HIỆP ĐỊNH VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG SONG PHƯƠNG

GIỮA

CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

VÀ

CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HOÀ THỔ NHĨ KỲ

VỀ CÁC CHUYẾN BAY THƯỜNG LỆ

GIỮA VÀ QUÁ LÃNH THỔ CỦA HAI NƯỚC

ĐIỀU	TIÊU ĐỀ
1	ĐỊNH NGHĨA
2	TRAO QUYỀN
3	CHỈ ĐỊNH VÀ CẤP PHÉP
4	THU HỒI HOẶC ĐÌNH CHỈ GIẤY PHÉP KHAI THÁC
5	TẢI CUNG ỨNG
6	GIÁ CƯỚC
7	PHÍ, THUẾ HẢI QUAN VÀ CÁC LOẠI THUẾ KHÁC
8	QUÁ CẢNH TRỰC TIẾP
9	PHÍ VÀ LỆ PHÍ NGƯỜI SỬ DỤNG
10	NHÂN VIÊN NƯỚC NGOÀI VÀ QUYỀN SỬ DỤNG CÁC DỊCH VỤ ĐỊA PHƯƠNG
11	CHUYỂN ĐỔI TIỀN TỆ VÀ CHUYỂN THU NHẬP
12	CẠNH TRANH BÌNH ĐẲNG
13	CÔNG NHẬN CÁC CHỨNG CHỈ VÀ BẰNG
14	AN TOÀN HÀNG KHÔNG
15	AN NINH HÀNG KHÔNG
16	ĐỆ TRÌNH LỊCH BAY
17	SỐ LIỆU THỐNG KÊ
18	ÁP DỤNG LUẬT VÀ CÁC QUY ĐỊNH
19	TRAO ĐỔI Ý KIẾN VÀ SỬA ĐỔI
20	GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP
21	ĐĂNG KÝ
22	CÁC HIỆP ĐỊNH ĐA PHƯƠNG
23	TIÊU ĐỀ
24	CHẤM DỨT
25	CÓ HIỆU LỰC
PHỤ LỤC I	BẢNG ĐƯỜNG BAY
PHỤ LỤC II	KHAI THÁC LIÊN DANH

Chính phủ nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hoà Thổ Nhĩ Kỳ (sau đây được gọi là "các Bên ký kết");

Là các bên của Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế và Công ước về quá cảnh các chuyến bay quốc tế, cả hai văn bản được mở để ký tại Chicago ngày bảy tháng Mười hai năm 1944;

Mong muốn tạo điều kiện thuận lợi nhằm mở rộng các cơ hội vận chuyển hàng không quốc tế;

Ghi nhận việc vận chuyển hàng không quốc tế có tính cạnh tranh và hiệu quả sẽ tăng cường phát triển kinh tế, thương mại, đầu tư và lợi ích cho người tiêu dùng;

Mong muốn đảm bảo mức độ an toàn và an ninh cao nhất trong vận tải hàng không quốc tế và khẳng định lại mối quan tâm sâu sắc đối với các hành vi hoặc đe doạ chống lại an ninh của tàu bay có thể gây nguy hại đến sự an toàn của con người hoặc tài sản, làm ảnh hưởng xấu đến hoạt động vận tải hàng không, và phá hoại lòng tin của công chúng đối với sự an toàn của hàng không dân dụng; và

Mong muốn ký kết một Hiệp định với mục đích thiết lập các chuyến bay giữa và ngoài lãnh thổ của hai nước

ĐÃ THỎA THUẬN NHƯ SAU:

ĐIỀU 1
ĐỊNH NGHĨA

Dùng cho Hiệp định này, trừ khi văn cảnh đòi hỏi khác:

a) thuật ngữ "Công ước" chỉ Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế được mở để ký tại Chicago ngày bảy tháng Mười hai năm 1944, và bao gồm bất cứ phụ lục nào được thông qua theo điều 90 của Công ước và bất cứ sửa đổi nào của các Phụ lục và của Công ước đã có hiệu lực theo Điều 90 và 94, trong chừng mực các phụ lục và sửa đổi đó đã có hiệu lực hoặc đã được hai Bên phê chuẩn;

b) thuật ngữ "nhà chức trách hàng không" trong trường hợp của nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ Cục Hàng không Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải, và trong trường hợp của nước Cộng hoà Thổ Nhĩ Kỳ chỉ Bộ Giao thông, Hàng hải và Thông tin liên lạc Thổ Nhĩ Kỳ, hoặc trong cả hai trường hợp là bất kỳ cá nhân và cơ quan được uỷ quền thực hiện các chức năng mà các cơ quan nêu trên đang thực hiện;

c) thuật ngữ "hãng hàng không được chỉ định" chỉ một hãng hàng không được chỉ định và cấp phép theo đúng Điều 3 (Chỉ định và Cấp phép) của Hiệp định này;

d) thuật ngữ "lãnh thổ" có nghĩa theo quy định ở Điều 2 của Công ước;

e) thuật ngữ "chuyến bay", "chuyến bay quốc tế", "hãng hàng không" và "dừng với mục đích phi thương mại" có các nghĩa theo qui định ở Điều 96 của Công ước;

f) thuật ngữ "các chuyến bay thỏa thuận" và "đường bay qui định" có ý nghĩa, lần lượt là, các chuyến bay quốc tế thường lệ và các đường bay được qui định tại Phụ lục I của Hiệp định này;

g) thuật ngữ "đối tượng chuyên chở" có nghĩa hành khách, hành lý, hàng hóa và thư tín

h) thuật ngữ "trọng tải cung ứng" có nghĩa,

- đối với một tàu bay, là trọng tải có ích của tầu bay đó trên một đường bay hoặc một phần của đường bay,
- đối với một chuyến bay được xác định, là trọng tải của tàu bay được sử dụng trên chuyến bay đó được nhân lên qua các chuyến bay thường lệ được thực hiện với cùng loại tàu bay đó trong một quãng thời gian nhất định trên một đường bay hoặc một phần của đường bay cụ thể;

i) thuật ngữ "giá cước" chỉ bất kỳ phí, lệ phí hoặc cước, các giá tiền phải trả cho việc chuyên chở hành khách, hành lý và/ hoặc hàng hoá, ngoại trừ thư tín, khi vận chuyển bằng đường hàng không, bao gồm bất kỳ các phương thức vận chuyển nào khác liên quan, được thu bởi các hãng

hàng không, gồm các đại lý của họ và các qui định điều chỉnh tính hợp lý của phí, lệ phí hoặc cước đó; và

j) thuật ngữ "lệ phí người sử dụng" chỉ phí hoặc lệ phí đối với việc sử dụng các cảng hàng không, các trang thiết bị dẫn đường và các dịch vụ liên quan khác mà một Bên ký kết dành cho Bên kia.

k) thuật ngữ "Phụ lục" chỉ Phụ lục của Hiệp định này hoặc bất kỳ sửa đổi nào theo quy định tại Điều 19 (Trao đổi ý kiến và Sửa đổi) của Hiệp định này. Phụ lục là một phần của Hiệp định và tất cả các tham chiếu đến Hiệp định sẽ gồm cả Phụ lục trừ khi được thỏa thuận khác.

ĐIỀU 2
TRAO QUYỀN

1. Mỗi Bên ký kết sẽ trao cho Bên ký kết kia các quyền sau để các hãng hàng không được Bên ký kết kia chỉ định thực hiện các chuyến bay quốc tế thường lệ trên các tuyến đường bay được quy định trong Phụ lục I của Hiệp định này:

   a) quyền bay không hạ cánh qua lãnh thổ của Bên ký kết kia;

   b) quyền dừng với mục đích phi thương mại trên lãnh thổ đó;

   c) quyền dừng trên lãnh thổ đó tại các điểm được quy định cho đường bay trong Phụ lục I của Hiệp định này để lấy lên hoặc cho xuống toàn bộ hay một phần đối tượng vận chuyển quốc tế.

   d) các quyền khác được qui định tại Hiệp định này.

2. Không ý nào trong điểm (1) của Điều này sẽ được coi là dành cho hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết đặc quyền lấy lên tàu bay, ở lãnh thổ của Bên ký kết kia, khối lượng vận chuyển để lấy tiền công vận chuyển hoặc bay thuê tới một điểm khác trên lãnh thổ của Bên kí kết kia.

ĐIỀU 3
CHỈ ĐỊNH VÀ CẤP PHÉP

1. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền chỉ định một hay nhiều hãng hàng không sẽ thực hiện các chuyến bay thoả thuận trên các đường bay qui định. Chỉ định đó sẽ có hiệu lực bằng một văn bản thông báo thông qua các kênh ngoại giao.

2. Khi nhận được chỉ định như vậy, nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia, tùy thuộc vào các qui định của Khoản (3) và (4) của Điều này, sẽ không chậm trễ cấp cho (các) hãng hàng không được chỉ định đó giấy phép khai thác thích hợp.

3. Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết có thể yêu cầu (các) hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định chứng minh rằng (các) hãng hàng không đó có đầy đủ khả năng để thực hiện các điều kiện qui định theo pháp luật và các qui định vẫn được nhà chức trách này áp dụng bình thường và hợp lý đối với việc khai thác các chuyến bay quốc tế theo quy định của Công ước.

4. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền từ chối cấp giấy phép khai thác nói ở Khoản (2) của Điều này, hoặc áp đặt các điều kiện được coi là cần thiết đối với việc một hãng hàng không được chỉ định thực hiện các quyền qui định ở Điều 2 (Trao quyền) của Hiệp định này, trong bất cứ trường hợp nào khi Bên ký kết nói trên không được thoả mãn rằng:

   a. phần lớn sở hữu và quyền kiểm soát hữu hiệu đối với hãng hàng không đó thuộc về Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó hoặc thuộc về các công dân của Bên ký kết đó; và/ hoặc

   b. Chính phủ chỉ định hãng hàng không đang duy trì và quản lý các tiêu chuẩn đề ra tại Điều 14 (An toàn hàng không) và Điều 15 (An ninh hàng không) của Hiệp định này

5. Khi hãng hàng không đã được chỉ định và được cấp phép như vậy thì hãng hàng không đó có thể bắt đầu khai thác các chuyến bay thoả thuận vào bất cứ lúc nào, với điều kiện những quy định về tải cung ứng đã được thống nhất trước đó và giá cước được định ra theo qui định tại Điều 5 (Tải cung ứng) và Điều 6 (Giá cước) của Hiệp định này đã có hiệu lực đối với chuyến bay đó.

ĐIỀU 4
THU HỒI HOẶC ĐÌNH CHỈ GIẤY PHÉP KHAI THÁC

1. Mỗi Bên ký kết có quyền thu hồi giấy phép khai thác hoặc đình chỉ việc một/ các hãng hàng không được Bên ký kết kia chỉ định thực hiện các quyền được qui định trong Điều 2 (Trao quyền) của Hiệp định này, hoặc áp đặt các điều kiện được coi là cần thiết đối với việc thực hiện các quyền này:

   a. trong bất kỳ trường hợp nào khi Bên ký kết đó không được thoả mãn rằng phần lớn sở hữu và quyền kiểm soát hữu hiệu đối với hãng hàng không này thuộc về Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó hoặc thuộc về các công dân của Bên ký kết đó; hoặc,

   b. trong trường hợp hãng hàng không này không tuân thủ luật pháp hoặc các qui định của Bên ký kết trao các quyền đó; hoặc,

   c. trong trường hợp hãng hàng không này khai thác không theo đúng các điều kiện được qui định trong Hiệp định này.

2. Trừ khi việc thu hồi, đình chỉ ngay lập tức, hoặc áp đặt các điều kiện nói ở điểm (1) của Điều này là cần thiết để ngăn ngừa việc vi phạm thêm luật pháp hoặc các qui định, quyền như vậy sẽ chỉ được thực hiện sau khi trao đổi ý kiến với Bên ký kết kia.

ĐIỀU 5
TẢI CUNG ỨNG

1. Cơ hội dành cho các hãng hàng không được chỉ định của cả hai Bên ký kết trong việc thực hiện các chuyến bay thoả thuận trên các đường bay quy định giữa lãnh thổ hai nước phải công bằng và bình đẳng.

2. Trong khi thực hiện các chuyến bay thoả thuận, các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết phải quan tâm tới các lợi ích của các hãng hàng không thuộc Bên ký kết kia sao cho không gây ảnh hưởng bất lợi cho các chuyến bay mà các hãng hàng không của Bên ký kết kia cung cấp trên toàn bộ hoặc một phần của cùng các đường bay đó.

3. Các chuyến bay thoả thuận do các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết có một mối quan hệ rất chặt chẽ với các nhu cầu giao thông công cộng trên các đường bay quy định và phải có một mục tiêu hàng đầu là cung cấp đầy đủ tải trọng cung ứng cho các nhu cầu vận chuyển hành khách và hàng hóa, bao gồm cả thư tín, hiện tại và dự kiến hợp lý giữa lãnh thổ của các Bên ký kết, với một hệ số sử dụng ghế hợp lý.

4. Tải trọng cung ứng được cung cấp và tần suất các chuyến bay mà các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết thực hiện phải được thống nhất giữa các nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết trước khi các chuyến bay đầu tiên được thực hiện. Tải trọng cung ứng và tần suất các chuyến bay được thoả thuận lúc ban đầu đó có thể được xem xét và thay đổi sau đó bởi các nhà chức trách hàng không của hai Bên.

ĐIỀU 6
GIÁ CƯỚC

1. Mỗi Bên ký kết sẽ chấp nhận giá cước các chuyến bay quốc tế tới/ từ/ qua lãnh thổ của mình mà các hãng hàng không được chỉ định đưa ra ở mức hợp lý, do phải trả cho tất cả các chặng liên quan, gồm cả chi phí khai thác, lợi nhuận hợp lý và giá cước của các hãng hàng không khác. Sự can thiệp của Các Bên ký kết sẽ chỉ giới hạn ở mức:

   a. ngăn chặn các giá cước và thực tiễn phân biệt đối xử bất hợp lý;

   b. bảo vệ người tiêu dùng khỏi giá cao bất hợp lý hoặc có điều kiện hạn chế do việc lạm dụng vị trí chi phối; và

c. bảo vệ các hãng hàng không khỏi tình trạng giá thấp giả tạo vì có trợ giá hoặc giúp đỡ trực tiếp hoặc gián tiếp của chính phủ.

2. Các giá cước theo Khoản (1) của các hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết không phải đệ trình lên nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia để phê chuẩn.

3. Trong trường hợp nhà chức trách hàng không của mỗi bên không được thỏa mãn với giá cước đề xuất hoặc đang có hiệu lực của một hãng hàng không của Bên ký kết kia, nhà chức trách hàng không đó sẽ yêu cầu giải quyết vấn đề này thông qua trao đổi ý kiến, và cũng tương tự như vậy khi nhận được yêu cầu từ Bên ký kết kia. Trong bất kỳ trường hợp nào, nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết đơn phương có hành động ngăn chặn việc đưa vào áp dụng hoặc tiếp tục áp dụng một giá cước dự kiến áp dụng bởi một hãng hàng không của Bên ký kết kia.

4. Mặc dù như vậy, các hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết sẽ phải cung cấp, theo yêu cầu, cho nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia các thông tin liên quan đến việc thiết lập các giá cước, theo cách thức và mẫu mà nhà chức trách đó qui định.

ĐIỀU 7
PHÍ, THUẾ HẢI QUAN VÀ CÁC LOẠI THUẾ KHÁC

1. Tàu bay do hãng hàng không được chỉ định của một trong hai Bên ký kết khai thác các chuyến bay quốc tế cũng như thiết bị thông thường, dự trữ nhiên liệu, dầu mỡ, và các đồ dự trữ của tàu bay (bao gồm cả thức ăn, đồ uống và thuốc lá) để trên tàu bay đó sẽ được miễn thuế hải quan, phí kiểm tra và các khoản thuế khác khi đến lãnh thổ của Bên ký kết kia với điều kiện là các thiết bị và đồ dự trữ như vậy được để trên tàu bay cho đến khi tái xuất hoặc được sử dụng trên tàu bay trong chặng hàng trình được thực hiện trên lãnh thổ đó.

2. Các vật phẩm sau cũng sẽ được miễn các khoản thuế và phí tương tự, trừ các lệ phí tương ứng với dịch vụ được cung cấp:

   a. đồ dự trữ của tàu bay được lấy lên tàu bay ở lãnh thổ của mỗi Bên ký kết, trong phạm vi giới hạn do nhà chức trách của Bên ký kết đó ấn định, và để sử dụng trên tàu bay khai thác trong một chuyến bay quốc tế của Bên ký kết đó;

   b. phụ tùng thay thế của tàu bay (gồm cả các động cơ) và các thiết bị thông thường của tàu bay được đưa vào lãnh thổ của mỗi Bên ký kết để bảo dưỡng hoặc sửa chữa tàu bay mà (các) hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia sử dụng trên đường bay qui định;

c. nhiên liệu và dầu mỡ (gồm cả dầu thủy lực) dự định cung cấp cho tàu bay được hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia khai thác trên các chuyến bay quốc tế, ngay cả khi các đồ dự trữ này được sử dụng ở một chặng hành trình thực hiện trên lãnh thổ của Bên ký kết là nơi các đồ này được lấy lên tàu bay.

d. vé in, vận đơn hàng không, bất kỳ vật phẩm in ấn nào mang nhãn hiệu của hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết và các đồ vật quảng cáo thông thường được phân phát không chịu thuế của hãng hàng không được chỉ định đó dự định sử dụng cho việc khai thác các chuyến bay quốc tế cho tới thời điểm tái xuất,

e. Các vật phẩm nói ở điểm (a), (b), (c) và (d) trên đây có thể bị yêu cầu đặt dưới sự giám sát hoặc kiểm tra hải quan.

3. Thiết bị thông thường trên tàu bay, phụ tùng (gồm cả các động cơ), các đồ dự trữ và cung ứng nhiên liệu và dầu mỡ (gồm dầu thủy lực) cũng như các vật phẩm và các đồ dự trữ để trên tàu bay của một trong hai Bên ký kết chỉ có thể được dỡ xuống lãnh thổ của Bên ký kết kia với sự đồng ý của nhà chức trách hải quan của Bên ký kết đó. Trong trường hợp đó, chúng có thể bị đặt dưới sự giám sát của nhà chức trách nói trên cho đến khi tái xuất hoặc được giải quyết phù hợp với các qui định hải quan.

ĐIỀU 8
QUÁ CẢNH TRỰC TIẾP

Hành khách, hành lý, hàng hoá và thư tín quá cảnh trực tiếp qua lãnh thổ của một Bên ký kết và không rời khỏi khu vực của cảng hàng không dành cho mục đích này, trừ khi liên quan đến các biện pháp an ninh nhằm ngăn ngừa các vi phạm, không tặc và việc vận chuyển ma tuý, sẽ chỉ bị giám sát đơn giản. Hành lý, hàng hoá và thư tín như vậy sẽ được miễn các loại thuế hải quan và các loại thuế, phí và lệ phí tương tự không trên cơ sở chi phí các dịch vụ cung cấp khi hạ cánh.

ĐIỀU 9
PHÍ VÀ LỆ PHÍ NGƯỜI SỬ DỤNG

1. Các hãng hàng không của một Bên ký kết sẽ được sử dụng các cảng hàng không, đường bay, các dịch vụ dẫn đường hàng không và kiểm soát không lưu, an ninh hàng không và các trang thiết bị và dịch vụ liên quan khác được cung cấp trong lãnh thổ của Bên ký kết kia với các điều kiện không ít hơn các điều kiện ưu đãi nhất dành cho bất kỳ hãng hàng không nào thực hiện các chuyến bay quốc tế tương tự tại thời điểm tiến hành làm thỏa thuận sử dụng.

2. Hãng hoặc các hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết sẽ được phép, theo luật pháp và các quy định trong nước của các Bên ký

kết, trên cơ sở có đi có lại, thực hiện các dịch vụ mặt đất cụ thể của mình trong lãnh thổ của Bên ký kết kia và, theo lựa chọn của mình, có các dịch vụ mặt đất được cung cấp toàn bộ hoặc từng phần do bất kỳ đại lý nào được nhà chức trách có thẩm quyền ủy quyền cung cấp các dịch vụ như vậy, nếu luật pháp và quy định trong nước yêu cầu.

3. Việc thiết lập và thu các loại phí và lệ phí trong lãnh thổ của một Bên ký kết đối với một hãng hàng không của Bên ký kết kia trong việc sử dụng các cảng hàng không, đường bay, các dịch vụ dẫn đường hàng không và kiểm soát không lưu, an ninh hàng không và các trang thiết bị và dịch vụ liên quan khác sẽ hợp lý và bình đẳng. Bất kỳ loại phí và lệ phí nào như vậy được tính cho một hãng hàng không của Bên ký kết kia sẽ được đánh giá theo các điều kiện không ít hơn các điều kiện ưu đãi nhất dành cho bất kỳ hãng hàng không nào thực hiện các chuyến bay quốc tế tương tự tại thời điểm tính phí hoặc lệ phí.

4. Mỗi Bên ký kết sẽ khuyến khích các cuộc trao đổi ý kiến giữa các nhà chức trách có thẩm quyền về thu phí và lệ phí của mình và các hãng hàng không sử dụng các trang thiết bị và dịch vụ, hoặc khi có thể, thông qua các tổ chức đại diện của các hãng hàng không. Người sử dụng sẽ phải được thông báo, nhiều nhất có thể, về bất kỳ đề xuất thay đổi nào đối với lệ phí người sử dụng để họ có thể bày tỏ quan điểm của mình trước khi những thay đổi này được thực hiện.

ĐIỀU 10
NHÂN VIÊN NƯỚC NGOÀI VÀ QUYỀN SỬ DỤNG CÁC DỊCH VỤ ĐỊA PHƯƠNG

1. Theo luật pháp và các quy định của Bên ký kết kia về nhập cảnh, cư trú và lao động, hãng hoặc các hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết sẽ được phép mang vào và duy trì trong lãnh thổ của Bên ký kết kia các nhân viên hành chính, thương mại, bán hàng, khai thác, kỹ thuật và các nhân viên chuyên môn khác mà hãng hàng không xét thấy cần thiết cho việc khai thác các chuyến bay thỏa thuận.

2. Các yêu cầu đối với nhân viên có thể, theo lựa chọn của hãng hoặc các hàng không được chỉ định, được đáp ứng bằng các nhân viên của mình hoặc bằng việc sử dụng nhân viên và dịch vụ của bất kỳ tổ chức, công ty hoặc hãng hàng không nào khác hoạt động trong lãnh thổ của Bên ký kết kia và đã được cấp phép thực hiện các dịch vụ như vậy cho các hãng hàng không.

3. Các đại diện và nhân viên sẽ chịu sự điều chỉnh của pháp luật và các qui địnhhiện hành của Bên ký kết kia. Phù hợp với các luật và quy định như vậy, mỗi Bên ký kết sẽ, trên cơ sở có đi có lại và không chút chậm chễ, sẽ cấp phép lao động cần thiết, thị thực làm việc hoặc các giấy tờ tương tự cho các đại diện và nhân viên được nêu trong khoản 1 Điều này.

ĐIỀU 11
CHUYỂN ĐỔI TIỀN TỆ VÀ CHUYỂN THU NHẬP

1. Mỗi hãng hàng không được chỉ định có quyền bán và phát hành các chứng từ vận chuyển một cách trực tiếp trên lãnh thổ của của Bên ký kết kia thông qua các văn phòng bán vé của mình và, theo sự lựa chọn của mình, các đại lý của mình. Hãng hàng không đó sẽ có quyền bán các chứng từ vận chuyển đó và bất cứ người nào cũng có quyền tự do mua vận chuyển như vậy bằng bất cứ đồng tiền có thể chuyển đổi nào và/ hoặc đồng tiền địa phương.

2. Mỗi hãng hàng không được chỉ định có quyền chuyển đổi và chuyển về nước mình theo nhu cầu, theo tỉ giá chuyển đổi chính thức, các phần thu nhập dư thừa vượt mức chi tiêu liên quan đến việc vận chuyển. Nếu không có một thoả thuận giữa hai Bên ký kết quy định về thanh toán thì việc chuyển thu nhập nói trên sẽ được thực hiện bằng các loại tiền có khả năng chuyển đổi phù hợp với pháp luật quốc gia và các quy định về ngoại hối hiện hành.

3. Việc chuyển đổi và chuyển về thu nhập đó sẽ được phép, mà không có hạn chế nào, theo tỷ giá áp dụng đối với việc chuyển tiền thông thường đang có hiệu lực tại thời điểm chuyển đổi và chuyển về thu nhập đó, và sẽ không chịu bất kỳ loại phí nào trừ khi là phí thông thường của các ngân hàng đối với việc chuyển đổi và chuyển về như vậy.

4. Các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ có quyền, theo muong muốn của mình, trả các chi phí địa phương, gồm mua bán nhiên liệu, trong lãnh thổ của Bên ký kết kia bằng đồng tiền địa phương hoặc, miễn là theo quy định về tiền tệ địa phương, bằng đồng tiền chuyển đổi tự do.

ĐIỀU 12
CẠNH TRANH BÌNH ĐẲNG

1. Các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết sẽ được hưởng một cơ hội bình đẳng và ngang bằng để cạnh tranh khi khai thác các chuyến bay trên các đường bay quy định.

2. Không Bên ký kết nào cho phép hãng hoặc các hãng hàng không được chỉ định của mình, cùng với hãng hoặc các hãng hàng không nào khác hoặc riêng rẽ, được lạm dụng quyền lực thị trường theo cách thức mà dường như hoặc dự định gây tác động làm yếu nghiêm trọng một đối thủ cạnh tranh hoặc loại bỏ một đối thủ cạnh tranh ra khỏi một đường bay

3. Các Bên ký kết thống nhất rằng các hành động sau của các hãng hàng không được xem là các hành động cạnh tranh bất bình đẳng có thể cần phải kiểm tra gắt gao:

a. thu phí và lệ phí trên các đường bay tại mức mà khi tập hợp lại, không đủ để trả cho các chi phí đối với cá dịch vụ cung cấp cho các hãng hàng không đó;

b. các hành động đề cập đến được duy trì lâu dài thay vì tạm thời;

c. các hành động đề cập đến gây tác động kinh tế nghiêm trọng đến, hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng đến một hoặc các hãng hàng không khác; và

d. hành vi thể hiện sự lạm dụng vị thế chi phối trên một đường bay

4. Không Bên nào được áp đặt đối với các hãng hàng không được chỉ định của Bên kia yêu cầu từ chối-ban đầu, tỷ lệ nhận vận chuyển, phí không-phản đối, hoặc bất cứ yêu cầu nào khác liên quan đến tải cung ứng, tần suất hoặc khai thác có thể trái với các mục đích của Hiệp định này.

ĐIỀU 13
CÔNG NHẬN CÁC CHỨNG CHỈ VÀ BẰNG

1. Các chứng chỉ khả phi, chứng chỉ khả năng và các giấy phép được một Bên ký kết cấp, hoặc làm cho có hiệu lực và chưa hết hạn sẽ được Bên ký kết kia công nhận có hiệu lực nhằm khai thác đường bay và các chuyến bay được quy định, với điều kiện là các yêu cầu mà theo đó các chứng chỉ hoặc các giấy phép như vậy đã được cấp, hoặc làm cho có hiệu lực luôn tương đương hoặc cao hơn tiêu chuẩn tối thiểu đã hoặc có thể sẽ được thiết lập theo Công ước. Tuy nhiên, mỗi Bên ký kết giữ quyền từ chối công nhận chứng chỉ khả năng và các giấy phép do Bên ký kết kia hoặc bất cứ quốc gia nào khác cấp hoặc làm cho có hiệu lực cho các công dân của họ đối với các chuyến bay bay trên lãnh thổ của Bên ký kết đó.

2. Nếu các quyền hạn và điều kiện trong các giấy phép và chứng chỉ nếu tại Khoản (1) nếu trên, do nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết cấp cho bất kỳ người hoặc hãng hàng không được chỉ định nào hoặc đối với một tàu bay được sử dụng trong việc khai thác các chuyến bay thỏa thuận, cho phép khác với các tiêu chuẩn tối thiểu thiết lập theo Công ước, và những khác biệt này đã được đệ trình lên Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO), Bên ký kết kia có thể yêu cầu trao đổi ý kiến giữa các nhà chức trách hàng không để làm rõ các hoạt động thực tiễn đề cập đến. Việc không đạt được thỏa thuận phù hợp sẽ là cơ sở cho việc áp dụng Điều 4 (Thu hồi và đình chỉ Giấy phép khai thác) của Hiệp định này.

ĐIỀU 14
AN TOÀN HÀNG KHÔNG

1. Mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu đàm phán bất cứ lúc nào về các tiêu chuẩn an toàn đối với một hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định liên quan đến các trang thiết bị hàng không, đội bay, tàu bay và khai thác của hãng hàng không được chỉ định. Việc đàm phán này sẽ được tiến hành 30 ngày kể từ ngày có yêu cầu.

2. Nếu qua việc đàm phán này, một Bên nhận thấy Bên kia không duy trì và thực hiện hiệu quả các tiêu chuẩn về an toàn trong bất cứ lĩnh vực nói trên nào mà ít nhất cũng phải tương đương với tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập theo Công ước, thì Bên ký kết này sẽ thông báo cho Bên ký kết kia về những phát hiện đó và yêu cầu tiến hành các bước được cho là cần thiết để đáp ứng các tiêu chuẩn tối thiểu nói trên, và Bên ký kết kia phải thực hiện các biện pháp khắc phục thích hợp. Nếu Bên kí kết kia không thực hiện các biện pháp khắc phục trong vòng 15 ngày hoặc lâu hơn mức thời gian do hai bên thoả thuận thì sẽ bị áp dụng theo Điều 4 (Thu hồi hoặc đình chỉ giấy phép khai thác) của Hiệp định này.

3. Theo Điều 16 của Công ước rằng bất kỳ tàu bay nào được khai thác bởi, hoặc thay mặt cho hãng hàng không của Bên ký kết kia, thực hiện các chuyến bay tới hoặc từ lãnh thổ của Bên ký kết kia, có thể, trong phạm vi lãnh thổ của Bên ký kết kia, phải chịu kiểm tra của đại diện được ủy quyền của Bên ký kết kia, với điều kiện là việc kiểm tra này không gây chậm trễ bất hợp lý trong hoạt động của tàu bay đó. Mặc dù đã có các quy định về các nghĩa vụ tại Điều 33 Công ước, mục đích của việc kiểm tra này là để xác minh tính hiệu lực của hồ sơ tàu bay, giấy phép của đội bay, và rằng các điều kiện bắt buộc cho tàu bay và các thiết bị của tàu bay phải tuân thủ các tiêu chuẩn được thiết lập vào thời điểm đó theo Công ước (trong Điều này được gọi là "thanh tra sân đỗ"- ramp inspection).

4. Nếu việc thanh tra tại sân đỗ hay một loạt các cuộc thanh tra như vậy làm nảy sinh những vấn đề:

   a. Có những mối lo ngại nghiêm trọng rằng một tàu bay hay sự hoạt động của một tàu bay không đáp ứng với nhứng tiêu chuẩn an toàn tối thiểu vào thời điểm đó theo Công ước, hoặc

   b. Có những mối lo ngại nghiêm trọng rằng thiếu sự duy trì và quản lý các tiêu chuẩn an toàn được thiết lập vào thời điểm đó theo Công ước,

   thì Bên ký kết thực hiện việc thanh tra, vì mục đích của Điều 33 Công ước, sẽ toàn quyền kết luận rằng những điều kiện để theo đó các giấy phép và bằng đối với tàu bay đó hoặc đối với đội bay của tàu bay đó đã được cấp hoặc làm cho có hiệu lực, hoặc rằng các yêu cầu để theo đó tàu bay được hoạt động, không tương đương với hoặc trên các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập theo Công ước.

5. Trong trường hợp việc tiếp cận vì mục đích công tác của của thanh tra sân đỗ đối với một tàu bay do một hay nhiều hãng hàng không của Bên kia theo Khoản (3) nêu trên bị từ chối bởi đại diện của hãng hàng không hay các hãng hàng không đó, thì Bên kí kết này có toàn quyền kết luận rằng những mối lo ngại nghiêm trọng như trong Khoản (4) nêu trên đã trở thành hiện thực và đưa ra các kết luận như đã quy định trong Khoản đó.

6. Mỗi Bên ký kết bảo lưu ngay lập tức quyền đình chỉ hoặc thay đổi việc cấp phép cho hoạt động của một hay nhiều hãng hàng không của Bên ký kết kia trong trường hợp Bên thứ nhất đưa ra các kết luận, cho dù có kết quả của một cuộc thanh tra sân đỗ hay không, có sự từ chối đối với việc tiếp cận của thanh tra sân đỗ hay không, có đàm phán hay bất cứ một lý do nào khác, hành động ngay lập tức đó là thiết yếu cho sự an toàn hoạt động của một hãng hàng không.

7. Bất kỳ hành động nào của một Bên ký kết thuộc phạm vi quy định tại Khoản (2) hoặc Khoản (6) Điều này sẽ phải được chấm dứt một khi cơ sở cho việc tiến hành các hành động đó không còn nữa.

8. Mỗi Bên ký kết sẽ cung cấp cho (các) hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia các trang thiết bị thông tin liên lạc, hàng không và khí tượng thời tiết và các dịch vụ cần thiết khác để khai thác an toàn các chuyến bay thỏa thuận.

ĐIỀU 15
AN NINH HÀNG KHÔNG

1. Phù hợp với quyền và nghĩa vụ theo luật pháp quốc tế, các Bên ký kết xác nhận nghĩa vụ đối với nhau để bảo vệ an ninh hàng không dân dụng chống lại các hành vi can thiệp bất hợp pháp làm thành một bộ phận cấu thành của Hiệp định này. Không có một hạn chế nào về nguyên tắc chung đối với các các quyền và nghĩa vụ theo luật pháp quốc tế của các Bên ký kết, các Bên sẽ hành động một cách cụ thể theo đúng các điều khoản của Công ước về sự phạm tội và các hành vi khác thực hiện trên tàu bay ký tại Tokyo ngày 14 tháng 9 năm 1963, Công ước về đấu tranh với hành vi chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay ký tại Lahay ngày 16 tháng 12 năm 1970 và Công ước về đấu tranh với các hành vi bất hợp pháp chống lại sự an toàn của hàng không dân dụng ký tại Montreal ngày 23 tháng 9 năm 1971 và Nghị định thư về đấu tranh với các hành vi bạo lực bất hợp pháp tại sân bay ký tại Montreal ngày 24 tháng 2 năm 1988 hoặc các công ước khác về an ninh hàng không mà các Bên ký kết là thành viên.

2. Các Bên ký kết sẽ dành cho nhau mọi sự giúp đỡ cần thiết theo yêu cầu để ngăn chặn các hành vi chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay dân dụng và các hành vi bất hợp pháp khác chống lại sự an toàn của tàu bay hành khách, tổ bay, cảng hàng không và các phương tiện dẫn đường của các

Bên ký kết và bất cứ sự đe dọa nào khác đối với an ninh của hàng không dân dụng.

3. Trong mối quan hệ qua lại, các Bên ký kết sẽ hành động theo đúng các quy định về an ninh hàng không do Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế thiết lập và quy định thành các Phụ lục của Công ước Hàng không dân dụng quốc tế tới mức các quy định về an ninh đó được áp dụng với các Bên ký kết ; Các Bên sẽ yêu cầu việc khai thác các tàu bay mang đăng ký của mình hoặc các nhà khai thác tàu bay có địa điểm kinh doanh chính hoặc nơi thường trú ở lãnh thổ của mình và các nhà khai thác cảng hàng không trên lãnh thổ của mình hành động theo đúng các điều khoản về an ninh hàng không nói trên.

4. Mỗi Bên ký kết đồng ý rằng các nhà khai thác tàu bay nói trên có thể sẽ bị Bên ký kết kia yêu cầu tuân thủ các quy định về an ninh hàng không nói tại Khoản (3) nêu trên đối với các chuyến bay vào, bay ra hoặc trong khi ở trong phạm vi lãnh thổ của Bên ký kết kia. Mỗi bên ký kết sẽ đảm bảo rằng các biện pháp thích hợp được áp dụng một cách hữu hiệu trong phạm vi lãnh thổ của mình để bảo vệ tàu bay và kiểm tra hành khách, tổ bay, hành lý xách tay, hành lý kí gửi, hàng hóa và đồ dự trữ của tàu bay trước và trong khi lên hoặc xuống tàu bay. Mỗi Bên ký kết cũng sẽ xem xét một các tích cực đối với bất cứ yêu cầu nào của Bên ký kết kia về các biện pháp an ninh đặc biệt hợp lý để đối phó với một đe dọa cụ thể nào đó.

5. Khi xảy ra sự vụ hoặc có sự đe dọa xảy ra sự vụ về chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay dân dụng hoặc về các hành vi bất hợp pháp khác chống lại an toàn của tàu bay, hành khách và tổ bay của tàu bay đó, các cảng hàng không hoặc các phương tiện dẫn đường, thì mỗi Bên ký kết sẽ giúp đỡ lẫn nhau bằng việc tạo thuận lợi thông tin liên lạc và các biện pháp thích hợp khác nhằm chấm dứt một cách nhanh chóng và an toàn sự vụ hoặc mối đe dọa đó.

6. Khi một Bên ký kết có sự cố liên quan tới các quy định an ninh hàng không trong Điều này, nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia có thể ngay lập tức yêu cầu tổ chức bàn bạc với nhà chức trách hàng không của Bên ký kết đó.

ĐIỀU 16
ĐỆ TRÌNH LỊCH BAY

1. (Các) hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ phải đệ trình lên nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia lịch bay dự kiến của mình để phê chuẩn theo mùa (mùa đông và mùa hè) ít nhất (30) ngày trước khi khai thác các chuyến bay thỏa thuận.

2. Đối với các chuyến bay bổ sung mà hãng hàng không được một Bên ký kết chỉ định mong muốn khai thác các chuyến bay thỏa thuận ngoài lịch bay đã được phê chuẩn, hãng hàng không đó phải xin phép trước nhà

chức trách hàng không của Bên ký kết kia. Những yêu cầu như vậy phải được đệ trình theo luật pháp và quy định của các Bên ký kết. Những thủ tục tương tự cũng sẽ được áp dụng đối với bất kỳ sửa đổi nào sau đó.

ĐIỀU 17
SỐ LIỆU THỐNG KÊ

Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết sẽ cung cấp cho nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia theo yêu cầu của họ các bản thống kê thường kỳ hoặc các thông báo thống kê khác có thể được yêu cầu một cách hợp lý để xem xét tải trọng tương ứng do hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết thứ nhất. Các thông báo như vậy sẽ bao gồm tất cả các thông tin được yêu cầu để xác định khối lượng vận chuyển do hãng hàng không đó chuyên chở trên các chuyến bay thoả thuận và các điểm xuất phát và các điểm đến của vận chuyển này.

ĐIỀU 18
ÁP DỤNG LUẬT VÀ QUY ĐỊNH

1. Luật pháp và các quy định của một Bên ký kết liên quan tới việc vào, ở trong hoặc rời lãnh thổ của Bên ký kết đó của một tàu bay tham gia vào dẫn đường hàng không quốc tế, hoặc liên quan đến việc khai thác và dẫn đường của tàu bay đó hoặc các chuyến bay của tàu bay đó qua lãnh thổ của Bên ký kết kia sẽ phải được tuân thủ.

2. Trong khi vào, ở trong hoặc rời lãnh thổ của một Bên, Luật pháp và các quy định của một Bên ký kết liên quan tới việc nhập cảnh hoặc xuất cảnh khỏi lãnh thổ Bên đó của hành khách, tổ lái, hành lý hoặc hàng hoá, gồm thư tín, như các quy định liên quan tới việc vào, ra, cấp phép, nhập cảnh và xuất cảnh, an ninh hàng không, hộ chiếu, hải quan, tiền tệ, y tế và kiểm dịch, bưu kiện phải được hành khách, tổ lái, hành lý, hàng hoá hoặc thư tin do tàu bay của các hãng hàng không được Bên ký kết kia chỉ định của các hãng hàng không của Bên kia tuân thủ hoặc được tuân thủ thay mặt họ trong khi đang ở trong lãnh thổ của Bên ký kết đó.

3. Nhà chức trách thích hợp của một Bên ký kết sẽ có quyền, không gây ra các chậm trễ bất hợp lý, kiểm tra tàu bay của Bên ký kết kia khi hạ cánh hoặc trước khi cất cánh và kiểm tra các chứng chỉ và các tài liệu khác quy định trong Công ước.

4. Mỗi Bên ký kết sẽ, theo yêu cầu của Bên ký kết kia, cung cấp bản sao các văn bản luật, quy định và thủ tục đề cập đến trong Hiệp định này.

ĐIỀU 19
TRAO ĐỔI Ý KIẾN VÀ SỬA ĐỔI

1. Trên tinh thần hợp tác chặt chẽ, nhà chức trách hàng không của các Bên sẽ thường xuyên tham khảo ý kiến lẫn nhau để xem xét việc thực hiện và thoả mãn các quy định của Hiệp định này và các Phụ lục kèm theo.

2. Nếu một Bên ký kết đề nghị đàm phán sửa đổi Hiệp định này và các Phụ lục kèm theo, các cuộc đàm phán như vậy sẽ được tiến hành vào thời gian sớm nhất nhưng không quá 60 ngày kể từ ngày Bên ký kết kia nhận được yêu cầu bằng văn bản, trừ khi có thỏa thuận khác được các Bên ký kết nhất trí. Các cuộc đàm phán như vậy có thể được tiến hành thông qua hội đàm hoặc qua trao đổi thư tín. Mỗi Bên ký kết sẽ chuẩn bị và đưa ra tại các cuộc đàm phán đó những bằng chứng liên quan để hỗ trợ cho vị thế của mình nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho việc đưa ra các quyết định hợp lý và kinh tế.

3. Nếu mỗi Bên ký kết mong muốn sửa đổi bất kỳ quy định nào của Hiệp định này, những sửa đổi đó sẽ có hiệu lực khi các Bên ký kết đã thông báo cho nhau về việc hoàn thành các thủ tục luật pháp của mình.

4. Các sửa đổi đối với bảng đường bay trong Phụ lục có thể được thực hiện thông qua thống nhất trực tiếp giữa các nhà chức trach hàng không của các Bên ký kết. Các sửa đổi này sẽ có hiệu lực tạm thời kể từ ngày được thống nhất và sẽ có hiệu lực khi nhận được xác nhận công hàm ngoại giao.

ĐIỀU 20
GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP

1. Nếu bất cứ tranh chấp nào phát sinh giữa các Bên ký kết liên quan đến việc giải thích hoặc áp dụng Hiệp định này, thì trước tiên các Bên ký kết cố gắng giải quyết tranh chấp đó bằng thương lượng.

2. Nếu các Bên ký kết không giải quyết được bằng thương lượng, thì họ có thể thỏa thuận đưa tranh chấp đó xin ý kiến tư vấn của một Bên thứ ba để giải quyết.

3. Nếu các Bên ký kết không giải quyết được theo quy định tại Khoản (1) và (2) nếu trên, mỗi Bên ký kết có thể, theo luật pháp và các quy định liên quan của mình, đưa tranh chấp ra giải quyết ở Toàn trọng tài gồm ba trọng tài viên, mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định một trọng tài viên, và trọng tài viên thứ ba, là người trung gian, sẽ do hai trọng tài viên đó lựa chọn, miễn là trọng tài viên thứ ba không là công dân của Bên ký kết nào và là công dân của Quốc gia có quan hệ ngoại giao với các Bên ký kết tại thời điểm chỉ định.

   Mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định trọng tài viên của mình trong thời hạn 60 ngày kể từ khi nhận được thông báo, bằng thư tín chính thức, giải quyết bằng

trọng tài. Trọng tài viên thứ ba sẽ được chỉ định trong thời hạn 60 ngày tiếp theo sau khi mỗi Bên ký kết đã chỉ định trọng tài viên của mình.

Nếu một Bên ký kết không chỉ định được một trọng tài viên trong thời hạn nêu trên hoặc trong trường hợp không đạt được sự nhất trí về trọng tài thứ ba trong thời hạn nêu trên, thì một trong hai Bên có thể yêu cầu Chủ tịch Hội đồng ICAO bổ nhiệm trọng tài viên của Bên ký kết đó hoặc trọng tài viên thứ ba theo trường hợp yêu cầu.

4. Phó Chủ tịch hoặc một thành viên cao cấp của Hội đồng ICAO, không phải là công dân của một trong hai Bên ký kết, tùy trường hợp yêu cầu, sẽ thay thế Chủ tịch ICAO thực hiện việc bổ nhiệm, như quy định tại Khoản (3) của Điều này, trong trường hợp Chủ tịch vắng mặt hoặc không đáp ứng quy định về quốc tịch nếu trên.

5. Tòa trọng tài sẽ xác định các thủ tục và nơi tổ chức theo thỏa thuận giữa các Bên ký kết.

6. Quyết định của Tòa trọng tài là cuối cùng và buộc các Bên ký kết phải tuân thủ.

7. Nếu mỗi Bên ký kết hoặc hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết không tuân thủ quyết định đưa ra theo Khoản (2) Điều này, Bên ký kết kia có thể hạn chế, tạm dừng hoặc thu hồi bất kỳ quyền nào mặc nhiên được cấp cho Bên ký kết kia theo quy định của Hiệp định này.

8. Mỗi Bên ký kết sẽ đảm bảo các chi phí cho trọng tài viên của mình. Các chi phí cho trọng tài viên thứ ba, gồm tiền lương và các chi phí do ICAO đảm bảo liên quan đến việc bổ nhiệm trọng tài thứ ba và/ hoặc trọng tài viên của một Bên ký kết đề cập đến tại Khoản (3) Điều này sẽ chia đều cho các Bên ký kết.

9. Trong khi chờ tòa trọng tài xem xét giải quyết và đưa ra quyết định của mình, các Bên ký kết sẽ, trừ trường hợp tạm dừng, tiếp tục thực hiện tất cả các nghĩa vụ của mình theo Hiệp định này không ảnh hưởng đến điều chỉnh cuối cùng của quyết định nêu trên.

ĐIỀU 21
ĐĂNG KÝ

Hiệp định này, các Phụ lục và tất cả các sửa đổi phải được đăng ký với ICAO.

ĐIỀU 22
CÁC HIỆP ĐỊNH ĐA PHƯƠNG

Trong trường hợp ký kết một hiệp định hoặc công ước đa phương liên quan đến vận chuyển hàng không mà các bên ký kết là thành viên, Hiệp định này sẽ được sửa đổi cho phù hợp với các quy định của hiệp định hoặc công ước đó.

ĐIỀU 23
TIÊU ĐỀ

Các tiêu đề trong Hiệp định này, ở phần đầu của mỗi Điều là để giới thiệu và để cho thuận tiện, không hề có ý nghĩa giới hạn hoặc mô tả quy mô hoặc nội dung của Hiệp định này.

ĐIỀU 24
CHẤM DỨT

Hiệp định này được ký kết thực hiện trong thời gian không giới hạn.

Mỗi Bên ký kết có thể thông báo bất cứ lúc nào cho Bên ký kết kia về quyết định của mình chấm dứt Hiệp định này, thông báo như vậy sẽ được gửi đồng thời đến ICAO.

Trong trường hợp như vậy, Hiệp định này sẽ chấm dứt hiệu lực mười hai (12) tháng sau ngày Bên ký kết kia nhận được thông báo, trừ khi thông báo chấm dứt Hiệp định này được rút lại bằng 1 thoả thuận giữa hai bên trước khi kết thúc thời hạn đó. Nếu không có sự xác nhận rằng đã nhận được thông báo của Bên kí kết kia thì thông báo đó được coi là đã được nhận 14 ngày sau ngày ICAO nhận được thông báo đó.

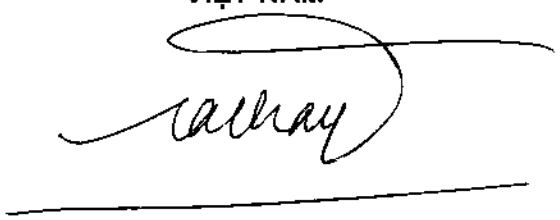
ĐIỀU 25
CÓ HIỆU LỰC

Hiệp định này sẽ có hiệu lực khi các Bên ký kết thông báo cho nhau về việc hoàn thành yêu cầu về hiến định của mình đối với việc ký kết và có hiệu lực của các hiệp định quốc tế.

Để làm chứng, những người ký dưới đây được các Chính phủ của mình ủy quyền hợp pháp, đã ký Hiệp định này gồm hai mươi lăm (25) Điều và hai (2) Phụ lục.

Làm thành hai bản tại Ankara ngày 22 tháng 4 năm 2015 bằng tiếng Việt, tiếng Thổ Nhĩ Kỳ và tiếng Anh. Tất cả các bản có giá trị như nhau. Trong trường hợp có bất kỳ sự giải thích và thực hiện khác nhau, bản tiếng Anh sẽ được dẫn chiếu.

THAY MẶT CHÍNH PHỦ
NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA
VIỆT NAM



Ông Đinh La Thăng
Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

THAY MẶT CHÍNH PHỦ
NƯỚC CỘNG HOÀ
THỔ NHĨ KỲ



Ông Feridun BILGIN
Bộ trưởng Bộ Giao thông,
Hàng hải và Thông tin liên lạc

PHỤ LỤC I
BẢNG ĐƯỜNG BAY

1. Các hãng hàng không được chỉ định của nước Cộng hoà Thổ Nhĩ Kỳ sẽ được phép khai thác các chuyến bay trên cả hai chiều như sau:

Từ	Các điểm trung gian	Đến	Các điểm quá
Các điểm tại Thổ Nhĩ Kỳ	Bangkok, Dhaka và Ashgabat (*)	Hà Nội Tp. Hồ Chí Minh	Bất kỳ ba điểm nào (*)

2. Các hãng hàng không được chỉ định của nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam sẽ được phép khai thác các chuyến bay trên cả hai chiều như sau:

Từ	Các điểm trung gian	Đến	Các điểm quá
Các điểm tại Việt Nam	Bất kỳ ba điểm nào (*)	Ankara Istanbul	Bất kỳ ba điểm nào (*)

Lưu ý:

(*) Các điểm trung gian và các điểm quá trên các đường bay trên, và thương quyền 5 tại những điểm đó có thể do các hãng hàng không được chỉ định khai thác, sẽ do nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết cùng xác định.

(*) (Các) hãng hàng không được chỉ định, theo sự lựa chọn của mình, đối với chuyến bay bất kỳ hoặc toàn bộ các chuyến bay, có thể hủy bỏ ở bất cứ điểm nào trên các đường bay trên, với điều kiện là chuyến bay bắt đầu tại những điểm ở lãnh thổ của Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó.

PHỤ LỤC II
KHAI THÁC LIÊN DANH

(Các) hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết, là đối tượng áp dụng của luật pháp và các quy định về cạnh tranh, có thể tham gia váo các thỏa thuận thị trường như trao đổi chỗ, liên danh hoặc các thỏa thuận thương mại khác với:

a. một hoặc các hãng hàng không của cùng Bên ký kết đó;

b. một hoặc các hãng hàng không của Bên ký kết kia;

c. một hoặc các hãng hàng không của Bên thứ ba cho tới khi mà bên thứ ba cho phép hoặc đồng ý các thỏa thuận như vậy giữa các hãng hàng không của Bên ký kết với các hãng hàng không khác đối với các chuyến bay tới, từ và qua bên thứ ba đó;

đặc biệt đối với mỗi vé được bán, phải thông báo rõ ràng cho người mua tại nơi bán vé hãng hàng không nào khai thác trên từng chặng của chuyến bay,

miễn là tất cả các hãng hàng không tham gia vào các thỏa thuận trên có quyền vận chuyển và quyền đường bay phù hợp.

BILATERAL AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY

FOR SCHEDULED AIR SERVICES

BETWEEN

THEIR TERRITORIES AND BEYOND

ARTICLE	TITLE
1	DEFINITIONS
2	GRANT OF RIGHTS
3	DESIGNATION AND AUTHORIZATION
4	REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION
5	CAPACITY
6	TARIFFS
7	TAXES, CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES
8	DIRECT TRANSIT
9	USER CHARGES
10	NON -NATIONAL PERSONNEL AND ACCESS TO LOCAL SERVICES
11	CURRENCY CONVERSION AND REMITTANCE OF EARNINGS
12	FAIR COMPETITION
13	MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES
14	AVIATION SAFETY
15	AVIATION SECURITY
16	FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION
17	STATISTICS
18	APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS
19	CONSULTATIONS AND AMENDMENT
20	SETTLEMENT OF DISPUTES
21	REGISTRATION
22	MULTILATERAL AGREEMENTS
23	TITLES
24	TERMINATION
25	ENTRY INTO FORCE

ANNEX I	ROUTE SCHEDULE
ANNEX II	CODE SHARING

The Government of the Socialist Republic of Viet Nam and the Government of the Republic of Turkey "hereinafter referred to as "Contracting Parties",

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

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities,

Recognizing 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 jeopardize 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,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE I
DEFINITIONS

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

a. the term "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:

b. the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Socialist Republic of Viet Nam, the Civil Aviation Authority of Viet Nam under the Ministry of Transport and in the case of the Republic of Turkey, the Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications, the Directorate General of Civil Aviation of Turkey (DGCA), or in both cases any person or body authorized to exercise the functions presently assigned to the said authorities;

c. the term "designated airlines" means any airlines which have been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;

d. the term "territory" has the meaning specified in Article 2 of the Convention;

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

f. the term "agreed services" and "specified routes" have the meanings, respectively, of scheduled international air services and routes specified in the Annex I to this Agreement.

g. the term "traffic" means, passengers, baggage, cargo and mail;

h. the term "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 capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;

i. the term "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, and

j. the term "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.

k. the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 19 (Consultations and Amendment) of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include the Annex except where explicitly agreed otherwise.

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. the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party,

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

   c. the right to make stops in the territory at the points specified for that route in Annex I to this Agreement for the purpose of putting down and taking up international traffic in combination or separately.

   d. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, traffic carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3
DESIGNATION AND AUTHORIZATION

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 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(s) designated by the other Contracting Party to satisfy that it is (they are) qualified 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. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, and/ or

   b. the Government designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 14 (Aviation Safety) and Article 15 (Aviation Security) of this Agreement.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a capacity agreed upon and a tariff established in accordance with the provisions of Article 5 (Capacity) and Article 6 (Tariffs) of this Agreement is in force in respect of that service.

ARTICLE 4
REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION

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/s designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

   a. in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline is vested in the Contracting Party designating the airline 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. 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 other Contracting Party.

ARTICLE 5
CAPACITY

1. The designated airline of each Contracting Party shall enjoy fair and equal opportunity for the operation of air services for the carriage of traffic between the territories of two Contracting Parties.

2. In the operation by the designated airline of either Contracting Party of the specified air services, the interests of the airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all part of the same route.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements of passengers and cargo including mail between the territories of the Contracting Parties.

4. In the operation of the agreed services, the capacity to be provided and the frequency of the services to be operated by the designated airlines of each Contracting Party shall be, at the outset, be mutually determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the services are inaugurated. Such capacity and frequency of services initially determined may be reviewed and revised from time to time by said authorities.

ARTICLE 6
TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow the tariffs for international air services operated to/from/through its territory to be established by the designated airlines at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

   a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

   b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position, and

   c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. The tariffs established under paragraph (1) shall not be required to be tiled by the designated airlines of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval.

3. In the event that either aeronautical authority is dissatisfied with a tariff proposed or in effect for an airline of the other Contracting Party, the aeronautical authorities will endeavor to settle the matter through consultations, if so requested by either authority. In any event, the aeronautical authority of a Contracting Party shall not take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a tariff of an airline of the other Contracting Party.

4. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of one Contracting Party shall provide, on request, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party information relating to the establishment of the tariffs, in a manner and format as specified by such authorities.

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 on the part of the journey to be performed over that territory.

2. The following also shall be exempt from the same duties and taxes, in relation with the exception of carriage corresponding to the service performed;

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

e. Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b), (c) and (d) above shall be subject to supervision or control of customs authorities.

3. 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 may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

ARTICLE 8
DIRECT TRANSIT

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 control. Such baggage, cargo and mail shall be exempt from customs duties, exercise duties and similar duties, fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

ARTICLE 9
USER CHARGES

1. Airports, airways, air traffic control and air navigation services, 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 favorable than the most favorable 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 domestic laws and regulations of both Contracting Parties, on the basis of reciprocity, 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. The setting and collection of fees and charges imposed in the territory of one Contracting Party on an airline of the other Contracting Party for the use of airports, airways, air traffic control and air navigation services, aviation security, and other related facilities and services shall be just and fair. Any such fees and charges shall be assessed on an airline of the other Contracting Party on terms no less favorable than the most favorable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time the fees or charges are imposed.

4. 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, with as much notice as possible, 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 representative, administrative, commercial, sales, operational, technical and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary 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 have 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.

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 to its country, 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 the 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 at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

4. The designated airlines 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 this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.

ARTICLE 12
FAIR COMPETITION

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.

2. Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.

3. The Contracting Parties agree that the following airline practices may be regarded as possible unfair competitive practices which may merit closer examination:

a. charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;

b. the practices in question are sustained rather than temporary;

c. the practices in question have a serious economic effect on, or cause significant damage to, another airline or airlines, and

d. behavior indicating an abuse of dominant position on the route.

4. No Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

ARTICLE 13
MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES

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 14
AVIATION SAFETY

1. Either Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained in respect of an airline designated by the other

Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. 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 safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation or Suspension of Operating Authorization) of this Agreement.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Contracting Party, on service to or from the territory of the other Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Contracting Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention (in this Article called "ramp inspection").

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 the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with the paragraph (3) above is denied by the representative

of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) above have arisen and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a denial of access for ramp inspection, 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 the paragraphs (2) or (6) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exit.

8. Each Contracting Party shall provide to the designated airline(s) of other Contracting Party with communicative, aviation and meteorological facilities and any other services necessary for the safe operations of the agreed services.

ARTICLE 15
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 Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 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.

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, 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. Should one Contracting Party have problems with regard to the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

ARTICLE 16
FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party on each schedule period (summer and winter) at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services.

2. For supplementary flights which the designated airline of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved flight schedule, that airline has to request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests shall be submitted in accordance with the national laws and regulations of the Contracting Parties. The same procedure shall be applied to any modification thereof.

ARTICLE 17
STATISTICS

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

ARTICLE 18
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 navigation, or to the operation and navigation of such aircraft or flights of such aircraft over that territory of the other Contracting Party shall be applied.

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, health and quarantine, postal 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. The appropriate authorities of a Contracting Party shall have the right without unreasonable delays, to search aircraft of the other Contracting Party on landing or prior to departure and to inspect the certificates and the other documents as prescribed by the Convention.

4. 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 19
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 the present 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 will have notified to each other the fulfillment of their constitutional procedures.

4. Amendments to the Annex I may however be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall be applied provisionally from the date they have been agreed upon and enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 20
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.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for an advisory opinion to a third party to facilitate a possible settlement.

3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs (1) and (2) above, either Contracting Party may in accordance with its relevant laws and regulations refer the dispute to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third arbitrator, who shall be the umpire, to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such arbitrator shall not be a national of either Contracting Party and shall be a national of a State having diplomatic relations with each of the Contracting Parties at the time of appointment.

   Each of the Contracting Parties shall nominate its arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, through registered mail, of a notice of arbitration. The umpire shall be appointed within a further period of sixty (60) days following the appointment of the arbitrator by each of the Contracting Parties.

   If a Contracting Party fails to nominate its arbitrator within the specified period or in case the chosen arbitrators fail to agree on the umpire within the mentioned period, each Contracting Party may request the President

of the Council of ICAO to appoint the umpire or the arbitrator representing the failing party, as the case may require.

4. The Vice-President or a senior member of the council ICAO, not being a national of either of the Contracting Parties, as the case may be, shall replace the President of ICAO in its arbitral duties, as mentioned in paragraph (3) of this Article, in case of absence or incompetence of the latter.

5. The arbitral tribunal shall determine its procedures and the place of arbitration subject to provisions agreed upon between the Contracting Parties.

6. The decisions of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Contracting Parties to the dispute.

7. If either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with the decision given under paragraph (6) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which have been granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

8. Each Contracting Party shall bear the expenses of its own arbitrator. The expenses of the umpire, including his fees and any expenses incurred by ICAO in connection with the appointment of the umpire and/or the arbitrator of the failing Party as referred to in paragraph (3) of this Article shall be shared equally by the Contracting Parties.

9. Pending the submission to arbitration and thereafter until the arbitral tribunal publishes its award, the Contracting Parties shall, except in the event of termination, continue to perform all their obligations under this Agreement without prejudice to a final adjustment in accordance with the said award.

ARTICLE 21
REGISTRATION

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

ARTICLE 22
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 23
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 24
TERMINATION

This Agreement is concluded for an unlimited period of time.

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

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 25
ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfillment of their constitutional formalities with regard to the conclusion and the entering into force of international agreements.

In witness whereof, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement comprising twenty five (25) Articles and two (2) Annexes.

Done at Ankara this 22 day of April the year 2015 in duplicate, in the Vietnamese, Turkish and English languages. Both texts are being equally authenticated. In case of any divergence of implementation or interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

DINH La Thang
Minister of Transport

FOR THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY

Feridun BİLGİN
Minister of Transport, Maritime Affairs and Communications

ANNEX I
ROUTE SCHEDULE

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

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Viet Nam	Any three points (*)	Ankara İstanbul	Any three points (*)

2. 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	Bangkok, Dhaka and Ashgabat (*)	Ha Noi Ho Chi Minh City	Any three points (*)

Notes:

(*) The intermediate points and beyond points on the above routes, and 5th freedom traffic rights which may be exercised at such points by the designated airlines, shall be jointly determined between the aeronautical authorities of both, Contracting Parties.

(*) Points on any of above routes may, at the option of the designated airline(s), be omitted on any or all flights provided that such service shall have its starting point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

ANNEX II
CODE SHARING

The designated airline(s) of either Contracting Party may, subject to applicable laws and regulations governing competition, enter into marketing arrangements such as blocked space, code sharing or other commercial arrangements with:

a. an airline or airlines of the same Contracting Party;

b. an airline or airlines of other Contracting Party;

c. an airline or airlines of a third country as long as such third country authorizes or allows comparable arrangements between airlines of Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country;

in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service.

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

VİETNAM SOSYALİST CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ

VE

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ

ARASINDA

KENDİ SINIRLARI DAHİLİNDE VE ÖTESİNDE

TARİFELİ HAVA HİZMETLERİNE İLİŞKİN

İKİLİ HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI

MADDE	BAŞLIK
1	TANIMLAR
2	HAKLARIN TANINMASI
3	TAYİN VE YETKİLENDİRME
4	İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI
5	KAPASİTE
6	ÜCRET TARİFELERİ
7	VERGİLER, GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER ÜCRETLER
8	TRANSİT GEÇİŞ
9	KULLANICI ÜCRETLERİ
10	YABANCI PERSONEL VE YEREL HİZMETLERE ERİŞİM
11	DÖVİZLERİN ÇEVRİLMESİ VE KAZANÇLARIN TRANSFERİ
12	ADİL REKABET
13	SERTİFİKA VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI
14	HAVACILIK EMNİYETİ
15	HAVACILIK GÜVENLİĞİ
16	UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI
17	İSTATİSTİKLER
18	YASALARIN VE DÜZENLEMELERİN UYGULANMASI
19	İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER
20	İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ
21	TESCİL
22	ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR
23	BAŞLIKLAR
24	SONA ERME
25	YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ
EK I	HAT ÇİZELGESİ
EK II	KOD PAYLAŞIMI

Bundan sonra "Akit Taraflar" olarak nitelendirilecek Vietnam Sosyalist Cumhuriyeti Hükümeti ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti,

7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine ve Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Anlaşmasına taraf olarak,

Uluslararası hava hizmetlerine ilişkin fırsatların genişletilmesini kolaylaştırmak isteyerek,

Etkin ve rekabetçi uluslararası hava hizmetlerinin ekonomik büyümeyi, ticareti, turizmi, yatırımı ve tüketicilerin refahını arttırdığının bilicinde 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
TANIMLAR

Bu Anlaşmanın amacı doğrultusunda, metin içeriği aksini gerektirmediği takdirde:

a. "Sözleşme" terimi; 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Hakkında Sözleşmeyi ifade etmekte ve her iki Akit Tarafça yürürlüğe konması ya da kabul edilmesi koşuluyla, Sözleşmenin 90. Maddesi altında kabul edilen her nevi Eki ve 90. ve 94. Maddeler uyarınca Sözleşmenin Eklerinde yapılan tüm değişiklikleri içermektedir;

b. "Havacılık otoriteleri" terimi; Vietnam Sosyalist Cumhuriyeti için Ulaştırma Bakanlığı bünyesindeki Vietnam Sivil Havacılık Otoritesini, 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;

c. "Tayin edilen havayolları" terimi; işbu Anlaşmanın 3. Maddesi (Tayin ve Yetkilendirme) uyarınca tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş her nevi havayollarını ifade etmektedir;

d. "Ülke" terimi; Sözleşmenin 2. Maddesinde tanımlanan anlamlarında kullanılmaktadır;

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

f. "Mutabık kalınan hizmetler" ve "Belirlenen hatlar" terimleri sırasıyla, işbu Anlaşmanın Ek I'inde belirtilen tarifeli uluslararası hava hizmetlerini ve hatları ifade etmektedir;

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

h. "Kapasite" terimi;

- hava aracı için, bu hava aracı tarafından hatta veya hattın belirli bir kısmında taşınabilen yükü,
- belirlenmiş bir hava hizmeti için; bu hizmette kullanılan hava aracının kapasitesinin, bu hava aracı için bir hatta veya hattın bir kısmında belli bir dönemde işletilen frekans sayısının çarpımını ifade etmektedir;

i. "Ücret tarifesi" terimi; bağlantılı tüm ulaşım vasıtaları da dahil 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;

j. "Kullanıcı ücretleri" terimi; bir Akit Tarafça diğerine sağlanan havalimanlarının, seyrüsefer tesislerinin ve ilgili diğer hizmetlerin kullanımı için tahsil edilen harçları ve ücretleri ifade etmektedir;

k. "Ek" terimi; işbu Anlaşmanın Ekini vèya işbu Anlaşmanın 19. Maddesinin (İstişareler ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda bu Ek üzerinde yapılan değişiklikleri ifade etmektedir. Ek işbu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını oluşturmaktadır ve aksi kararlaştırılmadıkça Anlaşmaya yapılan tüm atıflar Ek'i de kapsayacaktır.

MADDE 2
HAKLARIN TANINMASI

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

   a. diğer Akit Tarafın ülkesi üzerinden iniş yapmaksızın uçma hakkı,

   b. sözü geçen ülkede trafik hizmeti dışındaki amaçlar için durabilme hakkı,

   c. uluslararası trafiği birlikte veya birbirinden ayrı olarak indirmek ve almak amacıyla işbu Anlaşmanın Ek I' inde belirtilen hat için ilgili ülkede belirlenen noktalarda duraklama hakkı,

   d. İşbu Anlaşmada belirtilen sair haklar.

2. İşbu Madde'nin (1.) fıkrasında yer verilen hiçbir husus, bir Akit Tarafın havayollarına, diğer Akit Tarafın ülkesinde, bu diğer Akit Tarafın ülkesindeki başka bir noktaya ücret veya kira karşılığı taşınmak üzere trafik alma ayrıcalığı verdiği şeklinde anlaşılamaz.

MADDE 3
TAYİN VE YETKİLENDİRME

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

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

3. Bir Akit Tarafın havacılık otoriteleri, diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu bir havayolunun (havayollarının), sözü geçen havacılık otoritelerince, uluslararası hava hizmetlerinin işletilmesinde normal ve makul bir şekilde uygulanan, yürürlükteki kanunlarının ve düzenlemelerinin şartlarını Sözleşmenin hükümlerine uygun olarak sağladığını (sağladıklarını) temin etmesini isteyebilecektir.

4. Her bir Akit Taraf, aşağıdaki koşulların sağlandığına kani olamaması halinde, diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayoluna işbu Maddenin (2.) fıkrasında atıfta bulunulan işletme yetkilerini tanımayı reddetme ya da diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolunun işbu Anlaşmanın 2. Maddesinde (Hakların Tanınması) belirlenen hakları kullanmasına yönelik olarak gerekli gördüğü şartları

tatbik etme hakkına sahip olacaktır:

a. söz konusu havayolunun mülkiyetinin büyük bir kısmının ve etkin kontrolünün söz konusu havayolunu tayin eden Akit Tarafın kendisinde veya uyruğundakilerin yetkisinde olması, ve/veya

b. söz konusu havayolunu tayin eden Hükümetin, işbu Anlaşmanın 14. Maddesinde (Havacılık Emniyeti) ve 15. Maddesinde (Havacılık Güvenliği) belirtilen standartlara sahip olması ve bu standartları uyguluyor olması.

5. Bu şekilde tayin edilip yetkilendirilmiş havayolu, işbu Anlaşmanın 5. Maddesindeki (Kapasite) ve 6. Maddesindeki (Ücret Tarifeleri) hükümler uyarınca, söz konusu hizmetle ilgili olarak üzerinde mutabakata varılan bir kapasitenin ve saptanmış bir ücret tarifesinin yürürlükte olması koşuluyla, mutabık kalınan hizmetleri sunmaya istediği herhangi bir zamanda başlayabilecektir.

MADDE 4
İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI

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 işbu Anlaşmanın 2. Maddesinde (Hakların Tanınması) belirtilen hakların kullanılmasını askıya alma veya bu hakların kullanılmasına yönelik olarak gerekli gördüğü şartları tatbik etme hakkına sahip olacaktır:

   a. söz konusu havayolunun mülkiyetinin büyük bir kısmının ve etkin kontrolünün söz konusu havayolunu tayin eden Akit Tarafın kendisinde veya uyruğundakilerin yetkisinde olduğuna kanaat getirememesi veya,

   b. tayin edilen havayolunun kendisine bu hakları tanıyan Akit Tarafın kanun ve düzenlemelerine uymaması veya,

   c. tayin edilen havayolunun işbu Anlaşma'da belirtilen koşullara göre işletilmemesi halinde.

2. İptalin, askıya alma işleminin veya bu Maddenin (1.) fıkrasında belirtilen hükümlerin derhal uygulanması kanun ve düzenlemelerin ihlalinin devam etmesini önlemek açısından zaruri değilse, sözü geçen hak, ancak diğer Akit Taraf ile istişare edildikten sonra kullanılabilecektir.

MADDE 5
KAPASİTE

1. Akit Tarafların her birince tayin edilen havayoluna, iki Akit Tarafın ülkeleri arasında trafiğin taşınmasına yönelik hava hizmetlerini yürütmeleri için adil ve eşit düzeyde imkan sağlanacaktır.

2. Belirlenen hava hizmetlerinin herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu tarafından işletilmesinde, aynı hatların tümünde veya bir kısmında sunduğu hizmetlerin haksız yere etkilenmesini önlemek amacı ile, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolunun çıkarları dikkate alınacaktır.

3. Akit Taraflarca tayin edilmiş havayolları tarafından sunulan, mutabık kalınan hizmetler, Akit Tarafların vatandaşlarının belirlenen hatlardaki ulaşım ihtiyaçları ile yakından ilintili olacak ve bu hava hizmetlerinin asli amacı Akit Tarafların ülkeleri arasında yolcular ve posta da dâhil olmak üzere kargo için mevcut ve makul olarak beklenen ulaşım ihtiyaçlarını makul bir yük faktörü ile karşılayacak bir kapasiteyi sağlamak olacaktır.

4. Mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesinde her bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu tarafından sağlanacak kapasite ve hizmet frekansları, söz konusu hizmetlerin sunulmasına başlanmadan önce Akit Tarafların havacılık otoriteleri tarafından karşılıklı olarak belirlenecektir. Başlangıçta belirlenen kapasite ve hizmetlerin frekansı söz konusu otoriteler tarafından zaman içerisinde gözden geçirilebilecek ve yeniden düzenlenebilecektir.

MADDE 6
ÜCRET TARİFELERİ

1. Her bir Akit Taraf kendi ülkesinde, kendi ülkesinden veya ülkesi üzerinden sunulacak uluslararası hava hizmetleri için uygulanacak ücret tarifelerinin, tayin edilen havayolları tarafından, işletme maliyeti, makul bir kar oranı ve diğer havayollarının tarifeleri de dâhil olmak üzere ilgili tüm etkenlerin dikkate alınması suretiyle makul seviyelerde belirlenmesine izin verecektir. Akit Taraflarca müdahale aşağıdaki hallerle sınırlıdır:

   a. Makul olmayan ölçülerdeki ayrımcı ücret ve uygulamaları önlemek;

   b. Pazardaki hakim konumun kötüye kullanılmasından kaynaklanan çok yüksek veya kısıtlayıcı ücretlerden tüketicileri korumak; ve

   c. Havayollarını doğrudan veya dolaylı devlet sübvansiyonundan veya desteğinden kaynaklanan, suni olarak düşürülmüş ücretlerden korumak.

2. Bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolları tarafından (1.) fıkra uyarınca belirlenen ücret tarifeleri tarifeler diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinin onayını gerektirmeyecektir.

3. Havacılık otoritelerinden herhangi birinin, diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolu tarafından teklif edilen veya uygulanan ücret tarifesinden memnun olmaması halinde, içlerinden herhangi birinin talebi üzerine, havacılık otoriteleri sorunu istişare yoluyla çözmeye çalışacaklardır. Akit Taraflardan herhangi birinin havacılık otoritesi hiçbir surette diğer Akit Tarafın havayolunun ücret tarifesinin yürürlüğe girmesini veya hâlihazırda yürürlükte bulunan ücret tarifesinin uygulanmasının sürdürülmesini önlemek amacıyla tek taraflı müdahalede bulunmayacaktır.

4. Yukarıdaki hükümlere bakılmaksızın, bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolları, talep üzerine diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine, bu otoritelerin belirlediği şekil ve düzen çerçevesinde ücret tarifelerinin oluşturulmasına dair bilgi verecektir.

MADDE 7
VERGİLER, GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER 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 olacaktır.

2. Aşağıdakiler de, gerçekleştirilen seferlere ilişkin taşımacılık ücretleri dışında, benzer harç ve vergilerden muaf tutulacaktır:

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

   b. herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından uluslararası hizmetlerde kullanılan hava aracının bakım ve onarımı için diğer 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 edilmiş olan havayolu tarafından uluslararası hizmetlerde işletilen hava aracına tedarik edilen yakıt ve yağlar (hidrolik sıvılar 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,

   e. Yukarıdaki (a), (b), (c) ve (d) bentlerinde belirtilen malzemeler gümrük otoritelerinin denetimine veya kontrolüne tabi olacaktır.

3. 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 gümrük düzenlemelerine göre yeniden ihraç edilene veya sair şekillerde elden çıkartılana kadar söz konusu otoritelerin gözetiminde tutulacaktır.

MADDE 8
TRANSİT GEÇİŞ

Bir Akit Tarafın ülkesinden doğrudan geçişlerde, havalimanının bu amaçla ayrılan kısmını terk etmemek kaydıyla yolcular, bagajlar, kargo ve posta, şiddete, hava korsanlığına, narkotik madde kaçakçılığına karşı alınan havacılık güvenliği önlemleri ve

özel durumlar haricinde sadece basitleştirilmiş bir kontrole tabi tutulacaklardır. Bu tür bagajlar, kargo ve posta, gümrük vergilerinden, özel tüketim vergilerinden ve varışta sunulan hizmetlerin maliyetlerinden kaynaklananlar dışında, benzer vergiler ile harç ve rüsumdan muaf tutulacaktır.

MADDE 9
KULLANICI ÜCRETLERİ

1. Her bir Akit Tarafın kendi ülkesinde diğer Akit Tarafın havayollarına havalimanları, hava yolları, hava trafik kontrol ve hava seyrüsefer hizmetleri, havacılık güvenliği ve diğer ilgili tesisler ve hizmetlerde sağlayacağı koşullar, anlaşmaların yapıldığı tarihte benzer uluslararası hava hizmetlerinde bulunan herhangi bir havayoluna sağlanan en elverişli koşullardan daha az elverişli olmayacaktır.

2. Bir Akit Tarafça tayin edilen havayolunun veya havayollarının, mütekabiliyet esasına tabi olmak kaydıyla, her iki Akit Tarafın ulusal yasa ve düzenlemelerine uygun bir şekilde, diğer Akit Tarafın ülkesinde kendisi tarafından belirlenmiş yer hizmetlerini yürütmesine ve kendi tercihi doğrultusunda, yerel kanun ve düzenlemeler uyarınca gerekli görülmesi halinde, tamamen ya da kısmen, diğer Akit Tarafın yetkili makamları tarafından yetkilendirilmiş herhangi bir acenteden sağlanan yer hizmetlerini almasına izin verilecektir.

3. Bir Akit Tarafın ülkesinde, diğer Akit Tarafın havayoluna, havalimanlarının, hava yollarının, hava trafik kontrol hizmetlerinin, hava seyrüsefer hizmetlerinin havacılık güvenliği tesislerinin ve diğer ilgili tesislerin ve hizmetlerin kullanımı için tarh edilen ücretler ve harçlar hakkaniyetli ve adil bir şekilde belirlenecek ve tahsil edilecektir. Bu ücretler ve harçlar diğer Akit Tarafın havayoluna, bu ücretlerin ve harçların tarh edildiği tarih itibariyle, benzer uluslararası hava hizmetleri ile iştigal eden herhangi bir havayoluna sağlanan en iyi koşullardan daha az avantajlı koşullarda tarh edilmeyecektir.

4. 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 destekleyecekler ve teşvik edeceklerdir. Kullanıcılar, değişiklikler yapılmadan önce görüşlerini belirtebilmelerini sağlamak üzere, kullanıcı ücretlerindeki her değişiklik teklifi hakkında mümkün olduğu kadar önceden bilgilendirilecektir.

MADDE 10
YABANCI PERSONEL VE
YEREL HİZMETLERE ERİŞİM

1. Bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu veya havayolları, mutabık kalınan hizmetlerin yürütülmesi için gerekli olan temsilci, idari, ticari, satış, operasyonel, teknik ve diğer uzman personelini, diğer Akit Tarafın ülkesine giriş, ikamet ve istihdamla ilgili yasa ve düzenlemelerine uygun bir şekilde, diğer Akit Tarafın ülkesine getirme ve burada bulundurma hakkına sahip olacaktır.

2. Bu personel ihtiyaçları, Akit Taraflarca tayin edilmiş havayollarının tercihleri doğrultusunda bu havayollarının kendi personeli vasıtasıyla veya diğer Akit Tarafın ülkesinde diğer havayoluna bu tür hizmetler sunulması konusunda

yetkilendirilmiş herhangi bir kuruluş, şirket veya havayolu tarafından sunulan hizmetlerden ve personelden faydalanmak suretiyle karşılanabilecektir.

3. Bu temsilciler ve personel diğer Akit Tarafın yürürlükteki yasalarına ve düzenlemelerine tabi olacaklardır. 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, işbu Madde'nin (1.) fıkrasında belirtilen temsilcilere ve personele temin edecektir.

MADDE 11
DÖVİZLERİN ÇEVRİLMESİ VE KAZANÇLARIN TRANSFERİ

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 olacaktır. Söz konusu havayolları, sundukları taşımacılık hizmetlerini çevrilebilir para birimleri üzerinden ve/veya ilgili ülkenin yerel para birimi üzerinden satma hakkına sahip olacaklar ve bu taşımacılık hizmetleri herkes tarafından yukarıda belirtilen para birimleri üzerinden serbestçe satın alınabilecektir.

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

3. Bu gelirlerin çevrilmesine ve havalesine cari işlemler için, söz konusu gelirlerin çevrilme ve havale için ibraz edildiği anda geçerli olan döviz kuru üzerinden, herhangi bir sınırlama getirilmeden izin verilecektir ve bu işlemler bankalar tarafından bu tür çevrilme ve havale işlemlerine uygulanan ücretler dışında başka bir ücrete veya harca tabi olmayacaktır.

4. Her bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolları, tamamen kendi takdirlerinde olmak kaydıyla, yakıt alımı da dâhil olmak üzere diğer Akit Tarafın ülkesinde üstlendikleri yerel giderleri, yerel para birimi üzerinden veya yerel kambiyo mevzuatına uygun olmak kaydıyla serbestçe çevrilebilir bir para birimi üzerinden ödeme hakkına sahip olacaklardır.

MADDE 12
ADİL REKABET

1. Akit Taraflarca tayin edilen havayollarına, mutabık kalınan hava hizmetlerini belirlenen hatlarda birbirleriyle rekabet halinde yürütmeleri için adil ve eşit düzeyde imkan sağlanacaktır.

2. Akit Taraflar, tayin ettikleri havayollarının pazar gücünü, tek başlarına veya diğer havayolları ile birlikte, herhangi bir rakibini ciddi bir biçimde zayıflatacak veya onu hat dışı bırakabilecek bir biçimde veya bu amaçla suistimal etmesine izin vermeyecektir.

3. Akit Taraflar, aşağıda belirtilen uygulamaların daha yakından incelenmesi gerekebilecek, haksız rekabet uygulamaları olarak değerlendirilebileceği hususunda mutabıktır:

   a. belirlenen hatlardaki hizmetlerin sağlanabilmesi için gereken maliyetleri tümüyle karşılamayacak ücretlerin ve fiyatların tatbik edilmesi;

   b. Söz konusu uygulamaların geçici olmak yerine süreklilik arz etmesi;

   c. söz konusu uygulamaların diğer havayolu veya havayolları üzerinde önemli ekonomik etkileri olması veya bu havayolunu veya havayollarını önemli ölçüde zarara uğratması ve

   d. hattaki hakim konumun suistimaline işaret eden davranışlar.

4. Akit Taraflardan hiçbiri, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayollarına, kapasite, frekans veya trafiğe ilişkin olarak, işbu Anlaşmanın amaçlarına ters düşecek nitelikte rüçhan hakkı zorunluluğu, uçuş kotası, itiraz hakkından feragat tazminatı veya sair şartlar uygulayamaz.

MADDE 13
SERTİFİKALARIN VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI

1. Bir Akit Tarafça tanzim edilen veya geçerli ve halen geçerli olan uçuşa elverişlilik sertifikaları, yeterlilik sertifikaları ve lisanslar, bu sertifika veya lisansların tanzim edildiği veya geçerli sayıldığı koşulların, Şikago Sözleşmesi uyarınca belirlenen asgari standartlara eşit seviyede veya daha yüksek seviyede olması kaydıyla, mutabık kalınan hava hizmetlerinin belirlenen hatlarda yürütülmesi amacıyla diğer Akit Tarafça da tanınacaktır. Ancak Akit Taraflar, 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 edebilecektir. Uygun bir anlaşmaya varılamaması durumu, bu Anlaşmanın 4. Maddesinin (İşletme Yetkisinin İptali veya Askıya Alınması) uygulanmasına gerekçe oluşturacaktır.

MADDE 14
HAVACILIK EMNİYETİ

1. Her iki Akit Taraf da, diğer Akit Tarafça tayin edilmiş bir havayolu ile ilgili olarak havacılık tesisleri, uçuş ekipleri, hava araçları ve tayin edilmiş havayollarının operasyonu hususunda idame ettirilen emniyet standartlarına ilişkin istişareler gerçekleştirilmesini talep edebilecektir. Bu istişareler, talep tarihinden itibaren otuz (30) gün içerisinde gerçekleştirilecektir.

2. Bu istişareleri müteakiben, Akit Taraflardan herhangi birinin diğer Akit Tarafın 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 standartlarına uygunluğun sağlanması için atılması gereken adımları diğer akit Tarafa bildirecek ve diğer Akit Taraf da gereken düzeltici önlemleri alacaktır. Diğer Akit Tarafın on beş (15) gün ya da kararlaştırılabilecek daha uzun bir süre içerisinde gerekli önlemleri almaması işbu Anlaşmanın 4. Maddesinin (İşletme Yetkisinin İptali veya Askıya Alınması) uygulanması için gerekçe teşkil edecektir.

3. Sözleşmenin 16.Maddesi uyarınca, Akit Taraflardan birinin bir havayolu tarafından veya bu havayolu hesabına diğer Akit Tarafın ülkesinden veya ülkesine hizmet vererek işletilmekte olan her nevi hava aracının, diğer Akit Tarafın ülkesi dahilinde iken, diğer Akit Tarafın yetkili temsilcileri tarafından gerçekleştirilecek bir aramaya tabi olabileceği hususunda mutabık olunmuştur; ancak bu arama, söz konusu hava aracının işletiminde gayrimakul bir gecikmeye sebebiyet vermeyecektir. Sözleşmenin 33.Maddesinde belirtilen yükümlülüklere bakılmaksızın, bu aramanın amacı, ilgili hava aracı dokümantasyonunun, bu hava aracının mürettebatının lisanslarının geçerliliğini ve hava aracı teçhizatının ve hava aracının durumunun Sözleşme uyarınca belirlenmiş standartlara o sırada uygun olduğunun doğrulanmasıdır (bu Madde kapsamında "rampa denetimi" olarak adlandırılmaktadır).

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 mürettebatın 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 olacaktır.

5. Yukarıda yer alan (3.) fıkra uyarınca bir Akit Tarafın havayolu tarafından işletilen hava aracına uçak altı denetimi uygulanmasına söz konusu havayolunun temsilcisi tarafından müsaade edilmemesi durumunda, diğer Akit Taraf yukarıda yer alan (4.) fıkrada belirtilen ciddi kaygıların oluştuğu sonucuna varabilecek ve söz konusu fıkrada belirtilen sonuçları çıkarabilecektir.

6. Herhangi bir Akit Tarafın, bir uçak altı denetimi sonucunda, bir uçak altı denetiminin engellenmesi sonucunda, istişareler sonrasında ya da sair nedenlerle, hava aracının işletilmesinin 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 olacaktır.

7. Akit Taraflardan herhangi birinin işbu Madde'nin (2.) veya (6.) fıkraları uyarınca aldığı tedbirler, bu tedbirin alınmasını gerektiren durumun ortadan kalkmasıyla sona erdirilecektir.

8. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın tayin edilmiş havayoluna (havayollarına), mutabık kalınan hizmetlerin emniyetli bir şekilde işletilmesi için gereken haberleşme, havacılık ve meteoroloji kolaylıklarını ve diğer hizmetleri sağlayacaktır.

MADDE 15
HAVACILIK GÜVENLİĞİ

1. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut hak ve yükümlülüklerine uygun olarak, sivil havacılık güvenliğinin yasadışı müdahalelere karşı korunması amacıyla birbirlerine karşı üstlendikleri yükümlülüğün, işbu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini teyit ederler. Akit Taraflar, uluslararası hukuktan doğan haklarının ve yükümlülüklerinin genel niteliklerini kısıtlamaksızın, özellikle 14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzalanan Hava araçlarında İşlenen Suçlara 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 veya Akit Tarafların taraf oldukları sivil havacılık güvenliğine ilişkin diğer tüm sözleşmelerin hükümlerine uygun hareket edeceklerdir.

2. Her bir Akit Taraf, sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesini önlemek ve bu hava aracının, yolcularının ve mürettebatının, havalimanlarının ve hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı diğer yasadışı eylemleri ve sivil havacılığın güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir tehdidi bertaraf etmek üzere, talep halinde birbirlerine pratikte mümkün olan her türlü yardımda bulunacaklardır.

3. Akit Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, Akit Taraflara uygulanabilir olduğu ölçüde, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından tesis edilen ve Uluslararası Sivil Havacılık Hakkında Sözleşmenin Ekleri olarak ihdas edilen tüm havacılık güvenliği standartlarına ve tavsiye edilen uygulamalara uygun olarak hareket edeceklerdir. Akit Taraflar, kendi tescillerindeki hava aracı işletmecilerinin veya işyeri merkezi ya da daimi ikametgahı kendi ülkelerinde bulunan hava aracı işletmecilerinin ve ülkelerindeki havalimanı işletmecilerinin havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini sağlayacaklardır.

4. Her bir Akit Taraf, hava aracı işletmelerinin, diğer Akit Tarafın, ülkesine girişte, bu ülkeden çıkışta veya bu ülkede bulunulan süre içerisinde uyulmasını talep ettiği ve yukarıda yer alan (3.) fıkrada atıfta bulunulan 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 sağlayacaktır. 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 alacaktır.

5. Sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesi olayının veya bu doğrultuda bir tehdidin vuku bulması veya bu 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 olacaklardır.

6. Akit Taraflardan herhangi birinin işbu Maddenin havacılık güvenliği ile ilgili hükümleri konusunda bir sorun yaşaması durumunda, Akit Taraflardan herhangi birinin havacılık otoriteleri diğer Akit Tarafın havacılık otoriteleriyle görüşmek için acil istişare talebinde bulunabilecektir.

MADDE 16
UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI

1. Her bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu (havayolları), planladıkları uçuş programlarını, her bir tarife dönemi için (yaz ve kış) belirlenen hizmetlerin başlamasından en az otuz (30) gün önce diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine onay için sunacaktır.

2. Bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu, onaylanmış uçuş programı dışında mutabık kalınan hizmetler doğrultusunda düzenlemek istediği ek uçuşlar için diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinden önceden izin talep etmelidir. Bu tür talepler, Akit Tarafların ulusal yasa ve düzenlemelerine uygun şekilde sunulacaktır. Aynı usul yapılabilecek herhangi bir değişiklikte de uygulanacaktır.

MADDE 17
İSTATİSTİKLER

Akit Tarafların havacılık otoriteleri, talep edilmesi halinde, diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine, birinci Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolları tarafından mutabık kalınan hizmetlerde sunulan kapasitenin değerlendirilmesi amacıyla makul ölçülerde gerekli olabilecek periyodik istatistiki raporlar veya sair istatistiki raporlar sunacaklardır. Bu raporlar söz konusu havayolunun mutabık kalınan hizmetler ile ilgili olarak taşımış olduğu trafik miktarını ve bu trafiğin başlangıç ve varış noktalarını belirlemek için gerekli tüm bilgileri içerecektir.

MADDE 18
ULUSAL YASALARIN VE DÜZENLEMELERİN UYGULANMASI

1. Bir Akit Tarafın, uluslararası hava seyrüseferi yapan bir hava aracının, ülkesine girişi, kalışı ve çıkışı ya da diğer Akit Tarafın ülkesi üzerindeki uçuşları veya işletilmesi ve seyrüseferi ile ilgili yasa ve düzenlemeleri uygulanacaktır.

2. Bir Akit Tarafın yolcu, mürettebat, bagaj veya posta da dâhil olmak üzere kargonun ülkesine girişi, kalışı veya ayrılışıyla ilgili giriş, çıkış, gümrükleme, göç, havacılık güvenliği, pasaport, döviz, sağlık ve karantina ve posta gibi formaliteleri düzenleyen yasalarına ve düzenlemelerine, söz konusu ülke sınırları dahilinde bulundukları süre zarfında, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayollarının hava

araçları tarafından taşınan yolcu, mürettebat, bagaj, kargo veya posta tarafından veya onlar adına uyulacaktır.

3. Bir Akit Tarafın ilgili otoriteleri, olağandışı bir gecikmeyen neden olmaksızın, diğer Akit Tarafın hava aracında, bu hava aracı indiği anda ya da kalkmadan önce arama yapma ve Sözleşmede öngörülen sertifikaları ve diğer belgeleri inceleme hakkına sahip olacaktır.

4. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın talebi üzerine işbu Anlaşmada belirtilen ilgili yasa, düzenleme ve prosedürlerin suretlerini karşı tarafa sunacaktır.

MADDE 19
İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER

1. Akit Tarafların Havacılık Otoriteleri, yakın işbirliği anlayışı içinde, zaman zaman işbu Anlaşmanın ve Eklerinin uygulanması, yorumlanması, tatbiki veya gerekli değişikliklerin yapılması konusunda birbirleriyle istişareler yürüteceklerdir.

2. Bir Akit Tarafın işbu 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 başlayacaktır. Bu istişareler müzakere veya yazışma yoluyla gerçekleştirilecektir. Her bir Akit Taraf bu istişareler sırasında mantıklı ve ekonomik kararların alınabilmesini kolaylaştırmak amacıyla, tutumunu destekleyen ilgili gerekçeleri hazırlayacak ve sunacaktır.

3. Akit Taraflardan herhangi birinin işbu Anlaşmanın herhangi bir hükmü üzerinde değişiklik yapılmasını talep etmesi halinde, söz konusu değişiklik Akit Tarafların anayasal prosedürlerinin tamamlandığını bildirmelerinden sonra yürürlüğe girecektir.

4. Ancak Ek I üzerindeki değişiklikler Tarafların havacılık otoritelerinin kendi aralarında doğrudan anlaşmasıyla da yapılabilecektir. Değişiklikler geçici olarak karşılıklı mutabakata varıldığı tarihten itibaren uygulanmaya başlanacak ve diplomatik nota teatisi ile teyit edilmesinden sonra yürürlüğe girecektir.

MADDE 20
İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ

1. İşbu Anlaşmanın yorumlanmasında veya uygulanmasında Akit taraflar arasında herhangi bir ihtilaf çıkması durumunda, Akit Taraflar öncelikle ihtilaflarını müzakere yoluyla çözmeye çaba göstereceklerdir.

2. Müzakereler yoluyla çözüme ulaşamamaları halinde, Akit Taraflar uyuşmazlığı çözüme kavuşturabilmek amacı ile, üçüncü bir tarafın istişari mütalaasına müracaat edilmesi konusunda mutabakata varabileceklerdir.

3. Akit Tarafların, yukarıda yer alan (1.) ve (2.) fıkraların hükümleri doğrultusunda bir çözüme ulaşamamaları halinde, Akit Taraflardan herhangi biri söz konusu uyuşmazlığı, ilgili yasa ve düzenlemelere uygun bir şekilde, birer üyesi her bir Akit Tarafça belirlenecek, üçüncü üyesi ise Akit Taraflardan birinin vatandaşı olmamak ve hakemlerin belirlendiği tarih itibariyle her iki akit Tarafın da

diplomatik ilişkide olduğu bir Devletin vatandaşı olmak kaydıyla, bu iki hakem tarafından seçilecek, üç hakemden oluşan bir tahkim heyetine sunabilecektir.

Akit Taraflar, uyuşmazlığın tahkime götürüleceğine dair bildirimi taahhütlü posta ile tebellüğ ettikleri tarihi izleyen altmış (60) gün içinde aday gösterecekleri hakemi belirleyeceklerdir. Tahkim heyeti başkanı olarak görev yapacak olan üçüncü hakem Akit Tarafların hakemlerini belirledikleri tarihten itibaren altmış (60) gün içinde tayin edilecektir.

Akit Taraflardan herhangi birinin belirlenen süre içinde aday göstereceği hakemi belirleyememesi veya seçilen hakemlerin tahkim heyeti başkanı olarak görev yapacak üçüncü hakemin belirlenmesine öngörülen sürede karar verememeleri halinde, duruma bağlı olarak, her bir Akit Taraf ICAO Konsey Başkanından üçüncü hakemi veya bir hakem tayin etmemiş olan Tarafın hakemini belirlemesini talep edebilecektir.

4. Akit Tarafların vatandaşı olmamak kaydıyla ICAO Konseyi Başkan Yardımcısı veya kıdemli bir üyesi, duruma bağlı olarak, ICAO Başkanının yokluğunda veya yetersizliği durumunda Başkanın tahkim süreci ile ilgili olarak işbu Maddenin (3.) fıkrasında belirtilen sorumluluklarını üstlenecektir.

5. Tahkim Heyeti, usullerini ve tahkim işleminin yerini Akit Taraflar arasında mutabık kalınan hükümlere tabi olmak kaydıyla belirleyecektir.

6. Tahkim Heyetinin kararları aralarında ihtilaf bulunan Akit Taraflar açısından nihai ve bağlayıcı nitelik taşıyacaktır.

7. Akit Taraflardan herhangi birinin veya Akit Taraflardan herhangi biri tarafından tayin edilen havayolunun işbu Maddenin (6.) fıkrası uyarınca verilen karara uymaması durumunda, diğer Akit Taraf, temerrüde düşen Akit Tarafa işbu Anlaşma uyarınca sağlanan hakları veya ayrıcalıkları sınırlandırabilecek, askıya alabilecek veya iptal edebilecektir.

8. Her bir Akit Taraf kendi hakeminin masraflarını karşılayacaktır. İşbu Maddenin (3.) fıkrası uyarınca, üçüncü hakemin ve/veya hakem tayin etmemiş Tarafça bildirilmeyen hakemin atanmasında ICAO'nun yapacağı her türlü masraflar da dâhil olmak üzere, tahkim heyeti başkanı olarak görev yapacak üçüncü hakemin ücretleri ve masrafları Akit Taraflarca eşit olarak paylaşılacaktır.

9. Tahkime başvurulmasından itibaren tahkim heyeti kararını açıklayana dek, Akit Taraflar fesih hali dışında, verilen nihai karar doğrultusunda yapılabilecek düzeltmelere halel getirmeksizin, işbu Anlaşmadan doğan tüm yükümlülüklerini yerine getirmeye devam edeceklerdir.

MADDE 21
TESCİL

İşbu Anlaşma, Ekleri ve bunlar üzerinde yapılabilecek tüm değişiklikler Uluslararası sivil Havacılık Örgütü nezdinde tescil ettirilecektir.

MADDE 22
ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR

Uluslararası hava taşımacılığına ilişkin olarak, her iki Akit Tarafın da taraf olduğu çok taraflı bir sözleşmenin veya anlaşmanın imzalanması halinde, işbu Anlaşma söz konusu sözleşme veya anlaşmanın hükümlerine uyum sağlayacak şekilde değiştirilecektir.

MADDE 23
BAŞLIKLAR

Madde başlıkları işbu Anlaşmaya sadece müracaat ve kolaylık amacıyla konulmuştur ve hiçbir surette işbu Anlaşmanın amaç ve kapsamının sınırını çizmez, kısıtlamaz veya tanımlamaz.

MADDE 24
SONA ERME

İşbu Anlaşma süresiz olarak geçerli olmak üzere imzalanmıştır.

Akit Taraflar her an diğer Akit Tarafa işbu Anlaşmayı feshetmek istediklerini bildirebileceklerdir ve bu bildirim eş zamanlı olarak ICAO' ya da ulaştırılacaktır.

Bu durumda, fesih bildirimi karşılıklı mutabakatla süre bitiminden önce geri çekilmediği takdirde, işbu Anlaşma, fesih bildiriminin diğer Akit Tarafça tebellüğ edildiği tarihten on iki (12) ay sonra sona erecektir. 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 edilecektir.

MADDE 25
YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

İşbu Anlaşma, Akit Tarafların, uluslararası anlaşmaların akdedilmesine ve yürürlüğe girişine ilişkin olarak kendilerinin yasal formalitelerinin yerine getirildiğini birbirlerine bildirdikleri tarihte yürürlüğe girecektir.

Yukarıdaki hususlar muvacehesinde, aşağıda imzaları bulunan ve ilgili Hükümetler tarafından bu yönde usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş tam yetkili temsilciler yirmi beş (25) Maddeden ve iki (2) Ekten ibaret olan işbu Anlaşmayı imzalamışlardır.

Ankara 'da 2015 yılının Nisan ayının 22. gününde Vietnamca, Türkçe ve İngilizce dillerinde iki eş nüsha halinde düzenlenmiştir. Her iki metin de birbirine eşdeğer niteliktedir. Herhangi bir uygulama veya yorumlama farklılığının oluşması durumunda İngilizce metin geçerli olacaktır.

VİETNAM SOSYALİST CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ADINA

DINH La Thang
Ulaştırma Bakanı

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ADINA

Feridun BİLGİN
Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı

EK I
HAT ÇİZELGESİ

1. Vietnam Sosyalist Cumhuriyeti tarafından tayin edilen havayolları her iki yönde aşağıda belirtilen hava hizmetlerini işletme hakkına sahip olacaktır:

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	İleri Noktalar
Vietnam'daki Noktalar	Herhangi üç nokta (*)	Ankara İstanbul	Herhangi üç nokta (*)

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

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	İleri Noktalar
Türkiye'deki Noktalar	Bangkok, Dakka ve Aşkabat (*)	Ha Noi Ho Chi Minh Şehri	Herhangi üç nokta (*)

Notlar:

(*) Yukarıdaki hatlar arasındaki ara noktalar ve ileri noktalar ile tayin edilen havayolları tarafından bu noktalar arasında kullanılabilecek 5. trafik hakları her iki Akit Tarafın havacılık otoriteleri arasında müştereken belirlenecektir.

(*) Hizmetin başlangıç noktasının, havayolunu tayin eden Akit Tarafın ülkesi içinde bulunması koşuluyla, tayin edilmiş havayolu, tamamen kendi takdirinde olmak kaydıyla, herhangi bir uçuşta ya da hiç bir uçuşta yukarıda belirtilen hatlardaki ara noktaları ve ileri noktaları kullanmayabilecektir.

EK II`
KOD PAYLAŞIMI

Her bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu (havayolları), rekabeti düzenleyen uygun yasa ve düzenlemelere tabi olarak, aşağıda belirtilenlerle bloke yer, kod paylaşımı veya diğer ticari uygulamalara katılabilir:

a. aynı Akit Tarafın herhangi bir havayolu veya havayolları;

b. diğer Akit Tarafın herhangi bir havayolu veya havayolları;

c. Üçüncü ülkenin havayolu veya havayolları, Akit tarafların havayolları arasında ve diğer havayollarının o üçüncü ülkeye, ülkeden ve üzerinden hizmetleri için benzer düzenlemelere izin verdiği veya yetkilendirdiği sürece;

satılan her bilet için, alıcı satış noktasında hizmetin her bir kısmında hangi havayolunun işleteceği konusunda bilgilendirilir.

Yukarıdaki uygulamalardaki havayolları uygun hat ve trafik haklarına sahip olma koşulunu sağlayacaktır.