aviação e outras instalações e serviços com estes relacionados, fornecidos no território de uma Parte Contratante, deverão estar disponíveis às empresas aéreas da outra Parte Contratante em termos não menos favoráveis que as condições mais favoráveis disponíveis para qualquer empresa aérea que opere serviços aéreos internacionais semelhantes à época em que os acordos para utilização foram feitos.

2. Às empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante será permitido, de acordo com as leis e regulamentos nacionais de ambas as Partes Contratantes, executar seus próprios serviços especificados de apoio em solo no território da outra Parte Contratante e, à sua escolha, ter os serviços de apoio em solo fornecidos, total ou parcialmente, por qualquer agente autorizado pelas autoridades competentes da outra Parte Contratante a executar tais serviços, caso exigido pelas leis e regulamentos nacionais.

3. Cada Parte Contratante encorajará discussões entre as autoridades competentes e as empresas aéreas que utilizem as instalações e os serviços, ou quando factível, por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas. Propostas de modificação das tarifas aeronáuticas deverão ser informadas aos usuários para permitir-lhes expressar seus pontos de vista antes que as alterações sejam feitas.

Artigo 10

Pessoal estrangeiro e acesso a serviços locais

1. De acordo com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante relativos à entrada, residência e emprego, as empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante terão o direito de trazer e manter no território da outra Parte Contratante seu pessoal administrativo, comercial, de vendas, operacional, técnico e outros especialistas necessários à operação dos serviços acordados.

2. Essas necessidades de pessoal podem, a critério das empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante, ser satisfeitas com pessoal próprio ou usando os serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte Contratante, autorizadas a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.

3. Os representantes e os auxiliares estarão sujeitos às leis e regulamentos em vigor da outra Parte Contratante. De acordo com tais leis e regulamentos, cada Parte Contratante deverá, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, conceder as autorizações de emprego, vistos de visitantes ou outros documentos similares aos representantes e auxiliares mencionados no parágrafo 1 deste Artigo. Ambas as Partes facilitarão e acelerarão os pedidos de autorizações de emprego ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam noventa (90) dias.

Artigo 11

Conversão de divisas e remessa de receitas

1. Cada empresa aérea designada terá o direito de vender e emitir seus próprios bilhetes de passagem no território da outra Parte Contratante através de seus escritórios e, à sua escolha, por meio de seus agentes. Tais empresas aéreas terão o direito de vender tais transportes, e qualquer pessoa poderá adquiri-los em qualquer moeda conversível e/ou ao câmbio local.

2. Cada empresa aérea designada terá o direito de converter e remeter para o exterior, a pedido, à taxa oficial de câmbio, as receitas excedentes sobre as despesas provenientes do transporte de tráfego. Na ausência de disposições específicas sobre um acordo de pagamentos entre as Partes Contratantes, a remessa acima mencionada deverá ser feita em moedas conversíveis e de acordo com as leis nacionais e regulamentos cambiais aplicáveis.

3. A conversão e remessa de tais receitas serão permitidas sem restrições à taxa de câmbio aplicável às transações correntes em vigor, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para execução de tais conversão e remessa.

4. As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante terão o direito, à sua escolha, de pagar as despesas locais, incluindo a compra de combustível, no território da outra Parte Contratante, em moeda local ou em moedas livremente conversíveis, desde que permitido pelos regulamentos cambiais locais.

5. As disposições deste Artigo não isentam as empresas aéreas de ambas as Partes Contratantes dos direitos, impostos e contribuições a que estão sujeitas.

Artigo 12
Reconhecimento mútuo de certificados e licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte Contratante e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para o objetivo de operar os serviços acordados nas rotas especificadas, desde que os requisitos sob os quais tais certificados ou licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos ou que venham a ser estabelecidos segundo a Convenção. Cada Parte Contratante, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoo em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidos aos seus próprios nacionais ou convalidados pela outra Parte Contratante ou por qualquer outro Estado.

2. Se os privilégios ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 anterior, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante para qualquer pessoa ou empresa aérea designada, ou relativos a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença dos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção, e que tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a outra Parte Contratante poderá pedir que se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão. A falha em se alcançar um acordo satisfatório constituirá motivo para aplicação do Artigo 4 (Revogação ou Suspensão da Autorização Operacional) deste Acordo.

Artigo 13
Segurança operacional

1. Cada Parte Contratante poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas serão realizadas dentro dos trinta (30) dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte Contratante chega à conclusão de que a outra não mantém e administra de maneira efetiva os requisitos de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que satisfaçam as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção, a primeira Parte Contratante informará à outra Parte Contratante de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as normas da OACI. A outra Parte deverá, então, tomar as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado. Deixar de tomar as medidas adequadas dentro do prazo constituirá motivo para aplicação do Artigo 4 (Revogação ou Suspensão da Autorização Operacional) deste Acordo.

3. Não obstante as obrigações previstas no Artigo 16 da Convenção, fica acordado que qualquer aeronave, operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte Contratante, que preste serviço para ou do território da outra Parte Contratante poderá, quando se encontrar no território dessa última, ser objeto de uma inspeção (denominada neste Artigo "inspeção de rampa"), sem demora desnecessária. Esta inspeção será feita por representantes autorizados da outra Parte Contratante, a bordo e ao redor da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo desta inspeção será verificar a validade da documentação pertinente da aeronave e de sua tripulação, e se o equipamento e condições da aeronave estão em conformidade com as normas efetivas estabelecidas com base na Convenção.

4. Se tal inspeção ou inspeções de rampa der origem a:

a. sérias preocupações de que uma aeronave ou a operação de uma aeronave não estejam em conformidade com os padrões mínimos estabelecidos à época, de acordo com a Convenção; ou

b. sérias preocupações de que existe uma falta de manutenção e aplicação efetivos das normas de segurança estabelecidas à época, de acordo com a Convenção,

a Parte Contratante que realiza a inspeção poderá, para os fins do Artigo 33 da Convenção, concluir que os requisitos sob os quais os certificados ou licenças relativos àquela aeronave ou à sua tripulação tenham sido emitidos ou convalidados, ou que os requisitos sob os quais tal aeronave opera, não são iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção.

5. Caso o acesso para a realização de uma inspeção de rampa em uma aeronave operada por uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante, nos termos do parágrafo 3 acima, seja negado pelo representante daquela empresa aérea, a outra Parte Contratante poderá inferir que existem sérias preocupações do tipo mencionado no parágrafo 4 acima e chegar às conclusões referidas naquele parágrafo.

6. Cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização operacional da empresa aérea da outra Parte Contratante, caso a primeira Parte Contratante conclua, seja como resultado de uma inspeção de rampa, da recusa de acesso para uma inspeção de rampa ou série de inspeções de rampa, de consultas ou por outros meios, que uma ação imediata seja essencial à segurança da operação de uma empresa aérea.

7. Qualquer medida tomada por uma Parte Contratante de acordo com os parágrafos 2 ou 6 acima será suspensa assim que deixem de existir os motivos que levaram à sua adoção.

Artigo 14
Segurança da aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes Contratantes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem prejuízo da validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes Contratantes atuarão, especificamente, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

2. As Partes Contratantes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos

ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes Contratantes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, na medida em que tais disposições sobre segurança da aviação sejam aplicáveis às Partes Contratantes. Elas exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves estabelecidos em seu território, e os operadores de aeroportos situados em seu território, ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação aplicáveis às Partes Contratantes. Desse modo, cada Parte Contratante notificará a outra Parte Contratante de toda diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos mencionados acima. Qualquer das Partes Contratantes poderá solicitar a qualquer momento a imediata realização de consultas com a outra Parte Contratante sobre tais diferenças, que serão realizadas em conformidade com o parágrafo 2 do Artigo 24 (Consultas e Emendas) deste Acordo.

4. Cada Parte Contratante concorda que a tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 acima e exigidas pela outra Parte Contratante para a entrada, saída, ou permanência no território da outra Parte Contratante. Cada Parte Contratante assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante, também, considerará de modo favorável toda solicitação da outra Parte Contratante, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

5. Quando ocorrer um incidente, ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave civil, ou outros atos ilícitos contra a segurança de tal aeronave, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça, com risco mínimo à vida.

6. Cada Parte Contratante adotará as ações que considerar necessárias para assegurar que uma aeronave sujeita a um ato de apoderamento ilícito ou a outros atos de interferência ilícita e que tenha pousado no território do respectivo Estado fique retida em solo, a menos que sua partida seja necessária em virtude do dever primordial de proteger a vida humana. Sempre que possível tais ações serão tomadas mediante consultas mútuas.

Artigo 15

Segurança dos documentos de viagem

1. Cada Parte Contratante concorda em adotar medidas para garantir a segurança de seus passaportes e outros documentos de viagem.

2. Nesse sentido, cada Parte Contratante concorda em estabelecer controles sobre a criação, emissão, verificação e uso legais de passaportes e outros documentos de viagem e documentos de identidade emitidos por ou em nome dessa Parte Contratante.

3. Cada Parte Contratante concorda também em estabelecer ou aperfeiçoar procedimentos para garantir que os documentos de viagem e de identidade por ela emitidos sejam

de tal qualidade que não possam ser facilmente mal utilizados e não possam ser facilmente alterados, reproduzidos ou emitidos ilegalmente.

4. De acordo com o objetivo acima, cada Parte Contratante emitirá seus passaportes e outros documentos de viagem de acordo com o Doc 9303 da OACI, Documentos de Viagem Legíveis por Máquina: Parte 1 – Leitura Mecânica de Passaportes, Parte 2 – Leitura Mecânica de Vistos, e/ou Parte 3 – Leitura Mecânica de Documentos de Viagem– Tamanho 1 e Tamanho 2.

5. Cada Parte Contratante concorda ainda em trocar informações operacionais relativas a documentos de viagem falsos ou adulterados, e em cooperar mutuamente para fortalecer a resistência à fraude de documentos de viagem, incluindo a falsificação ou adulteração de documentos de viagem, o uso de documentos de viagem falsos ou adulterados, o uso de documentos de viagem válidos por impostores, o uso indevido de documentos de viagem autênticos pelos detentores legítimos em prol da prática de um crime, o uso de documentos de viagem vencidos ou revogados, e o uso de documentos de viagem obtidos de forma fraudulenta.

Artigo 16
Sistemas computadorizados de reservas (CRS)

Cada Parte Contratante aplicará o Código de Conduta para o Regulamento e Operação de Sistemas Informatizados de Reservas da OACI em seu território.

Artigo 17
Proibição do fumo

1. Cada Parte Contratante proibirá ou fará com que suas empresas aéreas proíbam o fumo em todos os voos de transporte de passageiros operados por suas empresas aéreas entre os territórios das Partes Contratantes. Esta proibição aplica-se a todos os locais dentro da aeronave e entrará em vigor a partir do início do embarque de passageiros na aeronave até o momento em que o desembarque de passageiros seja concluído.

2. Cada Parte Contratante tomará as medidas que considerar razoáveis para assegurar o cumprimento das disposições deste Artigo por suas empresas aéreas e pelos passageiros e tripulantes, incluindo a imposição de sanções adequadas em caso de descumprimento.

Artigo 18
Concorrência

1. As Partes Contratantes deverão informar-se mutuamente, quando solicitadas, sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e/ou modificações das mesmas, bem como quaisquer objetivos concretos a elas relacionados, que possam afetar a operação de serviços de transporte aéreo cobertos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua aplicação.

2. As Partes Contratantes deverão notificar-se mutuamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e as matérias relacionadas à aplicação deste Acordo.

3. Não obstante quaisquer outras disposições em contrário, nada do disposto neste Acordo deverá (i) requerer ou favorecer a adoção de acordos entre empresas, decisões de associações de empresas ou práticas combinadas que impeçam ou distorçam a concorrência; (ii) reforçar os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas combinadas; ou (iii) delegar a operadores econômicos privados a responsabilidade da tomada de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

Artigo 19
Aplicabilidade a fretamento/voos não regulares

1. As disposições previstas nos Artigos 7 – Impostos, Direitos Alfandegários e Outros Encargos, 9 – Tarifas Aeronáuticas, 10 – Pessoal Não-nacional e Acesso a Serviços Locais, 11 – Conversão de Divisas e Remessa de Receitas, 12 – Reconhecimento Mútuo de Certificados e Licenças, 13 – Segurança Operacional; 14 – Segurança da Aviação; 22 – Estatísticas, 23 – Aplicação das Leis e Regulamentos, e 24 – Consultas e Emendas deste Acordo aplicam-se também a fretamentos e outros voos não regulares operados pelas empresas aéreas de uma Parte Contratante desde ou para o território da outra Parte Contratante e às empresas aéreas que operam tais voos.

2. As provisões do parágrafo 1 deste Artigo não afetarão as leis e regulamentos que regem a autorização de fretamento ou de voos não regulares ou a conduta de empresas aéreas ou outras partes envolvidas na organização de tais operações.

Artigo 20
Arrendamento

1. Qualquer das Partes Contratantes poderá impedir o uso de aeronaves arrendadas para serviços no âmbito deste Acordo que não estejam em conformidade com os Artigos 13 (Segurança Operacional) e 14 (Segurança da Aviação) deste Acordo.

2. De acordo com o parágrafo 1 acima, as empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante, sujeitas às leis e regulamentos de cada Parte Contratante, poderão utilizar aeronaves arrendadas de qualquer empresa, incluindo outras empresas aéreas, desde que isso não resulte em uma empresa aérea arrendadora exercer direitos de tráfego que não possua.

Artigo 21
Aprovação de horários

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante submeterão sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante em cada temporada (verão e inverno), pelo menos trinta (30) dias antes do início de operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento será aplicado a qualquer modificação dos horários.

2. Para voos suplementares que deseje operar no âmbito dos serviços acordados fora dos horários de voos aprovados, a empresa aérea designada de uma Parte Contratante deverá solicitar autorização prévia às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante. Esse pedidos deverão ser apresentados de acordo com as leis e regulamentos nacionais das Partes Contratantes. O mesmo procedimento será aplicado a qualquer modificação posterior.

Artigo 22
Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a seu pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais que possam ser razoavelmente requeridas. Tais estatísticas deverão incluir toda informação necessária para determinar o tráfego transportado por aquela empresa aérea nos serviços acordados e as origens e destinos de tal tráfego.

Artigo 23
Aplicação das leis e regulamentos nacionais

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativas à entrada, permanência ou saída de seu território de aeronaves engajadas em serviços aéreos internacionais, ou à operação e navegação de tais aeronaves, ou ao sobrevoo àquele território, serão aplicadas às aeronaves das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos relativos à entrada, permanência ou saída de seu território de passageiros, tripulantes, bagagem ou carga, incluindo mala postal, tais como as formalidades relativas à entrada, saída, desembaraço, emigração e imigração, segurança da aviação, passaportes, alfândega, câmbio, correio, saúde e quarentena serão cumpridos por ou em nome de tais passageiros, tripulantes, bagagem, carga ou correio transportados pela aeronave das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante enquanto permanecerem no referido território.

3. Cada Parte Contratante fornecerá, a pedido da outra Parte Contratante, cópias das leis, regulamentos e procedimentos relevantes mencionados neste Acordo.

Artigo 24
Consultas e emendas

1. Em um espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão mutuamente, de tempos em tempos, com vistas à implantação, interpretação, aplicação ou emenda a este Acordo e a seus Anexos.

2. Caso uma Parte Contratante solicite consultas com vistas a modificar este Acordo ou seus Anexos, tais consultas deverão ter início na data mais próxima possível em um período de no máximo sessenta (60) dias a partir da data em que a outra Parte Contratante receba o pedido por escrito, a menos que de outra forma acordado entre as Partes Contratantes. Tais consultas poderão ser realizadas por meio de reuniões ou por correspondência. Cada Parte Contratante preparará e apresentará durante tais consultas provas relevantes em apoio a seu posicionamento, de modo a facilitar a tomada de decisões de forma racional e econômica.

3. Se qualquer das Partes Contratantes considerar desejável modificar qualquer provisão do presente Acordo, tal modificação entrará em vigor quando as Partes Contratantes tiverem se notificado mutuamente o cumprimento de seus procedimentos internos necessários.

Artigo 25
Solução de controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes Contratantes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes deverão, em primeiro lugar, procurar resolvê-las por meio de negociações entre as autoridades aeronáuticas dos Estados de ambas as Partes Contratantes.

2. Caso tais autoridades aeronáuticas não cheguem a um acordo por negociação, a controvérsia será solucionada pela via diplomática.

Artigo 26
Registro

Este Acordo, seus Anexos e todas as emendas decorrentes serão registrados junto à OACI.

Artigo 27
Acordos multilaterais

Caso seja concluído um acordo ou convenção multilateral sobre transporte aéreo ao qual ambas as Partes Contratantes venham a aderir, o presente Acordo será alterado em conformidade com as provisões de tal convenção ou acordo.

Artigo 28
Títulos

Títulos são inseridos nos cabeçalhos de cada Artigo deste Acordo com a finalidade de referência e conveniência, e de modo algum definem, limitam ou descrevem o escopo ou intenção do presente Acordo.

Artigo 29
Validade e denúncia

1. Este Acordo é celebrado por um período de tempo ilimitado.

2. Qualquer das Partes Contratantes poderá, a qualquer tempo, notificar a outra Parte Contratante da sua decisão de denunciar este Acordo; tal notificação será comunicada simultaneamente à OACI.

3. Nesse caso, o Acordo terminará doze (12) meses após a data de recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que a notificação de denúncia seja retirada por acordo mútuo antes do término desse período. Na ausência de confirmação do recebimento pela outra Parte Contratante, a notificação será considerada como tendo sido recebida catorze (14) dias úteis após a data na qual a OACI tenha recebido a referida notificação.

Artigo 30
Entrada em vigor

1. Este Acordo entrará em vigor na data de recebimento da última Nota diplomática escrita que confirme que todos os respectivos procedimentos internos necessários para a entrada em vigor foram completados pelas Partes Contratantes.

2. Quando da sua entrada em vigor, este Acordo substituirá o Acordo sobre Transportes Aéreos entre o Governo dos Estados Unidos do Brasil e o Governo da República da Turquia, firmado em Ancara, em 21 de setembro de 1950.

Em testemunho do que os abaixo assinados plenipotenciários, estando devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em Colombo, no dia 5 do mês de Dezembro, do ano de 2017, em duplicata, em português, em turco, e em inglês, sendo todos os textos autênticos. Em caso de divergência de implementação, interpretação ou aplicação, o texto em inglês prevalecerá.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz
Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA DA TURQUIA

Bahri Kesici
Diretor-Geral de Aviação Civil

A N E X O I
QUADRO DE ROTAS

1. As empresas aéreas designadas pela República da Turquia terão o direito de operar serviços aéreos em ambas as direções conforme a seguir:

De	Pontos Intermediários	Para	Pontos Além
Pontos na Turquia	Quaisquer pontos	Pontos no Brasil	Quaisquer pontos

2. As empresas aéreas designadas pela República Federativa do Brasil terão o direito de operar serviços aéreos em ambas as direções conforme a seguir:

De	Pontos Intermediários	Para	Pontos Além
Pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Pontos na Turquia	Quaisquer pontos

Notas:

1- As empresas aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes poderão exercer direitos de tráfego de 5ª liberdade em quaisquer pontos intermediários e além.

2- Pontos intermediários e além poderão ser omitidos pelas empresas aéreas designadas em qualquer ou em todos os voos, à sua escolha, desde que tais serviços se iniciem ou terminem no território da Parte Contratante que as designa.

ANEXO II
CÓDIGO COMPARTILHADO

As empresas aéreas de qualquer das Partes Contratantes poderá estabelecer acordos de marketing como bloqueio de espaço, código compartilhado ou outros acordos comerciais com:

a) empresas aéreas da mesma Parte Contratante;
b) empresas aéreas da outra Parte Contratante;
c) empresas aéreas de um terceiro país

desde que todas as empresas aéreas nos acordos acima tenham os direitos apropriados e, com relação a cada bilhete vendido, o comprador seja informado no ponto de venda sobre qual empresa aérea operará cada trecho do serviço.

Acordos de código compartilhado são sujeitos à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes. No caso de acordos que envolvam empresas aéreas de terceiros países, caso tal terceiro país não autorize ou permita acordos semelhantes entre as empresas aéreas da outra Parte Contratante e outras empresas aéreas em serviços de, para e via tal terceiro país, as autoridades aeronáuticas da Parte Contratante em questão terão o direito de recusar tais acordos.

É o entendimento comum de ambas as Partes Contratantes que os serviços de código compartilhado não sejam descontados das frequências da empresa aérea comercializadora.

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY

The Government of the Federative Republic of Brazil

and

the Government of the Republic of Turkey,
hereinafter referred to as "Contracting Parties",

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities,

Recognising that efficient and competitive international air services enhance economic growth, trade, tourism, investment and the welfare of consumers,

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

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

AGREE AS FOLLOWS:

Article 1
Definitions

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires, the terms:

a. "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Republic of Turkey, the Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications, Directorate General of Civil Aviation and in the case of the Federative Republic of Brazil, the National Civil Aviation Agency (ANAC), or in both cases any person or body authorised to exercise the functions presently assigned to the said authorities;

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

c. "Agreed services" means, the international air services which can be operated, according to the provisions of this Agreement on the specified routes;

d. "Annex" means any Annex to this Agreement or any amendments thereto, in accordance with the provisions of Article 24 (Consultations and Amendment) of this Agreement;

e. "Air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings specified in Article 96 of the Convention;

f. "Capacity" means,

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

-in relation to a specified air service, the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered over a given period in a market (city pair, or country to country) or on a route or section of a route;

g. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes of the Convention under Articles 90 and 94 thereof, so far as those annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;

h. "Designated airline(s)" means any airline(s) which has/have been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;

i. "Ground-handling" means and 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. "Schedule" means the schedule of the routes to operate air transportation services annexed to the present Agreement and any modifications thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 24 (Consultations and Amendment) of the present Agreement;

n. "Specified routes" means the routes established or to be established in the Annex to this Agreement;

o. "Spare parts" means, articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines;

p. "Tariff" means any fare, rate or charge, the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and/or cargo, excluding mail, in air transportation, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by airlines, including their agents and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

q. "Territory" has the meaning specified in Article 2 of the Convention;

r. "Traffic" means, passengers, baggage, cargo and mail;

s. "Regular equipment" means articles, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment;

t. "User charges" means fees or rates levied for the use of airports, navigational facilities and other related services offered by one Contracting Party to the other.

Article 2
Grant of rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of scheduled international air services on the routes specified in Annex I to this Agreement by the designated airlines of the other Contracting Party:

a. to fly without landing across the territory of the Contracting Party granting the rights;

b. to make stops in the said territory for non-traffic purposes;

c. to make stops in the said territory for the purpose of embarking and disembarking international traffic at the points specified for in Annex I to this Agreement, in combination or separately;

d. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs(2)(a) and (b) of this Article.

3. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, traffic carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3
Designation and authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. Such designation shall be effected by virtue of a written notification through diplomatic channels.

2. On receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to paragraphs (3) and (4) of this Article, grant without delay to the designated airline(s) the appropriate operating authorization.

3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operations of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 (Grant of Rights) of this Agreement, in any case where the Contracting Party is not satisfied that:

a. the designated airline is established in the territory of the Contracting Party designating such airline and effective regulatory control of that airline is exercised by that Contracting Party or in its nationals; and

b. the Contracting Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 13 (Aviation Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement.

5. Each Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the authorizations or permissions of an air carrier designated by the other Contracting Party where the air carrier is owned and effectively controlled directly or through majority ownership by a State (third country) and/or nationals of a State with which either Contracting Party does not have a bilateral air services agreement, and the necessary traffic rights to that State are not reciprocally available.

6. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services.

Article 4
Revocation or suspension of operating authorisation

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

a. in any case where it is not satisfied that the designated airline is established in the territory of the Contracting Party designating the airline and effective regulatory control of that airline is exercised by that Contracting Party or in its nationals; or,

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

c. in case that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Each Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the authorizations or permissions of an air carrier designated by the other Contracting Party where the air carrier is owned and effectively controlled directly or through majority ownership by a State (third country) and/or nationals of a State with which either Contracting Party does not have a bilateral air services agreement, and the necessary traffic rights to that State are not reciprocally available.

3. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the State of the other Contracting Party. In such a case consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

Article 5
Capacity

1. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based on commercial considerations of the marketplace.

2. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

Article 6
Tariffs

1. Prices charged for air services operated under this Agreement may be freely established by the airlines and shall not be subject to approval.

2. Each Party may require notification to or filing with the authorities by the designated airlines of prices for transportation originating from its territory.

Article 7

Taxes, customs duties and other charges

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment,spare parts (including engines), supplies of fuels and lubricants (including hydraulic fluids), and aircraft stores (including food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight) carried on board, such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft until such time as they are re-exported or are used on board aircraft even on the part of the journey to be performed over that territory.

2. The following items also shall be exempt from the same duties and taxes, when performed in correspondence to the agreed services:

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

b. spare parts (including engines) and regular airborne equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline(s) of the other Contracting Party,

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

d. printed ticket stock, airway bills any printed material bearing the insignia of a designated airline of a Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline intended for use in the operation of international services until such time as they are re-exported.

3. Materials referred to in paragraph (2) above shall be subject to supervision or control of customs authorities.

4. The regular airborne equipment, spare parts (including engines), aircraft stores and supplies of fuels and lubricants (including hydraulic fluids) as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they shall be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations of that Contracting Party.

5. The fees corresponding to the services performed in relation to the storage and customs clearance will be charged in accordance with the national laws and regulations of the State of that Contracting Parties.

Article 8
Direct transit

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control except in respect of security measures against violence, air piracy and smuggling of narcotics and psychotropic substances. Such baggage, cargo and mail shall be exempt from customs, excise and similar duties, fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

Article 9
User charges

1. Airports, aviation security and other related facilities and services that are provided in the territory of one Contracting Party shall be available for use by the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time arrangements for use are made.

2. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be permitted, in accordance with the national laws and regulations of both Contracting Parties, to perform its own specified ground handling services in the territory of the other Contracting 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 Contracting Party to provide such services.

3. Each Contracting Party shall encourage discussions between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities, or where practicable, through airlines' representative organizations. Users shall be informed, of any proposals for changes in user charges, to enable them to express their views before the changes are made.

Article 10
Non- national personnel and access to local services

1. In accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment the designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled to bring in and to maintain in the territory of the other Contracting Party their own administrative, commercial, sales, operational, technical and other specialist staff who are required for the operation of the agreed services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services and personnel of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and which has been authorized to perform such services for other airlines.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party. Consistent with such laws and regulations each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph (1) of this Article. Both Parties shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

Article 11

Currency conversion and remittance of earnings

1. Each designated airline(s) shall have the right to sell and issue its own transportation documents in the territory of the other Contracting Party through its sales offices and, at its discretion, through its agents. Such airlines shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation in any convertible currency and/or in local currency.

2. Each designated airline(s) shall have the right to convert and remit abroad, on demand, at the official rate of exchange, the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of traffic. In the absence of appropriate provisions of a payments agreement between the Contracting Parties, the above mentioned transfer shall be made in convertible currencies and in accordance with national laws and foreign exchange regulations applicable.

3. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

4. The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency or, provided such procedure is allowed by local currency regulations, in freely convertible currencies.

5. The provisions of this Article do not exempt the airlines of both Contracting Parties of the duties, taxes and contributions they are subject to.

Article 12

Mutual recognition of certificates and licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses, 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 agreed services on the specified routes provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Convention. However, each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or any other State.

2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph (1) above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization (ICAO) , the other Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4 (Revocation or Suspension of Operating Authorization) of this Agreement.

Article 13
Aviation safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities and services, to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer, in the aspects mentioned in paragraph (1) of this Article, safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum ICAO standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action within an agreed period. Failure to take appropriate action within the agreed period shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation, Suspension or Limitations of Authorization) of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 16 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of the airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the State of the other Contracting Party may, while within the territory of the State of the other Contracting Party, be made subject of an examination (in this Article called "ramp inspection"), without unreasonable delay. This would be an inspection by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft. Notwithstanding, the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the objective of this inspection will be to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment, in accordance with the established effective norms on the base of the Convention.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

   a. serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

   b. serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid,

or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by a designated airline of a Contracting Party in accordance with paragraph (3) above is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the airline of the other Contracting Party immediately in the case the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, the denial of an access to a ramp inspection or a series of ramp inspections, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 14
Aviation security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting 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 Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses 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, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 or the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991 or any other Convention on aviation security to which the Contracting Parties are parties.

2. Upon request, the Contracting Parties shall provide 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, of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties, in their mutual relations, shall act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by ICAO and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. 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 as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other

Contracting Party at any time to discuss any such differences which shall be held in accordance with paragraph (2) of Article 24 (Consultations and Amendment) of this Agreement.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall secure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, and baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting 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 Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof, with minimum risk to life.

6. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference, which has landed in the territory of the respective State is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

Article 15

Security of travel documents

1. Each Contracting Party agrees to adopt measures to ensure the security of their passports and other travel documents.

2. In this regard, each Contracting Party agrees to establish controls on the lawful creation, issuance, verification and use of passports and other travel documents and identity documents issued by, or on behalf of, that Contracting Party.

3. Each Contracting Party also agrees to establish or improve procedures to ensure that travel and identity documents issued by it are of such quality that they cannot easily be misused and cannot readily be unlawfully altered, replicated or issued.

4. Pursuant to the objective above, each Contracting Party shall issue their passports and other travel documents in accordance with ICAO Doc 9303, Machine Readable Travel Documents: Part 1-Machine Readable Passports, Part2- Machine Readable Visas, and/or Part3-Size 1 and Size2 Machine Readable Official Travel Documents.

5. Each Contracting Party further agrees to exchange operational information regarding forged or counterfeit travel documents, and to cooperate with the other to strengthen resistance to travel document fraud, including the forgery or counterfeiting of travel documents, the use of forged or counterfeit travel documents, the use of valid travel documents by imposters, the misuse of authentic travel documents by rightful holders in furtherance of the commission of an offence, the use of expired or revoked travel documents, and the use of fraudulently obtained travel documents.

Article 16
Computer reservation systems (CRS)

Each Contracting Party shall apply the ICAO Code of Conduct for the Regulation and Operation of Computer Reservation Systems within its territory.

Article 17
Ban on smoking

1. Each Contracting Party shall prohibit or cause their airlines to prohibit smoking on all flights carrying passengers operated by its airlines between the territories of the Contracting Parties. This prohibition shall apply to all locations within the aircraft and shall be in effect from the time an aircraft commences enplanement of passengers to the time deplanement of passengers is completed.

2. Each Contracting Party shall take all measures that it considers reasonable to secure compliance by its airlines and by their passengers and crew members within the provisions of this Article, including the imposition of appropriate penalties for non-compliance.

Article 18
Competition

1. The Parties shall inform each other, upon request, about their competition laws, policies and practices or changes thereto, and any particular objectives thereof, which could affect the operation of air transport services under this agreement and shall identify the authorities responsible for their implementation.

2. The Parties shall notify each other whenever they consider that there may be incompatibility between the application of their competition laws, policies and practices and the matters related to the operation of this Agreement.

3. Notwithstanding any other provision to the contrary, nothing in this Agreement shall (i) require or favour the adoption of agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings or concerted practices that prevent or distort competition; (ii) reinforce the effects of any such agreement, decision or concerted practice; or (iii) delegate to private economic operators the responsibility for taking measures that prevent, distort or restrict competition.

Article 19
Applicability to charter/non scheduled flights

1. The provisions set out in Articles 7 Taxes, Customs Duties and Other Charges, 9 User Charges, 10 Non-National Personnel and Access to Local Services, 11 Currency Conversion and Remittance of Earnings, 12 Mutual Recognition of Certificates and Licenses, 13 Aviation Safety, 14 Aviation Security, 22 Statistics, 23 Application of Laws and Regulations, and 24 Consultations and Amendment of this Agreement apply as well to charters and other non-scheduled flights operated by the air carriers of one Contracting Party into or from the territory of the other Contracting Party and to the air carriers operating such flights.

2. The provisions of paragraph (1) of this Article shall not affect national laws and regulations governing the authorization of charter or non-scheduled flights or the conduct of air carriers or other parties involved in the organization of such operations.

Article 20
Leasing

1. Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Articles 13 (Aviation Safety) and 14 (Aviation Security) of this Agreement.

2. Subject to paragraph (1) above, the designated airlines of each Contracting Party, subject to the laws and regulations of each Contracting Party, may use aircraft leased from any company, including other airlines, provided that this would not result in a leasing airline exercising traffic rights it does not have.

Article 21
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. The same procedure shall apply to any modification thereof.

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 22
Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply or cause its designated airlines to supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 23
Application of national laws and regulations

1. The laws and the regulations of a Contracting Party relating to the entry into, sojourn in or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft or flights of such aircraft over that territory shall be applied to aircraft of the airline designated by the other Contracting Party.

2. The laws and the regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in or departure from its territory of passengers, crew, baggage or cargo, including mail, such as formalities relating to entry, exit, clearance, emigration and immigration, aviation security, passports, customs, currency, postal, health and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party while they are within the said territory.

3. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party, supply the copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

Article 24
Consultations and amendment

1. In a spirit of close co-operation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement and the Annexes thereto.

2. Should one Contracting Party request consultations with a view to modify this Agreement or its Annexes, such consultations shall begin at the earliest possible date but not later than sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives the written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence. Each Contracting Party shall prepare and present during such consultations relevant evidence in support of its position in order to facilitate rational and economic decisions to be taken.

3. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such modification enters into force when the Contracting Parties have notified to each other the fulfilment of their necessary internal procedures.

Article 25
Settlement of disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle their dispute by negotiations between Aeronautical Authorities of the States of both Contracting Parties.

2. If the said Aeronautical Authorities fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

Article 26
Registration

This Agreement, its Annexes and all amendments thereto shall be registered with ICAO.

Article 27
Multilateral agreements

In the event of conclusion of a multilateral convention or agreement concerning air transport to which both Contracting Parties adhere, this Agreement shall be modified to conform with the provisions of such convention or agreement.

Article 28
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 29
Validity and termination

1. This Agreement is concluded for an unlimited period of time.

2. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall simultaneously be communicated to ICAO.

3. In such case, the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) working days after the date on which ICAO will have received communication thereof.

Article 30
Entry into force

1. This Agreement shall enter into force on the day the last written notification is received by diplomatic note confirming that the Contracting Parties have fulfilled all respective internal procedures required for the entry into force of this Agreement.

2. Upon its entry into force, this Agreement shall supersede the Air Transport Agreement between the Government of the United States of Brazil and the Government of the Republic of Turkey, signed at Ankara on 21 September 1950.

In witness thereof, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Colombo this 5th day of December the year 2017 in duplicate, in the Portuguese, Turkish and English languages, all texts being equally authenticated. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL	FOR THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY
José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz	**Bahri Kesici**
Director-President of the National Agency of Civil Aviation	Director-General of Civil Aviation

ANNEX I
ROUTE SCHEDULE

1. The airlines designated by the Republic of Turkey shall be entitled to operate air services in both directions as follows:

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Turkey	Any point	Points in Brazil	Any point

2. The airlines designated by the Federative Republic of Brazil shall be entitled to operate air services in both directions as follows:

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Brazil	Any point	Points in Turkey	Any point

Notes:

1- The designated airlines of both Contracting Parties may exercise 5th freedom traffic rights on any intermediate and beyond points.

2- Intermediate and beyond points may be omitted by the designated airline(s) on any or all flights at their discretion provided that such services start or terminate in the territory of the Contracting Party designating the airline.

ANNEX II
CODE SHARING

The designated airline(s) of either Contracting Party may 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 other Contracting Party;
c) an airline or airlines of a third country

provided that all airlines in the above arrangements hold the appropriate route 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.

Code share arrangements are subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties. In case of arrangements involving third party airlines, should such a third party not authorize or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country, the aeronautical authorities of the concerned Contracting Party have the right not to accept such arrangements.

It is the common understanding of both Contracting Parties that code-share services are not counted against the frequency entitlement of the marketing airline.

BREZİLYA FEDERATİF CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ VE TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI

Brezilya Federatif Cumhuriyeti Hükümeti
ve
Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti
(Bundan sonra "Akit Taraflar" olarak nitelendirileceklerdir),

7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine Taraf olarak,

Uluslararası hava hizmetlerine ilişkin fırsatların genişletilmesini kolaylaştırmak isteyerek,

Etkin ve rekabetçi uluslararası hava hizmetlerinin ekonomik büyümeyi, ticareti, turizmi, yatırımı ve tüketicilerin refahını artırdığının bilincinde olarak,

Hava araçlarının güvenliğine karşı yapılan, kişilerin ve mülklerin emniyetini tehdit eden, hava hizmetlerini olumsuz etkileyen ve sivil havacılığın emniyeti konusunda halkın güvenini sarsan eylemler ve tehlikeler konusundaki ciddi endişelerini teyit ederek ve uluslararası hava hizmetlerinde en üst seviyede emniyet ve güvenliği sağlamayı isteyerek;

Kendi ülkeleri arasında ve dışında hava hizmetleri tesis etmek ve yürütmek amacıyla bir Anlaşmaya varmayı arzu ederek,

AŞAĞIDAKİ MADDELERDE ANLAŞMIŞLARDIR:

Madde 1
Tanımlar

1. Bu Anlaşma'nın amacı doğrultusunda, metin içeriği aksini gerektirmediği takdirde:

a. "Havacılık otoriteleri" terimi; Brezilya Federatif Cumhuriyeti için Ulusal Sivil Havacılık Kurumunu (ANAC), Türkiye Cumhuriyeti için, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü; veya bahse konu her iki ülke için hâlihazırda bu otoritelere tevdi edilmiş olan görevleri yerine getirmeye yetkili herhangi bir kurum veya kişiyi ifade etmektedir,

b. "Anlaşma" terimi bu Anlaşmayı, Eklerini ve bunlarda yapılacak herhangi bir değişikliği ifade etmektedir;

c. "Mutabık Kalınan Hizmetler" terimi; belirlenen hatlarda bu Anlaşma hükümlerine göre sunulabilecek uluslararası hava hizmetlerini ifade etmektedir;

d. "Ek" terimi; bu Anlaşma'nın her nevi Ekini veya bu Anlaşma'nın 24. maddesinin (İstişareler ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda her nevi Ek üzerinde yapılan değişiklikleri ifade etmektedir;

e. "Hava hizmeti", "uluslararası hava hizmeti", "havayolu" ve "trafik amacı dışındaki duraklama" terimleri, Sözleşmenin 96. maddesinde tanımlanan anlamlarında kullanılmaktadır;

f. "Kapasite" terimi,

- hava aracı için, bu hava aracı tarafından hatta veya hattın belirli bir kısmında taşınabilen yükü,

- belirtilen hava hizmeti için; bu Anlaşma kapsamında, herhangi bir pazarda (iki şehirden karşılıklı ya da ülkeden ülkeye) veya belirli bir hatta veya hattın bir kısmında belirli bir dönemde sunulan ve genellikle sefer sayısı (frekans) ya da koltuk sayısı veya kargo tonajı şeklinde sağlanan hizmetlerin miktarını (miktarlarını) ifade etmektedir,

g. "Sözleşme" terimi; 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesini ifade etmekte ve her iki Akit Tarafça yürürlüğe konması veya kabul edilmesi koşuluyla, Sözleşmenin 90. Maddesi altında kabul edilen herhangi bir Eki ve 90. ve 94. maddeler uyarınca Sözleşmenin Eklerinde yapılan herhangi bir değişikliği içermektedir;

h. "Tayin edilen havayolu (havayolları)" terimi, bu Anlaşma'nın 3. maddesi (Tayin ve Yetkilendirme) uyarınca tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş havayolunu (havayollarını) ifade etmektedir;

i. "Yer Hizmetleri" terimi; yolcu, kargo ve bagaj hizmetleri ve ikram tesisleri ve/veya hizmetleri de dâhil olmak ancak bunlarla sınırlı kalmamak kaydıyla çeşitli hizmetlerin teminini ifade etmektedir;

j. "ICAO" terimi; Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünü ifade etmektedir;

k. "Uluslararası hava taşımacılığı" terimi, birden fazla ülkenin hava sahası üzerinde yapılan hava taşımacılığını ifade etmektedir,

l. "Pazarlamacı havayolu" terimi, kod paylaşımı vasıtasıyla başka bir havayolu tarafından işletilen bir hava aracı ile hava taşımacılığı hizmeti sunan havayolunu ifade etmektedir;

m. "Hat Çizelgesi" terimi; işbu Anlaşma'nın Ek'inde yer aldığı şekliyle hava taşımacılığı hizmetlerinin sunulacağı hatların çizelgesini ve bu Anlaşma'nın 24. maddesinin (İstişareler ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda bu hat çizelgesi üzerinde yapılan değişiklikleri ifade etmektedir;

n. "Belirlenen hatlar" terimi; bu Anlaşma'nın Ekinde belirtilen veya belirtilecek hatları ifade etmektedir;

o. "Yedek parçalar" terimi, motorlar da dâhil olmak üzere, yenileme veya onarım amacı ile hava aracına monte edilecek aksamı ifade etmektedir;

p. "Ücret tarifesi" terimi; bağlantılı tüm ulaşım vasıtaları da dâhil olmak üzere, hava taşımacılığında, yolcuların, bagajların ve/veya posta dışındaki kargoların taşınması için havayolları ve acenteleri tarafından tahsil edilecek her türlü bilet ücreti ile harçları ve sair giderleri ve bu bilet ücretleri ile harçların ve sair giderlerin tabi olduğu şartları ifade etmektedir;

q. "Ülke" terimi; Sözleşmenin 2. maddesinde belirtilmiş olan anlama haizdir;

r. "Trafik" terimi; yolcular, bagaj, kargo ve postayı ifade etmektedir;

s. "Olağan teçhizat" terimi; ikmal malzemeleri ve çıkartılabilir nitelikteki yedek parçalar ve malzemeler dışında, ilk yardım ve yaşamsal teçhizat da dâhil olmak üzere, uçuş sırasında kullanılan tüm malzemeleri ifade etmektedir;

t. "Kullanıcı ücretleri" terimi; bir Akit Tarafın diğerine sunduğu havalimanlarının, hava seyrüsefer tesislerinin ve ilgili diğer hizmetlerin kullanımı karşılığında havayollarına tarh edilen harçları ve ücretleri ifade etmektedir.

Madde 2
Hakların tanınması

1. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayollarının bu Anlaşma'nın Ek I'inde belirlenen hatlar üzerinde tarifeli uluslararası hava hizmetlerini icra edebilmeleri için diğer Akit Tarafa aşağıda belirtilen hakları tanımaktadır:

a. Söz konusu hakları tanıyan Akit Tarafın ülkesi üzerinden iniş yapmaksızın uçma hakkı,

b. söz konusu ülkede trafik dışındaki amaçlar için duraklama hakkı,

c. Bu Anlaşma'nın Ek I'inde belirtilen noktalarda birlikte veya birbirinden ayrı olarak uluslararası trafiği indirmek ve almak amacıyla söz konusu ülkede duraklama hakkı,

d. Bu Anlaşma'da belirtilen sair haklar.

2. Bu Anlaşma'nın 3. maddesi (Tayin ve Yetkilendirme) uyarınca tayin edilen havayollarının yanı sıra, Akit Tarafların diğer havayolları da bu maddenin (2) (a) ve (b) bentlerinde belirtilen haklardan yararlanabilirler.

3. Bu Anlaşma kapsamında yer alan hiçbir husus, bir Akit Tarafın havayollarına, diğer Akit Tarafın ülkesinde başka bir noktaya ücret veya kira karşılığı taşınmak üzere trafik alma ayrıcalığı verdiği şeklinde anlaşılamaz.

Madde 3
Tayin ve yetkilendirme

1. Her bir Akit Taraf, belirlenen hatlarda belirlenen hizmetleri işletmesi amacıyla bir veya daha fazla havayolunu tayin etme hakkına sahip olur. Bu tayin, diplomatik kanallar aracılığıyla yazılı bildirim yoluyla gerçekleştirilir.

2. Söz konusu tayin bildiriminin tebellüğ edilmesi üzerine, diğer Akit Tarafın havacılık otoriteleri, bu maddenin (3.) ve (4.) fıkralarına tabi olarak, gereken işletme yetkisini gecikmeksizin tayin edilen havayoluna (havayollarına) tanır.

3. Bir Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolunun (havayollarının), sözü geçen havacılık otoritelerince, Sözleşmenin hükümleri doğrultusunda, uluslararası hava hizmetlerinin yürütülmesinde normal ve makul bir şekilde uygulanan yasa ve yönetmeliklerin şartlarını yerine getirmesini talep edebilir.

4. Her bir Akit Taraf, aşağıda belirtilen koşulların sağlandığına kani olmaması halinde, bu maddenin (2.) fıkrasında atıfta bulunulan işletme yetkilerini tanımayı reddedebilir veya tayin edilen havayolunun bu Anlaşma'nın 2. maddesinde (Hakların Tanınması) belirlenen hakları kullanabilmesi için birtakım şartlar uygulanmasını gerekli görebilir:

a. tayin edilen havayolunun söz konusu havayolunu tayin eden Akit Tarafın sınırları dahilinde kurulu bulunması ve söz konusu havayolunun etkin düzenleyici kontrolünün söz konusu Akit Taraf veya söz konusu Akit Tarafın

uyrukları tarafından tatbik edilmesi; ve

b. söz konusu havayolunu tayin eden Akit Tarafın, bu Anlaşma'nın 13. maddesinde (Havacılık Emniyeti) ve 14. maddesinde (Havacılık Güvenliği) belirtilen standartları sağlıyor ve uyguluyor olması.

5. Herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen bir hava taşıyıcısının mülkiyetinin tamamının veya büyük bir kısmının ve etkin kontrolünün her iki Akit Tarafın da ikili hava ulaştırma anlaşması akdetmemiş olduğu bir Devlete (üçüncü bir ülkeye) ve/veya bu tür bir Devletin uyruklarına ait olması ve bu Devlete ilişkin gerekli trafik haklarının karşılıklı olarak sunulmaması durumunda, diğer Akit Taraf bu hava taşıyıcısının yetkisini veya iznini reddedebilir, iptal edebilir, askıya alabilir veya sınırlandırabilir.

6. Herhangi bir havayolu bu şekilde tayin edildiğinde ve yetkilendirildiğinde, mutabık kalınan hizmetleri gerçekleştirmeye herhangi bir zamanda başlayabilir.

Madde 4
İşletme yetkisinin iptali veya askıya alınması

1. Her bir Akit Taraf, aşağıdaki hallerde, diğer Akit Tarafça tayin edilen herhangi bir havayoluna verilmiş bulunan işletme yetkisini iptal etme veya bu havayolu tarafından bu Anlaşma'nın 2. maddesinde (Hakların Tanınması) belirtilen hakların kullanılmasını askıya alma veya bu hakların kullanılmasına yönelik olarak gerekli gördüğü şartları tatbik etme hakkına sahip olur:

a. söz konusu Akit tarafın, tayin edilen havayolunun söz konusu havayolunu tayin eden Akit Tarafın sınırları dahilinde kurulu bulunduğuna ve söz konusu havayolunun etkin düzenleyici kontrolünün söz konusu Akit Taraf veya söz konusu Akit Tarafın uyrukları tarafından tatbik edildiğine kani olmadığı her durumda veya

b. söz konusu havayolunun bu hakları tanıyan Akit Tarafın kanunlarına ve düzenlemelerine uymaması; veya

c. söz konusu havayolunun bu Anlaşmada belirtilen koşullara göre işletilmemesi halinde.

2. Herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen bir hava taşıyıcısının mülkiyetinin tamamının veya büyük bir kısmının ve etkin kontrolünün her iki Akit Tarafın da ikili hava ulaştırma anlaşması akdetmemiş olduğu bir Devlete (üçüncü bir ülkeye) ve/veya bu tür bir Devletin uyruklarına ait olması ve bu Devlete ilişkin gerekli trafik haklarının karşılıklı olarak sunulmaması durumunda, diğer Akit Taraf bu hava taşıyıcısının yetkisini veya iznini reddedebilir, iptal edebilir, askıya alabilir veya sınırlandırabilir.

3. İptalin, askıya alma işleminin veya bu maddenin (1.) fıkrasında belirtilen hükümlerin derhal uygulanması kanun ve yönetmeliklerin ihlalinin devam etmesini önlemek açısından zaruri olmadıkça, sözü geçen hak, ancak diğer Akit Taraf Devletin havacılık otoriteleri ile istişare edildikten sonra kullanılabilir. Bu durumda istişarelerin, herhangi bir Akit Tarafın istişare talep tarihinden itibaren altmış (60) günlük bir süre içerisinde başlaması gerekmektedir.

Madde 5
Kapasite

1. Her bir Akit Taraf, tayin edilen her bir havayolunun, sunduğu uluslararası hava taşımacılığının frekansını ve kapasitesini, piyasanın ticari koşullarını dikkate almak suretiyle belirlemesine izin verir.

2. Akit Taraflardan hiçbiri, Sözleşmenin 15. maddesinde öngörülen standart şartlarda belirtilen gümrük, teknik, işletme veya çevre ile ilgili istisnai nedenler dışında, diğer Tarafça tayin edilen havayollarının trafik hacmi, frekansı veya tarife düzeni ya da bu havayolu tarafından düzenlenen seferlerde kullanılan hava aracı tipi veya tipleri konusunda tek taraflı herhangi bir sınırlama getirmez.

Madde 6
Ücret tarifeleri

1. Bu Sözleşme kapsamında gerçekleştirilen hava hizmetleri için uygulanan ücretler havayolları tarafından serbest bir şekilde belirlenebilir ve onaya tabi olmaz.

2. Her bir Taraf, kendi ülkesinden başlayan taşımacılığa ilişkin fiyatların tayin edilmiş havayolları tarafından otoritelere bildirilmesini veya otoritelere bu hususta müracaat edilmesini gerekli görebilir.

Madde 7
Vergiler, gümrük harçları ve diğer ücretler

1. Bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolunun uluslararası hava hizmetlerinde işletilen hava aracı ve bununla birlikte olağan teçhizatları, yedek parçaları (motorlar da dâhil olmak üzere), yakıt ve yağ tedarikleri (hidrolik yağlar da dâhil olmak üzere), hava aracı ikmal malzemeleri (uçuş sırasında yolculara ikram edilen veya satışı yapılan yiyecek, içecek, alkol, sigara ve diğer ürünler) diğer Akit Tarafın ülkesine varışta, bu teçhizatlar ve tedarikler tekrar ihraç edilene veya bu ülke üzerinden yapılacak yolculuğun bir kısmında kullanılana kadar hava aracında kalmak kaydıyla her türlü gümrük harcı, denetleme ücreti ve diğer harç veya vergilerden muaf olur.

2. Mutabık kalınan hizmetler doğrultusunda icra edildiğinde, aşağıda sayılan maddeler de ilgili benzer harç ve vergilerden muaf tutulur:

a. Akit Taraflardan herhangi birinin ülkesinde, bu Akit Tarafın otoritelerinin belirlediği sınırlar içerisinde kalmak kaydıyla, diğer Akit Tarafın uluslararası hizmetlerde bulunan hava aracında kullanılmak üzere söz konusu hava aracına alınan ikmal malzemeleri,

b. Diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından uluslararası hizmetlerde kullanılan hava aracının bakım ve onarımı için herhangi bir Akit Tarafın ülkesine giren yedek parçalar (motorlar da dâhil olmak üzere) ve olağan havacılık teçhizatı,

c. hava aracına alındıkları Akit Tarafın ülkesi üzerindeki uçuşların bir kısmında kullanılacak olsalar dahi, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolu tarafından

uluslararası hizmetlerde işletilen hava aracına tedarik edilen yakıt ve yağlar (hidrolik yağlar da dâhil olmak üzere),

d. Herhangi bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolunun amblemini taşıyan basılı bilet stokları, havayolu konşimentoları ve sair basılı materyaller ile tayin edilen havayolu tarafından yeniden ihraç edilene kadar, uluslararası hizmetlerde kullanmak için ücretsiz dağıtılan mutat tanıtım materyalleri.

3. Yukarıda (2). fikrada belirtilen malzemeler gümrük otoritelerinin denetimine veya kontrolüne tabi olur.

4. Herhangi bir Akit Tarafın hava aracındaki olağan hava teçhizatları, yedek parçalar (motorlar da dâhil olmak üzere), hava aracı malzemeleri ve yakıt ve yağ tedarikleri (hidrolik yağlar da dâhil olmak üzere) ve diğer malzeme ve tedarikler diğer Akit Tarafın ülkesinde sadece o ülkenin gümrük otoritelerinin onayı ile indirilebilir. Bu durumda, bunlar söz konusu Akit Tarafın gümrük düzenlemelerine göre yeniden ihraç edilene veya sair şekillerde elden çıkartılana kadar söz konusu otoritelerin gözetiminde tutulur.

5. Depolama ve gümrüklemeye ilişkin hizmetler için tarh edilen harçlar söz konusu Akit Taraf Devletlerin ulusal kanunlarına ve düzenlemelerine uygun olarak tahsil edilir.

Madde 8
Transit geçiş

Her iki Akit Tarafın kanunlarına ve düzenlemelerine tabi olmak kaydıyla, bir Akit Tarafın ülkesinden doğrudan transit geçişlerde, havalimanının bu amaçla ayrılan kısmını terk etmemek kaydıyla yolcular, bagaj, kargo ve posta; şiddete, hava korsanlığına, narkotik ve psikotrop madde kaçakçılığına karşı alınan güvenlik önlemleri haricinde sadece basitleştirilmiş bir kontrole tabi tutulurlar. Bu tür bagaj, kargo ve posta; gümrük vergilerinden, özel tüketim vergilerinden ve varışta sunulan hizmetlerin maliyetlerinden kaynaklananlar dışında, benzer vergiler ile harç ve rüsumdan muaf tutulur.

Madde 9
Kullanıcı ücretleri

1. Bir Akit Tarafın kendi ülkesinde bulunan havalimanları, havacılık güvenliğine ilişkin kolaylıkları ve diğer ilgili kolaylıklar ve hizmetleri, diğer Akit Tarafın havayollarının kullanımına, kullanım anlaşmalarının yapıldığı tarih itibariyle benzer uluslararası hava hizmetleri ile iştigal eden herhangi bir havayoluna sağlanan en iyi koşullardan daha az avantajlı koşullarla sunulmaz.

2. Bir Akit Tarafça tayin edilen havayolunun veya havayollarının, her iki Akit Tarafın ulusal yasa ve yönetmeliklerine uygun bir şekilde, diğer Akit Tarafın ülkesinde kendisi tarafından belirlenmiş yer hizmetlerini yürütmesine ve kendi tercihi doğrultusunda, yerel kanun ve yönetmelikler uyarınca gerekli görülmesi halinde, tamamen ya da kısmen, diğer Akit Tarafın yetkili makamları tarafından bu hizmetleri vermek üzere yetkilendirilmiş herhangi bir acenteden sağlanan yer hizmetlerini almasına izin verilir.

3. Akit Taraflar, söz konusu ücretleri ve harçları tarh eden yetkili mercileri ile söz konusu hizmetlerden ve tesislerden faydalanan havayolları arasında veya pratikte mümkün olması

halinde, söz konusu havayollarını temsil eden kuruluşlar arasında görüşmeler ve müzakereler yapılmasını destekler ve teşvik ederler. Kullanıcılar, değişiklikler yapılmadan önce görüşlerini belirtebilmelerini sağlamak üzere, kullanıcı ücretlerindeki her değişiklik teklifi hakkında bilgilendirilir.

Madde 10

Yabancı personel ve yerel hizmetlere erişim

1. Bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolu veya havayolları, diğer Akit Tarafın ülkesine giriş, ülkesinde ikamet ve çalışmayla ilgili kanun ve düzenlemelerine uygun şekilde mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesi için gerekli olan kendi idari, ticari, satış, operasyonel, teknik ve diğer uzman çalışanlarını diğer Akit Tarafın ülkesine getirme ve ülkesinde bulundurma hakkına sahip olur.

2. Bu personel ihtiyaçları, Akit Taraflarca tayin edilmiş havayolunun veya havayollarının tercihleri doğrultusunda bu havayolunun veya havayollarının kendi personeli vasıtasıyla veya diğer Akit Tarafın ülkesinde diğer havayollarına bu tür hizmetler sunulması konusunda yetkilendirilmiş herhangi bir kuruluş, şirket veya havayolu tarafından sunulan hizmetlerden ve personelden faydalanmak suretiyle karşılanabilir.

3. Bu temsilciler ve personel diğer Akit Tarafın yürürlükteki yasalarına ve düzenlemelerine tabi olurlar. Her bir Akit Taraf bu yasalar ve düzenlemeler doğrultusunda ve mütekabiliyet esasına tabi olmak kaydıyla, gerekli çalışma izinlerini, ziyaretçi vizelerini veya benzeri dokümanları gereksiz gecikmelere mahal vermeksizin, bu maddenin (1.) fıkrasında belirtilen temsilcilere ve personele temin eder. Her iki Taraf da doksan (90) günü aşmayan süreler için belirli geçici görevleri ifa eden personelin çalışma izinlerinin tanzimini kolaylaştırır ve hızlandırır.

Madde 11

Dövizlerin çevrilmesi ve kazançların transferi

1. Tayin edilen tüm havayolları, kendi taşımacılık belgelerini, diğer Akit Tarafın ülkesinde satış ofisleri veya tamamen kendi takdirlerinde olmak kaydıyla, acenteleri aracılığıyla satma ve tanzim etme hakkına sahip olurlar. Bu havayolları, bu taşımacılık hizmetlerini çevrilebilir para birimleri üzerinden ve/veya yerel para birimi üzerinden satma hakkına sahip olurlar ve bu taşımacılık hizmetleri herkes tarafından yukarıda belirtilen para birimleri üzerinden serbestçe satın alınabilir.

2. Tayin edilen her bir havayolu (havayolları) trafiğin taşınması ile ilgili olarak üstlendikleri giderlerden artan gelirleri, talep etmeleri halinde, resmi döviz kuru üzerinden çevirerek yurtdışına transfer etme hakkına sahip olur. Akit Taraflar arasında ödemelerle ilgili olarak uygun hükümlere sahip bir anlaşma akdedilmemiş ise, yukarıda belirtilen transfer, çevrilebilir para birimleri üzerinden ve yürürlükteki ulusal kanunlara ve kambiyo düzenlemelerine uygun şekilde gerçekleştirilir.

3. Bu gelirlerin çevrilmesine ve transfer edilmesine cari işlemler için, geçerli olan döviz kuru üzerinden, herhangi bir sınırlama getirilmeden izin verilir ve bu işlemler bankalar tarafından bu tür çevrilme ve transfer işlemlerine uygulanan ücretler dışında başka bir ücrete veya harca tabi olmaz.

4. Akit Taraflarca tayin edilen havayolları, tamamen kendi takdirlerinde olmak kaydıyla, yakıt alımı da dâhil olmak üzere diğer Akit Tarafın ülkesinde üstlendikleri yerel giderleri, yerel para birimi üzerinden veya ulusal döviz mevzuatının uygun görmesi kaydıyla serbestçe çevrilebilir bir para birimi üzerinden ödeme hakkına sahip olurlar.

5. Bu maddenin hükümleri Akit Tarafların havayollarının tabi oldukları harçlardan, vergilerden ve katkı paylarından muaf tutulmalarını sağlamamaktadır.

Madde 12
Sertifikaların ve lisansların karşılıklı tanınması

1. Bir Akit Tarafça tanzim edilen veya geçerli sayılan ve halen geçerli olan uçuşa elverişlilik sertifikaları, yeterlilik sertifikaları ve lisanslar, bu sertifika veya lisansların tanzim edildiği veya geçerli sayıldığı koşulların, Sözleşme uyarınca belirlenen asgari standartlara eşit veya daha yüksek seviyede olması kaydıyla, belirlenen hatlarda mutabık kalınan hava hizmetlerinin yürütülmesi amacıyla diğer Akit Tarafça da tanınır. Ancak Akit Tarafların her biri, kendi ülkelerinin üzerinde yapılan uçuşlar ile ilgili olarak kendi vatandaşlarına diğer Akit Tarafça veya başka bir Devlet tarafından tanzim edilen veya geçerli kılınan yeterlilik sertifikalarını ve lisansları tanımayı reddetme hakkını saklı tutmaktadır.

2. Akit Taraflardan herhangi birinin havacılık otoriteleri tarafından herhangi bir kişiye veya tayin edilen bir havayoluna ya da mutabık kalınan hizmetlerin yürütülmesinde kullanılan bir hava aracına verilen ve yukarıda (1.) fıkrada atıfta bulunulan lisans ve sertifikalarla ilgili imtiyazlar ve koşullar, Sözleşmeye uygun olarak belirlenen asgari standartlardan farklı bir standardın uygulanmasına izin veriyorsa ve bu fark konusunda Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne (ICAO) başvuruda bulunulmuş ise, diğer Akit Taraf, bu muallak uygulamanın açıklığa kavuşturulması amacıyla havacılık otoritelerinin istişarede bulunmasını talep edebilir. Uygun bir anlaşmaya varılamaması durumu, bu Anlaşma'nın 4. maddesinin (İşletme Yetkisinin İptali veya Askıya Alınması) uygulanmasına gerekçe oluşturur.

Madde 13
Havacılık emniyeti

1. Akit Taraflardan herhangi biri, diğer Akit Tarafça havacılık tesislerine ve hizmetlerine, mürettebata, hava aracına veya bunların işletilmesine ilişkin herhangi bir alanda benimsenmiş bulunan emniyet standartları ile ilgili olarak herhangi bir zamanda istişarelerde bulunmayı talep etme hakkına sahip olur. Bu istişareler, talep tarihinden itibaren 30 gün içerisinde gerçekleştirilir.

2. Bu istişarelere müteakiben, Akit Taraflardan herhangi birinin diğer Akit Tarafın bu maddenin (1.) fıkrasında belirtilen hususlara ilişkin emniyet standartlarını en azından ilgili tarihte Sözleşme uyarınca belirlenen asgari standartlara eşit şekilde sağlamadığını ve uygulamadığını tespit etmesi halinde, sözü geçen Akit Taraf bu tespitlerini ve asgari ICAO standartlarına uygunluğun sağlanması için atılması gereken adımları diğer akit Tarafa bildirir ve diğer Akit Taraf da müştereken belirlenen süre içerisinde gereken düzeltici önlemleri alır. Belirlenen süre içerisinde gerekli düzeltici önlemlerin alınmaması, bu Anlaşma'nın 4. maddesinin (İşletme Yetkisinin İptali veya Askıya Alınması) uygulanmasına gerekçe oluşturur.

3. Sözleşmenin 16. maddesinde öngörülen yükümlülüklere bakılmaksızın, bir Akit

Tarafın havayolu tarafından veya bu havayolu adına diğer Akit Taraf Devletin ülkesine inecek veya ülkesinden kalkacak şekilde gerçekleştirilen uçuşlarda işletilen bir hava aracının diğer Akit Taraf Devletin Ülkesinde bulunduğu sırada, olağandışı bir gecikmeye yol açmamak şartıyla denetime (işbu Maddede "rampa denetimi" olarak adlandırılacaktır) tabi tutulabileceği konusunda mutabık kalınmıştır. Bu denetim hava aracının içinde veya çevresinde, diğer Akit Tarafın yetkili temsilcileri tarafından yapılır. Ancak, Sözleşmenin 33. maddesinde sözü edilen yükümlülükler uyarınca, söz konusu denetimin amacı, Sözleşme temelinde oluşturulan ve hâlihazırda yürürlükte bulunan normlara uygun olarak hava aracının ve mürettebatın belgelerinin geçerliliği ile hava aracının ve teçhizatının görünürdeki durumunu kontrol etmek olur.

4. Bu şekilde icra edilen herhangi bir rampa denetimi ya da bir dizi rampa denetimi sırasında:

a. bir hava aracının veya bir hava aracının işletilmesinin, Sözleşme uyarınca belirlenmiş olan ve denetimin gerçekleştirildiği tarih itibariyle yürürlükte bulunan asgari standartlara uygun olmadığı yönünde ciddi kaygıların oluşması, veya,

b. Sözleşme uyarınca belirlenmiş olan ve denetimin gerçekleştirildiği tarih itibariyle yürürlükte bulunan emniyet standartlarının etkin bir şekilde sağlanamadığı ve uygulanamadığı hususunda ciddi kaygıların oluşması halinde

denetimi icra eden Akit Taraf Sözleşmenin 33. maddesine göre, ilgili hava aracının veya ilgili hava aracının mürettebatının sertifika ve lisanslarının tanzimine veya geçerli kılınmasına veya hava aracının işletilmesine esas koşulların, Sözleşmeye göre belirlenen asgari standartlara eşit seviyede veya daha üst seviyede olmadığı sonucunu çıkarmakta serbest olur.

5. Bir Akit Tarafça tayin edilmiş olan bir havayolu tarafından işletilen bir hava aracına yukarıdaki (3.) fıkra uyarınca, rampa denetimi uygulanmasına söz konusu havayolunun temsilcisi tarafından müsaade edilmemesi durumunda, diğer Akit Taraf bu maddenin (4.) fıkrasında belirtilen ciddi kaygıların oluştuğu sonucuna varabilecek ve söz konusu fıkrada belirtilen sonuçları çıkarabilir.

6. Herhangi bir Akit Tarafın, bir rampa denetimi sonucunda, bir veya bir dizi rampa denetiminin engellenmesi sonucunda, istişareler sonrasında ya da sair nedenlerle, havayolunun operasyonlarının emniyeti açısından derhal bir tedbir alınması gerektiği sonucuna varması durumunda, söz konusu Akit Taraf diğer Akit Tarafın havayolunun işletme yetkilerini derhal askıya alma veya tadil etme hakkına sahip olur.

7. Akit Taraflardan herhangi birinin bu maddenin (2.) veya (6.) fıkraları uyarınca aldığı tedbirler, bu tedbirin alınmasını gerektiren durumun ortadan kalkmasıyla sona erdirilir.

Madde 14
Havacılık güvenliği

1. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut hak ve yükümlülüklerine uygun olarak, sivil havacılık güvenliğinin yasadışı müdahalelere karşı korunması amacıyla birbirlerine karşı üstlendikleri yükümlülüğün, bu Anlaşma'nın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini teyit ederler. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut haklarının ve yükümlülüklerinin genel niteliklerini kısıtlamaksızın, özellikle 14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzalanan Hava

araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere ilişkin Sözleşme, 16 Aralık 1970 tarihinde Lahey'de imzalanan Hava araçlarının Yasadışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine İlişkin Sözleşme, 23 Eylül 1971 tarihinde Montreal'de imzalanan Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı İşlenen Suçların Önlenmesine ilişkin Sözleşme ve 24 Şubat 1988 tarihinde Montreal'de imzalanan Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Limanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine ilişkin Protokol, 1 Mart 1991'de Montreal'de imzalanan Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesi Sözleşmesi veya Akit Tarafların taraf oldukları sivil havacılık güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir sözleşme hükümlerine uygun hareket ederler.

2. Akit Taraflar; sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesini, bu hava aracının, yolcularının ve mürettebatının, havalimanlarının ve hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı girişilebilecek diğer yasa dışı eylemleri önlemek ve sivil havacılığın güvenliğine ilişkin diğer tehditleri bertaraf etmek üzere, talep halinde birbirlerine gerekli her türlü yardımda bulunurlar.

3. Akit Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, Akit Taraflara uygulanabilir olduğu ölçüde, ICAO tarafından tesis edilen ve Uluslararası Sivil Havacılık Hakkında Sözleşmenin Ekleri olarak ihdas edilen tüm havacılık güvenliği standartlarına ve tavsiye edilen uygulamalara uygun olarak hareket ederler. Akit Taraflar, kendi tescillerindeki hava aracı işletmecilerinin veya işyeri merkezi ya da daimi ikametgâhı kendi ülkelerinde bulunan hava aracı işletmecilerinin ve ülkelerindeki havalimanı işletmecilerinin Akit Tarafları bağlayan bu tür havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini sağlarlar. Bu bağlamda her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa kendi ulusal düzenlemeleri ve uygulamaları ile yukarıda belirtilen Ek'lerdeki havacılık güvenlik standartları arasındaki farklılıkları bildirmelidir. Her bir Akit Taraf herhangi bir zamanda diğer Akit Taraf ile bu tür farklılıkları müzakere etmek amacı ile, işbu Anlaşma'nın 24. Maddesinin (İstişareler ve Değişiklikler) (2). fıkrası hükümleri doğrultusunda gerçekleştirilmek üzere acil istişare talebinde bulunabilirler.

4. Akit Taraflar söz konusu hava aracı işletmecilerinin, diğer Akit Tarafın ülkesine giriş için, bu ülkeden çıkış için veya bu ülkede kalınan süre zarfında diğer Akit Tarafça, yukarıda yer alan (3.) fıkrada atıf yapılan havacılık güvenliği hükümlerine uymalarının istenebileceği hususunda mutabıktır. Akit Taraflardan her biri, kendi ülkelerinde hava aracının güvenliğinin sağlanması, yolcuların, mürettebatın, el bagajlarının, bagajların, kargonun ve ikmal malzemelerinin yükleme ve boşaltma sırasında ve öncesinde kontrol edilmesi amacıyla yeterli tedbirlerin alınmasını ve etkin şekilde uygulanmasını sağlar. Akit Taraflardan her biri, belirli bir tehdidin bertaraf edilmesi amacıyla diğer Akit Tarafın makul ölçülerde özel güvenlik tedbirleri alınması yolunda yapacağı herhangi bir talebi olumlu şekilde dikkate alır.

5. Sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesi veya bu doğrultuda bir tehdidin vuku bulması veya hava aracının, hava aracının yolcularının ve mürettebatının, havalimanlarının veya hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine yönelik diğer yasadışı müdahalelerin meydana gelmesi halinde Akit Taraflar, haberleşmede ve bu tür bir olayın veya tehdidinin insan hayatı konusunda riski asgariye indirmek suretiyle hızlı ve emniyetli biçimde sona erdirilmesini amaçlayan diğer uygun tedbirlerin alınmasında kolaylık sağlayarak birbirlerine yardımcı olurlar.

6. Her bir Akit Taraf, kalkışı insan hayatını korumak için gerekli olmadıkça, yasadışı yollarla ele geçirilmiş veya diğer yasadışı müdahale eylemlerine maruz kalmış ve kendi ülkesine iniş yapmış olan bir hava aracının, yerde kalmasını sağlamak üzere pratikte mümkün olan gerekli önlemleri alırlar. Mümkün olduğu durumlarda bu tip önlemler karşılıklı istişarelere dayanılarak alınır.

Madde 15
Seyahat belgelerinin güvenliği

1. Her bir Akit Taraf, pasaportlarının ve diğer seyahat belgelerinin güvenliğini sağlayacak önlemler almayı kabul eder.

2. Bu bağlamda, her bir Akit Taraf, söz konusu Akit Tarafça veya onun adına düzenlenen pasaportların ve diğer seyahat belgelerinin ve kimlik belgelerinin yasalara uygun biçimde oluşturulması, düzenlenmesi, onaylanması ve kullanılması amacı ile gerekli kontrol mekanizmalarını oluşturmayı ve uygulamayı kabul eder.

3. Her bir Akit Taraf ayrıca kendileri tarafından düzenlenen seyahat ve kimlik belgelerinin rahatlıkla suistimal edilemeyecek ve rahatlıkla yasadışı şekilde değiştirilemeyecek, kopyalanamayacak veya düzenlenemeyecek nitelikte olmasını temin edecek prosedürler koymayı ve geliştirmeyi kabul eder.

4. Yukarıda belirtilen amaca istinaden, her bir Akit Taraf, pasaportlarını ve diğer seyahat belgelerini ICAO Doküman 9303 Makine Tarafından Okunabilir Seyahat Belgeleri: Bölüm 1- Makine Tarafından Okunabilir Pasaportlar, Bölüm 2- Makine Tarafından Okunabilir Vizeler ve/veya Bölüm 3- Makine Tarafından Okunabilir Ebat 1 ve Ebat 2 Resmi Seyahat Belgeleri doğrultusunda düzenler.

5. Her bir Akit Taraf, taklit edilmiş veya sahte seyahat belgelerine ilişkin operasyonel bilgi alışverişinde bulunmayı ve seyahat belgelerinde sahteciliği, taklit edilmiş veya sahte seyahat belgelerinin kullanımını, geçerli seyahat belgelerinin sahtekarlarca kullanımını, hak sahipleri tarafından gerçek seyahat belgelerinin bir suçun işlenmesi sırasında kötüye kullanımını, süresi dolmuş veya iptal edilmiş seyahat belgelerinin kullanımını ve sahtecilikle ele geçirilmiş seyahat belgelerinin kullanımını içeren seyahat belgesi dolandırıcılığına karşı mücadeleyi güçlendirmek amacı ile diğer Akit Tarafla işbirliği yapmayı kabul etmektedir.

Madde 16
Bilgisayarlı rezervasyon sistemleri (CRS)

Her bir Akit Taraf kendi ülkesi içindeki Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemleri'nin Düzenlenmesi ve İşletilmesi için ICAO Yönetmelik Kurallarını uygular.

Madde 17
Sigara yasağı

1. Her bir Akit Taraf, Akit Tarafların ülkeleri arasında kendi ülkesine ait havayolu şirketleri tarafından işletilen ve yolcu taşınan tüm uçuşlarda sigara içilmesini yasaklar veya kendi ülkesine ait havayolu şirketlerinin yasaklamasını sağlar. Bu yasak, hava aracının tüm bölümlerinde uygulanacak ve yolcular uçağa alınmaya başladığı andan, yolcuların uçaktan indirilmesinin tamamlandığı ana kadar geçerli olur.

2. Her bir Akit Taraf, bu madde hükümlerince kendi havayollarının, yolcularının ve mürettebatının sigara yasağına uymasını sağlamak amacı ile bu kurallara uyulmaması durumunda gerekli cezaların uygulanması da dâhil olmak üzere makul gördüğü tüm önlemleri alır.

Madde 18
Rekabet

1. Taraflar, talep üzerine, birbirlerini, kendilerinin rekabet kanunları, politikaları ve uygulamaları veya bunlardaki değişiklikler ve bunların, işbu anlaşma kapsamındaki hava ulaştırma hizmetlerinin gerçekleştirilmesine tesir edebilecek her nevi özel amaçları hakkında haberdar eder ve bunların uygulanmasından sorumlu olan otoriteleri tanımlarlar.

2. Taraflar, kendilerinin rekabet kanunları, politikaları ve uygulamaları ve bu Anlaşma'nın uygulanmasına ilişkin konuların tatbik edilmesinde uyumsuzluk olabileceğini düşündükleri her durumda birbirlerini bu hususta haberdar ederler.

3. Aksi yöndeki hiçbir hükme bakılmaksızın; bu Anlaşma kapsamında yer alan hiçbir husus, (i) işletmeler arası anlaşmaların, işletme birliklerince alınan kararların veya rekabeti engelleyen veya bozan ortak uygulamaların kabulünü gerektirmez veya desteklemez; (ii) bu tür herhangi bir anlaşmanın, kararın veya ortak uygulamanın etkilerini takviye etmez veya (iii) rekabeti engelleyen, bozan veya kısıtlayan tedbirlerin alınmasına ilişkin sorumluluğu özel iktisadi işletmelere tevkil etmez.

Madde 19
Charter/tarifesiz uçuşlara uygulanabilirlik

1. Bu Anlaşma'nın Vergiler, Gümrük Harçları ve Diğer Ücretler başlıklı 7. maddesinde, Kullanıcı Ücretleri başlıklı 9. maddesinde, Yabancı Personelin Çalıştırılması ve Yerel Hizmetlere Erişim başlıklı 10. maddesinde, Döviz Dönüşümü ve Kazançların Transferi Başlıklı 11. maddesinde, Sertifika ve Lisansların Karşılıklı Tanınması başlıklı 12. maddesinde, Havacılık Emniyeti başlıklı 13. maddesinde, Havacılık Güvenliği başlıklı 14. maddesinde, İstatistikler başlıklı 22. maddesinde, Ulusal Yasaların ve Düzenlemelerin Uygulanması başlıklı 23. maddesinde ve İstişareler ve Değişiklikler başlıklı 24. maddesinde belirtilen hükümler, bir Akit Tarafın hava taşıyıcıları tarafından diğer Akit Tarafın ülkesine veya ülkesinden yapılacak olan charter ve diğer tarifesiz uçuşlara ve bu uçuşları gerçekleştiren hava taşıyıcılarına da uygulanır.

2. Bu maddenin (1.) fıkrasındaki hükümler, charter veya tarifesiz uçuşların onaylanmasını veya bu operasyonların organizasyonlarında yer alan hava taşıyıcılarının veya diğer tarafların sevk ve idaresini düzenleyen ulusal yasa ve yönetmelikleri etkilemez.

Madde 20
Kiralama

1. Her bir Akit Taraf, bu Anlaşma kapsamındaki hizmetler için kiralanan ve bu Anlaşmanın 13. maddesinde (Havacılık Emniyeti) ve 14. maddesinde (Havacılık Güvenliği) belirtilen standartlara uygun olmayan hava araçlarının kullanımını önler.

2. Yukarıdaki (1). fıkraya tabi olmak kaydıyla, her bir Akit Tarafça tayin edilen havayolları, her bir Akit Tarafın kanunlarına ve düzenlemelerine tabi olarak, kiraya veren havayolunun sahip olmadığı trafik haklarını kullanmasına yol açmaması koşuluyla, diğer havayolları da dâhil olmak üzere herhangi bir firmadan kiralanmış olan hava araçlarını kullanabilir.

Madde 21
Uçuş programlarının sunulması

1. Her bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolu (havayolları), her bir tarife dönemi için (yaz ve kış) mutabık kalınan hizmetlerin başlamasından en az otuz (30) gün önce planladığı uçuş programlarını onay için diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine sunar. Aynı usul yapılabilecek her nevi değişiklik için de geçerli olur.

2. Bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolunun onaylanmış uçuş programı dışında mutabık kalınan hizmetler doğrultusunda düzenlemek istediği ek seferler için, sözü geçen havayolu diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinden önceden izin talep etmelidir. Bu tür talepler, Akit Tarafların ulusal kanunlarına ve düzenlemelerine uygun şekilde sunulacaktır. Aynı usul yapılabilecek herhangi bir değişiklikte de uygulanır.

Madde 22
İstatistikler

Akit Tarafların havacılık otoriteleri, talep edilmesi halinde, diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine, makul ölçülerde gerekli olabilecek periyodik istatistiki raporlar veya sair istatistiki raporlar sunarlar veya tayin edilmiş havayollarının bu tür raporları sunmalarını sağlarlar. Bu raporlar, söz konusu havayolunun mutabık kalınan hizmetlerde taşımış olduğu trafik miktarını ve söz konusu trafiğin başlangıç ve varış noktalarını belirlemek için gerekli tüm bilgileri içerir.

Madde 23
Ulusal yasaların ve düzenlemelerin uygulanması

1. Bir Akit Tarafın uluslararası hava hizmetlerinde kullanılan bir hava aracının ülkesine girişi, kalışı veya ayrılışını ya da bu hava aracının kendi ülkesi dâhilinde işletilmesini veya seyrüseferini ya da uçuşlarını düzenleyen yasaları ve düzenlemeleri diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolunun hava aracına da uygulanır.

2. Bir Akit Tarafın yolcu, mürettebat, bagaj veya posta da dâhil olmak üzere kargonun ülkesine girişi, kalışı veya ayrılışıyla ilgili giriş, çıkış, gümrükleme, göç ve iltica, havacılık güvenliği, pasaport, gümrük, döviz, posta, sağlık ve karantina gibi formaliteleri düzenleyen yasalarına ve düzenlemelerine, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından taşınan yolcu, mürettebat, bagajlar, kargo ve posta tarafından veya onlar adına, bu ülkede bulundukları süre zarfında, uyulur.

3. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın talebi üzerine bu Anlaşma'da belirtilen ilgili yasa, düzenleme ve prosedürlerin suretlerini karşı tarafa sunar.

Madde 24
İstişareler ve değişiklikler

1. Akit Tarafların Havacılık Otoriteleri, yakın işbirliği anlayışı içinde, zaman zaman bu Anlaşma'nın ve Eklerinin uygulanması, yorumlanması, tatbiki veya gerekli değişikliklerin yapılması konusunda birbirleriyle istişareler yürütürler.

2. Bir Akit Tarafın bu Anlaşma veya Ekleri üzerinde değişiklik yapmak amacıyla istişarede bulunmayı talep etmesi durumunda, Akit Taraflarca aksi yönde bir karar alınmadığı müddetçe bu istişareler Akit Taraflardan birinin, diğer Akit Tarafça yazılı olarak yapılan talebi tebellüğ ettiği tarihten itibaren en kısa sürede ve her hâl ve kârda en geç altmış (60) gün içerisinde başlar. Bu istişareler müzakere veya yazışma yoluyla gerçekleştirilir. Her bir Akit Taraf bu istişareler sırasında mantıklı ve ekonomik kararların alınabilmesini kolaylaştırmak amacıyla, tutumunu destekleyen ilgili gerekçeleri hazırlar ve sunar.

3. Akit Taraflardan herhangi birinin bu Anlaşma'nın herhangi bir hükmü üzerinde değişiklik yapılmasını talep etmesi halinde, söz konusu değişiklik, Akit Tarafların birbirlerine, gerekli iç prosedürlerinin tamamlandığını bildirmelerinden sonra yürürlüğe girer.

Madde 25
İhtilafların çözümü

1. Bu Anlaşma'nın yorumlanmasında veya uygulanmasında Akit taraflar arasında herhangi bir uyuşmazlık çıkması durumunda, Akit Taraflar öncelikle uyuşmazlıklarını her iki Akit Taraf Devletinin Havacılık Otoriteleri arasında müzakere yoluyla çözmeye çaba gösterirler.

2. Söz konusu Havacılık Otoritelerinin müzakereler yoluyla çözüme ulaşamamaları halinde, uyuşmazlık diplomatik kanallar yoluyla çözüme kavuşturulur.

Madde 26
Tescil

Bu Anlaşma, Ekleri ve bunlarda yapılacak tüm değişiklikler ICAO nezdinde tescil edilir.

Madde 27
Çok taraflı anlaşmalar

Her iki Akit Tarafın da hava ulaştırmasına dair çok taraflı bir sözleşme veya anlaşmaya taraf olmaları halinde, işbu Anlaşma söz konusu sözleşme veya anlaşmanın hükümlerine uyum sağlayacak şekilde değiştirilir.

Madde 28
Başlıklar

Madde başlıkları bu Anlaşmaya sadece müracaat ve kolaylık amacıyla konulmuştur ve hiçbir surette bu Anlaşma'nın amaç ve kapsamının sınırını çizmez, kısıtlamaz veya tanımlamaz.

Madde 29
Geçerlilik ve sona erme

1. Bu Anlaşma süresiz olarak akdedilmiştir.

2. Akit Taraflardan herhangi biri her an diğer Akit Tarafa işbu Anlaşmayı feshetmek istediğini yazılı olarak bildirebilir; bu bildirim eşzamanlı olarak Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne de ulaştırılır.

3. Bu durumda, sona erme bildirimi, karşılıklı mutabakatla süre bitiminden önce geri çekilmediği takdirde, bu Anlaşma sona erme bildiriminin diğer Akit Tarafça tebellüğ edildiği tarihten on iki (12) ay sonra sona erer. Diğer Akit Tarafın bildirimi tebellüğ ettiğini teyit etmemesi durumunda, söz konusu bildirimin, bu bildirimin Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne ulaştığı tarihten on dört (14) iş günü sonra tebellüğ edilmiş olduğu kabul edilir.

Madde 30
Yürürlüğe giriş

1. Bu Anlaşma, Akit Tarafların uluslararası anlaşmaların akdedilmesine ve yürürlüğe konulmasına ilişkin yasal gerekliliklerini yerine getirdiklerini karşılıklı olarak birbirlerine bildirdikleri tarihte yürürlüğe girer.

2. Yürürlüğe girmesini takiben bu anlaşma 21 Eylül 1950 tarihinde Ankara'da imzalanmış olan Brezilya Federatif Cumhuriyeti Hükümeti ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasını geçersiz kılar.

Yukarıdaki hususlar muvacehesinde, aşağıda imzaları bulunan ve ilgili Hükümetler tarafından bu yönde usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş tam yetkili temsilciler bu Anlaşmayı imzalamış ve bu Anlaşmaya kendilerinin mühürlerini vaz etmiş bulunmaktadırlar.

2017 yılının Aralık ayının 5. gününde Kolombo'da, her bir metin birbirine eşdeğer olmak üzere, Portekizce, Türkçe ve İngilizce dillerinde iki eş nüsha halinde düzenlenmiştir. Yürütmede, yorumlamada veya uygulamada herhangi bir farklılığın oluşması halinde, İngilizce metin hâkim gelir ve geçerli olur.

BREZİLYA FEDERATİF CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ADINA	TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ADINA
José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz	**Bahri Kesici**
Ulusal Sivil Havacılık Ajansı Başkanı	Sivil Havacılık Genel Müdür V.

EK I
HAT ÇİZELGESİ

1. Brezilya Federatif Cumhuriyeti tarafından tayin edilen havayolları her iki yönde aşağıda belirtilen hava hizmetlerini işletme hakkına sahip olur:

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	Öte Noktalar
Brezilya'daki noktalar	Herhangi bir Nokta	Türkiye'deki Noktalar	Herhangi bir Nokta

2. Türkiye Cumhuriyeti tarafından tayin edilen havayolları her iki yönde aşağıda belirtilen hava hizmetlerini işletme hakkına sahip olur:

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	Öte Noktalar
Türkiye'deki Noktalar	Herhangi bir Nokta	Brezilya'daki noktalar	Herhangi bir Nokta

Notlar:

1. Her iki Akit Tarafın tayin edilmiş havayolları her nevi ara noktalarda ve öte noktalarda 5.trafik haklarını kullanabileceklerdir.

2. Söz konusu hizmetlerin başlangıç ve bitiş noktasının, söz konusu havayolunu tayin eden Akit Tarafın ülkesi içerisinde bulunması koşuluyla, tayin edilmiş havayolu (havayolları), kendi takdirinde olmak kaydıyla, herhangi bir uçuşta ya da hiçbir uçuşta ara noktaları ve öte noktaları kullanmayabilir.

EK II
KOD PAYLAŞIMI

Her bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolu (havayolları);

a) aynı Akit Tarafın herhangi bir havayolu veya havayolları;
b) diğer Akit Tarafın herhangi bir havayolu veya havayolları;
c) üçüncü bir ülkenin herhangi bir havayolu veya havayolları;

ile, söz konusu tüm havayollarının uygun hat haklarına sahip olmaları ve satılan her bilet için, alıcıyı satış noktasında hizmetin hangi kısmında hangi havayolunun görev yapacağı konusunda bilgilendirmeleri koşuluyla, bloke yer angajmanı, kod paylaşımı veya diğer ticari uygulamalar gibi pazarlama uygulamalarına katılabilir.

Kod Paylaşımı düzenlemeleri, her iki Akit Tarafın havacılık otoritelerinin onayına tabidir. Üçüncü taraf havayollarının müdahil olduğu düzenlemeler halinde; söz konusu üçüncü tarafın, üçüncü bir ülkeye veya üçüncü bir ülkeden gerçekleştirilecek seferlere ilişkin olarak diğer Akit Tarafın havayolları ile diğer havayolları arasında benzer düzenlemeler yapılmasına izin vermediği durumlarda, ilgili Akit Tarafın havacılık otoriteleri bu tür düzenlemeleri kabul etmeme hakkına sahiptir.

Kod Paylaşımı hizmetlerinin pazarlamacı havayolunun frekans hakkından sayılmayacağı hususu her iki Akit Tarafın ortak anlayışıdır.