

PROTOCOL ADIȚIONAL
la
“Acordul
între
Guvernul Republicii Socialiste România
și
Guvernul Republicii Turcia
privind transporturile aeriene civile,
semnat la Ankara, la 2 mai 1966”

Guvernul României și Guvernul Republicii Turcia, în calitate de Părți Contractante la “Acordul între Guvernul Republicii Socialiste România și Guvernul Republicii Turcia privind transporturile aeriene civile, semnat la Ankara, la 2 mai 1966”, în vigoare, denumit în continuare "Acordul",

Având în vedere dezvoltarea relațiilor bilaterale dintre țările lor,

Dorind să stimuleze cooperarea dintre România și Republica Turcia,

Considerând necesară actualizarea cadrului juridic bilateral în domeniul transporturilor aeriene civile,

Au convenit următoarele:

ARTICOLUL 1

1. În titlu, în preambul și oriunde este făcută o astfel de referire în textul Acordului și al Anexelor sale, referirile la "Republica Socialistă România" se vor înlocui cu referiri la "România".
2. În textul Acordului și al Anexelor sale, oriunde este făcută o astfel de referire, referirile la "teritoriul Părții Contractante" se vor înlocui cu referiri la "teritoriul statului Părții Contractante".
3. În textul Acordului și al Anexelor sale, oriunde este făcută o astfel de referire, referirile la "cetățenii Părții Contractante" se vor înlocui cu referiri la "cetățenii statului Părții Contractante".
4. În textul Acordului și al Anexelor sale, oriunde este făcută o astfel de referire, referirile la "legile și reglementările Părții Contractante" se vor înlocui cu referiri la "legile și reglementările naționale ale Părții Contractante".

ARTICOLUL 2

1. Textul paragrafului (a) al Articolului 1 din Acord va fi înlocuit cu următorul text:

"(a) termenul "teritoriu" are înțelesul specificat în Articolul 2 al Convenției privind Aviația Civilă Internațională, deschisă spre semnare la 7 decembrie 1944".

2. Textul paragrafului (b) al Articolului 1 din Acord va fi înlocuit cu următorul text:

“(b) “autorități aeronautice” înseamnă, în cazul României, Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, și în cazul Republicii Turcia, Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor, sau, în ambele cazuri, un organism autorizat să îndeplinească funcțiile exercitate în prezent de autoritățile menționate;”

3. În textul Articolului 1 din Acord, va fi adăugat paragraful (j), având următorul conținut:

“(j) Termenul "tarif" înseamnă prețurile care urmează a fi aplicate pentru transportul pasagerilor, bagajelor sau mărfii (excluzând poșta), inclusiv orice beneficii suplimentare semnificative, care urmează a fi furnizate sau puse la dispoziție în legătură cu acest transport, precum și comisionul care urmează a fi plătit pentru vânzarea biletelor pentru transportul pasagerilor, sau pentru tranzacțiile corespunzătoare transportului de marfă. De asemenea, acesta include condițiile care determină aplicabilitatea prețului pentru transport sau plata comisionului.”

ARTICOLUL 3

Textul Acordului va fi completat cu textul Articolului 5 bis, având următorul conținut:

"ARTICOLUL 5 bis

1. Fiecare Parte Contractantă poate să solicite în orice moment consultări privind standardele de siguranță în orice domeniu referitor la echipaje, aeronave sau operarea lor, adoptate de cealaltă Parte Contractantă. Aceste consultări vor avea loc în termen de 30 (treizeci) de zile de la data primirii acestei solicitări.

2. Dacă, urmare acestor consultări, o Parte Contractantă constată că cealaltă Parte Contractantă nu menține și nu administrează în mod efectiv standardele privind siguranța aviației, în orice astfel de domeniu, care să fie cel puțin la nivelul standardelor minime stabilite în acel moment în conformitate cu prevederile Convenției de la Chicago, prima Parte Contractantă va notifica celeilalte Părți Contractante acele constatări, precum și măsurile considerate necesare pentru a se conforma cu acele standarde minime, iar cealaltă Parte Contractantă va întreprinde acțiunile corective corespunzătoare. Nereușita celeilalte Părți Contractante de a întreprinde acțiunile corespunzătoare, în termen de 15 (cincisprezece) zile sau într-o perioadă mai lungă reciproc convenită, constituie temeiul legal pentru aplicarea prevederilor Articolului 5 al prezentului Acord (revocarea, suspendarea sau modificarea autorizațiilor de operare).

3. Fără a aduce prejudicii obligațiilor menționate în Articolul 33 al Convenției de la Chicago, este stabilit că orice aeronavă operată de compania sau de companiile aeriene ale unei Părți Contractante pentru servicii pe rutele spre sau dinspre teritoriul statului celeilalte Părți Contractante, poate, cât timp se află pe teritoriul statului celeilalte Părți Contractante, să devină subiectul unei examinări efectuate de reprezentanții autorizați ai celeilalte Părți Contractante, atât la bord cât și împrejurul acesteia, pentru a verifica atât valabilitatea documentelor aeronavei, cât și ale echipajului acesteia, precum și starea vizibilă a aeronavei și a echipamentului său (în acest Articol numită “inspecție pe rampă”), cu condiția ca aceste controale să nu producă întârzieri nejustificate.

4. Dacă o inspecție pe rampă sau o serie de asemenea inspecții conduc la:

a) suspiciuni serioase privind faptul că aeronava sau operarea acesteia nu corespund cu standardele minime stabilite în acel moment în conformitate cu prevederile Convenției de la Chicago, sau

b) suspiciuni serioase privind lipsa de menținere și administrare efectivă a standardelor de siguranță stabilite în acel moment în conformitate cu prevederile Convenției de la Chicago,

Partea Contractantă care efectuează inspecția, în sensul Articolului 33 al Convenției, va putea să aprecieze că cerințele în temeiul cărora au fost eliberate sau validate certificatele sau licențele aeronavei sau ale echipajului acesteia, sau că cerințele în temeiul cărora este operată aeronava, nu sunt egale sau mai mari decât standardele minime stabilite în conformitate cu prevederile Convenției de la Chicago.

5. În cazul în care este necesară o inspecție pe rampă a unei aeronave operate de compania sau companiile aeriene ale unei Părți Contractante, în conformitate cu prevederile paragrafului 3 de mai sus, iar aceasta este refuzată de reprezentantul acelei sau acelor companii aeriene, cealaltă Parte Contractantă va putea aprecia că există suspiciuni serioase, de tipul celor la care s-a făcut referire în paragraful 4 de mai sus, și să tragă concluziile menționate în respectivul paragraf.

6. Fiecare Parte Contractantă își rezervă dreptul de a suspenda sau modifica imediat autorizația de operare a unei companii sau a unor companii aeriene ale celeilalte Părți Contractante, în cazul în care prima Parte Contractantă apreciază, în urma unei inspecții pe rampă, a unei serii de inspecții, a unui refuz al accesului pentru inspecție, al consultărilor sau în alt mod, că sunt necesare acțiuni imediate pentru operarea în siguranță a unei linii aeriene.

7. Orice acțiune întreprinsă de o Parte Contractantă în conformitate cu paragrafele 2 sau 6 de mai sus va fi suspendată, dacă baza pentru întreprinderea acțiunii respective încetează să existe.”

ARTICOLUL 4

Textul Articolului 9 al Acordului va fi înlocuit cu următorul text:

"ARTICOLUL 9

1.1 Tarifele care urmează să fie aplicate de compania sau de companiile aeriene desemnate ale unei Părți Contractante, pentru serviciile aeriene care intră sub incidența prezentului Acord, vor fi stabilite la niveluri rezonabile, ținând cont de toți factorii relevanți, inclusiv interesele utilizatorilor, costurile operării, caracteristicile serviciului, ratele comisioanelor, profitul rezonabil, tarifele altor companii aeriene și alte considerente comerciale de pe piață.

1.2 Părțile Contractante convin să acorde o atenție deosebită tarifelor față de care se pot ridica obiecții, prin faptul că apar ca fiind discriminatorii în mod nejustificat, excesiv de ridicate sau restrictive, din cauza abuzului de o poziție dominantă, scăzute în mod artificial prin subvenții sau sprijin directe sau indirecte, sau "jecnănitore".

2. Tarifele vor fi convenite, dacă este posibil, de companiile aeriene desemnate interesate ale ambelor Părți Contractante, în urma discuțiilor cu respectivele lor autorități aeronautice și, dacă este cazul, în urma consultării altor companii aeriene. Astfel de înțelegeri vor fi încheiate, dacă este posibil, prin aplicarea mecanismului corespunzător de coordonare a tarifelor internaționale. În cazul în care nu se ajunge la nici o înțelegere multilaterală sau bilaterală, fiecare companie aeriană desemnată va putea aplica propriile tarife.

3.1 Fiecare Parte Contractantă poate solicita notificarea sau depunerea tarifelor propuse de compania sau companiile aeriene desemnate ale ambelor Părți Contractante, pentru transportul spre sau dinspre teritoriul statului său și pentru transportul în tranzit pe teritoriul statului său, în punctele de escală stabilite pe teritoriul statului său.

3.2 O astfel de notificare sau depunere poate fi solicitată cu maximum 30 (treizeci) de zile înainte de data propusă pentru introducere. În situații particulare, această perioadă maximă poate fi redusă.

4.1 Nici o Parte Contractantă nu va întreprinde acțiuni unilaterale pentru a împiedica introducerea tarifului propus sau continuarea aplicării unui tarif efectiv al unei companii aeriene desemnate a oricărei Părți Contractante, pentru transportul între teritoriile statelor Părților Contractante.

4.2. Nici o Parte Contractantă nu va întreprinde acțiuni unilaterale pentru a împiedica introducerea tarifului propus sau continuarea aplicării unui tarif efectiv, al unei companii aeriene desemnate a unei Părți Contractante, pentru transportul între teritoriul statului celeilalte Părți Contractante și cel al unui stat terț.

4.3 Pentru transportul între teritoriile statelor Părților Contractante, fiecare Parte Contractantă va permite companiei sau companiilor aeriene ale celeilalte Părți Contractante, să stabilească tarife similare cu cele autorizate în acel moment pentru a fi aplicate de către o companie aeriană a oricărei Părți Contractante sau a unui stat terț, pentru servicii comparabile, între aceleași puncte.

4.4 Pentru transportul între teritoriul statului unei Părți Contractante și teritoriul unui stat terț, acea Parte Contractantă va permite companiei sau companiilor aeriene ale celeilalte Părți Contractante să stabilească tarife similare cu cele autorizate în acel moment pentru a fi aplicate de către o companie aeriană a oricărei Părți Contractante sau de cea a unui stat terț, pentru servicii comparabile, între aceleași puncte.

4.5 Dacă oricare Parte Contractantă apreciază că un tarif intră sub incidența paragrafului 1.2 de mai sus, acea Parte Contractantă va notifica celeilalte Părți Contractante nemulțumirea sa (în cel mai scurt timp posibil și cel puțin) în termen de 15 (cincisprezece) zile de la data notificării sau depunerii tarifului, și va putea aplica procedurile privind consultările, prevăzute în paragraful 5 de mai jos. Totuși, tarifele vor fi considerate ca fiind aprobate, cu excepția cazului în care Părțile Contractante au convenit în scris să nu aprobe tarifele care formează obiectul acestor proceduri.

5. Fiecare Parte Contractantă poate să ceară consultări cu privire la orice tarif aplicat de compania aeriană a oricărei Părți Contractante, pentru serviciile care intră sub incidența prezentului Acord, inclusiv în cazul în care tariful respectiv a format obiectul unei note de nemulțumire. Consultările vor avea loc în maxim 30 (treizeci) de zile de la primirea acelei solicitări. Părțile Contractante vor coopera în vederea furnizării informațiilor necesare pentru soluționarea rezonabilă a acestor probleme. În cazul în care Părțile Contractante ajung la o înțelegere cu privire la un tarif care a format obiectul unei note de nemulțumire, acestea se vor strădui să aplice respectiva înțelegere, însă în cazul în care nu se ajunge la o înțelegere, tariful respectiv va intra sau va rămâne în vigoare.

6. Un tarif stabilit în conformitate cu prevederile acestei clauze va rămâne în vigoare, în afara cazului în care acesta este retras de compania sau companiile aeriene implicate, înainte de expirarea acestuia - dacă există un termen de expirare, sau înainte de aprobarea noilor tarife. Termenul inițial de expirare poate fi prelungit în afara cazului în care Părțile Contractante convin încetarea aplicării acestuia. Dacă un tarif a fost aprobat în absența unui termen de expirare, și dacă nu a fost depus sau aprobat un nou tarif, acel tarif va rămâne în vigoare, până la retragerea sa de către compania sau companiile aeriene implicate, sau până când Părțile Contractante convin încetarea aplicării acestuia.”

ARTICOLUL 5

Textul Articolului 10 al Acordului va fi înlocuit cu următorul text:

"ARTICOLUL 10

1. Fiecare Parte Contractantă acordă companiilor aeriene desemnate ale celeilalte Părți Contractante, pe bază de reciprocitate, dreptul de a înființa și menține pe teritoriul statului său agenții, precum și personal comercial, tehnic, operațional și administrativ, propriu sau local, pentru necesitățile legate de efectuarea serviciilor convenite pe rutele specificate. Înființarea acestor agenții, precum și angajarea personalului mai sus menționat, vor avea loc în conformitate cu legile și alte reglementări naționale ale Părții Contractante care acordă aceste drepturi.

2. Companiile aeriene desemnate ale fiecărei Părți Contractante vor avea dreptul să emită propriile documente de transport pentru serviciile lor aeriene internaționale, să facă reclamă și să promoveze vânzarea acestor documente pe teritoriul statului celeilalte Părți Contractante. Vânzările se pot efectua în mod direct, prin propriile agenții, sau prin agenți de vânzări și/sau de turism, în conformitate cu legile și alte reglementări naționale în vigoare ale celeilalte Părți Contractante.

3. Vânzarea documentelor de transport pe teritoriul statului celeilalte Părți Contractante, la care s-a făcut referire în paragraful 2, poate fi efectuată în monedă locală sau în orice valută liber convertibilă.”

ARTICOLUL 6

În textul Acordului, se va include Articolul 10 bis, având următorul conținut:

"ARTICOLUL 10 bis

1. Fiecare Parte Contractantă acordă companiilor aeriene desemnate ale celeilalte Părți Contractante dreptul de transfer liber și imediat al excedentului dintre încasări și cheltuieli obținut de către acestea pe teritoriul statului său, în legătură cu transportul pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și poștei.

Un astfel de transfer va fi efectuat în monedă liber convertibilă, la cursul de schimb al pieței valutare interbancare al zilei în care se face transferul.

2. În cazul în care între Părțile Contractante există un acord special de plăți, transferul va fi efectuat în conformitate cu prevederile aceluiași acord.”

ARTICOLUL 7

Textul Articolului 12 al Acordului, paragraful 1, ultima frază, va fi înlocuit cu următorul text:

"Orice modificări astfel convenite vor intra în vigoare la data ultimei notificări prin care Părțile Contractante și-au comunicat pe căi diplomatice îndeplinirea procedurilor cerute de legislația lor națională pentru intrarea lor în vigoare."

ARTICOLUL 8

Textul Acordului se va completa cu textul Articolului 13 bis, având următorul conținut:

"ARTICOLUL 13 bis

1. În conformitate cu drepturile și obligațiile ce le revin potrivit dreptului internațional, Părțile Contractante reafirmă că obligația lor reciprocă de a proteja securitatea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, face parte integrantă din prezentul Acord. Fără a limita aplicabilitatea generală a drepturilor și obligațiilor ce le revin potrivit dreptului internațional, Părțile Contractante vor acționa în special în conformitate cu prevederile Convenției referitoare la infracțiuni și la anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, încheiată la Tokyo, la 14 septembrie 1963, Convenției pentru reprimarea capturării ilicite a aeronavelor, semnată la Haga la 16 decembrie 1970, Convenției pentru reprimarea actelor ilicite îndreptate împotriva securității

aviației civile, încheiată la Montreal la 23 septembrie 1971, și în conformitate cu prevederile oricărei alte convenții privind securitatea aeronautică, la care Părțile Contractante vor deveni părți.

2. Părțile Contractante își vor acorda reciproc, la cerere, întreaga asistență necesară în vederea prevenirii actelor de capturare ilicită a aeronavelor civile și a altor acte ilicite îndreptate împotriva securității acestor aeronave, a pasagerilor și echipajelor lor, a aeroporturilor și instalațiilor de navigație aeriană, precum și în vederea prevenirii oricărei alte amenințări a securității aeronautice civile.

3. În relațiile lor reciproce, Părțile Contractante vor acționa în conformitate cu prevederile privind securitatea aeronautică, stabilite de Organizația Aviației Civile Internaționale și desemnate ca Anexe la Convenția privind Aviația Civilă Internațională, în măsura în care aceste prevederi se aplică Părților Contractante; acestea din urmă vor solicita operatorilor de aeronave înmatriculate în statele lor sau operatorilor de aeronave care își au sediul principal sau reședința permanentă pe teritoriile statelor lor, precum și operatorilor de aeroporturi situate pe teritoriile statelor lor, să acționeze în conformitate cu aceste prevederi privind securitatea aeronautică.

4. Fiecare Parte Contractantă este de acord că acestor operatori de aeronave li se poate solicita să respecte prevederile privind securitatea aeronautică, menționate în paragraful 3 al prezentului Articol, solicitate de cealaltă Parte Contractantă la intrarea în, ieșirea din sau în timp ce se află pe teritoriul statului celeilalte Părți Contractante. Fiecare Parte Contractantă se va asigura că pe teritoriul statului său se aplică în mod efectiv măsuri adecvate de protecție a aeronavelor și de control al pasagerilor, echipajelor,

bagajelor de mână și de cală, al mărfurilor și proviziilor de bord, înainte și în timpul îmbarcării sau încărcării. De asemenea, fiecare Parte Contractantă va analiza în spirit favorabil orice solicitare privind luarea unor măsuri speciale rezonabile de securitate, care îi este adresată de către cealaltă Parte Contractantă, pentru a face față unei amenințări deosebite.

5. Atunci când se produce un incident, sau există amenințarea săvârșirii unui act de capturare ilicită a aeronavelor civile, sau se săvârșesc alte acte ilicite îndreptate împotriva securității acestor aeronave, a pasagerilor și echipajelor lor, a aeroporturilor sau a instalațiilor de navigație aeriană, Părțile Contractante se vor sprijini reciproc prin facilitarea comunicațiilor și prin alte măsuri corespunzătoare, cu scopul de a pune capăt rapid și în condiții de securitate acestui incident sau acestei amenințări.

6. Fiecare Parte Contractantă va lua măsurile pe care le consideră aplicabile, cu scopul de a se asigura că o aeronavă supusă unui act de capturare ilicită sau unui alt act de intervenție ilicită, care a aterizat pe teritoriul statului său, este reținută la sol, în afară de cazul în care decolarea aeronavei este impusă de obligația primordială de a proteja viețile omenești. Aceste măsuri vor fi luate, dacă este posibil, pe bază de consultări reciproce.

7. În cazul în care o Parte Contractantă se confruntă cu probleme în legătură cu prevederile privind securitatea aeronautică ale prezentului articol, autoritățile aeronautice ale oricărei Părți Contractante pot să ceară consultări imediate cu autoritatea aeronautică a celeilalte Părți Contractante.”

ARTICOLUL 9

Din textul Anexei I la Acord se vor elimina următoarele texte: Articolul 1, paragrafele 1 și 3, Articolul 4 și Articolul 5.

Articolul 1 al Anexei I la Acord va conține un singur paragraf, respectiv paragraful 2 al Articolului 1 al Anexei I la Acord.

Articolul 6 al Anexei I la Acord va deveni Articolul 4 al acesteia.

ARTICOLUL 10

Textul Anexei II la Acord se va înlocui cu următorul text:

“ANEXA II

1. Compania sau companiile aeriene desemnate de Guvernul României vor avea dreptul să opereze servicii aeriene pe următoarele rute, în conformitate cu prevederile Articolelor 2 și 8 ale prezentului Acord:
 - din puncte în România - la Istambul și/sau Ankara, și retur;
 - din puncte în România - la Istambul și/sau Ankara și mai departe, și retur.

2. Compania sau companiile aeriene desemnate de Guvernul Republicii Turcia vor avea dreptul să opereze servicii aeriene pe următoarele rute, în conformitate cu prevederile Articolelor 2 și 8 ale prezentului Acord:
 - din puncte în Republica Turcia - la București și/sau un al doilea punct în România care va fi specificat ulterior, și retur;
 - din puncte în Republica Turcia - la București și/sau un al doilea punct în România care va fi specificat ulterior și mai departe, și retur.

3. Având în vedere rețeaua actuală de căi aeriene de pe teritoriile statelor Părților Contractante și necesitățile în perspectivă manifestate de Părțile Contractante cu privire la înființarea de servicii aeriene între și dincolo de teritoriile respective ale statelor lor:

(a) Compania sau companiile aeriene desemnate de România vor fi autorizate, pe durata operării serviciilor convenite, să urmeze următoarele rute aeriene de pe teritoriul Republicii Turcia:

- (i) Radovetz FIR - A. 4 - Tekirdag - G. 12 și / sau G. 1A - G. 1 - Istanbul - A. 16 - Afyon - A. 16 - Antalya - A.16D și retur;
- (ii) Radovetz FIR - A. 4 - Tekirdag - G. 12 și / sau G. 1A - G. 1 - Istanbul - A. 16 - Afyon - B. 15 - Mut - B. 15A și retur;
- (iii) G. 1A - G.1 - Istanbul - Yalova - G. 8 - Ankara - G. 8 - Gemerek - G.8 - Elazig - G. 8N - Van - G. 8 NA și retur.

Ruta menționată la paragraful (iii) va fi utilizată în scopuri de survol, fără aterizare pe teritoriul turc, cu excepția unor eventuale și urgente aterizări tehnice la Istanbul sau Ankara.

(b) Compania sau companiile aeriene desemnate de Republica Turcia vor fi autorizate, pe durata operării serviciilor convenite, să urmeze următoarele rute de pe teritoriul României:

- (i) Ruse - AWY3/AWY4 și/sau Constanța FIR - AWY 2 - Urziceni/București - AWY7 - Curtea de Argeș - AWY7 - Deva - AWY7 - Arad - FIR și/sau AWY* - Sibiu - AWY8 - Oradea - FIR, și retur;
- (ii) Ruse - AWY3 – Târgu-Jiu - AWY5 - Arad - FIR, și retur.

Orice modificare adusă rețelei de linii aeriene internaționale de pe teritoriul statului oricărei Părți Contractante, care poate afecta rutele stabilite în sub-paragrafele (a) și (b) ale prezentului paragraf, va fi notificată în timp util autorităților aeronautice ale celeilalte Părți Contractante.”


Prezentul Protocol adițional la "Acordul între Guvernul Republicii Socialiste România și Guvernul Republicii Turcia privind transporturile aeriene civile, semnat la Ankara, la 2 mai 1966”, va intra în vigoare la data la care Părțile Contractante și-au notificat reciproc, pe căi diplomatice, îndeplinirea procedurilor de aprobare sau ratificare, cerute de legislațiile lor naționale, pentru intrarea în vigoare a acordurilor internaționale.

În conformitate cu prevederile Articolului 12 al "Acordului între Guvernul Republicii Socialiste România și Guvernul Republicii Turcia privind transporturile aeriene civile, semnat la Ankara, la 2 mai 1966”, în vigoare, modificările la care s-a făcut referire în Articolul 10 al prezentului Protocol adițional au intrat în vigoare la 29 aprilie 1998, data la care acestea au fost astfel convenite între autoritățile aeronautice ale Părților Contractante.

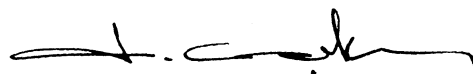
Prezentul Protocol adițional are aceeași valabilitate ca și Acordul, iar valabilitatea acestuia va înceta odată cu încetarea valabilității Acordului.

Prezentul Protocol adițional a fost semnat la Ankara, la 19 Februarie 2002, în două exemplare originale în limbile română, turcă și engleză, toate textele fiind egal autentice. Totuși, în caz de divergență în interpretarea prevederilor prezentului Protocol adițional, textul în limba engleză va prevala.

PENTRU GUVERNUL
ROMÂNIEI



PENTRU GUVERNUL
REPUBLICII TURCIA



Copie conferință cu...

