

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Decreto do Presidente da República n.º 51/95

de 19 de Maio

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 138.º, alínea b), da Constituição, o seguinte:

É ratificado o Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo da República Portuguesa e o Governo da República da Turquia, assinado em Lisboa a 13 de Março de 1992, aprovado, para ratificação, pela Resolução da Assembleia da República n.º 26/95, em 2 de Fevereiro de 1995.

Assinado em 26 de Abril de 1995.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 28 de Abril de 1995.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Resolução da Assembleia da República n.º 26/95

Aprova, para ratificação, o Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo da República Portuguesa e o Governo da República da Turquia.

A Assembleia da República resolve, nos termos dos artigos 164.º, alínea j), e 169.º, n.º 5, da Constituição, aprovar, para ratificação, o Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo da República Portuguesa e o Governo da República da Turquia, assinado em Lisboa a 13 de Março de 1992, cuja versão autêntica nas línguas portuguesa, turca e inglesa segue em anexo à presente resolução.

Aprovada em 2 de Fevereiro de 1995.

O Presidente da Assembleia da República, *António Moreira Barbosa de Melo*.

ACORDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA PORTUGUESA E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA TURQUIA.

O Governo da República Portuguesa e o Governo da República da Turquia:

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional e do Acordo de Trânsito de Serviços Aéreos Internacionais, ambos abertos à assinatura em Chicago aos 7 dias de Dezembro de 1944;

Desejando concluir um acordo com o fim de estabelecer serviços aéreos entre os seus respectivos territórios;

acordaram no seguinte:

Artigo 1.º

Definições

1 — Para os efeitos do presente Acordo, salvo se o texto o indicar de outro modo:

- a) A expressão «a Convenção» significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de Dezembro de 1944, e inclui qualquer anexo adoptado ao abrigo do artigo 90.º da referida Convenção e qualquer emenda aos anexos ou à Convenção, ao abrigo dos seus artigos 90.º e 94.º, na medida em que esses anexos e emendas tenham sido adoptados por ambas as Partes;
- b) A expressão «autoridades aeronáuticas» significa, no caso da República da Turquia, o Ministro das Comunicações e qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar as funções exercidas pelo referido Ministro; e, no caso da República de Portugal, a Direcção-Geral da Aviação Civil do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar as funções exercidas pela referida Direcção;
- c) A expressão «empresa designada» significa uma empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada nos termos do artigo 3.º do presente Acordo;
- d) A expressão «território» tem o significado especificado no artigo 2.º da Convenção;
- e) As expressões «serviços aéreos», «serviço aéreo internacional», «empresa de transporte aéreo» e «escala para fins não comerciais» têm os significados especificados no artigo 96.º da Convenção;
- f) A expressão «capacidade» significa:
 - Em relação a uma aeronave, a capacidade comercial da referida aeronave disponível na rota ou secção de uma rota;
 - Em relação a um serviço aéreo especificado, a capacidade da aeronave usada no referido serviço multiplicada pela frequência operada pela aeronave no decurso de um dado período e rota ou secção de rota;
- g) A expressão «tráfego» significa passageiro, bagagem, carga e correio;
- h) A expressão «anexos» significa os quadros de rotas e as cláusulas relativas à aprovação de horários, apensos ao presente Acordo, assim como todas as cláusulas ou notas constantes desses anexos.

2 — Os anexos ao presente Acordo são considerados uma parte inseparável do mesmo.

Artigo 2.º

Direitos de tráfego

1 — Cada uma das Partes Contratantes concede à outra Parte Contratante os direitos especificados no presente Acordo para o estabelecimento de serviços aéreos internacionais regulares nas rotas especificadas

no anexo I do presente Acordo. Tais serviços e rotas são a seguir designados, respectivamente, por «serviços acordados» e «rotas especificadas». As empresas designadas por cada uma das Partes Contratantes usufruirão, durante a operação de um serviço acordado numa rota especificada, os seguintes direitos:

- a) Sobrevoar, sem aterrar, o território da outra Parte Contratante;
- b) Aterrar no referido território para fins não comerciais; e
- c) Aterrar no território nos pontos especificados para aquela rota no anexo I do presente Acordo com o fim de embarcar e desembarcar tráfego internacional.

2 — Nenhuma disposição do parágrafo 1 do presente artigo deverá ser considerada como conferindo às empresas de uma Parte Contratante o direito de embarcar no território da outra Parte Contratante tráfego transportado contra remuneração ou em regime de contrato de fretamento e destinado a outro ponto no território da outra Parte Contratante.

Artigo 3.º

Autorizações de exploração

1 — Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de designar por escrito à outra Parte Contratante a(s) empresa(s) de transporte aéreo para explorar os serviços acordados nas rotas especificadas.

2 — Cada uma das Partes Contratantes não poderá, contudo, designar mais de uma empresa de transporte aéreo para operar os serviços acordados em qualquer par de pontos dados incluído nas rotas especificadas para a referida Parte.

3 — Uma vez recebida esta designação, a Parte Contratante deverá, sob reserva dos parágrafos 4 e 5 do presente artigo, conceder sem demora à empresa designada a competente autorização de exploração.

4 — As autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante poderão exigir que uma empresa designada pela outra Parte Contratante demonstre estar em condições de satisfazer os requisitos prescritos nas leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicados por essas autoridades à exploração de serviços aéreos internacionais.

5 — Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de não conceder as autorizações de exploração previstas no parágrafo 3 do presente artigo, ou de as sujeitar às condições que julgar necessárias ao exercício, pela empresa designada, dos direitos especificados no artigo 2.º do presente Acordo, sempre que a referida Parte Contratante tenha razões para crer que uma parte substancial da propriedade e o controlo efectivo da empresa não pertencem à Parte Contratante que a designou ou a nacionais seus.

6 — A empresa de transporte aéreo assim designada e autorizada poderá, a qualquer momento, iniciar a exploração dos serviços acordados, desde que a capacidade, as tarifas e os horários relativos a esse serviço estejam em vigor, de acordo com o disposto no artigo 10.º, no artigo 13.º e no anexo II do presente Acordo.

Artigo 4.º

Revogação e suspensão das autorizações de exploração

1 — Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de revogar uma autorização de exploração ou de sus-

pendar o exercício, pela empresa designada da outra Parte Contratante, dos direitos especificados no artigo 2.º do presente Acordo, ou ainda de sujeitar o exercício desses direitos às condições que julgar necessárias:

- a) Sempre que não tenha sido demonstrado que uma parte substancial da propriedade e o controlo efectivo da empresa pertencem à Parte Contratante que a designou ou a nacionais seus; ou
- b) No caso de a empresa deixar de cumprir as leis ou regulamentos da Parte Contratante que concedeu esses direitos; ou
- c) Caso a empresa deixe de observar, na exploração dos serviços acordados, as condições prescritas no presente Acordo.

2 — Salvo se a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no parágrafo 1 deste artigo forem necessárias para evitar novas infracções às leis ou regulamentos, tal direito apenas será exercido após a realização de consultas com a outra Parte Contratante.

Artigo 5.º

Leis e regulamentos de entrada e de autorização de partida

1 — As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, permanência ou saída do seu território de aeronaves utilizadas em navegação aérea internacional, ou relativos à exploração e navegação de tais aeronaves dentro dos limites do mesmo território, aplicar-se-ão às aeronaves de ambas as Partes Contratantes, sem distinção quanto à nacionalidade, e deverão ser cumpridas por essas aeronaves tanto à chegada como à partida, ou enquanto permanecerem no território dessa Parte.

2 — As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, permanência ou saída do seu território de passageiros, tripulações, carga e correio transportados a bordo de uma aeronave, tais como os regulamentos de entrada, despacho, imigração, passaporte, controlo aduaneiro e sanitário, deverão ser cumpridos por ou em nome desses passageiros, tripulações, carga e correio à entrada, à saída ou enquanto permanecerem no território dessa Parte.

Artigo 6.º

Isenção de direitos aduaneiros e outros impostos e taxas

1 — As aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pela empresa designada de qualquer das Partes Contratantes, bem como o seu equipamento normal, combustíveis e lubrificantes, e provisões de bordo (incluindo alimentos, bebidas e tabaco) serão isentos de todos os direitos aduaneiros, emolumentos de inspecção e outros direitos ou impostos, à chegada ao território da outra Parte Contratante, desde que esse equipamento e provisões permaneçam a bordo das aeronaves até ao momento de serem utilizados na parte da viagem sobre esse território.

2 — Serão igualmente isentos dos mesmos direitos e impostos, com excepção dos encargos correspondentes ao serviço prestado:

- a) As provisões de bordo embarcadas no território de qualquer das Partes Contratantes, den-

tro dos limites fixados pelas autoridades da citada Parte Contratante, para utilização a bordo de aeronaves em serviço internacional da outra Parte Contratante;

- b) As peças sobressalentes e o equipamento normal de bordo introduzidos no território de qualquer das Partes Contratantes para a manutenção ou reparação das aeronaves utilizadas em serviços internacionais pela empresa designada da outra Parte Contratante;
- c) Os combustíveis e lubrificantes destinados ao abastecimento das aeronaves utilizadas em serviços internacionais pela empresa designada da outra Parte Contratante, mesmo quando aqueles fornecimentos se destinem a ser consumidos na parte da viagem sobre o território da Parte Contratante em que são metidos a bordo.

Pode ser exigido que os produtos referidos nas alíneas a), b) e c) acima sejam mantidos sob vigilância ou controlo aduaneiros.

Artigo 7.º

Armazenagem do equipamento de bordo e provisões

O equipamento normal de bordo bem como os produtos e provisões existentes a bordo das aeronaves das empresas designadas de qualquer das Partes Contratantes só poderão ser descarregados no território da outra Parte Contratante com o consentimento das respectivas autoridades aduaneiras. Nesse caso, poderão ser colocados sob vigilância das ditas autoridades até ao momento de serem reexportadas ou de lhes ser dado outro destino de harmonia com os regulamentos aduaneiros.

Artigo 8.º

Tráfego em trânsito directo

Os passageiros em trânsito directo através do território de qualquer das Partes Contratantes serão sujeitos apenas a um controlo muito simplificado, tanto quanto o permitam as medidas de segurança. As bagagens e a carga em trânsito directo ficarão isentas de direitos aduaneiros e de outros impostos similares.

Artigo 9.º

Cláusulas financeiras

1 — Cada uma das empresas designadas terá o direito de proceder à venda de transporte aéreo no território da outra Parte Contratante directamente e, se assim o entender, através dos seus agentes. Tal empresa terá o direito de vender esse transporte e qualquer pessoa poderá comprá-lo livremente.

2 — Cada uma das empresas designadas terá o direito de, a seu pedido, converter e transferir para o seu país, ao câmbio oficial, o excedente das receitas sobre as despesas do transporte de passageiros, carga e correio. Na ausência de disposições adequadas de um acordo sobre pagamentos, a transferência acima mencionada será efectuada em moeda convertível, segundo as leis nacionais e as formalidades aplicáveis ao câmbio de moeda estrangeira.

Artigo 10.º

Cláusulas sobre capacidade

1 — As empresas designadas de ambas as Partes Contratantes terão justa e igual oportunidade de exploração dos serviços acordados entre os seus respectivos territórios.

2 — Na exploração dos serviços acordados, as empresas designadas de cada Parte Contratante deverão ter em consideração os interesses das empresas designadas da outra Parte Contratante, por forma a não afectar indevidamente os serviços prestados por esta última no todo ou em parte das mesmas rotas.

3 — Os serviços acordados oferecidos pelas empresas designadas das Partes Contratantes deverão manter uma relação estreita com as exigências da procura de transporte na rotas especificadas e terão como principal objectivo a oferta, com um coeficiente de ocupação razoável, da capacidade adequada às necessidades normal e razoavelmente previsíveis para o transporte de tráfego com procedência em ou destinado ao território da Parte Contratante que tenha designado as empresas.

4 — Desde que as empresas designadas de ambas as Partes Contratantes estejam a explorar os serviços acordados, entender-se-ão quanto à frequência e capacidade dos serviços a oferecer nas rotas especificadas. A frequência e a capacidade ficarão sujeitas à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes. Essa capacidade será ajustada, de tempos a tempos, às necessidades do tráfego e submetida à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

5 — A fim de satisfazer exigências de tráfego imprevistas de carácter temporário, as empresas designadas poderão, independentemente das disposições deste artigo, acordar entre si os aumentos temporários que se lhes afigurem necessários para satisfazer a procura. Cada um destes aumentos de capacidade deverá ser imediatamente notificado às autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes para aprovação.

6 — No caso de as empresas designadas de uma das Partes Contratantes operar pontos em terceiros países ao longo da rota especificada, a capacidade adicional à estabelecida em conformidade com os parágrafos 3 e 4 acima poderá ser explorada por essas empresas mediante acordo entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes.

7 — Desde que as empresas designadas de uma das Partes Contratantes não desejem explorar, temporária ou permanentemente, no todo ou em parte, a capacidade a que tem direito de acordo com o previsto nos parágrafos anteriores, essas empresas poderão acordar com as empresas designadas da outra Parte Contratante, em termos e condições a estabelecer entre elas e sujeitos à aprovação das suas respectivas autoridades aeronáuticas, as disposições necessárias para que sejam as segundas empresas a explorar a capacidade adicional, e para que se mantenha toda a capacidade acordada entre elas, de harmonia com os parágrafos anteriores. Será, no entanto, condição essencial de tais arranjos que, se as primeiras empresas designadas decidirem em qualquer momento retomar a exploração, ou aumentar a capacidade dos seus serviços dentro da capacidade total a que têm direito, e de tal notificar a outra Parte com uma antecedência razoável, as segundas empresas designadas deverão retirar parte ou toda a capacidade adicional que tenham estado a explorar.

Artigo 11.º

Representação

Cada uma das Partes Contratantes deverá conceder às empresas designadas da outra Parte Contratante o direito de colocar e manter no seu território o pessoal técnico e comercial considerado necessário para a execução dos serviços acordados, desde que a outra Parte Contratante conceda os direitos semelhantes às empresas designadas da primeira Parte Contratante. O pessoal acima mencionado ficará sujeito às leis e regulamentos relativos à admissão e permanência no território dessa Parte Contratante.

Artigo 12.º

Segurança da aviação

1 — Em conformidade com os direitos e obrigações que o direito internacional lhes impõe, as Partes Contratantes reafirmam que a obrigação mútua de promover a segurança da aviação civil, protegendo-a contra actos de interferência ilícita, constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a generalidade dos direitos e obrigações resultantes do direito internacional, as Partes Contratantes actuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção Relativa às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de Setembro de 1963, da Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia em 16 de Dezembro de 1970, e da Convenção para a Supressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de Setembro de 1971.

2 — As Partes Contratantes prestar-se-ão mutuamente toda a ajuda necessária solicitada para impedir actos de apreensão ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações da navegação aérea e qualquer outra ameaça contra a segurança da aviação civil.

3 — As Partes Contratantes deverão actuar, nas suas relações mútuas, em conformidade com as disposições relativas à segurança da aviação civil estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e que se denominam Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, na medida em que tais disposições sobre a segurança sejam aplicáveis às Partes; as Partes deverão exigir que os operadores de aeronaves matriculadas no seu território ou operadores de aeronaves que tenham a sede principal ou residência permanente no seu território, assim como as entidades aeroportuárias que operem no seu território, actuem em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação.

4 — Cada Parte Contratante concorda que possa ser exigido dos operadores de aeronaves a observância das disposições sobre a segurança da aviação civil mencionadas no parágrafo 3 acima, exigidas pela outra Parte Contratante em relação à entrada, saída ou permanência no território dessa Parte Contratante.

Cada Parte Contratante assegurar-se-á de que no seu território se aplicam efectivamente medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspeccionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem não acompanhada, carga ou provisões de bordo, antes e durante o embarque ou permanência da aeronave. Cada Parte Contratante examinará, também de modo favorável,

toda a solicitação da outra Parte Contratante, com vista a adoptar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

5 — Em caso de incidente ou de ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou de outros actos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, dos seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações e serviços de navegação aérea, as Partes Contratantes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6 — Qualquer das Partes Contratantes poderá a todo o momento solicitar às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante consultas imediatas sobre qualquer problema relacionado com as disposições de segurança da aviação do presente artigo.

Artigo 13.º

Estabelecimento de tarifas

1 — Nos parágrafos seguintes, o termo «tarifa» significa os preços do transporte de passageiros, bagagem e carga, as condições em que se aplicam, assim como os preços e condições referentes aos serviços de agência e outros serviços auxiliares, com exclusão, todavia, das remunerações ou condições relativas ao transporte do correio.

2 — As tarifas a aplicar pela empresa de uma Parte Contratante em relação a transportes com destino ou proveniência no território da outra Parte Contratante serão estabelecidas a níveis razoáveis, tendo em devida conta todos os elementos relevantes, especialmente custo de exploração, lucro razoável e tarifas aplicadas por outras empresas.

3 — As tarifas referidas no parágrafo 2 deste artigo serão, na medida do possível, fixadas por acordo entre as empresas designadas de ambas as Partes Contratantes, após consulta a outras empresas que explorem toda ou parte da mesma rota; este acordo deverá, na medida do possível, ser realizado mediante recurso aos procedimentos da Associação de Transportes Aéreos Internacionais para a construção de tarifas.

4 — As tarifas assim acordadas deverão ser submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes pelo menos 60 dias antes da data prevista para a sua entrada em vigor. Em casos especiais, este prazo poderá ser reduzido, sob reserva da concordância das referidas autoridades.

5 — Esta aprovação poderá ser dada expressamente. Se nenhuma das autoridades aeronáuticas tiver manifestado o seu desacordo no prazo de 30 dias a contar da data da apresentação das tarifas, nos termos do parágrafo 4 deste artigo, serão estas consideradas aprovadas. No caso de redução do prazo para apresentação das tarifas, nos termos do parágrafo 4, as autoridades aeronáuticas poderão acordar num prazo inferior a 30 dias para notificação da sua eventual desaprovação.

6 — Se não for possível chegar a acordo sobre uma tarifa nos termos do parágrafo 3 deste artigo, ou se uma das autoridades aeronáuticas notificar a outra autoridade aeronáutica da sua desaprovação de qualquer tarifa acordada em conformidade com as disposições do parágrafo 3, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes deverão, após consultas com as autoridades aeronáuticas de qualquer Estado cujo parecer considerem útil, esforçar-se por fixar as tarifas de comum acordo.

7 — Se as autoridades aeronáuticas não puderem chegar a acordo sobre a aprovação de qualquer das tarifas que lhes tenham sido submetidas nos termos do parágrafo 4 deste artigo, ou sobre a fixação de quaisquer tarifas nos termos do parágrafo 5 deste artigo, o diferendo deverá ser solucionado de harmonia com as disposições do artigo 19.º do presente Acordo.

8 — Qualquer tarifa estabelecida em conformidade com as disposições deste artigo continuará em vigor até ao estabelecimento de nova tarifa. A validade de uma tarifa não poderá, todavia, ser prorrogada em virtude deste parágrafo por período superior a 12 meses a contar da data em que deveria ter expirado.

Artigo 14.º

Informação e estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante deverão fornecer periodicamente às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a seu pedido, elementos estatísticos ou outras informações que possam ser razoavelmente exigidas com o objectivo de rever a capacidade oferecida nos serviços acordados pela empresa designada da primeira Parte Contratante. Tais elementos deverão incluir toda a informação exigida para determinar o montante de tráfego transportado por aquelas empresas nos serviços acordados.

Artigo 15.º

Consultas

1 — Num espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão, sempre que necessário, com o objectivo de assegurar a aplicação e a observância satisfatória das disposições do presente Acordo e dos seus anexos.

2 — As referidas consultas terão início dentro do prazo de 60 dias a contar da data da recepção do pedido apresentado, por escrito, pela outra Parte Contratante, a menos que as Partes Contratantes acordem de maneira diferente.

Artigo 16.º

Modificações

1 — Se qualquer das Partes Contratantes considerar conveniente alterar qualquer disposição do presente Acordo, poderá solicitar consultas à outra Parte Contratante; tais consultas, que deverão ser realizadas entre as autoridades aeronáuticas mediante conversações ou por correspondência, deverão ter início dentro de um período de 60 dias a contar da data do pedido. Qualquer modificação assim acordada entrará em vigor após confirmação por troca de notas diplomáticas.

2 — As alterações aos anexos poderão ser efectuadas por entendimento directo entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes.

Artigo 17.º

Conformidade com convenções multilaterais

No caso de ambas as Partes Contratantes terem aceite uma convenção geral multilateral sobre transportes aéreos, as disposições daquela convenção prevalecerão sobre as disposições do presente Acordo.

Artigo 18.º

Denúncia

Qualquer das Partes Contratantes poderá, a todo o momento, notificar a outra Parte Contratante da sua decisão de denunciar o presente Acordo; tal notificação será simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional. Nesse caso, o Acordo terminará 12 meses após a data de recepção da notificação pela outra Parte Contratante, salvo se a notificação da denúncia for retirada por mútuo acordo antes de expirar aquele prazo. Caso a outra Parte Contratante não acuse a recepção da notificação, esta será considerada como tendo sido recebida 14 dias após a sua recepção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 19.º

Resolução de diferendos

1 — Se surgir algum diferendo entre as Partes Contratantes relativo à interpretação ou aplicação do presente Acordo e seus anexos, as Partes Contratantes deverão, em primeiro lugar, procurar solucioná-lo através de negociações.

2 — Se as Partes Contratantes não chegarem a uma solução pela via de negociação, poderão acordar em submeter o diferendo à decisão de uma pessoa ou organismo, ou tal diferendo poderá, a pedido de qualquer das Partes Contratantes, ser submetido à decisão de um tribunal composto por três árbitros, sendo nomeados um por cada uma das Partes Contratantes e o terceiro designado pelos dois assim nomeados. Cada uma das Partes Contratantes nomeará um árbitro dentro do prazo de 60 dias a contar da data da recepção, por qualquer das Partes Contratantes, de uma notificação da outra Parte Contratante, feita por via diplomática, solicitando a arbitragem do diferendo, e o terceiro árbitro será designado dentro de um novo período de 60 dias. Se qualquer das Partes Contratantes não nomear um árbitro dentro do período especificado, ou se o terceiro árbitro não tiver sido designado, qualquer das Partes Contratantes poderá solicitar ao Presidente da Organização da Aviação Civil Internacional que designe um árbitro ou árbitros, conforme for necessário.

Nesse caso, o terceiro árbitro será um nacional de um terceiro Estado e assumirá as funções de presidente do tribunal arbitral.

3 — As Partes Contratantes comprometem-se a acatar qualquer decisão tomada ao abrigo do parágrafo 2 deste artigo.

4 — Se é enquanto qualquer das Partes Contratantes, ou a empresa designada de qualquer das Partes Contratantes, não acatar decisão tomada ao abrigo do parágrafo 2 deste artigo, a outra Parte Contratante poderá limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que tenham sido concedidos, por força do presente Acordo, à Parte Contratante em falta.

5 — Cada uma das Partes Contratantes pagará as despesas do árbitro que tenha nomeado. As restantes despesas do tribunal arbitral deverão ser equitativamente comparticipadas pelas Partes Contratantes.

Artigo 20.º

Títulos

Os títulos utilizados no presente Acordo antes de cada artigo servem apenas como referência e conveniê-

cia e de modo algum definem, limitam ou descrevem a finalidade ou o âmbito do presente Acordo.

Artigo 21.º

Registo

O presente Acordo e seus anexos serão registados na Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 22.º

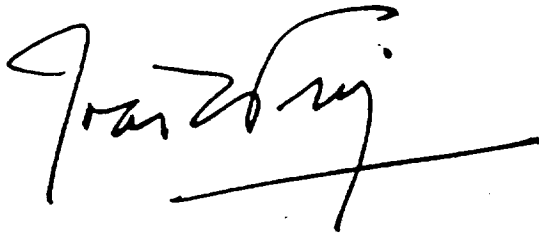
Entrada em vigor

O presente Acordo e seus anexos, que constituem parte integrante do mesmo, entrarão em vigor, após cumprimento por cada Parte Contratante dos respectivos requisitos constitucionais, na data da última das notas diplomáticas trocadas para o efeito.

Em fé do que os signatários, devidamente autorizados para o efeito pelos respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em Lisboa, no dia 13 de Março do ano de 1992, em duplicado, nas línguas portuguesa, turca e inglesa, tendo todos os textos a mesma autenticidade. Contudo, em caso de diferendo o texto inglês prevalecerá.

Pelo Governo da República Portuguesa:



Pelo Governo da República da Turquia:



ANEXO I

Rotas

1 — Rotas a explorar nos dois sentidos pelas empresas designadas pelo Governo da República da Turquia:

Pontos na Turquia — dois pontos intermédios a acordar mutuamente — Lisboa e ou outro ponto em Portugal — pontos além a acordar mutuamente mais tarde.

2 — Rotas a explorar nos dois sentidos pelas empresas designadas pelo Governo da República de Portugal:

Pontos em Portugal — dois pontos intermédios a acordar mutuamente — Istambul e ou outro ponto na Turquia — pontos além a acordar mutuamente mais tarde.

3 — Para explorar os serviços referidos no parágrafo 1, a empresa designada pelo Governo da República da Turquia terá direito a:

a) Desembarcar em Portugal tráfego internacional de passageiros, carga e correio embarcados no território da Turquia;

b) Embarcar em Portugal tráfego internacional de passageiros, carga e correio destinado ao território da Turquia.

4 — Para explorar os serviços definidos no parágrafo 2, a empresa designada pelo Governo da República de Portugal terá direito a:

a) Desembarcar na Turquia tráfego internacional de passageiros, carga e correio embarcado no território de Portugal;

b) Embarcar na Turquia tráfego internacional de passageiros, carga e correio destinado ao território de Portugal.

5 — As empresas designadas de ambas as Partes Contratantes poderão deixar de fazer escala em qualquer dos pontos acima referidos, desde que os pontos na Turquia e em Portugal não sejam omitidos. A inclusão ou omissão desses pontos deverá ser anunciada ao público em devidó tempo.

6 — As empresas designadas de ambas as Partes Contratantes poderão utilizar um ou vários pontos intermédios e ou pontos além, a acordar, nas rotas acima especificadas e terão o direito de transportar passageiros, carga e correio entre o território de cada Parte Contratante e esses pontos.

7 — As empresas designadas de ambas as Partes Contratantes poderão ter o direito de embarcar ou desembarcar no território da outra Parte Contratante passageiros, carga e correio destinados ou oriundos de pontos intermédios e ou pontos além, nas rotas acima referidas, sujeito a acordo entre as empresas designadas e aprovado pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

ANEXO II

Aprovação de horários

Os horários dos serviços acordados e, de uma forma geral, as condições da sua exploração deverão ser submetidos pela empresa de uma das Partes Contratantes à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, pelo menos 30 dias antes da data prevista para a sua entrada em vigor. Qualquer alteração a esses horários ou às condições de exploração deverá igualmente ser submetida à aprovação das autoridades aeronáuticas. O prazo acima indicado poderá, em casos especiais, ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

PORTEKİZ CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ

ve

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ

ARASINDAKİ

HAVA TAŞIMACILIĞI ANLAŞMASI

Portekiz Cumhuriyeti Hükümeti ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümetinin her ikisi de 7 Aralık 1944 yılında Şikago'da imzaya açılmış olan Uluslararası Hava Servisleri Transit Anlaşması ve Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin tarafları olarak ülkeleri

arasında hava servisleri kurmak amacıyla bir Anlaşma yapmak arzusuyla:

Aşağıdaki maddelerde anlaşmışlardır:

Madde 1

Tanımlar

1 — Bu Anlaşma bakımından, metin aksine amir bulunmadıkça:

- «Sözleşme» terimi 7 Aralık 1944 yılında Sıkago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesini ve her iki Akid Tarafça kabul edilmiş olan Sözleşmenin 90'ncı maddesine göre çıkarılan Ekler ile 90 ve 94'ncü maddelere göre Sözleşme ve Eklerinde yapılan değişiklik ve ilaveler anlamını taşır;
- Portekiz Cumhuriyeti bakımından Bayındırlık, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve adı geçen Genel Müdürlük tarafından ifa edilen herhangi bir görevi yerine getirmek için yetkilendirilmiş herhangi bir kişi veya organı; Türkiye Cumhuriyeti bakımından «havacılık makamları» terimi Ulaştırma Bakanı ve bu Bakan tarafından ifa edilen herhangi bir görevi yerine getirmek için yetkilendirilmiş herhangi bir kişi veya organı;
- «Tayin edilen havayolu» terimi bu Anlaşmanın 3'ncü maddesine uygun olarak tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş bulunan bir havayolu demektir;
- «Ülke» veya «Toprak» terimi Sözleşmenin 2. maddesinde belirtilmiş olan anlamı haizdir;
- «Hava Seferleri», «Uluslararası Hava Seferi», «Havayolu İşletmesi» ve «teknik iniş» terimleri, Sözleşmenin 96'ncı maddesinde belirtilmiş anlamları taşır;
- «Kapasite» terimi aşağıda belirtilen anlamları taşır;

Uçak ile ilgili olarak, hattın tamamında veya bir kısmında uçağın yolcu ve yük için istifade edilebilir hacmidir;

Belirtilen hava seferleriyle ilgili olarak, verilen zaman zarfında hattın tamamı veya bir kısmında işleyen uçağın bu seferler için kullanılan kapasitesi ile sefer adedinin çarpımıdır;

- «Trafik» terimi yolcu, bagaj ve posta demektir;
- «Ekler» terimi, bu Anlaşma Ekindeki madde ve hükümler de dahil olmak üzere, uçuş tarifelerinin onaylanması ile ilgili şartlar ve işletilecek hatlar anlamına gelecektir.

2 — Bu Anlaşmanın Ekleri onun ayrılmaz bir parçası sayılır.

Madde 2

Trafik hakları

1 — Her bir Akid Taraf, diğerine, bu Anlaşmanın I. Ekinde belirtilen hatlarda tarifeli Uluslararası Hava Seferleri kurması amacıyla, bu anlaşmada belirtilen hakları tanıır. Bu seferlere ve hatlara bundan böyle sırasıyla «mutabık kalınan servisler» ve «belirtilen

hatlar» denecektir. Her bir Akid Tarafça tayin olunan havayolları, belirtilen bir hatta mutabık kalınan bir seferi işletirken, aşağıdaki haklara sahip olacaklardır:

- Diğer Akid Tarafın ülkesi üzerinden inmeksizin uçmak;
- Sözkonusu ülke içerisinde teknik iniş yapmak;
- Yolcu, yük ve posta şeklindeki uluslararası trafiği bırakmak ve almak amacıyla, sözkonusu ülke içerisinde, o hat için bu Anlaşmanın Ek I'inde belirtilen noktalara iniş yapmak.

2 — Bu Maddenin 1. paragrafındaki hiçbir husus, bir Akid Tarafın havayolu işletmelerine, diğer Akid Taraf ülkesinde bu diğer Akid tarafın ülkesindeki bir noktaya ücret veya kira karşılığı taşınmak üzere yolcu, yük ve posta almak hakkının verildiği şeklinde anlaşılabilir.

Madde 3

İşletme yetkileri

1 — Herbir Akid Taraf, diğer Akid tarafa, belirtilen hatlarda mutabık kalınan seferleri işletmesi amacıyla bir havayolu işletmesini ve/veya işletmelerini tayin ettiğini yazılı olarak bildirmek hakkına sahip olacaktır.

2 — Bununla birlikte, her bir Akid Taraf, kendisi için belirtilen hatlarda yer alan herhangi iki nokta arasında mutabık kalınan seferleri işletmek için birden fazla havayolu şirketi tayin edemez.

3 — Diğer Akid taraf, bir tayin bildirimini aldığı anda, bu maddenin 4 ve 5'inci fıkra hükümlerine tabi olarak tayin edilen havayolu işletmesine ilgili işletme yetkilerini gecikmeden tanyacaktır.

4 — Akid Taraflarından birinin yetkili havacılık makamları, öteki Akid Tarafın tayin ettiği ve havayolu işletmesinden, uluslararası hava seferlerinin işletilmesinde normal ve makul bir şekilde uyguladıkları kanun ve yönetmeliklerde emredilen şartları yerine getirebilecek vasıfları haiz bulunduğu hususunda, kendilerini tatmin etmesini isteyebilir.

5 — Akid Taraflardan herbiri, tayin edilmiş bir havayolu işletmesinin esas mülkiyetinin ve fiili kontrolünün bu havayolu işletmesini tayin eden Akid tarafın veya uyruklarının elinde olduğuna kanaat getirmediği hallerde, bu maddenin 3. fıkrasında sözü edilen işletme yetkilerini tanımayı reddedebilir, veya bu havayolu işletmesinin 2. maddede belirtilen haklarının uygulanması üzerine gerekli gördüğü kayıtları koyabilir.

6 — Bir havayolu işletmesi tayin edilip, kendisine yetki verildiğinde bu Anlaşmanın Madde 10 — Madde 13 ve Ek II hükümlerine bağlı olarak oluşturulan bir ücret ve uçuş tarifesinin ve üzerinde anlaşmaya varılan bir kapasitenin mutabık kalınan sefer bakımından yürürlükte olması kaydıyla bu seferleri işletmeye herhangi bir tarihte başlayabilir.

Madde 4

İşletme yetkilerinin iptali ve askıya alınması

1 — Akid Taraflardan herbiri, aşağıdaki hallerde, öteki Akid Tarafça tayin edilen bir havayolu işletmesine verilmiş bulunan işletme yetkisini geri almak veya bu Anlaşmanın 2. maddesinde belirtilen hakların uygulanmasını durdurmak veya bu hakların

uygulanması üzerinde gerekli gördüğü hayıtları koymak hakkına sahip olacaktır:

- O havayolu işletmesinin esas mülkiyetinin veya fiili kontrolünün havayolunu tayin eden Akit Tarafın veya uyruklarının elinde bulunmaması; veya
- O havayolu işletmesinin bu hakaları tanıyan Akit Tarafın kanun ve yönetmeliklerine uymaması; veya
- Havayolu işletmesinin başka bir şekilde bu Anlaşmada belirtilen şartlara uygun olarak işletme yapmaması hallerinde.

2 — Bu Maddenin I. fıkrasında belirtilen ve hakların geri alınması, tatbikatının durdurulması veya kayıtlar konulması hususlarında derhal bir işlem yapılması, kanun ve yönetmeliklerin daha fazla ihlal edilmesinin önlenmesi için şart değilse, böyle bir hak ancak öteki Akit Tarafıla istişareden sonra kullanılacaktır.

Madde 5

Giriş ve çıkış izni kanunları ve yönetmelikleri

1 — Bir Akit Tarafın, uluslararası hava seyrüseferi yapan uçakların ülkeye giriş, kalkış ve çıkışları veya bu uçakların işletimi ve seyrüseferi ile ilgili kanunlar ve yönetmelikler, milliyet farkı gözetmeksizin her iki Akit Tarafın uçaklarına uygulanabilecektir; ve bu kanunlar ve yönetmelikler o tarafın toprakları içindeyken veya ayrılırken yahut girerken böyle bir uçak tarafından uyulmuş olacaktır.

2 — Bir Akid Tarafın, uçakta taşınan yolcu, mürettebat, kargo ve postanın ülkeye kabulü, ülkede kalışı veya ülkeden ayrılışına ilişkin yasa ve yönetmeliklerine, örneğin gümrük giriş çıkışı, göç pasaport ve sağlık kontrolü ile ilgili yönetmelikleri, o yolcu, mürettebat, kargo ve posta tarafından veya onlar adına o tarafın topraklarına girişte, topraklarından çıkışta ve toprakları içinde iken uyulmuş olacaktır.

Madde 6

Gümrükten ve diğer resimlerden ve vergilerden muafiyet

1 — Akit Taraflardan herbirinin tayin edilen havayolu işletmeleri tarafından uluslararası seferlerde işletilen uçaklar ve bu uçaklarda bulunan mutad donatım, akaryakıt ve yağlama yağları ve (yiyecek, içecek ve tütün dahil) uçak levazımatı da, öteki Akit Taraf Ülkesine varışta, tekrar, yurt dışına çıkarılıncaya kadar uçakta kalmak veya öteki Akit Taraf Ülkesi üzerindeki uçuşun bir kısmında kullanılmak kaydıyla, bütün gümrük vergileri, muayene ücretleri ve diğer rüsum ve vergilerden bağışık tutulacaktır.

2 — Aşağıdakiler de yapılan hizmetler karşılığı alınacak ücretler hariç aynı rüsum ve vergilerden bağışık tutulacaktır:

- Akit Taraflardan birinin ülkesinde, bu taraf yetkili makamlarınca tesbit edilen miktarları aşmamak ve öteki Akit Tarafın Uluslararası bir seferinde çalıştırılan uçaklarda kullanılmak üzere uçağa alınan uçak levazımatı;
- Akit Taraflardan birinin ülkesine, öteki Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmelerinin uluslararası seferlerinde kullanılan uçakların bakım ve onarımı için sokulan yedek parçalar;
- Uçağa alındığı Akit Taraf ülkesi üzerinde yapılacak uçuşun bir kısmında kullanılacak bile

olsa, öteki Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmeleri tarafından uluslararası seferlerde işletilen uçağın ikmaline ayrılmış olan akaryakıt ve yağlama yağları.

Yukarıdaki a) b) ve c) 'tali paragraflarda sözü edilen maddelerin gümrük nezaret ve kontrolü altında tutulması gerekebilir.

Madde 7

Normal havacılık teçhizatı ile tüketim maddelerinin depolanması

Akit Taraflardan birinin tayin edilen havayolu şirketinin uçaklarında bulundurulmuş malzeme ve tüketim maddeleri gibi normal havacılık teçhizatı da öteki Akit Taraf ülkesinde, o ülkenin gümrük makamlarının müsaadesi ile boşaltılabilir. Böyle bir durumda, bunlar tekrar yurt dışına götürülünceye veya başka bir şekilde gümrük yönetmeliklerine göre elden çıkarılıncaya kadar sözü edilen yetkili makamların nezaretinde bulundurulabilir.

Madde 8

Direkt transit trafiği

Akit Taraflardan birinin ülkesinden transit geçen yolcular güvenlik zorunluluklarının müsaade ettiği kadar basitleştirilmiş bir kontrolden başka bir işleme tabi tutulmayacaktır. Doğrudan doğruya transit geçen bagaj ve yükler gümrük vergileri ve diğer benzer vergilerden bağışık tutulacaklardır.

Madde 9

Mali hükümler

1 — Tayin edilen her havayolu işletmesi, acentası vasıtasıyla veya direk olarak diğer Akit Tarafın takdirine göre o ülkede hava taşımacılığı belgesi satışı hakkına sahip olacaktır. Bu havayolu şirketleri, bu belgeleri satma hakkına sahip olacak ve herkes bu belgeleri serbestçe satın alabilecektir.

2 — Tayin edilen her havayolu şirketi, posta, kargo ve yolcu taşınmasıyla ilgili yapılan harcamalar düşüldükten sonra kalan gelir fazlalığını, resmi döviz kuru üzerinden, talep halinde, çevirme ve ülkesine transfer etme hakkına sahip olacaktır. Ödeme anlaşmasının bu konuda uygun hükümleri bulunmaması halinde yukarıda bahsedilen transfer, milli kanunlara ve ilgili kambiyo yönetmeliklerine uygun olarak konvertibl dövizlerle yapılacaktır.

Madde 10

Kapasite hükümleri

1 — Her iki Akit Tarafın havayolu işletmelerine, kendi ülkeleri arasında belirtilen hatlarda, mutabık kalınan seferleri işletmeleri için adil ve eşit imkan sağlanacaktır.

2 — Mutabık kalınan seferlerin işletilmesinde, her Akid Tarafın tayin edilen havayolu şirketi, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu şirketinin çıkarlarını dikkate alacak, öyle ki aynı hatların tamamı veya bir kısmı üzerinde bu sonuncusunun sağladığı seferleri haksız olarak etkilemiş olmasın.

3 — Akit Tarafların tayin edilmiş havayolu şirketlerinin sağladıkları mutabık kalınan seferler

belirtilen hatlar üzerinde halkın taşıma ihtiyaçları ile yakından ilgili olarak ve havayolu şirketlerini tayin etmiş Akit Devlet ülkesinde başlayan veya oraya yönelik trafiğin mevcut ve makul olarak beklenen taşıma ihtiyaçlarını makul bir yük faktörü ile karşılayacak bir kapasiteyi sağlamak asıl amaçları olacaktır.

4 — Her iki Akit tarafın tayin edilmiş havayollarının mutabık kalınan seferleri işletmeleri koşuluyla, Taraflar belirtilmiş hatlarda yapılacak seferlerin kapasitesi ve sıklığı üzerinde anlaşacaklardır. Sıklık ve kapasite her iki Akit Tarafın havaçılık makamlarının onayına bağlı olacaktır. Bu kapasite zaman zaman trafik ihtiyaçlarına göre düzenlenecektir ve bu düzenlemeler de her iki Akit Tarafın havaçılık makamlarının onayına sunulacaktır.

5 — Geçici bir nitelikteki umulmadık yolcu talebini karşılamak için, tayin edilmiş olan havayolları, bu Maddenin bükümlerine karşı gelmeksizin, aralarında yolcu talebini karşılamak için gereken bu tip geçici artışlar hususunda anlaşılabilir. Bu tip her kapasite artışı onay için Akit Tarafların havaçılıkla ilgili makamlarına gecikmesizin bildirilecektir.

6 — Akit Taraflardan birinin tayin edilmiş havayollarının belirtilmiş hat boyunca üçüncü ülkelerdeki noktalarda faaliyet göstermekte olduğu durumlarda, yukarıdaki 3 ve 4'ncü paragrafa uygun olarak belirlenmiş olan kapasiteye ek bir kapasite Akit Tarafların havaçılıkla ilgili makamları arasındaki anlaşmaya bağlı olarak sözkonusu havayolları tarafından uygulanabilir.

7 — Akit Taraflardan birinin tayin edilmiş havayollarının sürekli yahut geçici olarak, önceki paragraflarda yetkilendirilmiş oldukları kapasitede, kısmen yahut tamamen, çalışmak istememeleri halinde, bu havayolları diğer Akit Tarafın havayolları ile, daha önceki paragraflara uygun olarak aralarında anlaşmış oldukları tam kapasiteyi sürdürecektir surette ek kapasiteyi etkilemesi için süre ve şartlarda anlaşmak ve havaçılıkla ilgili makamlarının onayına sunulması suretiyle anlaşmaya varılabilir. Bununla birlikte, bu tip anlaşmaların bir şartı olacaktır ki, eğer ilk tayin edilmiş havayolları genel kapasite içinde kendi seferlerinin kapasitesini arttırmaya veya işletmeye başlamak karar verirse ve bu hususu makul bir sürede karşı tarafa bildirirse, ikinci tayin edilmiş havayolu işletmeleri işletmekte oldukları ek kapasitenin tamamını yahut bir kısmını mukabil olarak geri çekeceklerdir.

Madde 11

Temsil etme

Diğer Akit Tarafın, ilk Akit Tarafın belirlediği havayollarına benzer haklar vermesi şartıyla; her Akit Taraf diğer Akit Tarafın tayin edilmiş havayollarına, kendi ülkesine bu tip seferlerin iş hacminin gerektirdiği teknik ve ticari personeli getirme ve bulundurma hakkını, mutabık kalınmış servislerin gerçekleştirilmesi için verecektir. Yukarıda bahsi geçen personel, bu Akit Tarafın, ülkesine giriş müsaadesi ve kalma müddeti ile ilgili kanun ve düzenlemelerine tabi olacaktır.

Madde 12

Havaçılık güvenliği

1 — Akit Taraflar, Uluslararası hukuka göre mevcut hak ve yükümlülüklerine uygun olarak, sivil havaçılık güvenliğinin yasa-dışı müdahalelere karşı korunması

amacıyla birbirlerine karşı üstlendikleri yükümlülüğün, bu Anlaşma'nın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini teyid ederler. Akit taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut haklarının ve yükümlülüklerinin genel niteliklerini kısıtlamaksızın özellikle 14 Eylül 1963 tarihli, Uçaklarda İşlenen Suçlar ve Diğer Cürümlerle ilgili Tokyo Sözleşmesi, 16 Aralık 1970 tarihli uçakların Yasa-dışı Yollarla Ele Geçirilmesinin önlenmesine ilişkin Lahey Sözleşmesi, 23 Eylül 1971 tarihli Sivil Havaçılık Güvenliğine Karşı İşlenen Suçların Önlenmesine ilişkin Montreal Sözleşmesi hükümlerine uygun hareket edeceklerdir.

2 — Akit Taraflar, sivil uçakların yasa-dışı yollarla ele geçirilmesini; bu uçakların yolcularının ve mürettebatının, havaalanlarının ve hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı diğer yasa-dışı eylemleri ve sivil havaçılığın güvenliğine ilişkin her türlü tehdidi bertaraf etmek üzere, talep halinde birbirlerine gerekli her türlü yardımda bulunacaklardır.

3 — Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, Taraflara uygulanabilir olduğu ölçüde, Uluslararası Sivil Havaçılık Sözleşmesine Ek olarak belirlenen havaçılık güvenliği hükümlerine uygun olarak hareket edeceklerdir. Taraflar, kendi tescilindeki uçak işletmecilerinin veya işyeri merkezi ülkelerinde bulunan veya ülkelerinde sürekli mukim olan uçak işletmecilerinin ve ülkelerindeki havaalanı işletmecilerinin sözkonusu havaçılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini sağlayacaklardır.

4 — Akit Taraflardan her biri, sözkonusu uçak işletmecilerinin, diğer Akit Tarafın ülkesine giriş için, bu ülkeden çıkış için veya bu ülkede kalınan süre zarfında diğer Akit Tarafa yukarıdaki 3'ncü paragrafta atf yapılan havaçılık güvenliği hükümlerine uymalarının istenebileceği hususunda mutabıktır.

Akit Taraflardan her biri, kendi ülkesinde uçakların güvenliğinin sağlanması, yolcuların, mürettebatının el bagajlarının, genel bagajın, kargo ve uçak levazimatının yükleme ve boşaltma öncesi ile sırasında kontrolü amacıyla yeterli tedbirlerin alınmasını ve etkin şekilde uygulanmasını sağlayacaktır. Akit Taraflardan her biri, bir tehdidin bertaraf edilmesi amacıyla diğer Akit Tarafın makul özel güvenlik tedbirleri alınması yolunda yapacağı herhangi bir talebi olumlu şekilde dikkate alacaktır.

5 — Sivil uçakların yasa-dışı yollarla ele geçirilmesi veya bu doğrultuda bir tehdidin vuku bulması veya uçaklara, uçak yolcularına ve mürettebatına, havaalanlarına veya hava seyrüsefer tesislerine yönelik diğer yasa-dışı müdahalelerin meydana gelmesi halinde Akit Taraflar, haberleşme ve bu tür bir olayın veya olay tehdidinin süratli ve güvenli biçimde sona erdirilmesi yönünde diğer uygun tedbirlerin alınmasında kolaylık sağlayarak birbirlerine yardımcı olacaklardır.

6 — Bu maddenin havaçılık güvenliğine ilişkin hükümlerinin uygulanmasında Akit Taraflardan biri için sorunlar ortaya çıkması halinde, Taraflardan her birinin yetkili havaçılık makami diğer Akit Tarafın yetkili havaçılık makamından ivedi istişare talebinde bulunabilecektir.

Madde 13

Tarifelerin belirlenmesi

1 — Aşağıdaki paragraflarda, «tarife» deyimi — acenta ve diğer yan hizmetlerin de dahil olacağı ücret ve şartları da içerecek şekilde — yolcu, bagaj ve kargo (posta hariç) taşınması için ödenecek ücretler, ve bu ücretlerin tabi olacağı şartları ifade eder.

2 — Akit Taraflardan birinin tayin edilen havayolu işletmesi tarafından diğer Akit Tarafın ülkesine veya

ülkesinden yapılacak taşımalar için konulacak ücret tarifeleri, işletme maliyete, makul bir kar ve diğer havayolu işletmelerine tarifeleri gibi tüm ilgili unsurlar gözönünde tutularak makul düzeylerde saptanacaktır.

3 — İşbu Maddenin 2nci paragrafında anılan tarifeler üzerinde, mümkünse hattın tamamı veya birkısmı üzerinde işletmecilik yapan diğer havayolu şirketlerine danışıldıktan sonra, her iki Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu şirketleri arasında anlaşmaya varılacak ve böyle bir anlaşmaya varılması için, mümkün olduğunda, Uluslararası Hava Ulaştırma Birliğinin (IATA) tarifelerin yapılmasına ilişkin usulleri kullanılacaktır.

4 — Bu suretle üzerinde mutabık kalınan ücret tarifeleri, yürürlüğe girmesi teklif edilen tarihten en az altmış (60) gün önce tarafların Sivil Havacılık Makamlarının onayına sunulacaktır. Özel durumlarda bu süre, sözü geçen makamların mutabakatı ile azaltılabilir.

5 — Böyle bir onay açıkça verilebilir. Eğer tarafların Sivil Havacılık Makamlarından hiçbiri, işbu maddenin 4 paragraf hükümlerine göre sunulmuş bulunan ücret tarifelerine sunuş tarihinden itibaren otuz (30) gün içinde itirazlarını bildirmez iseler, ücret tarifeleri tasvip edilmiş telakki olunur. 4 paragraf hükümlerine göre sunuş müddetinin kısaltılmış olması halinde, tarafların Sivil Havacılık Makamları itiraz müddetinin otuz (30) günden daha az olmasında mutabık kalabilirler.

6 — Eğer bir ücret tarifesi üzerinde bu maddenin 3 paragrafı hükümlerine göre anlaşma olmazsa, veya bir taraf Sivil Havacılık Makamlarının diğer taraf Sivil Havacılık Makamlarına itirazını beyan etmesi halinde, iki taraf Sivil Havacılık Makamları firkrini yararlı buldukları herhangi bir devletin havacılık makamlarına danıştıktan sonra ücret tarifesini karşılıklı anlaşma ile tesbit etmeye çalışacaklardır.

7 — Eğer Sivil Havacılık makamları bu maddenin 4 paragrafı hükümlerine göre kendilerine sunulmuş ücret tarifeleri üzerinde veya 6 paragraf hükümlerine göre herhangi bir ücret tarifesi üzerinde anlaşamazlar ise, anlaşmazlık bu Anlaşmanın anlaşmazlıkların çözülmesi hakkındaki 19 maddesi hükümleri çerçevesinde hal şekline bağlanacaktır.

8 — Bu madde hükümlerine göre tesbit edilmiş bir ücret tarifesi, yenisi yapıncaya kadar yürürlükte kalacaktır. Yine de, bir ücret tarifesi bu paragraf hükümlerine göre, sona eriş tarihinden itibaren oniki (12) ay'dan fazla temdit edilemeyecektir.

Madde 14

Bilgi ve İstatistik

Herhangi bir Akit tarafın havacılıkla ilgili makamları diğer Akit Tarafın havacılıkla ilgili makamlarına, birinci Akit Tarafın tayin edilmiş havayolları işletmelerince mutabık kalınan seferlerden sağlanan kapasitenin tekrar gözden geçirilmesi için, istenebilecek bu tip belirli periyodik yahut diğer istatistiki bilgileri, talepleri üzerine temin edeceklerdir. Bu tip bilgiler bu havayollarının mutabık kalınan seferlerde taşımış oldukları yolcu ve yük miktarını belirlemek için gerekli tüm bilgileri içerecektir.

Madde 15

İstisna

1 — Yakın bir işbirliği ruhu içerisinde, Akit Tarafların havacılıkla ilgili makamları bu Anlaşma ve Ekleri

hükümlerinin uygulanmasını sağlamak için gerekli olduğu her zaman birbirlerine danışacaklardır.

2 — Bu tip danışmalar, Akit Taraflar arasında başka türlü bir anlaşma olmadıkça, Akit Taraflardan herhangi birisinin yazılı talep tarihinden sonraki altmış (60) gün içerisinde başlayacaktır.

Madde 16

Değişiklikler

1 — Eğer Akit Taraflardan herhangi birisi bu Anlaşmanın herhangi bir maddesinin değiştirilmesini arzuya şayan bulursa, diğer Akit tarafla istişarede bulunmak isteyebilir. Yetkili Havacılık makamları arasında ve müzakere veya yazışma yolu ile yapılabilecek olan böyle bir istişare, talep tarihinden itibaren altmış (60) günlük süre içerisinde başlayacaktır. Mutabakata varılmış herhangi bir değişiklik diplomatik nota teatisi ile teyit edildiği zaman yürürlüğe girecektir.

2 — Eklerdeki değişiklikler Akit Tarafların yetkili havacılık makamlarının aralarında doğrudan doğruya mutabakata varmalarıyla yapılabilir.

Madde 17

Çok taraflı anlaşmalara uyma

Her iki Akit Tarafın ileride, çok taraflı genel bir hava taşımacılığı sözleşmesini kabul etmeleri halinde, böyle bir sözleşmenin hükümleri bu Anlaşmanın hükümlerine üstün gelecektir.

Madde 18

Sona erme

Akit Taraflardan biri, bu Anlaşmaya son vermek kararında olduğunu her zaman öteki Akit Tarafa ihbar edebilir; bu ihbar aynı zamanda Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatına da ulaştırılacaktır. Bu durumda, belirtilen sonverme ihbarnameleri karşılıklı mutabakatla geri alınmadıkça, ihbarnamenin öteki Akit Tarafça alınış tarihinden sonraki oniki ay içinde sona erecektir. Öteki Akit Tarafça Havacılık Teşkilatının ihbarnameyi aldığı tarihten ondört (14) gün sonra alınmış sayılacaktır.

Madde 19

Anlaşmazlıkların çözümü

1 — Akit Taraflar arasında bu Anlaşma ve Ek'lerinin yorumlanması veya uygulanması ile ilgili bir anlaşmazlık çıkarsa, Akit Taraflar bu anlaşmazlığı önce kendi aralarında müzakere yoluyla halletmeye çalışacaklardır.

2 — Akit Tarafar, Müzakere yoluyla bir anlaşmaya varamadıkları takdirde, anlaşmazlığı karara bağlanması için bir şahıs veya teşekküle verme hususunda mutabık kalabilirler veya akit Tarafların her birinin tayin edeceği bir hakem ve böylece seçilen iki hakemin tayin edeceği bir üçüncü hakemden kurulu 3 kişilik bir hakem heyetine sunulacaktır. Akit Taraflardan her biri, taraflardan birinin ötekinden anlaşmazlığın tahkimini isteyen bir ihbarı diplomatik yoldan aldığı tarihten itibaren altmış (60) gün içinde bir hakem tayin edecek ve üçüncü hakemde bundan sonraki altmış (60) günlük bir süre içinde seçilecektir. Akit Taraflardan herhangi biri verilen süre içerisinde bir hakem tayin edemezse veya üçüncü hakem belirtilen süre içinde seçilmezse Sivil Havacılık Teşkilatı Başkanından durumun gereğine göre, bir veya daha fazla hakemi tayin etmesini Akit

Taraflardan herhangi biri isteyebilir. Bu durumda üçüncü bir devletin uyuğu olacak ve hakem heyetinin başkanlığını yapacaktır.

3 — Akit Taraflar, bu maddenin 2 paragrafına göre verilecek herhangi bir karara uymayı taahhüt ederler.

4 — Eğer Akit Taraflardan herhangi birisi, yahut herbir Akit Tarafın tayin edilmiş olan havayolları bu Maddenin 2 paragrafına göre alınmış karara uymazsa, diğer Akit Taraf kusurlu olan Akit Tarafa bu Anlaşmaya göre vermiş olduğu hak veya ayrıcalıkları sınırlayabilir, askıya alabilir veya iptal edebilir.

5 — Her bir Akit Taraf tayin etmiş olduğu hakemin giderlerini karşılayacaktır. Hakem Heyetinin geriye kalan masrafları Akit Taraflarca eşit olarak paylaşılacaktır.

Madde 20

Başlıklar

Madde başlıkları bu Anlaşmaya sadece müracat ve kolaylık amacıyla konulmuştur ve hiç bir surette bu Anlaşmanın amaç ve kapsamının sınırını çizmez, kısıtlamaz veya tarif etmez.

Madde 21

Tescil

Bu Anlaşma ve Ekleri, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı nezdinde tescil ettirilecektir.

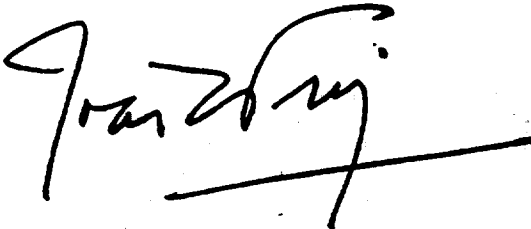
Madde 22

Yürürlüğe giris

Bu Anlaşma ve bu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını oluşturan Ekleri, herbir Akit Tarafın Anayasal hükümlerinin ifasından sonra, teati edilen diplomatik Notalarından en geç tevdi edilenin alınış tarihinde yürürlüğe girecektir. Yukarıdakileri tasdiklen aşağıda imzaları bulunan ve Hükümetleri tarafından usulünce yetkilendirilmiş olan temsilciler işbu Anlaşmayı imza etmişlerdir.

Bindokuzyüzdoksaniki yılı Mart ayının Onüçüncü gününde Portekizce, Türkçe ve İngilizce dillerinde ikişer nüsha olarak, tüm metinler aynı derecede geçerli olmak üzere Lizbon'da hazırlanmıştır. Bununla birlikte, anlaşmazlık halinde İngilizce metin geçerli olacaktır.

Portekiz Cumhuriyeti Hükümeti Adına.



Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Adına.



EK I

Hatlar

1 — Türkiye Cumhuriyeti Hükümetinin tayin ettiği havayolları işletmeleri tarafından her iki yönde işletilecek hatlar:

Türkiye'deki Noktalar — Üzerinde mukabık kalınacak 2 ara nokta — Lizbon ve/veya Portekiz'de diğer bir nokta — daha sonra karşılıklı olarak mutabık kalınacak ileri noktalar.

2 — Portekiz Cumhuriyeti hükümetinin tayin ettiği havayolları tarafından her iki yönde işletilecek hatlar:

Portekiz'deki Noktalar — Üzerinde mutabık kalınacak 2 ara nokta — İstanbul ve/veya Türkiye'de diğer bir nokta — daha sonra karşılıklı olarak mutabık kalınacak ileri noktalar.

3 — Paragraf I'de tanımlanmış seferleri işletmek için Türkiye Hükümetinin tayin ettiği havayolu işletmesi aşağıdaki haklara sahip olacaktır:

- Türkiye'den alınmış posta, kargo ve yolculardan oluşan uluslararası trafiği Portekiz'de indirmek.
- Türkiye'ye götürmek üzere posta, kargo ve yolculardan oluşan uluslararası trafiği Portekiz'den almak.

4 — Paragraf 2'de tanımlanmış seferleri işletmek için Portekiz Hükümetinin tayin ettiği havayolu işletmesi aşağıdaki haklara sahip olacaktır:

- Portekiz'den alınmış yolcu, kargo ve posta'dan oluşan uluslararası trafiği Türkiye'de indirmek.
- Portekiz'e götürmek üzere, yolcu, kargo ve posta'dan oluşan uluslararası trafiği Türkiye'den almak.

5 — Her İki Akit Tarafın tayin edilmiş havayolları yukarıda bahsedilen noktaların herhangi birine uğramayabilirler. Türkiye'de ve Portekiz'de sağlanmış olan noktalar atlanılmaz. Bu noktaların hariç tutulması veya dahil edilmesi uygun zamanda kamuya bildirilecektir.

6 — Her İki Akit Tarafın tayin edilmiş havayolları, yukarıda belirtilen hatlarda mutabık kalınacak bir veya bir kaç ara nokta ve/veya ileri nokta kullanabilirler ve Akit Tarafın kendi ile bu noktalar arasında posta, kargo ve yolcu trafiğini taşıma hakkına sahip olacaktır.

7 — Her İki Akit tarafa yetkili havacılık makamları tarafından uygun bulunacak ve tayin edilmiş havayolları işletmeleri arasında tesis edilecek anlaşmaya bağlı olarak, her iki Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu işletmeleri, yukarıda belirtilen hatlardaki ara ve/veya ileri noktalardan kaynaklanan veya bu noktalara sevkedilecek yolcu, kargo ve postadan oluşan uluslararası trafiği diğer Akit Taraf Ülkesinde indirmek veya almak hakkına sahip olabilirler.

EK II

Uçuş Tarifelerinin onaylanması

Mutabık kalınan seferlerin uçuş tarifeleri ve genelde onları işletme şartları, bir Akit Tarafa tayin edilmiş havayolu tarafından, uygulanması amaçlanan tarihten en az otuz (30) gün önce diğer Akit Tarafın havacılık makamlarının onayına arz edilmiş olacaktır. Bu uçuş tarifeleri ve işletme şartlarıyla ilgili herhangi bir değişiklik de havacılık makamlarının onayına arz edilecektir. Özel durumlarda, yukarıda konulan zaman

limiti, anılan makamların anlaşmasına bağlı olarak azaltulabilir.

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PORTUGAL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY.

The Government of the Republic of Portugal and the Government of the Republic of Turkey:

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement, both opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944; Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between their respective territories,

have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

- a) The term «the 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 or Convention under articles 90 and 94 thereof, which have been adopted by both Parties;
- b) The term «aeronautical authorities» means, in the case of the Republic of Portugal, the Directorate General of Civil Aviation of the Ministry of Public Works, Transport and Communications, and any person or body authorized to perform any functions exercised by the said Directorate, and in the case of the Republic of Turkey, the Minister of Communications and any person or body authorized to perform any functions exercised by the said Minister;
- c) The term «designated airline» means an airline which has been designated and authorized in accordance with article 3 of this Agreement;
- d) The term «territory» has the meaning specified in article 2 of the Convention;
- e) The terms «air services», «international air service», «airline» and «stop for non-traffic purposes» have the meanings specified in article 96 of the Convention;
- f) 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 and route or section of a route;

- g) The term «traffic» means passenger, baggage, cargo and mail;
- h) The term «annexes» shall mean the route schedules and the provisions concerning the approval of flight schedules, attached to the present Agreement, as well as any clauses or notes appearing in such annexes.

2 — The annexes to this Agreement are considered a part thereof.

Article 2

Traffic rights

1 — Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement, for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in annex I to this Agreement. Such services and routes are hereafter called «the agreed services» and «the specified routes», respectively. The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- c) 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.

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

Operating authorizations

1 — Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party airline(s) for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2 — Each Contracting Party may not, however, designate more than one airline to operate agreed services in any given pair of points included in the routes specified for that Party.

3 — On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of this article, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorizations.

4 — The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

5 — Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 3 of this article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in article 2 of this Agreement in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

6 — 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 tariffs and flight schedules established in accor-

dance with the provisions of article 10, article 13 and annex II of this Agreement are in force in respect of that service.

Article 4

Revocation and suspension of operating authorizations

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 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- a) In any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or
- b) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- c) In case the 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 consultation with the other Contracting Party.

Article 5

Entry and clearance laws and regulations

1 — The laws and regulations of a Contracting Party relating to the admission to, stay in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of both Contracting Parties without distinction as to nationality, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of that Party.

2 — The laws and regulations of a Contracting Party relating to the admission to, stay in, or departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail transported on board the aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and sanitary control shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, cargo and mail upon entrance into or departure from or while within the territory of that Party.

Article 6

Exemption from customs and other duties and taxes

1 — Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) 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 up to such time as they are used on board aircraft on the part of the journey performed over that territory.

2 — There shall also be exempt from the same duties and taxes, with the exception of charges 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 other Contracting Party;
- b) Spare parts and regular equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline of the other Contracting Party;
- c) Fuel and lubricants 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 performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraph 5, a), b) and c), above may be required to be under customs supervision or control.

Article 7

Storage of airborne equipment and supplies

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of the designated airlines 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 traffic

Passengers in direct transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified control in so far as security requirements so permit. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 9

Financial provisions

1 — Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Such airline shall have the right to sell such transportation and any person shall be free to purchase such transportation.

2 — Each designated airline 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 passengers, cargo and mail. In the absence of the appropriate provisions of a payments agreement, the above mentioned transfer shall be made in convertible

currencies and in accordance with the national laws and foreign exchange regulations applicable.

Article 10

Capacity provisions

1 — There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2 — In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

3 — The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a 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 for the carriage of traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airlines.

4 — Provided that designated airlines of both Contracting Parties are operating hereunder agreed services, they shall agree on the frequency and capacity of the services to be offered on the specified routes. The frequency and capacity shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Such capacity shall be adjusted from time to time to traffic requirements and such adjustments shall also be submitted to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

5 — In order to meet unexpected traffic demands of a temporary character, the designated airlines may, notwithstanding the provisions of this article, agree between them to such temporary increases as are necessary to meet the traffic demand. Every such increase of capacity shall be notified without delay to the aeronautical authorities of the Contracting Parties for approval.

6 — In the case where the designated airlines of one Contracting Party operate points in third countries along the specified route, a capacity additional to that established in accordance with paragraphs 3 and 4 above may be operated by those airlines subject to agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

7 — In so far as the designated airlines of one Contracting Party may not wish, permanently or temporarily, to operate, in full or in part, the capacity to which they are entitled under the preceding paragraphs, those airlines may arrange with the designated airlines of the other Contracting Party, under terms and conditions to be agreed between them and submitted to the approval of their respective aeronautical authorities, for the second airlines to operate additional capacity so as to maintain the full capacity agreed upon between them in accordance with the preceding paragraphs. It shall, however, be a condition of such arrangements that, if the first designated airlines at any time decide to commence to operate, or to increase the capacity of their services within the total capacity to which they are entitled, and give reasonable advance notice thereof, the second designated airlines shall withdraw correspondingly some or

all of the additional capacity which they had been operating.

Article 11

Representation

Each Contracting Party shall grant the designated airlines of the other Contracting Party the right to bring and maintain on its territory, for the performance of the agreed services, the technical and commercial personnel as may be required by the extent of such services, provided that the other Contracting Party grants similar rights to the designated airlines of the first Contracting Party. The above personnel shall be subject to the laws and regulations relating to the admission to, and stay in, the territory of that Contracting Party.

Article 12

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 Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

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

3 — The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, to the extent that such security provisions are applicable to the 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 ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive 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 and 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.

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

Article 13

Establishment of tariffs

1 — In the following paragraphs, the term «tariff» means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight, the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

2 — The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines.

3 — The tariffs referred to in paragraph 2 of this article shall, if possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreements shall, wherever possible, be reached by the use of procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

4 — The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least 60 days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

5 — This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within 30 days from the date of submission, in accordance with paragraph 4 of this article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 4, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than 30 days.

6 — If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 3 of this article or one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 3, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of any State whose advice they consider useful, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

7 — If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 4 of this article, or on determination of any tariff under paragraph 5 of this article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 19 of this Agreement.

8 — A tariff established in accordance with the provisions of this article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than 12 months after the date on which it otherwise would have expired.

Article 14

Information and 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 reasonable 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 those airlines on the agreed services.

Article 15

Consultation

1 — In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other whenever necessary with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and the annexes thereto.

2 — Such consultations shall begin within a period of 60 days from the date of written request by the other Contracting Party unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

Article 16

Modifications

1 — If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between the aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of 60 days of the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2 — Modifications to annexes may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 17

Conformity with multilateral convention

In the event that both Contracting Parties will have accepted a general multilateral air transport convention, the provisions of such convention shall prevail over the provisions of this Agreement.

Article 18

Termination

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 the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall

terminate 12 months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received 14 days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 19

Settlement of disputes

1 — If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement and the annexes thereto, the Contracting Parties shall, in the first place, endeavour to settle it by negotiation.

2 — If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body or the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of 60 days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of 60 days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the president of the Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

In such case the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral tribunal.

3 — The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this article.

4 — If and so long as either Contracting Party or the designated airlines of either Contracting Party fail to comply with the decision given under paragraph 2 of this article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

5 — Each Contracting Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

Article 20

Titles

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

Article 21

Registration

This Agreement and its annexes shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 22

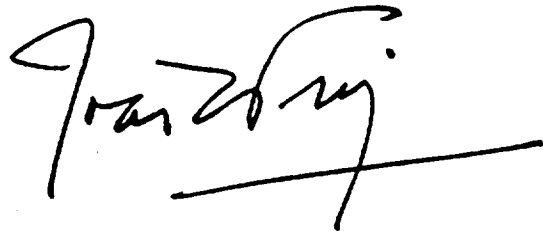
Entry into force

This Agreement and its annexes, which constitute an integral part of this Agreement, shall enter into force after fulfilment of the constitutional requirements by each Contracting Party, on the date of the later of the diplomatic notes exchanged to this effect.

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

Done at Lisboa, this thirteenth day of March of the year 1992, in duplicate, in portuguese, turkish and english languages, all the texts being equally authentic. However, in case of dispute, the English text shall prevail.

For the Government of the Republic of Portugal:



For the Government of the Republic of Turkey:



ANNEX I

Routes

1 — Routes to be operated in both directions by the airlines designated by the Government of the Republic of Turkey:

Points in Turkey — 2 intermediate points to be mutually agreed on — Lisbon and/or another point in Portugal — points beyond to be mutually agreed later on.

2 — Routes to be operated in both directions by the airlines designated by the Government of the Republic of Portugal:

Points in Portugal — 2 intermediate points to be mutually agreed on — Istanbul and/or another point in Turkey — points beyond to be mutually agreed later on.

3 — To operate the services defined in paragraph 1, the airline designated by the Government of Turkey shall have the right:

- a) To put down in Portugal international traffic in passengers, cargo and mail taken on in the territory of Turkey;
- b) To take on in Portugal international traffic in passengers, cargo and mail destined for the territory of Turkey.

4 — To operate the services referred to in paragraph 2, the airline designated by the Government of the Republic of Portugal shall have the right:

- a) To put down in Turkey international traffic in passengers, cargo and mail taken on in the territory of Portugal;
- b) To take on in Turkey international traffic in passengers, cargo and mail destined for the territory of Portugal.

5 — The designated airlines of both Contracting Parties may omit calling at any of the above-mentioned points provided that point in Turkey and Portugal are not so omitted. Inclusion or omission of such points shall be announced to the public in due time.

6 — The designated airlines of either Contracting Party may use one or several intermediate point and/or points beyond, to be agreed on, on the above specified routes, and shall have the right to carry traffic in passengers, cargo and mail between that Contracting Party's own territory and such points.

7 — The designated airlines of either Contracting Party may have the right to take on or put down in the territory of the other Contracting Party international traffic in passengers, cargo and mail destined for or originated at intermediate points and points beyond on the routes specified above, subject to agreement to be established between the designated airlines and approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

ANNEX II

Approval of flight schedules

The flight schedules of the agreed services and in general the conditions of their operation shall be submitted by the designated airline of one Contracting Party to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least 30 days before the intended date of their implementation. Any modification to such flight schedules or conditions of their operation shall also be submitted to the aeronautical authorities for approval. In special cases, the above set time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

Resolução da Assembleia da República n.º 27/95

Constituição de uma Comissão Eventual para Estudar as Matérias Relativas às Questões de Ética e de Transparência das Instituições e dos Titulares de Cargos Políticos.

A Assembleia da República resolve, nos termos dos artigos 169.º, n.º 5, e 181.º, n.º 1, da Constituição da República Portuguesa, o seguinte:

1 — É constituída uma Comissão Eventual para Estudar as Matérias Relativas às Questões de Ética e de Transparência das Instituições e dos Titulares de Cargos Políticos.

2 — A Comissão terá a seguinte composição:

- Partido Social-Democrata — 12 deputados;
- Partido Socialista — 7 deputados;
- Partido Comunista Português — 2 deputados;
- Centro Democrático Social-Partido Popular — 1 deputado;
- Grupo Parlamentar Os Verdes — 1 Deputado.

3 — Cabe à Comissão estudar as seguintes matérias:

- Financiamento dos partidos políticos;
- Estatuto remuneratório dos titulares de cargos políticos;
- Declarações de património, rendimentos e interesses dos titulares de cargos políticos e públicos;
- Estatuto e regime de incompatibilidades dos titulares de cargos políticos.

4 — A Comissão, na abordagem das matérias referidas no número anterior, tomará em consideração não só o direito comparado como os antecedentes históricos do nosso ordenamento jurídico naquele âmbito.

5 — A Comissão apreciará as iniciativas legislativas e propostas apresentadas e a apresentar pelos deputados e grupos parlamentares dentro de prazos que permitam a votação final global até ao termo do período normal da sessão legislativa (15 de Junho).

6 — Poderá igualmente a Comissão solicitar trabalhos ou estudos a peritos ou a técnicos particularmente qualificados, bem como ouvir as entidades, instituições ou associações que, pela sua natureza e representatividade, devam ser consultadas, incluindo os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

7 — Cabe ainda à Comissão elaborar um Livro Branco em que se fixem os princípios e linhas gerais que devam ser afirmados e consagrados nesta matéria e apresentar textos que sirvam de base a projectos legislativos sobre cada uma das questões que integram as matérias de ética e de transparência referidas no n.º 3.

8 — A Comissão deve fixar a data de 30 de Maio de 1995 para a conclusão dos seus trabalhos.

Aprovada em 5 de Abril de 1995.

O Presidente da Assembleia da República, *António Moreira Barbosa de Melo*.

MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL

Decreto-Lei n.º 99/95

de 19 de Maio

Do Tratado do Atlântico Norte e dos acordos posteriormente realizados entre a OTAN e os países membros resultou a necessidade de construção e utilização de infra-estruturas militares no território de cada um dos países.

O acentuado volume de obras relativas aos ramos das Forças Armadas levou à constituição, em Agosto de 1957, de uma Comissão Executiva de Infra-Estruturas OTAN (CEIOTAN) com a finalidade de centralizar todas as providências respeitantes à execução das mesmas e às relações com os organismos da OTAN e com os departamentos militares e não militares portugueses.

Com a entrada em funcionamento das infra-estruturas OTAN foi criada, em Fevereiro de 1963, junto do Secretariado-Geral da Defesa Nacional, a Comissão de Manutenção de Infra-Estruturas OTAN (COMIN), destinada a assegurar a satisfação das obrigações que cabiam a Portugal no que se referia ao primeiro estabelecimento, manutenção, funcionamento e fiscalização das referidas infra-estruturas e à indispen-