

T.C.
BAŞBAKANLIK
Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü

Sayı : B.02.0.KKG.0.10/101-474 / 5094

30 /11 /2012

Konu : Kanun Tasarısı

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Dışişleri Bakanlığı'na hazırlanan ve Başkanlığınıza arzı Bakanlar Kurulu'na 20/11/2012 tarihinde kararlaştırılan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Kolombiya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı" ile gerekçesi ilişikte gönderilmiştir.

Gereğini arz ederim.


Recep Tayyip ERDOĞAN
Başbakan

EKİ :
1- Kanun Tasarısı
2- Gerekçe

TBMM BAŞKANLIĞI				
Tali Komisyon	Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm			
Esas Komisyon	Dışişleri			
Tarih:		07 Aralık 2012		E. No: 1/721
Ysm.Uzm.	Bsk.Yrd.	Başkan	Gn.Sek.Yrd.	Gn.Sek.
	16		13.	
TBMM BAŞKANI				

TEMMİN KİMLİKLERİ VE KAYITLAR BSK. LİSTESİ
30 Kasım 2012
Numara:

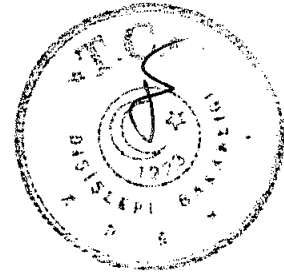
T B M M KÜTÜPHANE VE ARŞİV İZM. BAKANLIĞI
30 Kasım 2012
No: 159663

GEREKÇE

5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı kanunla tasdik olunan 7 Aralık 1944 tarihli Şikago Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması'nda ticari hakların düzenlenmesi konusunda bir mutabakata ulaşılamamış, bu nedenle ticari hakların ikili sözleşmeler yolu ile düzenlenmesi gereği doğmuştur. Gerek Türkiye gerek diğer devletler 11 Şubat 1946'da ABD ve İngiltere arasında imzalanan Bermuda Anlaşması'na dayanarak ikili anlaşmalar tesis etmek yoluna gitmişlerdir. Hükümetimiz, ülkemizin coğrafi durumunu ve uluslararası hava servislerinin ülkemizden geçmesinin sağlayacağı çıkarları göz önünde tutarak, aynı zamanda milli sivil havacılığımızı teşvik etmek ve kalkındırmak amacı ile bugüne kadar birçok ülke ile hava ulaştırma anlaşması imzalamıştır. Türkiye'nin yaptığı bu anlaşmalar Bermuda tipine uygun olup, esas olarak çerçeve anlaşması niteliğindedir ve karşılıklılık esasına dayanmaktadır. Bu meyanda Hükümetimiz ile Kolombiya Cumhuriyeti Hükümeti arasında 18 Kasım 2011 tarihinde Ankara'da bir Hava Ulaştırma Anlaşması imzalanmıştır.

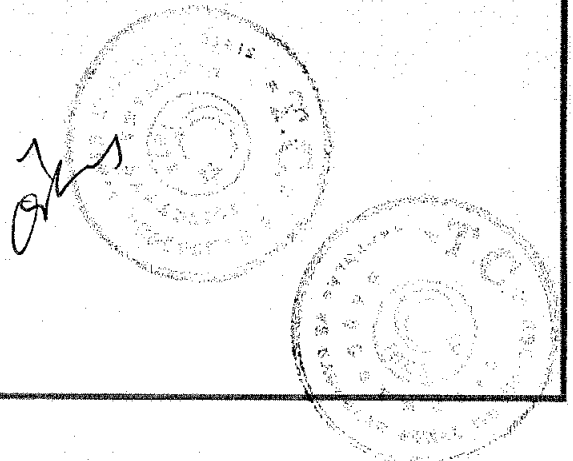
Türkiye ile Kolombiya arasında gelişmekte olan ilişkilere katkıda bulunmak gayesi ile imzalanan bu Anlaşma, hava trafiği ile ilgili ulusal kanun ve nizamla uyulmak şartı ile iki ülke arasında hava seferlerinin yapılmasını öngörmektedir.

Bu Anlaşma iki ülke arasındaki ekonomik, kültürel ve turizm alanlarındaki işbirliğinin daha ileri bir düzeye getirilmesini sağlaması bakımından faydalı bulunmaktadır.



TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
VE
KOLOMBİYA CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA
HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI

ASLI GİBİDİR



İÇERİK

MADDE

BAŞLIK

1	TANIMLAR
2	HAKLARIN TANINMASI
3	TAYİN VE YETKİLENDİRME
4	İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI
5	KAPASİTE
6	ÜCRET TARİFELERİ
7	VERGİLER, GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER ÜCRETLER
8	ULUSAL YASALARIN VE YÖNETMELİKLERİN UYGULANMASI
9	KULLANICI ÜCRETLERİ
10	YER HİZMETLERİ
11	YABANCI PERSONEL VE YEREL HİZMETLERE ERİŞİM
12	DÖVİZ DÖNÜŞÜMÜ VE KAZANÇLARIN TRANSFERİ
13	VERGİLENDİRME
14	SERTİFİKA VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI
15	REKABET YASALARI
16	İŞLETİMSEL ESNEKLİK
17	TEK TANITMA KODU
18	HAVACILIK EMNİYETİ
19	HAVACILIK GÜVENLİĞİ
20	SEYAHAT BELGELERİNİN GÜVENLİĞİ
21	SIGARA İÇME YASAĞI
22	ÇEVRE KORUMASI
23	UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI
24	İSTATİSTİKLER
25	İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER
26	İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ
27	TESCİL
28	ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR
29	BAŞLIKLAR
30	GEÇERLİLİK VE SONA ERME
31	YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

EK I

HAT ÇİZELGESİ

EK II

TİCARİ İŞBİRLİĞİ ANLAŞMALARI

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

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

Uluslararası hava hizmetlerine ilişkin fırsatların genişletilmesini kolaylaştırmak isteyerek,

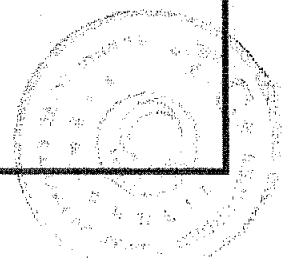
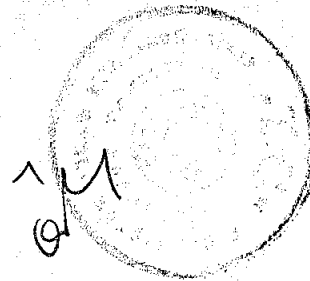
Etkin ve rekabetçi uluslararası hava hizmetlerinin ekonomik büyümeyi, ticareti, turizmi, yatırımı ve tüketicilerin refahını arttırdığının bilincinde olarak,

Uluslararası hava hizmetlerinde en üst seviyede emniyet ve güvenliği sağlamak arzusuyla ve kişi ve mülkiyetleri tehlikeye atan, hava hizmetlerini olumsuz etkileyen ve sivil havacılığın emniyeti konusunda halkın güvenini sarsan, hava araçlarının güvenliğine karşı yapılan hareket ve tehlikeler konusundaki ciddi endişelerini teyit ederek;

Ülkelerinin arasında ve ötesinde havacılık hizmetleri kurmak ve yürütmek amacıyla bir anlaşmaya varmayı isteyerek,

AŞAĞIDAKİ MADDELERDE MUTABIK KALMIŞLARDIR:

ASLI GIBİDİR



MADDE 1
TANIMLAR

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

a. "Havacılık otoriteleri" terimi, Türkiye Cumhuriyeti için, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Kolombiya Cumhuriyeti için Ulaştırma ve Sivil Havacılık Bakanlığı veya sözü geçen her iki otorite için herhangi bir görevi yerine getirmeye yetkili her bir teşekkül ya da kişiyi ifade etmektedir;

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

c. "Mutabık kalınan hizmetler" terimi, bu Anlaşma hükümlerine göre, belirlenen hatlarda sunulacak uluslararası hava hizmetlerini ifade etmektedir;

d. "Ek" terimi, bu Anlaşmanın Eklerini veya bu Anlaşmanın 25. Maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda yapılan değişiklikleri ifade eder. Tüm Ekler bu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını oluşturmaktadır bu Anlaşmaya dair tüm referanslar aksine karar verilmedikçe Ekleri de içerecektir;

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

f. "Kapasite" terimi,

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

- Belirlenmiş bir hava hizmeti için, bu hizmette kullanılan hava aracının kapasitesinin, bu hava aracı için bir hatta veya hattın bir kısmında belli bir dönemde işletilen frekans sayısının çarpımını ifade etmektedir.

ASLI GİBİDİR

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

h. "Tayin edilen havayolu (havayolları)" terimi, bu Anlaşmanın 3. Maddesi (Tayin ve Yetkilendirme) uyarınca tayin edilen ve yetkilendirilmiş havayolunu (havayollarını) ifade etmektedir.

i. "Yer hizmetleri", bununla sınırlı olmamak kaydıyla; yolcu, kargo ve bagaj hizmetleri ve ikram servisleri ve/veya hizmetlerinin teminini ifade etmekte ve içermektedir.

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

k. "Uluslararası hava taşımacılığı", birden fazla Devletin toprağı üzerindeki hava sahasının kullanıldığı hava taşımacılığını ifade etmektedir.

l. "Pazarlamacı havayolu" kod paylaşımı vasıtasıyla başka bir havayolu tarafınca işletilen hava aracı ile hava taşımacılığı sunan havayolunu ifade etmektedir.

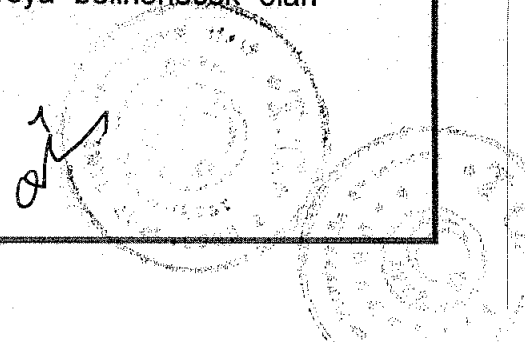
m. "Taraf", bu Anlaşmanın bağlayıcılığını resmi olarak kabul eden Hükümeti ifade etmektedir.

n. "Olağan teçhizat", çıkartılabilir yedek parçalar ve malzemeler dışında, ilk yardım ve yaşamsal teçhizatlar da dahil uçuş sırasında kullanılan maddeleri ifade etmektedir.

o. "Hat Çizelgesi" mevcut Anlaşmanın 25. Maddesindeki hükümlere uygun olarak mevcut Anlaşmaya ve ekinde belirtilen herhangi bir değişikliğe de ilave edilen hava taşımacılığının yapılacağı hatların çizelgesini ifade etmektedir.

p. "Belirlenen hatlar", bu Anlaşmanın Ekinde belirlenmiş veya belirlenecek olan hatları ifade etmektedir.

ASLI GİBİDİR



q. "Yedek parçalar", hava aracının bütünlüğü için motorların da dahil olduğu gerekli yenileme ya da tamir nesnelerini ifade etmektedir.

r. "Ücret Tarifesi" terimi hava taşımacılığında, bununla bağlantılı olan diğer ulaşım modları dahil olmak üzere, yolcu, bagaj ve/veya posta hariç tutulmak üzere kargonun taşınması için havayolları ve acenteleri tarafından alınacak her türlü ücret, fiyat veya oranı ve bu ücret, fiyat ve oranın geçerli olduğu şartları ifade eder.

s. "Ülke" terimi Sözleşmenin 2. Maddesinde belirtilmiş olan anlamı haizdir;

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

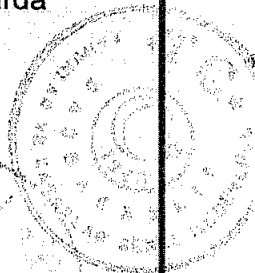
u. "Kullanıcı ücretleri" bir Akit Tarafça değerine sağlanan havalimanları, seyrüsefer olanakları ve diğer ilgili hizmetlerin kullanımı için kesilen ücret ve oranları ifade etmektedir.

MADDE 2

HAKLARIN TANINMASI

1. Her bir Akit Taraf diğer Akit Tarafa, karşı tarafın tayin edilen havayolları tarafından, bu Anlaşmanın Ek l'inde belirlenen hatlar üzerinde tarifeli uluslararası hava hizmetlerinin yürütülmesi için aşağıdaki hakları tanır:

- a) Diğer Akit Tarafın ülkesi üzerinden iniş yapmaksızın uçuş hakkı,
- b) Sözü geçen ülkeye teknik iniş yapma hakkı,
- c) Birlikte ya da ayrı uluslararası trafiği indirmek veya almak amacıyla bu Anlaşmanın Ek l'inde belirtilen ülkedeki o hat için belirlenen noktalarda durabilme hakkı,
- d) Bu Anlaşmada başka bir şekilde belirtilmiş haklar



2. Tarafların bu Anlaşmanın 3. Maddesinde (Tayin ve Yetkilendirme) belirtilenlerin dışındaki havayolları da bu Maddenin 2 a) ve b) paragraflarında verilen haklardan yararlanma hakkına sahip olacaktır.

3. Bu Maddenin (1.) paragrafındaki hiçbir husus, bir Akit Tarafın havayoluna, diğer Akit Taraf ülkesinde bu diğer tarafın ülkesindeki başka bir noktaya ücret veya kira karşılığı taşınmak üzere trafik almak hakkını verdiği şeklinde anlaşılamaz.

MADDE 3 TAYİN VE YETKİLENDİRME

1. Her bir Akit Taraf, belirlenen hatlarda mutabık kalınan hizmetleri işletmesi amacıyla bir veya daha fazla havayolunu kendi yasal yönetmelikleri uyarınca tayin etme hakkına sahip olacaktır. Sözü geçen tayin, karşılıklılık temelinde, diplomatik kanallar yoluyla yazılı tebliğde bulunulması ile geçerli olacaktır.

2. Söz konusu tayin tebliğinin alınması üzerine, diğer Akit Tarafın havacılık otoriteleri bu Maddenin (3.) paragrafına tabi olarak, gereken işletme iznini gecikmeksizin tayin edilen havayoluna (havayollarına) tanıyacaktır.

3. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın havayolunu tayin eden Hükümetin, bu Anlaşmanın 18. Maddesinde (Havacılık Emniyeti) ve 19. Maddesinde (Havacılık Güvenliği) belirtilen standartların sağlanmasını ve idaresini sağlayamaması durumunda, bu Maddenin (2.) paragrafında sözü geçen işletme yetkilerinin tanınmasını reddetme veya tayin edilen havayolunun bu Anlaşmanın 2. Maddesinde (Hakların Tanınması) belirlenen hakları kullanabilmesi için şartlar getirme hakkına sahip olacaktır.

4. Bir havayolu bu şekilde tayin edilip yetkilendirildiğinde, bu havayolu bu Anlaşmanın 5. Maddesindeki (Kapasite) ve 6. Maddesindeki (Ücret Tarifeleri) geçerli hükümler uyarınca, o hizmetle ilgili olarak uzlaşılan bir kapasitenin ve saptanmış bir tarifenin yürürlükte olması koşuluyla, mutabık kalınan hizmetleri işletmeye istediği herhangi bir zamanda başlayabilir.

MADDE 4

İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI

1. Her bir Akit Taraf, aşağıdaki hallerde, diğer Akit Tarafça tayin edilen bir havayoluna/havayollarına verilmiş bulunan işletme yetkisini geri almak veya bu Anlaşmanın 2. Maddesinde (Hakların Tanınması) belirtilen hakların kullanılmasını durdurmak veya bu hakların kullanılmasına gerekli gördüğü kayıtları koymak hakkına sahip olacaktır:

- a. Havayolunun, kendisine bu hakları tanıyan Akit Tarafın kanun ve yönetmeliklerine uymaması; veya,
- b. O havayolunun, bu Anlaşmada belirtilen hükümlere göre işletilmesinde başarısız olunması halinde,

2. İptal, askıya alma veya bu Maddenin (1.) paragrafında belirtilen hükümlerin derhal uygulanması, yasa ve düzenlemelerin ihlalini önlemek açısından gerekmedikçe; sözü geçen hak sadece diğer Akit Taraf Devletin Havacılık Otoriteleri ile istişarelerden sonra kullanılabilir. Böyle bir durumda, istişareler, herhangi bir Akit Tarafın talep tarihinden itibaren altmış (60) günlük bir dönem içinde başlamak durumundadır.

MADDE 5

KAPASİTE

1. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları), Akit Tarafların kendi ülkeleri arasında mutabık kalınan hava hizmetlerini işletmeleri için adil ve eşit imkanlardan faydalanacaktır.

2. Mutabık kalınan hava hizmetlerinin, her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından işletilmesinde, aynı hatların tamamı veya bir kısmında diğer işletme tarafından sunulan hizmetleri haksız yere etkilemeyecek biçimde diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun çıkarları dikkate alınacaktır.

ASLI GİBİDİR

3. Akit Tarafların tayin edilen havayolları tarafından sağlanan mutabık kalınan hizmetler, belirlenen hatlardaki taşımacılık için kamunun gereksinimleri ile yakından ilişkili olacak ve havayolu tayin etmiş Akit Tarafların ülkeleri arasında trafiğin mevcut ve makul olarak beklenen taşıma ihtiyaçlarını makul bir yük faktörü ile karşılayacak bir kapasiteyi sağlamak asıl amaçları olacaktır.

4. Mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesinde her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından sağlanacak toplam kapasite ve hizmet frekansları, seferler başlamadan önce Akit Tarafların havacılık otoriteleri tarafından karşılıklı olarak belirlenecektir. Belirlenen bu hizmetlerin kapasite ve frekansı zaman içinde sözü geçen otoriteler tarafından gözden geçirilebilir ve yeniden düzenlenebilir.

MADDE 6

ÜCRET TARİFELERİ

1. Bu Anlaşma kapsamında yer alan hizmetler için bir Tarafın tayin edilen havayolu veya havayolları tarafından uygulanacak ücret tarifeleri makul düzeylerde tespit edilecek olup, kullanıcıların menfaatleri, işletme maliyeti, hizmetin özellikleri, makul kar, diğer havayollarının ücret tarifeleri ve piyasadaki diğer ticari etkenler dahil, tüm ilgili faktörler dikkate alınacaktır.

2. Herbir Taraf, diğer Tarafın tayin edilen havayolları tarafından kendi ülkesine veya ülkesinden taşıma için teklif edilen ücret tarifelerinin bildirilmesini veya dosyalanmasını isteyebilir. Söz konusu bildirim veya dosyalama, önerilen başlangıç tarihinden en geç 30 gün öncesinde istenebilir. Özel durumlarda, bu süre azaltılabilir.

3. Herbir Taraf, kendi ülkesinde başlayan ve iki Tarafın ülkeleri arasında gerçekleştirilen tek yönlü veya gidiş-dönüş taşımacılığa ilişkin ücret tarifelerini kendi prosedürlerine göre onaylayabilir veya reddedebilir. Bir Tarafın tayin edilen bir havayolu tarafından diğer Tarafın ülkesi ile üçüncü bir Devletin bölgesi arasındaki taşıma için talep edilen ücret tarifeleri, diğer Tarafın onay şartına tabi olabilir.

9/31 ASLI GİBİDİR

4. Bununla beraber, bir akit taraf, diğer akit tarafın onay prosedürünün veya bilet ücreti kaydının bu Akit Tarafın havayolları için ayrımcı uygulamalara yol açabileceği kanaatindeyse bu akit taraf, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolları için aynı prosedürü uygulayabilir.

MADDE 7

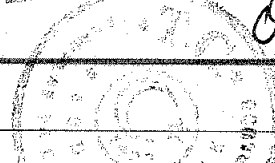
VERGİLER, GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER ÜCRETLER

1. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun uluslararası hava hizmetlerinde işletilen hava aracı ve beraberindeki olağan teçhizatları, yedek parçaları (motor dahil), yakıt ve yağ tedarikleri (hidrolik yağlar dahil), hava aracı malzemeleri (yiyecek, içecek, alkol, sigara ve uçuş sırasında yolcuların kullanımı veya satış için bulunan diğer ürünler), diğer Akit Tarafın ülkesine varışta, bu teçhizatlar, yedek parçalar, tedarikler ve gereçler tekrar çıkış yapana veya yolculuk sırasında kullanılabilecek kadar hava aracında kalmak kaydıyla, her türlü gümrük harcı, denetleme ücreti ve benzer ulusal yada yerel harç ve ücretlerden muaf olacaktır.

2. Gerçekleştirilen hizmetle ilgili taşımanın haricinde, aşağıda sayılan maddeler de aynı harç ve vergilerden muaf tutulacaktır:

- a. Bir Akit Tarafın otoritelerinin belirlediği sınırlar içinde Akit Tarafın ülkesinde uçağa alınan hava aracı gereçleri ve Akit Tarafın uluslararası seferlerde bulunan hava aracına kullanım için alınan gereçler,
- b. Diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından uluslararası seferlerde bulunan hava aracının bakım ve onarımı için Akit Tarafların herhangi birinin ülkesine giren yedek parçalar (motor dahil) ve olağan havacılık teçhizatları,
- c. Diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu tarafından uluslararası seferlerde işletilen hava aracına tedarik için Akit Tarafın ülkesinin üzerindeki uçuşların bir kısmında dahi kullanılacak olsa alınan yakıt ve yağlar (hidrolik sıvılar dahil),

19 ASLI GİBİDİR



d. Basılı bilet koanları, havayolu faturaları ve bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun amblemini taşıyan basılı malzemeler ve tayin edilen havayolu tarafından tekrar çıkış yapana kadar uluslararası hizmetlerde kullanmak için ücretsiz dağıtılan basılı malzemeler,

3. Paragraf (2)' de belirtilen malzemeler gümrük otoritelerinin denetimi veya kontrolüne tabi olacaktır.

4. Olağın havacılık teçhizatları, yedek parçalar (motor dahil), hava aracı gereçleri, yakıt ve yağ tedarikleri (hidrolik sıvılar dahil) ve her hangi bir Akit Tarafın hava aracındaki malzeme ve tedarikler, diğerk Akit Tarafın ülkesinde sadece o ülkenin gümrük otoritelerinin onayı ile indirilebilir. Bu durumda, o Akit Tarafın gümrük düzenlemelerine göre tekrar çıkış yapılana kadar veya başka bir biçimde elden çıkarılana kadar söz konusu otoritelerin gözetiminde tutulacaktır.

5. Bu Maddede belirtilen muafiyetler, bir akit tarafça tayin edilen havayolunun diğerk akit tarafın ülkesinde bu maddenin (1). paragrafında belirtilen maddelerin aktarımı veya devri için başka bir havayolu veya sağlayıcı ile anlaşma yapması durumunda, diğerk havayolunun diğerk akit taraftan aldığı muafiyetler derecesinde geçerli olacaktır.

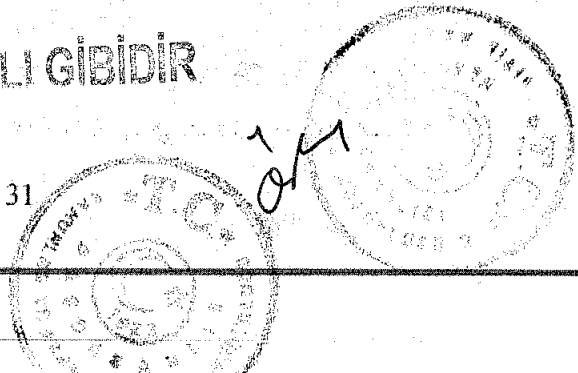
6. Depolama ve gmrklemeye ilişkin hizmetlere karşılık gelen harçlar Akit Taraf Devletlerinin ulusal kanunlarına ve düzenlemelerine uygun olarak tahsil edilecektir.

MADDE 8

ULUSAL YASALARIN ve YÖNETMELİKLERİN UYGULANMASI

1. Bir Akit Tarafın, uluslararası hava hizmetinde bulunan bir hava aracının, bir Akit Tarafın ülkesine girişi, kalışı veya çıkışı veya bu hava aracının işletilmesi ve seyrüseferi veya bu hava aracının bu ülke üzerindeki uçuşlarıyla ilgili kanunları ve yönetmelikleri diğerk Akit Tarafça tayin edilen havayolunun hava aracına uygulanacaktır.

ASLI GIBİDİR



2. Bir Akit Tarafın yolcu, mürettebat, bagaj veya posta dahil olmak üzere kargonun ülkesine giriş, kalış veya ayrılışıyla ilgili giriş, çıkış, gümrükleme, göç, havacılık güvenliği, pasaport, döviz, sağlık ve karantina gibi formaliteleri düzenleyen yasalarına ve düzenlemelerine yolcu, mürettebat, bagaj, kargo veya posta tarafından veya onlar adına diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun hava aracı tarafından söz konusu ülkede uyulacaktır.

3. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın talebi üzerine bu Anlaşmada belirtilen ilgili yasa, düzenleme ve prosedürlerin kopyasını karşı tarafa sağlayacaktır.

4. Akit Tarafların yasa ve yönetmeliklerine tabi olarak, bir Akit Tarafın ülkesi üzerinden direkt transisteki yolcu, bagaj, kargo ve posta ve havaalanında bu tür bir amaç için ayrılmış yer bırakmama; şiddete, hava korsanlığına, uyuşturucu & psikotropik madde kaçakçılığına karşı alınan güvenlik önlemlerinin dışında yalnızca basitleştirilmiş bir kontrole tabi olacaktır. Bu tür bagaj, kargo ve posta; gümrük, işlem ve benzeri vergilerden, varışta sunulan hizmetlerin maliyeti bazında olmayan bedel ve ücretlerden muaf olacaktır.

5. Bu yasa ve kuralları uygularken, akit tarafların - benzer koşullar altında – diğer akit tarafın tayin edilen havayoluna yaptığı muamele kendi havayollarına veya benzer uluslararası hava hizmetleri sunan diğer havayollarına yaptığı muameleden daha az olumlu olmayacaktır.

MADDE 9

KULLANICI ÜCRETLERİ

1. Her bir Akit Tarafın kendi ülkesinde diğer Akit Tarafın havayollarına havalimanları, havacılık güvenliği ve diğer ilgili olanaklar ve hizmetlerde sağlayacağı koşullar, benzer uluslararası hava hizmetlerinde bulunan herhangi bir havayoluna sağlanan en elverişli anlaşma koşullarından daha az elverişli olmayacaktır.

ASLI GİBİDİR

12 / 31

2. Bir Akit Tarafın ülkesinde, diğer Akit Tarafın havayolunun havalimanları, havacılık güvenliği ve diğer ilgili olanaklar ve hizmetlerin kullanımı için uygulanan ücret ve harçların belirlenmesi ve toplanması adil ve eşit olacaktır. Diğer Akit Tarafın havayoluna uygulanan bu harçlar ve ücretler, benzer uluslararası hava hizmetlerinde bulunan herhangi bir havayoluna sağlanan en iyi koşullardan daha az olmamak kaydıyla oluşturulacaktır.

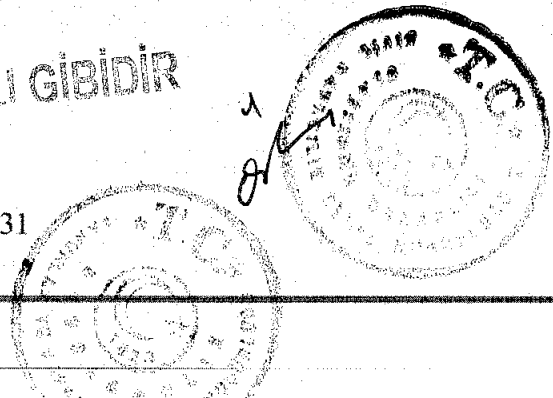
3. Her bir Akit Taraf, yetkili ücretlendirme mercileri ile hizmet ve olanakları kullanan havayolu arasında veya uygun hallerde havayollarını temsil eden kuruluşlar arasında görüşmeleri destekleyecektir. Kullanıcılar ücretlerde yapılacak değişiklikler konusunda değişiklikler yapılmadan önce görüşlerini belirtebilmeleri için mümkün olduğu ölçüde bilgilendirilecektir.

MADDE 10

YER HİZMETLERİ

Ek 6'daki ICAO Standartları ve Tavsiye Edilen Uygulamalar (SARPs) da dahil, yürürlükteki emniyet hükümlerine tabi olarak, bir Akit Tarafın tayin edilen havayoluna veya havayollarına, her iki Akit Tarafın ulusal yasa ve yönetmeliklerine uygun olarak, diğer Akit Tarafın ülkesinde kendi yer hizmetlerini gerçekleştirmesine ve, kendi tercihine bağlı olarak, yerel yasa ve yönetmeliklerce, diğer Akit Tarafın yetkili kuruluşlarınca bu hizmetlerin sunumu için gerekli görülmesi halinde yer hizmetlerinin tamamını veya bir kısmını yetkili bir kuruluştan almasına izin verilecektir. Bu hakların kullanılması, yalnızca havaalanı emniyeti ve güvenliği dolayısıyla ortaya çıkan fiziksel ve işletimsel kısıtlamalara tabii olacaktır. Tüm kısıtlamalar eşit olarak uygulanacaktır ve kısıtlamalar uygulanırken koşullar benzer uluslar arası hava ulaştırma hizmeti sunan herhangi bir havayoluna sağlanan koşullardan daha az elverişli olmayacaktır.

ASLI GİBİDİR



MADDE 11

YABANCI PERSONEL VE YEREL HİZMETLERE ERİŞİM

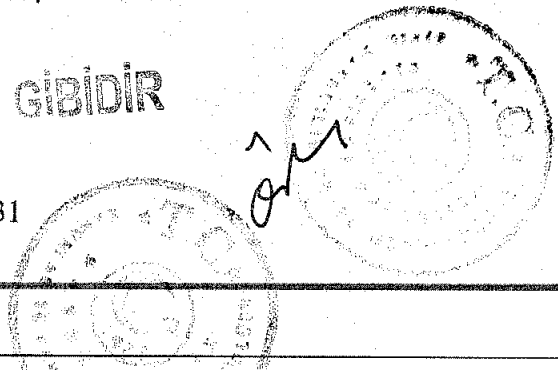
1. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu veya havayolları Akit Tarafın ülkesine giriş, ikamet ve çalışmayla ilgili kanun ve düzenlemelerine uygun şekilde mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesi için gerekli olan kendi idari, ticari, satış, operasyonel, teknik ve diğer uzman çalışanlarını diğer Akit Tarafın ülkesine getirebilecek ve bulundurabilecektir.
2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu veya havayolları personel ihtiyaçlarını tercihleri doğrultusunda kendi personeliyle veya diğer Akit Tarafın ülkesinde havayolları için bu hizmetleri vermekle yetkilendirilmiş başka bir kurum, şirket veya havayolunun hizmetlerini ve personelinin kullanarak sağlayabilir.
3. Bu temsilciler ve personel diğer Akit Tarafta geçerli olan kanun ve düzenlemelere tabi olacaklardır. Bu kanun ve düzenlemelere uygun şekilde her bir Akit Taraf karşılıklı olarak en az gecikmeyle gerekli çalışma izinlerini, ziyaretçi vizelerini veya benzer dokümanları bu Maddede paragraf (1)'de belirtilen temsilcilere ve personele sağlayacaktır.
4. Her iki Taraf, doksan (90) günü geçmeyen geçici görevleri yerine getiren personel için çalışma izinleri gerekliliğini kolaylaştıracak ve hızlandıracaktır.

MADDE 12

DÖVİZ DÖNÜŞÜMÜ VE KAZANÇLARIN TRANSFERİ

1. Her bir tayin edilen havayolu(havayolları) diğer Akit Tarafın ülkesinde satış ofisleri ve acenteleri aracılığıyla taşımacılık belgelerini satma ve kesme hakkına sahip olacaktır. Bu tür havayolları bu tür taşıma hizmetini herhangi bir çevrilebilir para biriminden ve/veya yerel para biriminden satma ve her hangi bir şahıs da bu taşıma hizmetini aynı biçimde satın alma hakkına sahip olacaktır.

ASLI GİBİDİR



2. Her bir tayin edilen havayolu (havayolları) trafiğın taşınması ile ilgili olan harcamalardan alınan kazançların fazlasını, talep ederse, resmi kur oranından çevirme ve ülkesine götürme hakkına sahip olacaktır. Taraflar arasında ödemelerle ilgili uygun ödeme anlaşması hükümleri olmaması halinde yukarıda belirtilen transfer, çevrilebilir para biriminden ve ulusal kanun ve yabancı para birimi değişimi düzenlemelerine uygun şekilde gerçekleşecektir.

3. Bu gelirlerin çevrilmesi ve dışarı çıkarılmasına bunların çevrilme ve dışarı çıkarılmaya sunulduğu anda geçerli olan döviz değişim kurunda sınırlama getirilmeden izin verilecektir ve bankalar tarafından bu tür çevirim ve dışarı çıkarmaya uygulanan ücretler dışında başka bir ücrete tabi olmayacaktır.

4. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları), isteğine bağlı olarak yakıt alımı dahil olmak üzere diğer Akit Tarafın ülkesindeki yerel giderlerini yerel para cinsinden veya yerel döviz düzenlemelerine uygun olmak kaydıyla çevrilebilir bir para cinsinden ödeme hakkına sahip olacaktır.

MADDE 13

VERGİLENDİRME

1. Hava aracının uluslar arası trafikte işletiminden elde edilen kazançlar, yalnızca işletmenin etkin yönetiminin bulunduğu Akit Devlette vergilendirilebilecektir.

2. Paragraf 1'in hükümleri, karteile, ortak işe veya uluslar arası işletme kuruluşuna katılımdan elde edilen kazançlar için de geçerli olacaktır.

3. Uluslar arası trafikte işleyen bir hava aracının veya bu hava aracı ile ilgili taşınır mülkiyetin temlik edilmesinden elde edilen kazanç yalnızca işletmenin etkin yönetiminin bulunduğu Akit Devlette vergilendirilebilecektir.

ASLI GİBİDİR

4.Taraflar, karşılıklılık esasına dayanarak, diğer Tarafça tayin edilen havayoluna sunulan veya uluslar arası hava ulaştırma hizmetlerinde havayolunun işletimi için kullanılan ürünler ve hizmetler üzerindeki katma değer vergisi veya diğer dolaylı vergiler için indirim yapacaktır. Bu vergi indirimi, muafiyet veya iade şeklinde olabilir.]

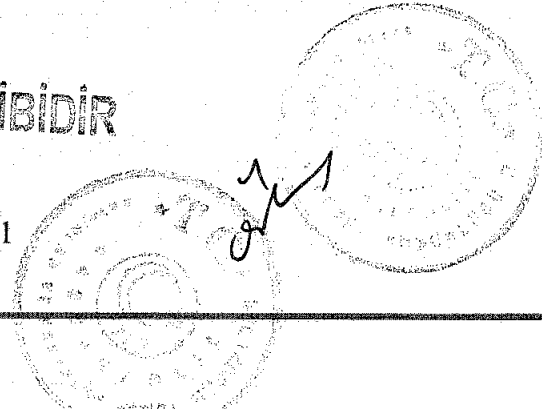
MADDE 14

SERTİFİKA VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI

1. Bir Akit Tarafça verilen veya geçerli kılınan ve hala yürürlükte olan uçuşa elverişlilik sertifikaları, yeterlilik sertifikaları ve verilen lisanslar bu sertifika veya lisansların verildiği veya geçerli sayıldığı koşulların, Sözleşmeye göre belirlenen asgari standartlara eşit veya onların üzerinde olması koşuluyla, mutabık kalınan hizmetlerin belirlenen hatlarda işletilmesi amacıyla diğer Akit Tarafça da tanınacaktır. Fakat her bir Akit Taraf, ülkesinin üzerinden olan uçuşlarda diğer Akit Tarafça veya herhangi bir diğer Devletçe kendi uyruklarına verilen veya geçerli kılınan yeterlilik sertifikalarını ve lisanslarını tanımayı reddetme hakkını saklı tutmaktadır.

2. Bir Akit Tarafın havacılık otoriteleri tarafından bir kişiye veya tayin edilen havayollarına veya mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesinde kullanılan bir hava aracı nedeniyle verilen, paragraf (1)'de belirtilen lisans ve sertifikalarla ilgili ayrıcalık ve şartlar Sözleşmede belirlenen asgari standartlarla bir fark yaratıyorsa ve bu fark Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından da onaylanıyorsa, diğer Akit Taraf karşı tarafın havacılık otoriteleriyle bu uygulamanın açıklığa kavuşturulması amacıyla istişare talep edebilir. Uygun bir anlaşmaya varılamaması durumu, bu Anlaşmanın 4. Maddesinin (İşletme Yetkisinin İptali veya Askıya Alınması) uygulanmasına temel oluşturacaktır.

ASLI GİBİDİR



MADDE 15
REKABET YASALARI

1. Taraflar, bu anlaşma hükmü altındaki hava ulaşım hizmetlerinin işleyişini etkileyebilecek rekabet yasaları, politikaları ve uygulamaları veya bunlar üzerinde yapılan değişiklikleri ve bunlardaki özel amaçları birbirlerine bildirecek ve bunların uygulanmasından sorumlu kuruluşları belirtecektir.
2. Taraflar, kendi yasa ve yönetmeliklerinin izin verdiği ölçüde, önerilen havayolu uygulamasının rekabet yasaları, politikaları ve uygulamaları ile uyumlu olması için rehberlik sağlayarak birbirlerinin havayollarına destek olacaktır.

MADDE 16
İŞLETİMSEL ESNEKLİK

1. Tayin edilen her havayolu, bu anlaşmadaki yetkilendirilmiş hizmetlerin işletiminde, kendi hava araçlarını veya havayolları (tarafların veya üçüncü ülkelerin) arasında tanınmış, tarafların kurallarına ve yönetmeliklerine ve Sözleşmenin 83. Maddesinde belirtilenlere uygun bir sözleşme ile kiralanan, mukavele edilen veya takas edilen hava araçlarını kullanabilecektir, bu sözleşme her iki tarafın yetkililerine ibraz edilmelidir. Uygulanabilir olması halinde, taraflar güvenliğin operasyonel gözetimine ilişkin sorumlulukların devri için şartları belirlemek amacıyla teknik alan anlaşmaları veya operasyonel sözleşmeler yapabilecektir.
2. Paragraf 1'e bağlı kalarak, her bir tarafın tayin edilen havayolları, kiracı havayoluna sahip olmadığı trafik haklarını kullanma hakkı vermiyorsa, bir başka şirketin kiralık hava araçlarını (veya hava aracı ve mürettebat) kullanabilecektir.
3. Tayin edilen her bir havayolu, mutabık kalınan hizmetlerdeki tüm uçuşlarda ve kendi tercihine bağlı olarak, diğer Tarafın ülkesinde veya belirlenen hatlar boyunca herhangi bir noktada, aşağıda belirtilen koşullar altında hava aracını değiştirebilir:

ASLI GİBİDİR

a) hava aracı değişim noktasının ötesinde kullanılan hava aracı, duruma göre, havaalanına giren veya kalkışa geçen hava aracı ile denk gelecek şekilde tarifelendirilecektir; ve

b) diğer Tarafın ülkesinde hava aracı değişimi durumunda ve değişim noktasının ötesinde birden fazla hava aracı işletilmesi durumunda, birden fazla hava aracı eşit büyüklükte olamaz ve hiçbir i üçüncü ve dördüncü trafik hakkı sektöründe kullanılan hava aracından daha büyük olamaz.

4. Ölçme işlemleri değişikliği amacıyla, tayin edilen havayolu kendi teçhizatını ve ulusal yönetmeliklere tabi olarak kiralık ekipman kullanabilir ve ticari anlaşmalar altında diğer havayolu ile çalışabilir.

5. Tayin edilen bir havayolu, hava aracı işletiminin değişim sektörleri için farklı veya aynı uçuş numaralarını kullanabilir.

MADDE 17

TEK TANITMA KODU

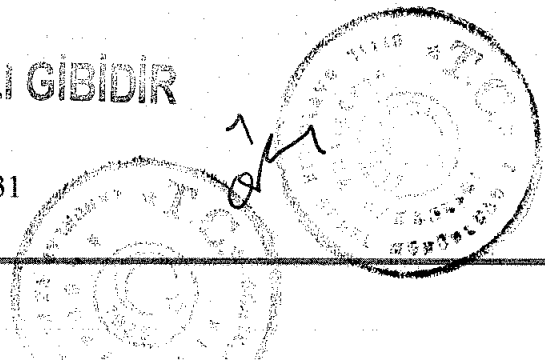
Her bir taraf, diğer Akit Tarafın, uçuşlarını tanıtmak için kendi havayollarına verdiği tanıtma kodu yetkisini kabul edecektir.

MADDE 18

HAVACILIK EMNİYETİ

1. Her bir Akit Taraf, herhangi bir zamanda, diğer Akit Tarafça havacılık kolaylıkları ve hizmetlerine, hava mürettebatına, hava aracına veya bunların işletilmesine ilişkin herhangi bir alanda benimsenmiş bulunan emniyet standartları ile ilgili olarak istişarelerde bulunmayı talep edebilir. Bu istişareler talepten itibaren otuz (30) gün içinde gerçekleştirilecektir.

ASLI GİBİDİR



2. Eğer bu istişareleri takiben, Akit Taraflardan biri diğer Akit Tarafın bu Maddenin (1.) paragrafında belirtilen hususlardaki emniyet standartlarını ve gerekliliklerini en az Sözleşmede belirtilen asgari standartlara eşit şekilde sağlamadığını ve uygulamadığını düşünürse, sözü geçen Akit Taraf diğer Akit Tarafı bu bulgular ve asgari ICAO standartlarını sağlamak için atılması gereken adımlar hakkında uyaracak ve diğer Akit Taraf mutabık kalınan bir sürede gereken düzeltici önlemleri alacaktır. Diğer Akit Tarafın mutabık kalınandan daha uzun bir süre içerisinde gerekli düzeltici önlemleri almaması, bu Anlaşmanın 4. Maddesinin (Yetkilendirmenin İptali veya Askıya Alınması) uygulanmasına temel teşkil edecektir.

3. Sözleşmenin 16. Maddesindeki hükümlere bakılmaksızın bir Akit Taraf adına veya onun tarafından işletilen bir hava aracı diğer Akit Tarafın ülkesine veya ülkesinden sefer düzenlerken ülkesinde bulunduğu Akit Tarafın yetkilileri tarafından olağandışı bir gecikmeye yol açmamak şartıyla denetime tabi tutulabilir (bu Maddede "rampa denetimi" olarak adlandırılır). Bu denetim hava aracının içinde veya çevresinde, bu Akit Tarafın yetkili temsilcileri eliyle yapılacaktır. Ancak, Sözleşmenin 33. Maddesinde sözü edilen yükümlülöklere uygun olarak, söz konusu denetimin amacı, Sözleşme temelinde oluşturulan yürürlükteki kurallara uygun olarak hava aracının ve mürettebat belgelerinin geçerliliğı ile hava araç ve teçhizatının görünürdeki durumunu kontrol etmektir.

4. Eğer böyle herhangi bir rampa denetimi veya bir dizi rampa denetimleri:

- a) bir hava aracının veya bir hava aracının işletilmesinin o sırada Sözleşmeye göre belirlenen asgari standartlara uymadığı, veya
- b) o sırada Sözleşmeye göre belirlenen emniyet standartlarının etkin bir şekilde sağlanamadığı ve uygulanamadığı hususunda ciddi kaygılar doğurursa,

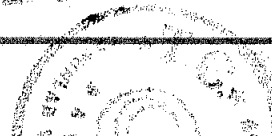
denetimi yapan Akit Taraf, Sözleşmenin 33. Maddesine göre, o hava aracı veya mürettebatının sertifika ve lisanslarının geçerli kılınmasına veya hava aracının işletilmesine esas gerekliliklerin, Sözleşmeye göre belirlenen asgari standartlara eşit veya onların üzerinde olmadığı sonucunu çıkarmakta serbest olacaktır.

5. Paragraf (3) uyarınca bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunca işletilen hava aracının rampa denetlemesinin söz konusu havayolunun temsilcisi tarafından reddedilmesi durumunda, diğer Akit Taraf paragraf (4)'de belirtilen ciddi endişelerin olduğu sonucuna varabilecek ve paragrafta belirtilen sonuçları çıkarabilecektir.
6. Her bir Taraf, bir rampa denetlemesinin sonucunda, ilk Akit tarafın bir veya bir dizi rampa denetlemesinin engellenmesi sonrasında, istişare sonrasında veya başka bir şekilde hava aracının işletilmesinin emniyeti açısından derhal eyleme geçilmesi gerektiği sonucuna varırsa, diğer Akit Tarafın havayolunun işletme yetkilerini derhal askıya alma veya değiştirme hakkını saklı tutmaktadır.
7. Paragraf (2) veya paragraf (6) uyarınca bir Akit Tarafça gerçekleştirilen bir eylem, bu eylemin gerçekleştirilmesine temel olan durumun ortadan kalkmasıyla sona erdirilecektir.

MADDE 19

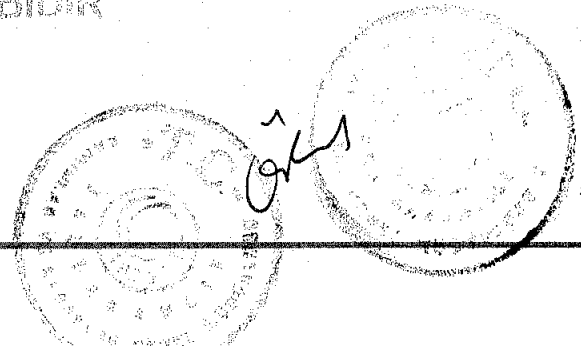
HAVACILIK GÜVENLİĞİ

1. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut hak ve yükümlülüklerine uygun olarak, sivil havacılık güvenliğinin yasadışı müdahalelere karşı korunması amacıyla birbirlerine karşı üstlendikleri yükümlülüğün, bu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini teyit ederler. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut haklarının ve yükümlülüklerinin genel niteliklerini kısıtlamaksızın, özellikle 14 Eylül 1963 tarihli, Uçaklarda İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere ilişkin Tokyo Sözleşmesi, 16 Aralık 1970 tarihli Uçakların Yasadışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine İlişkin Lahey Sözleşmesi, 23 Eylül 1971 tarihli Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı İşlenen Suçların Önlenmesine ilişkin Montreal Sözleşmesi ve 24 Şubat 1988 tarihli Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Limanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine ilişkin Montreal Protokolü veya Montreal de 1 Mart 1991 de yapılan Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla Sözleşmesi veya Akit Tarafların taraf oldukları sivil havacılık güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir sözleşme hükümlerine uygun hareket edeceklerdir.



2. Akit Taraflar, sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesini önlemek, bu hava aracının, yolcularının ve mürettebatının, havaalanlarının ve hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı diğer yasadışı eylemleri ve sivil havacılığın güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir tehdidi bertaraf etmek üzere, talep halinde birbirlerine gerekli her türlü yardımda bulunacaklardır.
3. Akit Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, Akit Taraflara uygulanabilir olduğu ölçüde, ICAO tarafından konulan ve Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine Ekler olarak kabul edilen tüm havacılık güvenliği standartlarına ve tavsiye edilen uygulamalara uygun olarak hareket edeceklerdir. Akit Taraflar, kendi tescilindeki hava aracı işletmecilerinin veya işyeri merkezi ülkelerinde bulunan veya ülkelerinde sürekli mukim olan hava aracı işletmecilerinin ve ülkelerindeki havaalanı işletmecilerinin Akit Tarafları bağlayan bu tür havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini sağlayacaklardır. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa kendi ulusal düzenlemeleri ve uygulamaları ve yukarıda belirtilen Eklerdeki havacılık güvenlik standartları arasındaki farklılıkları haber vermelidir. Her bir Akit Taraf diğer Akit Taraftan herhangi bir zamanda bu Anlaşmanın 18. Maddesinin (2.) paragrafına göre ele alınmak üzere, bu tip farklılıkları diğer Akit Tarafla görüşmek için acil istişare talebinde bulunabilir.
4. Akit Taraflardan her biri, söz konusu hava aracı işletmecilerinin, diğer Akit Tarafın ülkesine giriş için, bu ülkeden çıkış için veya bu ülkede kalınan süre zarfında diğer Akit Tarafça, yukarıdaki (3.) paragrafta atıf yapılan havacılık güvenliği hükümlerine uymalarının istenebileceği hususunda mutabıktır. Akit Taraflardan her biri, kendi ülkesinde hava aracının güvenliğinin sağlanması, yolcuların, mürettebatın el bagajlarının, genel bagajın, kargo ve hava aracı levazımının yükleme ve boşaltma öncesinde ve sırasında kontrolü amacıyla yeterli tedbirlerin alınmasını ve etkin şekilde uygulanmasını sağlayacaktır. Akit Taraflardan her biri, özel bir tehdidin bertaraf edilmesi amacıyla diğer Akit Tarafın makul özel güvenlik tedbirleri alınması yolunda yapacağı herhangi bir talebi olumlu şekilde dikkate alacaktır.

ASLI GİBİDİR



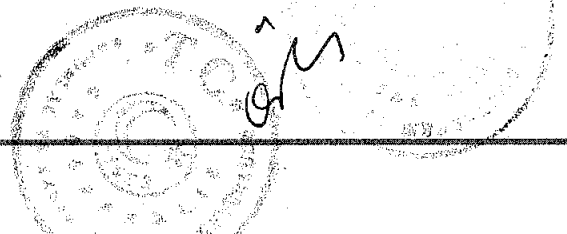
5. Sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesi olayı veya bu doğrultuda bir tehdidin vuku bulması veya bu hava aracının, hava aracının yolcularının ve mürettebatının, havaalanlarının veya hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine yönelik diğer yasadışı müdahalelerin meydana gelmesi halinde Akit Taraflar, haberleşmede ve bu tür bir olayın veya olay tehdidinin insan hayatı konusunda riski asgariye indirmek suretiyle süratli ve güvenli biçimde sona erdirilmesini amaçlayan diğer uygun tedbirlerin alınmasında kolaylık sağlayarak birbirlerine yardımcı olacaklardır.
6. Her bir Akit Taraf, kalkışı insan hayatını korumak için gerekli olmadıkça, kendi ülkesine iniş yapmış olan yasadışı yollarla ele geçirilmiş veya diğer yasadışı müdahale eylemlerine maruz kalmış bir hava aracının, uygun olduğu takdirde, yerde kalmasını sağlamak üzere gerekli önlemleri alacaktır. Mümkün olduğu durumlarda bu tip önlemler karşılıklı istişare temelinde alınacaktır.

MADDE 20

SEYAHAT BELGELERİNİN GÜVENLİĞİ

1. Taraflardan her biri, pasaportlarının ve diğer seyahat belgelerinin güvenliğini sağlamak için önlemler almayı kabul etmektedir.
2. Bu bağlamda, Taraflardan her biri, o Taraf tarafından veya adına çıkarılan pasaportların ve diğer seyahat belgelerinin ve kimlik belgelerinin yasalara uygun biçimde oluşturulması, verilmesi, teyit edilmesi ve kullanılması üzerinde kontrol sağlamayı kabul etmektedir.
3. Taraflardan her biri, kendileri tarafından çıkarılan seyahat ve kimlik belgelerinin kolaylıkla suistimal edilemeyecek ve kolaylıkla yasaya aykırı biçimde değiştirilemeyecek, verilemeyecek ve çoğaltılamayacak kalitede olmasını sağlamak için prosedürler oluşturmayı ve geliştirmeyi kabul etmektedir.

ASLI GİBİDİR



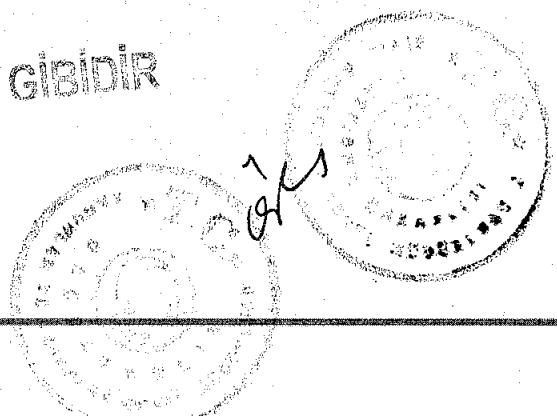
4. Yukarıda belirtilen amaçlar uyarınca, Taraflardan her biri pasaport ve diğer seyahat belgelerini ICAO Doc 9303 (*Makine Tarafından Okunabilen Seyahat Belgeleri: Bölüm 1 - Makine Tarafından Okunabilen Pasaportlar, Bölüm 2 - Makine Tarafından Okunabilen Vizeler ve/veya Bölüm 3 - Ölçü 1 ve Ölçü 2 Makine Tarafından Okunabilen Resmi Seyahat Belgeleri*) 'e uygun olarak çıkaracaktır.
5. Taraflardan her biri ayrıca taklit veya sahte seyahat belgelerine ilişkin işletimsel bilgi paylaşımında bulunmayı ve seyahat belgeleri sahteciliği ve taklitçiliği, sahte veya taklit seyahat belgelerinin kullanılması, geçerli seyahat belgelerinin sahtekârlar tarafından kullanılması, bir suçun işlenmesinin ilerletilmesinde hak sahipleri tarafından geçerli seyahat belgelerinin amaç dışında kullanılması, süresi dolmuş veya iptal edilmiş seyahat belgelerinin kullanılması, hileli olarak elde edilmiş seyahat belgelerinin kullanılması gibi seyahat belgesi sahteciliğine karşı direnci güçlendirmek için diğer tarafla işbirliği yapmayı kabul etmektedir.

MADDE 21

SİGARA İÇME YASAĞI

1. Taraflardan her biri, Taraf ülkeler arasında yapılan, kendi havayolları tarafından gerçekleştirilen yolcu taşıyan tüm uçuşlarda sigara içilmesini yasaklayacak veya kendi havayollarının yasaklamasını sağlayacaktır. Bu yasak, hava aracının tüm bölümlerinde uygulanacak ve yolcular uçağa alınmaya başladığı andan, yolcuların uçaktan indirilmesinin tamamlandığı ana kadar geçerli olacaktır.
2. Taraflardan her biri, kendi havayollarının, yolcularının ve mürettebat üyelerinin bu Anlaşmanın hükümlerine uyduğunu garanti etmek için uygunsuzluk durumunda uygun cezaların uygulanması dahil makul gördüğü tüm önlemleri alacaktır.

ASLI GİBİDİR



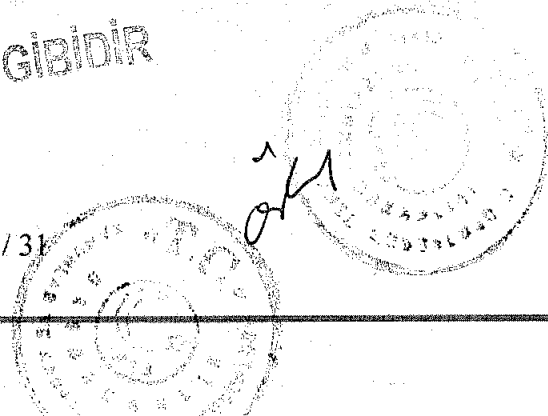
MADDE 22
ÇEVRE KORUMASI

Taraflar, havacılığın sürdürülebilir gelişimini teşvik ederek çevre koruması ihtiyacını desteklemektedir. Taraflar, ülkeleri arasında yapılan operasyonlar ile ilgili olarak ICAO Standartlarına ve Ek'in Tavsiye Edilen Uygulamalarına (SARPs) ve mevcut ICAO politikasına ve çevre koruma kılavuzuna uymayı kabul etmektedir.

MADDE 23
UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI

1. Akit Tarafların tayin edilen havayolu (havayolları), her bir tarife döneminde (yaz ve kış) her bir Akit Tarafın ulusal gereklilikleri uyarınca diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine planladıkları uçuş programlarını onay için sunacaktır.
2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun onaylanan uçuş programı dışında mutabık kalınan hizmetler doğrultusunda düzenlemek istediği ek uçuşlar için sözü geçen havayolu, diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinden ön izin talep etmelidir. Bu tür talepler, Akit Tarafların ulusal yasa ve düzenlemelerine uygun şekilde sunulacaktır. Yapılacak herhangi bir değişiklikte de aynı usul uygulanacaktır.
3. Tarafların tayin edilen havayolları, geçerli tarifelerin tescil prosedürlerine ve her bir kısım üzerindeki yol güzergâhlarına uyacaktır. Her iki taraf da bu konuda faal olmayı kabul etmektedir. Bir Akit tarafın, diğer Akit tarafın tarifelerini ve hatlarını onaylamanın bu Akit Tarafın havayolları üzerinde ayrımcı uygulamalara yol açabileceğini düşünmesi durumunda, diğer Akit tarafın tayin edilen havayollarına uygulanan prosedürün aynısını uygulayabilir.

ASLI GİBİDİR



MADDE 24

İSTATİSTİKLER

Her iki Akit Tarafın havacılık otoriteleri diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine, talep üzerine, birinci Akit Tarafın tayin edilen havayollarınca mutabık kalınan hizmetlerde taşınan trafiğe ilişkin periyodik istatistik veya diğer benzer bilgileri temin edeceklerdir. Bu raporlar bu havayollarının mutabık kalınan hizmetlerde taşımış oldukları yolcu ve kargo miktarını ve bu yolcu ve kargo trafiğinin başlangıç ve varış noktalarını belirlemek için gerekli tüm bilgileri içerecektir.

MADDE 25

İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER

1. Yakın işbirliği anlayışından hareketle, Akit Tarafların havacılık otoriteleri zaman zaman bu Anlaşmanın ve Eklerinin uygulanması, yorumlanması ve değişikliklerin uyarlanması konusunda birbirleriyle istişareler yürüteceklerdir.
2. Bir Akit Tarafın bu Anlaşmayı veya Eklerini değiştirmek amacıyla istişare talep etmesi durumunda, Taraflarca aksine karar verilmedikçe, istişareler karşı tarafın yazılı talebi almasından sonra en kısa sürede ve her hal ve karda en geç altmış (60) gün içinde başlayacaktır. Bu istişareler müzakere veya yazışma yoluyla gerçekleştirilecektir. Her bir Akit Taraf bu istişareler sırasında mantıklı ve ekonomik kararların alınabilmesini kolaylaştırmak amacıyla, tutumunu destekleyen ilgili gerekçeleri hazırlayacak ve sunacaktır.
3. Eğer Akit Taraflardan biri bu Anlaşmanın hükümlerinden birinin değiştirilmesini uygun görürse, böyle bir değişiklik Akit Tarafların yasal prosedürlerinin tamamlandığını bildirmelerinden sonra yürürlüğe girecektir.
4. Ek l'de yapılacak değişiklikler Tarafların havacılık otoritelerinin aralarında doğrudan anlaşmasıyla da yapılabilir. Değişiklikler geçici olarak karşılıklı mutabakata varıldıktan sonra uygulanmaya başlanacak ve diplomatik nota teatisi ile teyit edilmesinden sonra yürürlüğe girecektir.

ASLI GİBİDİR

MADDE 26
İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ

1. Bu Anlaşmanın yorumlanmasında veya uygulanmasında Akit taraflar arasında herhangi bir uyuşmazlık çıkması durumunda, Akit Taraflar öncelikle uyuşmazlıklarını her iki Akit Taraf Devletin havacılık otoriteleri arasında istişare yoluyla çözme yoluna gideceklerdir.

2. Eğer söz konusu Havacılık Otoriteleri çözüme istişare yoluyla ulaşamazlarsa, uyuşmazlık diplomatik kanallar yoluyla çözüme kavuşturulacaktır.

3. Eğer Akit Taraflar paragraf (1) ve (2) doğrultusunda bir çözüme ulaşamazlarsa, herhangi bir Akit Taraf ilgili kanun ve düzenlemelerine uygun olarak uyuşmazlığı, birer üyesi her bir Akit Tarafça belirlenecek, üçüncü hakem ise Akit Taraflardan birinin milliyetinden olmayan ve de her iki Akit Tarafın hakemlerin belirlendiği sürede diplomatik ilişkide olduğu üçüncü bir devletin milliyetinden olmak kaydıyla bu iki hakem tarafından seçileceği, üç hakemden oluşan bir tahkim heyetine sunabilir.

Her bir Akit Taraf, hakemini, hakem kararı bildirimini taahhütlü posta ile aldıktan sonra altmış (60) gün içinde bildirecektir. Üçüncü hakem her bir Akit Tarafın hakemini belirlemesinden sonra diğer bir altmış (60) gün içinde atanacaktır.

Eğer bir Akit Taraf belirlenen süre içinde hakemini bildirmezse veya seçilen hakemler tahkim heyeti başkanının belirlenmesine belirtilen sürede karar veremezse, her bir Akit Taraf ICAO Konsey Başkanından tahkim heyeti başkanını veya bildirmeyen tarafın hakemini belirlemesini talep edebilir.

4. Akit Tarafların milliyetinden olmamak kaydıyla ICAO Konseyi Başkan Yardımcısı ya da kıdemli bir üyesi ICAO başkanının yokluğunda veya yetersizlik durumunda onun bu Maddenin (3.) paragrafında belirtilen sorumluluklarını üstlenecektir.

5. Tahkim Heyeti, usullerini ve hakem kurulu yerini Akit Taraflar arasında mutabık kalınan hükümlere tabi şekilde belirleyecektir.

ASLI GİBİDİR

6. Tahkim Heyetinin kararları Akit Taraflar için uyuşmazlığa dair son karar niteliğinde ve bağlayıcı olacaktır.

7. Eğer bir Akit Taraf veya Akit Taraflardan birinin tayin edilen havayolu bu Maddenin (2.) paragrafına göre verilen karara uymazsa, diğer Akit Taraf bu Anlaşma doğrultusunda diğer Akit Tarafa sağlanan hakları veya ayrıcalıkları sınırlandırabilir, askıya alabilir veya iptal edebilir.

8. Her bir Akit Taraf kendi hakeminin masraflarını karşılayacaktır. Üçüncü hakemin masrafları, ICAO'nun bu Maddenin (3.) paragrafında belirtilen üçüncü hakemi atamasında veya bildirilmeyen hakemi belirlemesinde yapacağı her türlü ödeme ve masraflar da dahil olmak üzere, Akit Taraflarca eşit olarak paylaşılacaktır.

8. Tahkime başvurulmasından itibaren ve tahkim heyeti kararını açıklayana dek, Akit Taraflar sona erme hali dışında, varılan nihai sonuca göre yapılan uyarlamaya halel getirmeksizin, bu Anlaşmadan doğan tüm yükümlülüklerini yerine getirmeye devam edecektir.

MADDE 27

TESCİL

Bu Anlaşma, Ekleri ve bunlarda yapılacak tüm değişiklikler imza edildikten sonra ICAO'ya tescil olunacaktır.

MADDE 28

ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR

Her iki Akit Tarafın da hava ulaştırmasına dair çok taraflı bir anlaşmanın tarafı olması halinde, Taraflar bu Anlaşmanın söz konusu çok taraflı anlaşmayı dikkate alacak şekilde değiştirilmesi gerekip gerekmediği hususunda istişare edeceklerdir.

ASLI GİBİDİR

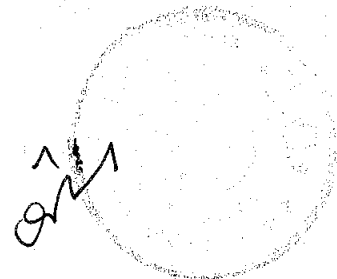
MADDE 29
BAŞLIKLAR

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

MADDE 30
GEÇERLİLİK VE SONA ERME

Akit Taraflardan her biri, bu Anlaşmaya son vermek kararında olduğunu yazılı olarak, diplomatik yolla diğer Akit Tarafa bildirebilir. Bu bildirim eş zamanlı olarak ICAO' ya da ulaştırılacaktır. Bu Anlaşma, Akit tarafların karşılıklı anlaşması üzerine süresinden önce sona erdirilmedikçe, sona erme bildiriminin diğer Akit Tarafça alınış tarihinden bir yıl sonra sona erecektir. Diğer Akit Tarafça bildirimin alındığı teyit edilmezse, söz konusu teyit ICAO'nun bildirimi aldığı tarihten on dört (14) gün sonra alınmış sayılacaktır.

ASLI GIBİDİR



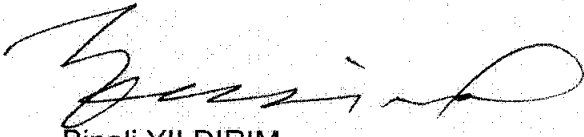
MADDE 31
YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

Bu Anlaşma, Akit Tarafların uluslararası anlaşmaların akdedilmesi ve yürürlüğe sokulmasına ilişkin yasal gerekliliklerini yerine getirdiğini karşılıklı olarak birbirlerine bildirdikleri tarihte yürürlüğe girecektir.

Kendi Hükümetleri tarafından yetkili kılınmış imzası geçen taraflar otuz bir (31) Madde ve iki (2) Ekten oluşan bu Anlaşmayı imzalamış ve mühürlemişlerdir.

Her bir versiyonu birbirine eşdeğer olmak üzere Ankara'da 18 Kasım 2011 tarihinde Türkçe, İspanyolca ve İngilizce dillerinde düzenlenmiştir. Herhangi bir yürütme, yorumlama veya uygulama farklılığının oluşması durumunda İngilizce metin geçerli olacaktır.

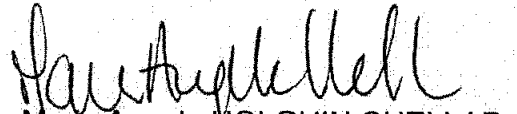
TÜRKİYE CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA



Binali YILDIRIM

Ulaştırma, Denizcilik ve
Haberleşme Bakanı

KOLOMBİYA CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA



Maria Angela HOLGUIN CUELLAR

Kolombiya Cumhuriyeti Dışişleri
Bakanı

GİBİDİR

EK I
HAT ÇİZELGESİ

1. Türkiye Cumhuriyeti tarafından tayin edilen havayollarının her iki yönde aşağıdaki hava hizmetlerini işletmeye hakkı olacaktır:

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	İleri Noktalar
Türkiye'deki Noktalar	Herhangi bir nokta (*)	Bogota Daha sonra belirlenecek iki nokta	Herhangi bir nokta (*)

2. Kolombiya Cumhuriyeti tarafından tayin edilen havayollarının her iki yönde aşağıdaki hava hizmetlerini işletmeye hakkı olacaktır:

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	İleri Noktalar
Kolombiya'daki Noktalar	Herhangi bir nokta (*)	Ankara İstanbul İzmir	Herhangi bir nokta (*)

Notlar:

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

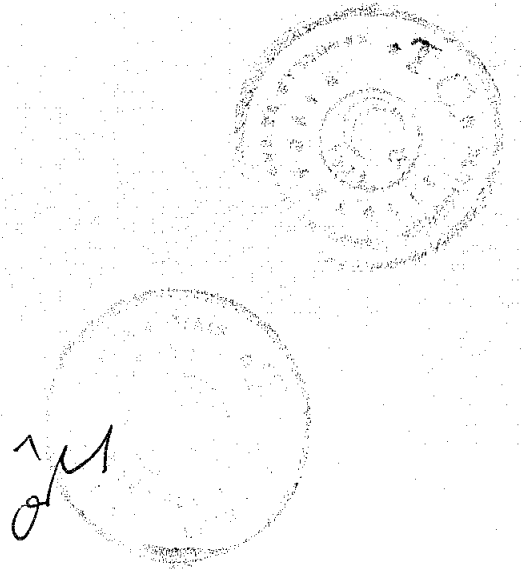
(*) Başlangıç ve bitiş noktasının havayolunu tayin eden Akit Tarafın ülkesi içinde kalması şartıyla, ara noktalar ve ileri noktalar tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından bütün uçuşlarda veya herhangi bir uçuşta kullanılabılır.

ASLI GIBİDİR

EK II
TİCARİ İŞBİRLİĞİ ANLAŞMALARI

Hava ulaştırma hizmetleri, Akit Tarafların tayin edilen havayolları tarafından kendi aralarında veya üçüncü taraf havayolları ile yapılan, kod paylaşım anlaşmaları, bloke alanlar, teçhizat kullanımı (hava aracı takası, kiralama, finansal kiralama ve diğerleri) gibi işbirliği ve ticari işbirliği anlaşmaları altında, bu anlaşmaların tarafların onay prosedürüne tabi olması koşuluyla, üstlenilebilir.

ACI GIBİDİR



ACUERDO DE SERVICIOS AEREOS

ENTRE

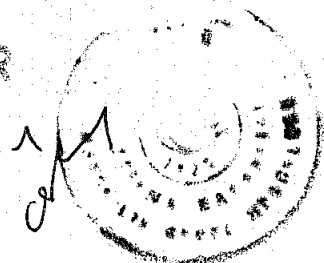
EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE TURQUIA

Y

EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA

ASLI GIBIDIR

1/28



CONTENIDO

<u>ARTICULO</u>	<u>TITULO</u>
1	DEFINICIONES
2	CONCESION DE DERECHOS
3	DESIGNACION Y AUTORIZACION
4	REVOCACION O SUSPENSION DE LA AUTORIZACION DE OPERACIÓN
5	CAPACIDAD
6	TARIFAS
7	IMPUESTOS, DERECHOS DE ADUANA Y OTROS CARGOS
8	APLICACIÓN DE LEYES Y REGULACIONES NACIONALES
9	CARGOS AL USUARIO
10	SERVICIOS DE ESCALA
11	PERSONAL NO-NACIONAL Y ACCESO A SERVICIOS LOCALES
12	CONVERSION DE MONEDA Y TRANSFERENCIA DE INGRESOS
13	IMPUESTOS
14	RECONOCIMIENTO MUTUO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS
15	LEGISLACION SOBRE LA COMPETENCIA
16	FLEXIBILIDAD OPERACIONAL
17	CODIGO DESIGNADOR UNICO
18	SEGURIDAD OPERACIONAL
19	SEGURIDAD DE LA AVIACION
20	SEGURIDAD DE DOCUMENTOS DE VIAJE
21	PROHIBICION DE FUMAR
22	PROTECCION DE MEDIO AMBIENTE
23	PRESENTACION DE HORARIOS
24	ESTADISTICAS
25	CONSULTAS Y ENMIENDAS
26	SOLUCION DE CONTROVERSIAS
27	REGISTRO
28	ACUERDOS MULTILATERALES
29	TITULOS
30	VALIDEZ Y TERMINACION
31	ENTRADA EN VIGOR

ANEXO I
ANEXO II

CUADRO DE RUTAS
ACUERDOS DE COOPERACION COMERCIAL



El Gobierno de la República de Turquía y el Gobierno de la República de Colombia en adelante llamados las "Partes Contratantes",

Siendo Partes de la Convención de Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el día siete de Diciembre, de 1944,

Deseando facilitar la expansión de las oportunidades de los servicios aéreos internacionales,

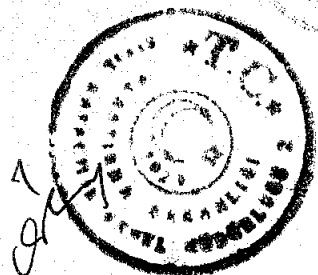
Reconociendo que los servicios aéreos internacionales competitivos y eficientes aumentan el crecimiento económico, el comercio, el turismo, la inversión y el bienestar de los consumidores,

Deseando asegurar el más alto grado de seguridad y protección en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su gran preocupación sobre actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, la cual pone en peligro la seguridad de las personas o propiedad, afectan la operación de los servicios aéreos de forma adversa, y menoscaba la confianza del público en la seguridad de la aviación civil, y

Deseando concluir un Acuerdo con el propósito de establecer y operar servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios,

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

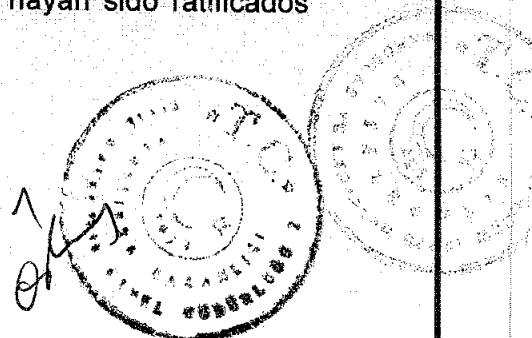
ASLI GIBİDİR



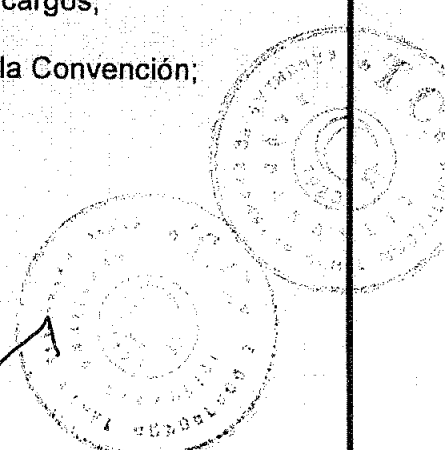
ARTICULO I DEFINICIONES

1. Para el propósito de este Acuerdo, a menos que el contexto lo requiera de otra forma, los términos:

- a. "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de la República de Turquía, el Ministerio de Transporte, Asuntos Marítimos y Comunicaciones y en el caso de la República de Colombia, la Autoridad de Aviación Civil o en ambos casos, cualquier persona u organismo autorizado a ejercer las funciones actualmente asignadas a las autoridades mencionadas;
- b. "Acuerdo" significa, este Acuerdo, sus Anexos y cualquier enmienda al mismo;
- c. "Servicios Acordados" significa, los servicios aéreos internacionales que pueden ser operados, de acuerdo con las provisiones de este Acuerdo en las rutas especificadas;
- d. "Anexo" significa el Anexo a este Acuerdo o cualesquiera enmiendas al mismo, de acuerdo con las provisiones del Artículo 25 (Consultas y Enmiendas) de este Acuerdo. Los Anexos forman parte integral de este Acuerdo y todas las referencias al Acuerdo incluirán el Anexo excepto donde explícitamente se acuerde de otra forma;
- e. "Servicio aéreo" "servicio aéreo internacional", "aerolínea" y "parada sin derechos de tráfico" tienen los significados especificados en el Artículo 96 de la Convención;
- f. "Capacidad" significa,
 - en relación con una aeronave, la carga útil de tal aeronave disponible en la ruta o sección de una ruta,
 - en relación con un servicio aéreo especificado, la capacidad de la aeronave utilizada en tal servicio multiplicada por la frecuencia operada por tal aeronave sobre un período dado en una ruta o sección de una ruta,
- g. "Convención" significa la Convención de Aviación Civil Internacional firmada en Chicago el día 7 de Diciembre, 1944 e incluye cualquier Anexo adoptado bajo el Artículo 90 de tal convención y cualquier enmienda de los Anexos de la Convención bajo los Artículos 90 y 94 de la misma, en la medida en que esos anexos y enmiendas se hayan hecho efectivos para o hayan sido ratificados por ambas Partes Contratantes;



- h. "Aerolínea(s) designada(s)" significan cualquier aerolínea(s) que haya/hayan sido designadas y/o autorizadas de acuerdo con el Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo;
- i. "Servicios de escala " significan e incluyen pero no se limitan a manejo de pasajeros, carga y equipaje, y la provisión de instalaciones y/o servicios de catering ;
- j. "OACI" significa la Organización de Aviación Civil Internacional ;
- k. "Transporte aéreo internacional" significa transporte aéreo que pasa a través del espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado.
- l. "Comercialización de aerolíneas" significa una aerolínea que ofrece transporte aéreo en una aeronave operada por otra aerolínea, a través de código compartido;
- m. "Parte" es un Estado que ha consentido formalmente a quedar obligado por el presente Acuerdo;
- n. "Equipo regular" significa artículos, diferentes a provisiones a bordo y repuestos de naturaleza removible, para ser usados a bordo de una aeronave durante el vuelo, incluyendo equipo de primeros auxilios y supervivencia;
- o. "Itinerario" significa el horario de rutas para operar los servicios de transporte aéreo anexos al presente Acuerdo y cualesquiera modificaciones al mismo como se acordó según las provisiones del Artículo 25 del presente Acuerdo;
- p. "Rutas especificadas" significan las rutas establecidas o a ser establecidas en el Anexo a este Acuerdo;
- q. "Repuestos" significan, artículos de una reparación o de naturaleza de reemplazo para incorporación en una aeronave, incluyendo motores;
- r. "Tarifa" significa cualquier tarifa, tasa o cargo, los precios a ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y/o carga, excluyendo correo, en transporte aéreo, incluyendo cualquier otra modalidad de transporte en conexión con la misma, a ser pagadas por las aerolíneas, incluyendo sus agentes y las condiciones que rigen la disponibilidad de tales tarifas, tasas o cargos;
- s. "Territorio" tiene el significado especificado en el Artículo 2 de la Convención;
- t. "Tráfico" significa, pasajeros, equipaje, carga y correo;



- u. "Cargos a los usuarios" significan pagos o tasas impuestas por el uso de aeropuertos, instalaciones de navegación aérea y otros servicios relacionados ofrecidos por una Parte Contratante a la otra.

ARTICULO 2 CONCESION DE DERECHOS

1. Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la operación de los servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo I de este Acuerdo por las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante:
 - a. Para sobrevolar sin aterrizar sobre el territorio de la otra Parte Contratante,
 - b. Para realizar escalas en el territorio mencionado con fines no comerciales,
 - c. Para hacer escalas en el territorio en los puntos especificados en la ruta del Anexo I de este Acuerdo con el propósito de embarcar y desembarcar tráfico internacional aéreo en combinación o separadamente.
 - d. Otros derechos especificados en este Acuerdo.
2. Las aerolíneas de cada Parte, diferentes de aquellas designadas bajo el Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo, también disfrutarán de los derechos especificados en los párrafos 2 a) y b) de este Artículo.
3. Nada en el párrafo (1) de este Artículo se considerará que confiere a las aerolíneas de una Parte Contratante el derecho de embarcar, en el en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, equipaje, carga o correo transportado por remuneración y destinado a otro punto en el territorio de esa otra Parte Contratante.

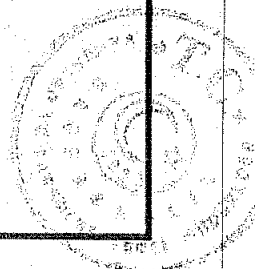
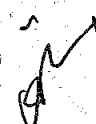
ARTICULO 3 DESIGNACION Y AUTORIZACION

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar una o más aerolíneas con el propósito de operar los servicios acordados en las rutas especificadas de acuerdo con sus propias regulaciones nacionales. Tal designación será efectuada en virtud de una notificación escrita a través de canales diplomáticos bajo reciprocidad.

2. Al recibo de tal designación, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante otorgarán, sujeto al parágrafo (3) de este Artículo, sin demora la autorización de operación apropiada a la(s) aerolínea(s) designada(s).
3. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de rehusarse a otorgar las autorizaciones de operación referidas en el parágrafo (2) de este Artículo con respecto a una aerolínea designada, o de imponer condiciones a las mismas cuando se estime necesario para el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 (Otorgamiento de Derechos) de este Acuerdo, en cualquier caso en el que la Parte Contratante no esté satisfecha con que el Gobierno que designe la aerolínea mantenga y administre los estándares establecidos en el Artículo 18 (Seguridad Aérea) y Artículo 19 (Seguridad de la Aviación) de este Acuerdo.
4. Cuando una aerolínea haya sido designada y autorizada, podrá iniciar en cualquier momento la operación de los servicios acordados, siempre que la capacidad acordada sobre una tarifa establecida de acuerdo con las provisiones del Artículo 5 (Capacidad) y el Artículo 6 (Tarifas) de este Acuerdo esté vigente respecto de tal servicio.

ARTICULO 4 REVOCACION O SUSPENSION DE LA AUTORIZACION DE OPERACIÓN

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de revocar una autorización de operación o suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 (Otorgamiento de Derechos) de este Acuerdo de una(s) aerolínea(s) designada(s) por la otra Parte Contratante, o para imponer tales condiciones cuando se estime necesario para el ejercicio de estos derechos:
 - a. en caso de incumplimiento de tal aerolínea para cumplir con las leyes o regulaciones de la Parte Contratante que otorga los derechos; o,
 - b. en caso de que tal aerolínea incumpla de otra forma al operar de conformidad con las condiciones prescritas bajo este Acuerdo.
2. A menos que la inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones mencionadas en el parágrafo (1) de este Artículo sean esenciales para prevenir infracciones adicionales de leyes o regulaciones, tal derecho será ejercido únicamente después de las consultas a las autoridades aeronáuticas del Estado de la otra Parte Contratante. En tal caso las consultas se iniciarán dentro de un periodo de sesenta (60) días desde la fecha de la solicitud efectuada por cualquiera de las Partes Contratantes para las consultas.

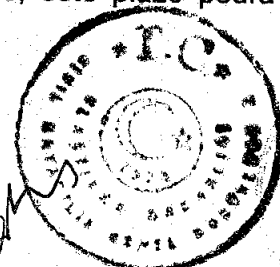


ARTICULO 5 CAPACIDAD

1. Las aerolínea(s) designada(s) de cada Parte Contratante gozarán de oportunidades justas y equitativas para la operación de los servicios aéreos entre los territorios de las dos Partes Contratantes.
2. En la operación realizada por la(s) aerolínea(s) designada(s) de cualquiera de las Partes Contratantes en los servicios aéreos especificados, los intereses de la aerolínea de la otra Parte Contratante serán tomados en cuenta para no afectar indebidamente los servicios que los últimos suministran en todo o parte de la misma ruta.
3. Los servicios acordados que deberán ser suministrados por la aerolínea o aerolíneas designadas de las Partes Contratantes guardarán estrecha relación con las necesidades del público para el transporte en las rutas especificadas y tendrán como objetivo primordial el suministro, según coeficientes de carga razonables, de capacidad suficiente para satisfacer las necesidades actuales de transporte de pasajeros y carga incluyendo correo entre los territorios de las Partes Contratantes.
4. En la operación de los servicios acordados, la capacidad total a ser ofrecida y la frecuencia de los servicios a ser operados por las aerolíneas designadas de cada Parte Contratante será, en primer lugar, mutuamente determinada por las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes antes de que los servicios sean inaugurados. Tal capacidad y frecuencia de los servicios inicialmente determinados podrán ser examinadas y revisadas periódicamente por las autoridades mencionadas.

ARTICULO 6 TARIFAS

1. Las tarifas a ser aplicadas por la aerolínea o aerolíneas designadas de una Parte para los servicios comprendidos por este Acuerdo serán establecidas a niveles razonables teniendo en cuenta todos los factores relevantes, incluyendo los intereses de los usuarios, costos de explotación, características del servicio, un beneficio razonable, las tarifas de otras aerolíneas y otras consideraciones comerciales propias del mercado.
2. Cada Parte puede requerir la notificación o presentación de las tarifas propuestas por las aerolíneas designadas de la otra Parte para el transporte hacia o desde su territorio. Para la notificación o presentación de tarifas no podrá exigirse una antelación de más de treinta (30) días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigor. En casos especiales, este plazo podrá reducirse.



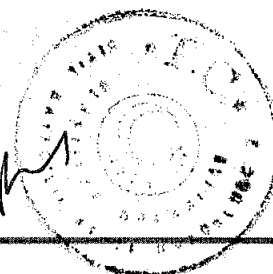
3. Cada Parte tendrá el derecho de aprobar o desaprobar las tarifas de los servicios de ida o de ida y vuelta entre los territorios de ambas Partes que se inicien en su propio territorio, de acuerdo con sus procedimientos. Las tarifas que habrá de cobrar una línea aérea designada de una Parte por el transporte entre el territorio de la otra Parte y el territorio de un tercer Estado estarán sujetas a los requisitos de aprobación de la otra Parte.
4. No obstante lo anterior cuando una parte contratante considere que el procedimiento de aprobación o registro de tarifas de la otra parte contratante pueda llevar a prácticas discriminatorias para las aerolíneas de esa Parte Contratante, ésta podrá aplicar un procedimiento idéntico para las aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante.

ARTICULO 7
IMPUESTOS, DERECHOS DE ADUANA
Y OTROS CARGOS

1. La aeronave operada en servicios aéreos internacionales por la aerolínea designada de cualquier Parte Contratante, así como su equipo regular, repuestos (incluyendo motores), suministros de combustibles y lubricantes (que incluyen fluidos hidráulicos), y provisiones a bordo (que incluyen comida, bebidas, licor, tabaco y otros productos para la venta o para uso de los pasajeros durante el vuelo) transportados a bordo, tales aeronaves estarán exentas de los derechos aduaneros, tasas de inspección, y otras obligaciones o impuestos al arribar al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que tal equipo y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que ellas sean re-exportadas o sean utilizadas a bordo de la aeronave en la parte del viaje a ser realizado sobre tal territorio.
2. También estarán exentos los siguientes ítems de los mismos derechos e impuestos, con excepción de los cargos correspondientes al servicio prestado;
 - a. Las provisiones de abordó tomadas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites establecidos por las autoridades de dicha Parte Contratante, y para el uso de a bordo de una aeronave utilizada en un servicio internacional de la Parte Contratante,
 - b. Los repuestos (incluyendo motores) y equipo regular de a bordo ingresados en el territorio de cualquier Parte Contratante para el mantenimiento o reparación de aeronaves utilizadas en los servicios internacionales por la(s) aerolíneas designada(s) de la otra Parte Contratante,

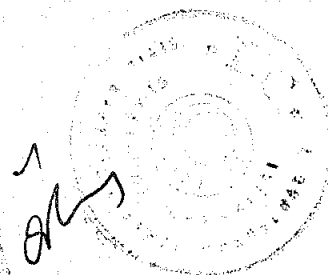
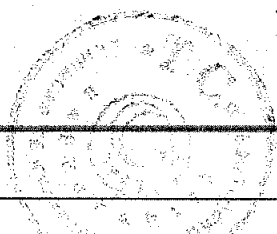
ASLI GIBIDIR

9/28



- c. El Combustible y los lubricantes (incluyendo fluidos hidráulicos) destinados para proveer a las aeronaves operadas en servicios internacionales por la aerolínea designada de la otra Parte Contratante, aún cuando esos suministros vayan a ser utilizados en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte Contratante en el cual son puestos a bordo,
 - d. La reserva de billetes, cartas de porte aéreo impreso y cualquier material con el logotipo de una aerolínea designada de una Parte Contratante y material publicitario usualmente distribuido sin cargo por tal aerolínea designada destinados a ser utilizados en la operación de servicios internacionales hasta el tiempo en que sea re-exportado,
- 3. Los materiales mencionados en el parágrafo (2) arriba serán sujetos a supervisión o control de las autoridades aduaneras.
 - 4. el equipo regular de vuelo, repuestos (incluyendo motores), suministros de abordaje y provisiones de combustibles y lubricantes (incluyendo fluidos hidráulicos) así como los materiales y provisiones retenidos a bordo de la aeronave de cualquier Parte contratante pueden ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante únicamente con la aprobación de las autoridades aduaneras de tal territorio. En tal caso, estos serán puestos bajo la supervisión de las mencionadas autoridades hasta el momento en que sean re-exportados o se disponga otra cosa de acuerdo con las regulaciones de aduana de tal Parte Contratante.
 - 5. Las exenciones incluidas en este Artículo también deberán estar disponibles cuando la aerolínea designada por una parte contratante ha iniciado acuerdos con otra aerolínea o proveedor para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra parte contratante de los artículos especificados en el parágrafo (1) del presente artículo, siempre y cuando la otra aerolínea reciba de manera similar las mismas exenciones por la otra parte contratante.
 - 6. Las tasas correspondientes a los servicios realizados en relación con el almacenaje y derechos de aduana serán cobrados de acuerdo con las leyes nacionales y regulaciones del Estado de las Partes Contratantes.

ASLI GIBİDİR



**ARTICULO 8
APLICACIÓN DE LEYES
Y REGULACIONES NACIONALES**

1. Las leyes y las regulaciones de una Parte Contratante relativas a la entrada en, permanencia en o salida desde su territorio de una aeronave que participe en servicios aéreos internacionales, o para la operación, navegación o vuelos de tales aeronaves sobre tal territorio se aplicarán a la aeronave de la aerolínea designada por la otra Parte Contratante.
2. Las leyes y las regulaciones de una Parte Contratante relativas a la entrada en, permanencia en o salida desde su territorio de pasajeros, tripulación, equipaje o carga, incluyendo correo, tal como los concernientes a las formalidades de entrada, salida, despachos de aduana, emigración e inmigración, seguridad de la aviación, pasaportes, aduanas, moneda, correos, salud y cuarentena serán aplicadas por o en nombre de tales pasajeros, tripulación, equipaje, carga o correo transportado por la aeronave de las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante mientras estos estén dentro del mencionado territorio.
3. Cada Parte Contratante por requerimiento de la otra Parte Contratante suministrará las copias de las leyes relevantes, regulaciones y procedimientos referidos en este Acuerdo.
4. Sujeto a las leyes y regulaciones de cada Parte Contratante, los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo a través del territorio de una Parte Contratante y sin que deje el área del aeropuerto reservada para tal propósito será sujeta únicamente a un control simplificado excepto respecto de medidas de seguridad contra violencia, piratería aérea y contrabando de narcóticos & sustancias psicotrópicas. Tal equipaje, carga y correo estarán exentas de aduanas, pruebas y derechos similares, tasas y cargos que no estén basados en el costo de los servicios provistos a la llegada.
5. Cuando apliquen tales leyes y regulaciones, las partes contratantes, -bajo circunstancias similares- conferirán a las aerolíneas designadas de la otra parte contratante un trato no menos favorable que el que otorguen a una de sus propias aerolíneas o a cualquier otra aerolínea que preste servicios aéreos internacionales idénticos.

ASU GIBIDI

ARTICULO 9 CARGOS AL USUARIO

1. Los aeropuertos, la seguridad de la aviación y otras instalaciones y servicios relacionados suministrados en el territorio de una Parte Contratante estarán disponibles para ser usados por las aerolíneas de la otra Parte Contratante en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier aerolínea involucrada en servicios aéreos internacionales similares en el momento arreglado para ser usados.
2. La fijación y el cobro de tasas y cargos impuestos en el territorio de una Parte Contratante a una aerolínea de la otra Parte Contratante, para el uso de aeropuertos, seguridad en la aviación y otras instalaciones y servicios relacionados serán justos y equitativos. Cualquiera de esas tasas y cargos serán tasados para una aerolínea de la otra Parte Contratante en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier aerolínea involucrada en servicios aéreos internacionales similares al momento en que las tasas o cargos fueron impuestos.
3. Cada Parte Contratante fomentará consultas entre sus autoridades competentes encargadas y las aerolíneas que utilizan los servicios e instalaciones, o donde sea practicable, a través de organizaciones que representen a las aerolíneas. Los usuarios serán informados, con la mayor antelación que fuera posible, de cualquier propuesta para cambios en los cargos a los usuarios, para permitirles expresar sus puntos de vista antes de que los cambios sean realizados.

ARTICULO 10 SERVICIOS DE ESCALA

Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo los Estándares y Prácticas Recomendadas (SARPs) de la OACI que figuran en el Anexo 6, a la aerolínea o aerolíneas designadas de una Parte Contratante, de acuerdo con las leyes y regulaciones nacionales de ambas Partes Contratantes, se les permitirá realizar sus propios servicios de escala en el territorio de la otra Parte Contratante y, a su elección, tener servicios de escala suministrados totales o parciales por cualquier agente autorizado, si se requiere por la legislación y regulaciones domésticas, por las autoridades competentes de la otra Parte Contratante para suministrar tales servicios. El ejercicio de estos derechos estará sujeto únicamente a limitaciones físicas u operacionales resultantes de consideraciones de seguridad operacional o seguridad de la aviación en el aeropuerto. Cualquier limitación será aplicada uniformemente y en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier aerolínea que preste servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se imponen las limitaciones.

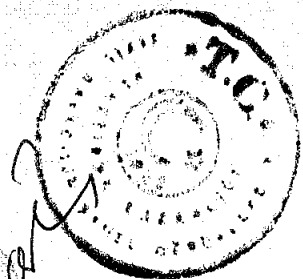
**ARTICULO 11
PERSONAL NO-NACIONAL
Y ACCESO A SERVICIOS LOCALES**

1. De acuerdo con las leyes y regulaciones de la otra Parte Contratante relacionada con la entrada, residencia y empleo la aerolínea o las aerolíneas designadas de una Parte Contratante tendrán derecho a traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante su propio personal administrativo, comercial, de ventas, operacional, técnico y de otros especialistas que sean requerido para la operación de los servicios acordados.
2. Estos requerimientos de personal pueden, a opción de la aerolínea o aerolíneas designadas de una Parte Contratante, ser satisfechos por su propio personal o mediante el uso de los servicios y personal de cualquier otra organización, compañía o aerolínea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante y que haya sido autorizado para realizar tales servicios para otras aerolíneas.
3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y regulaciones vigentes de la otra Parte Contratante. En consistencia con tales leyes y regulaciones cada Parte Contratante, sobre la base de reciprocidad y con el mínimo de demoras, otorgarán los permisos de trabajo necesarios, visas de visitante u otros documentos similares a los representantes y personal referido en el párrafo (1) de este Artículo.
4. Ambas Partes facilitarán y expedirán las autorizaciones de empleo necesarias para el personal que desempeñe ciertos servicios temporales que no excedan de noventa (90) días.

**ARTICULO 12
CONVERSION DE DIVISAS Y
TRANSFERENCIA DE GANANCIAS**

1. Cada aerolínea designada tendrá el derecho de vender y emitir sus propios documentos de transporte en el territorio de la otra Parte Contratante a través de sus oficinas de ventas y, a su discreción, a través de sus agentes. Tales aerolíneas tendrán el derecho de vender dicho transporte, y cualquier persona estará en libertad de comprar tal transporte en cualquier moneda convertible y/o en moneda local.

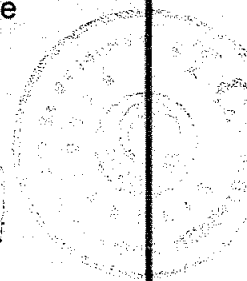
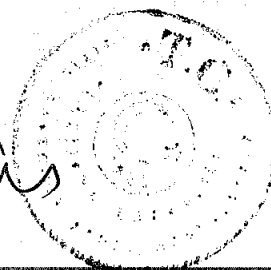
ASLI GIBIDIR



2. Cada aerolínea designada tendrá el derecho de convertir y remitir a su país, por solicitud, a la tasa oficial de cambio, el excedente de los ingresos sobre los gastos logrados provenientes de la venta de servicios de transporte aéreo.. En ausencia de las disposiciones apropiadas sobre un acuerdo de pagos entre las Partes Contratantes, la transferencia mencionada anteriormente será realizada en moneda convertible y de acuerdo con las leyes nacionales y las regulaciones de cambios de divisas aplicables.
3. La conversión y transferencia de tales ingresos será permitida sin restricción a la tasa de cambio aplicable a transacciones corrientes las cuales sean efectivas en el momento de que tales ingresos sean presentados para conversión y transferencia, y no serán sujetos a cualquier cargo excepto aquellos normalmente realizados por bancos por llevar a cabo tal conversión y transferencia.
4. La(s) aerolínea(s) designadas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de pagar a su discreción por los gastos locales, incluyendo compras de combustible, en el territorio de la otra Parte Contratante en moneda local o, siempre que estos acuerdos con regulaciones de moneda local, sean en monedas libremente convertibles.

ARTICULO 13 IMPUESTOS

1. Los ingresos provenientes de la operación de aeronaves en el tráfico aéreo internacional estarán sujetos a impuestos únicamente en el Estado Contratante donde estén situados los servicios de dirección efectiva de la línea aérea.
2. Las disposiciones del párrafo 1 también aplicarán a los beneficios por la participación en un consorcio, negocio conjunto o una agencia de operación internacional.
3. Las ganancias provenientes de la enajenación de aeronaves operadas en el tráfico internacional o de bienes muebles pertenecientes a la operación de tales aeronaves será gravable únicamente en la Parte Contratante en la cual estén situados los servicios de dirección efectiva de la línea aérea.
4. Sobre la base de la reciprocidad cada Parte eximirá del impuesto sobre el valor agregado o impuestos indirectos similares los productos y servicios proporcionados a la línea aérea designada por la otra Parte y empleados para la explotación de servicios aéreos internacionales. Dicha medida puede consistir en una exención o un reembolso.



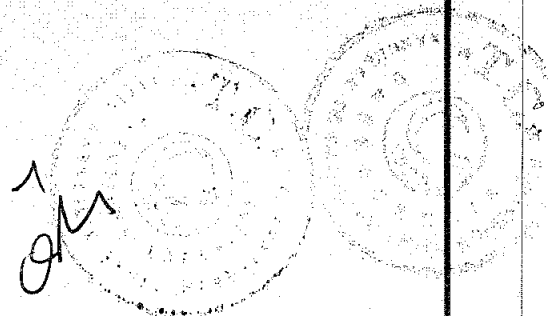
ARTICULO 14
RECONOCIMIENTO MUTUO
DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los Certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias, emitidos o validados por una Parte Contratante y aún en vigencia serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante con el propósito de operar los servicios acordados en las rutas especificadas siempre que los requerimientos bajo los cuales tales certificados o licencias fueron emitidos o validados sean iguales a o sobre los estándares mínimos que están o pueden estar establecidos según la Convención. Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho de rehusarse a reconocer, para propósitos de vuelos sobre su propio territorio certificados de competencia y licencias otorgadas a sus propios nacionales o validarlos para ellos por la otra Parte Contratante o cualquier otro Estado.
2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados referidos en el párrafo (1) arriba mencionado, emitidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante a cualquier persona o aerolínea designada o respecto de una aeronave utilizada en la operación de los servicios acordados, permitirá que la diferencia de los estándares mínimos establecidos en la Convención, y cuya diferencia ha sido presentada en la Organización Internacional de Aviación Civil OACI, la otra Parte Contratante puede solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a clarificar la práctica en cuestión. Si no se llega a un acuerdo satisfactorio constituirá base para la aplicación del Artículo 4 (Revocación o Suspensión de la Autorización de Operación) de este Acuerdo.

ARTICULO 15
LEYES SOBRE COMPETENCIA

1. Las Partes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia o modificaciones de las mismas, y de cualquier objetivo particular en ellas se persigan, que puedan afectar la operación de los servicios de transporte aéreo bajo este acuerdo e identificarán las autoridades encargadas de su aplicación.
2. En la medida que lo permitan sus propias leyes y reglamentos, las Partes prestarán asistencia a las líneas aéreas de la otra Parte, indicándoles si determinada práctica propuesta por una línea aérea es compatible con sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia.

ASLI GIBIDIR



ARTICULO 16 FLEXIBILIDAD OPERACIONAL

1. Cada aerolínea designada podrá en las operaciones de los servicios autorizados por este Acuerdo, utilizar sus propias aeronaves o aeronaves que hayan sido arrendadas, fletadas, o intercambiadas a través de un contrato celebrado entre líneas aéreas (de ambas partes o de terceros países), en cumplimiento de las normas y regulaciones de cada Parte y del artículo 83 bis de la Convención, contrato que deberá ser presentado a las autoridades de ambas Partes. En caso de ser aplicable, las Partes podrán celebrar acuerdos o memorandos de alcance técnico – operacional, para establecer las condiciones de delegación de responsabilidades sobre la vigilancia de la seguridad operacional.
2. Con sujeción al párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves (o aeronaves y tripulación) arrendadas de otra empresa, a condición de que esto no tenga como resultado que una línea aérea arrendadora ejerza derechos de tráfico que no tiene.
3. Cada línea aérea designada puede, en cualquier vuelo en los servicios convenidos y a su discreción, cambiar de aeronave en el territorio de la otra Parte o en cualquier punto de las rutas especificadas, a condición de que:
 - a) se establezca el horario de la aeronave utilizada más allá del punto de cambio de modo que coincida con la aeronave que llega o sale, según el caso; y
 - b) cuando el cambio de aeronave tenga lugar en el territorio de la otra Parte y cuando se utilice más de una aeronave más allá del punto de cambio, solamente una aeronave podrá ser del mismo tamaño y ninguna de ellas será más grande que la aeronave utilizada en el sector de la tercera y cuarta libertad.
4. Para las operaciones de cambio de capacidad, una línea aérea designada puede utilizar su propio equipo y, con sujeción a los reglamentos nacionales, equipo arrendado, y puede efectuar operaciones en virtud de arreglos comerciales con otra línea aérea.
5. Una línea aérea designada puede utilizar números de vuelo diferentes o idénticos para los sectores correspondientes a sus operaciones con cambio de aeronave.

ASLI GIBIDIR

1
g



ARTICULO 17
CODIGO DESIGNADOR UNICO

Cada parte aceptará la autorización del código designador que la otra Parte Contratante haya otorgado a sus aerolíneas para la identificación de sus vuelos.

ARTICULO 18
SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte Contratante puede solicitar consultas en cualquier tiempo sobre las normas de seguridad en cualquier área relacionada con instalaciones y servicios aeronáuticos, tripulaciones de vuelo, aeronaves o su operación aplicadas por la otra Parte Contratante. Tales consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días de tal solicitud.
2. Si, después de realizadas tales consultas, una Parte Contratante encuentra que la otra Parte Contratante no mantiene y administra efectivamente, los aspectos mencionados en el párrafo 1 de este Artículo, las normas de seguridad en cualquiera de dichas áreas para que sean al menos iguales a los estándares mínimos establecidos en ese momento de conformidad con la Convención, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante sobre aquellos hallazgos y de las medidas que se consideren necesarias para cumplir con aquellos estándares mínimos de la OACI, y que la otra Parte Contratante tomará las acciones correctivas necesarias dentro de un periodo acordado. El incumplimiento para tomar las acciones apropiadas dentro del periodo acordado será fundamento para la aplicación del Artículo 4 (Revocación, Suspensión o Limitaciones de Autorización) de este Acuerdo.
3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 16 de la Convención, se acuerda que cualquier aeronave operada por o en nombre de la aerolínea de una Parte Contratante que preste servicios hacia o desde el territorio del Estado de la otra Parte Contratante podrá, mientras esté en el territorio del Estado de la otra Parte Contratante, ser objeto de una inspección (en este Artículo llamado "inspección en rampa"), sin retrasos injustificados. Esto sería una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave. Sin embargo, las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 de la Convención, el objetivo de esta inspección será verificar, la validez de la documentación de la aeronave y la de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma son conformes a las normas en vigor establecidas en cumplimiento de la Convención.

ASU GIBIDIR

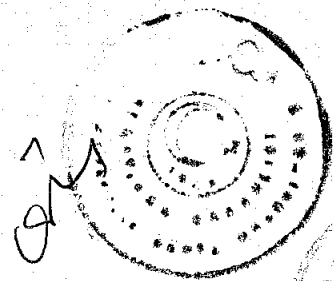
4. Si cualquiera de tales inspecciones de rampa o series de inspecciones de rampa da lugar a:

- a) serios motivos de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con los mínimos estándares establecidos en ese momento de acuerdo con la Convención, o
- b) serias motivos de que hay una falta de mantenimiento y administración de seguridad operacional efectivas establecidas en tal momento de acuerdo con la Convención,

la Parte Contratante que lleva a cabo la inspección, para propósitos del Artículo 33 de la Convención, estará en libertad de concluir que los requerimientos bajo los cuales el certificado o licencias respecto de tal aeronave o respecto de la tripulación de esa aeronave han sido emitidos o convalidados, o que los requerimientos bajo los cuales tal aeronave es operada, no son iguales a o están por debajo de los estándares mínimos establecidos de acuerdo con la Convención.

5. En el evento en que el acceso para llevar a cabo una inspección de rampa de una aeronave operada por la aerolínea designada de una Parte Contratante de acuerdo con el párrafo (3) anteriormente mencionado sea negado por el representante de tal aerolínea, la otra Parte Contratante tendrá libertad para inferir que existen serios motivos respecto de las situaciones señaladas en el párrafo (4) anteriormente mencionado y que se tomen las conclusiones referidas en tal párrafo.
6. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o variar la autorización de operación de la aerolínea de la otra Parte Contratante inmediatamente en el caso en que la primera Parte Contratante concluya, bien sea como resultado de una inspección de rampa, la negativa de un acceso a una inspección de rampa o a una serie de inspecciones de rampa, o consultas o de otra forma, que tal acción inmediata es esencial para la seguridad de una operación de aerolínea.
7. Cualquier acción de una Parte Contratante de acuerdo con los párrafos (2) o (6) anteriormente mencionados será suspendida una vez dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.

ASUGIBIDIR



ARTICULO 19 SEGURIDAD DE LA AVIACION

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integral de este Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán en particular de conformidad con las disposiciones del Convenio Sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de Septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de Septiembre de 1971 y su Protocolo complementario para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten servicios a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de Febrero de 1988 o el Convenio de Marcación de Explosivos Plásticos y de Detección firmado en Montreal el 1 de Marzo de 1991 o cualquier otro convenio sobre seguridad en la aviación en el cual las Partes Contratantes sean Partes.
2. Bajo solicitud, las Partes Contratantes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y para hacer frente a cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.
3. Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con todas las disposiciones sobre seguridad de la aviación y prácticas apropiadas recomendadas establecidas por la OACI y denominados como Anexos a la Convención sobre Aviación Civil Internacional en la medida en que tales disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes. Estas exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula u operadores de aeronaves que tengan su sede principal de negocios o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos situados en su territorio actúen conforme con tales disposiciones sobre seguridad de la aviación como sean aplicables para las Partes Contratantes. En consecuencia cada Parte Contratante deberá informar a la otra Parte Contratante cualquier diferencia entre sus normas y prácticas nacionales y las disposiciones de seguridad de la aviación de los Anexos referidos anteriormente. Cualquier Parte Contratante puede solicitar consultas inmediatas con la otra Parte Contratante en cualquier tiempo para discutir cualquier diferencia la cual tendrá lugar de acuerdo con el parágrafo 2 del Artículo 18 de este Acuerdo.

4. Cada Parte Contratante acuerda que tales operadores de aeronaves pueden ser requeridos para que observen las disposiciones de seguridad de la aviación referidas en el parágrafo 3 arriba mencionado solicitadas por la otra Parte Contratante para el ingreso, permanencia y salida del territorio de la otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará de que las medidas adecuadas son efectivamente aplicadas dentro de su territorio para proteger las aeronaves y para inspeccionar los pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipaje, carga y suministros de a bordo de las aeronaves antes y durante el abordaje o carga. Cada Parte Contratante deberá considerar favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte Contratante para que adopte medidas especiales de seguridad razonables para enfrentar una amenaza determinada en particular.
5. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de un incidente o apoderamiento ilícito de aeronave u otros otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y adoptando otras medidas apropiadas con el objeto de poner término a dicho incidente o amenaza a la brevedad posible y en forma segura, con el mínimo riesgo de vidas.
6. Cada Parte Contratante tomará dichas medidas, como le sea posible, para asegurar que una aeronave objeto de un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita, el cual haya aterrizado en el territorio del respectivo Estado sea detenido a menos que su salida esté justificada por el deber primordial de proteger la vida humana. Siempre que sea posible, tales medidas serán tomadas sobre la base de las mutuas consultas.

ARTICULO 20 SEGURIDAD DE LOS DOCUMENTOS DE VIAJE

1. Cada Parte acuerda adoptar medidas para garantizar la seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.
2. En este sentido, cada Parte acuerda establecer controles sobre creación, emisión, verificación y uso legítimos de pasaportes y otros documentos de viaje y documentos de identidad emitidos por, o en nombre de, tal Parte.
3. Cada Parte acuerda también establecer o mejorar procedimientos para garantizar que los documentos de viaje que expida sean de una calidad que no permita que sean fácilmente objeto de uso indebido y que no puedan alterarse, reproducirse o expedirse indebidamente con facilidad.

4. En cumplimiento de los objetivos anteriormente mencionados, cada Parte emitirá sus pasaportes y otros documentos de viaje de acuerdo con el c) Doc. 9303 de la OACI, *Documentos de Viaje de lectura mecánica : Parte 1 – Pasaportes de Lectura Mecánica , Parte 2 – Visados de Lectura Mecánica y/o Parte 3 – Documentos de Viaje Oficiales de Lectura Mecánica .*
5. Cada Parte acuerda además intercambiar información operacional en relación con documentos de viaje falsificados o alterados, y para cooperar con la otra para fortalecer la resistencia contra el fraude en documentos de viaje, incluyendo la falsificación o alteración de documentos de viaje, el uso de documentos de viaje falsificados o alterados, el uso de documentos de viaje válidos por impostores, el uso indebido de documentos de viaje auténticos por sus titulares legítimos para promover la comisión de un delito, el uso de documentos de viaje expirados o revocados, y el uso de documentos de viaje obtenidos fraudulentamente.

ARTICULO 21 PROHIBICION DE FUMAR

1. Cada Parte prohibirá o hará que sus líneas aéreas prohíban fumar en todos sus vuelos de transporte de pasajeros operados por sus aerolíneas entre los territorios de las Partes. Esta prohibición aplicará a todos los lugares dentro de la aeronave y estará en vigor desde el momento en que una aeronave comienza el embarque de los pasajeros hasta el momento en que completa el desembarque de los pasajeros.
2. Cada Parte tomará todas las medidas que considere razonables para asegurar el cumplimiento de las disposiciones de este Artículo por sus aerolíneas y por sus pasajeros y miembros de la tripulación, incluyendo la imposición de las multas apropiadas por el incumplimiento.

ARTICULO 22 PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE

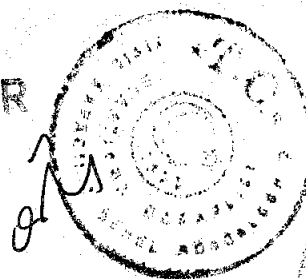
Las Partes apoyan la necesidad de proteger el medio ambiente mediante la promoción del desarrollo sostenible de la aviación. Con relación a las operaciones entre sus respectivos territorios las Partes acuerdan cumplir con los Estándares y Prácticas Recomendadas (SARPs) de la OACI Anexo así como las políticas y la orientación vigente de la OACI sobre protección del medio ambiente ambiental.

ARTICULO 23 PRESENTACION DE HORARIOS

1. La(s) Aerolínea(s) designada(s) de cada Parte Contratante presentarán su horario de vuelo previsto para aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante en cada período programado (verano e invierno) de acuerdo con los requerimientos nacionales de cada Parte Contratante.
2. Para los vuelos adicionales que la aerolínea designada de una Parte Contratante desee operar en los servicios acordados fuera del horario de vuelo aprobado, tal aerolínea deberá solicitar permiso previo de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Tales solicitudes serán presentadas de acuerdo con las leyes y regulaciones nacionales de las Partes Contratantes. El mismo procedimiento será aplicado a cualquier modificación de los mismos.
3. Las aerolíneas designadas de cada Parte cumplirán con los procedimientos para registro de horarios e itinerarios válidos de cada parte. Las dos partes acuerdan ser ágiles en este asunto. En cualquier caso donde una parte contratante considere que la aprobación de horarios y rutas de la otra Parte Contratante pueda llevar a prácticas discriminatorias entre las aerolíneas de tal Parte Contratante, puede implementarse un procedimiento idéntico a las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante.

ARTICULO 24 ESTADISTICAS

Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes suministrarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante a solicitud de ésta, estadísticas periódicas u otra información que razonablemente pudieran requerir para revisar la capacidad ofrecida en la operación de los servicios acordados por las aerolíneas designadas de la primera Parte Contratante. Tales informes incluirán toda la información requerida para determinar la cantidad del tráfico transportado por tal aerolínea en los servicios acordados y los orígenes y destinos de tal tráfico.



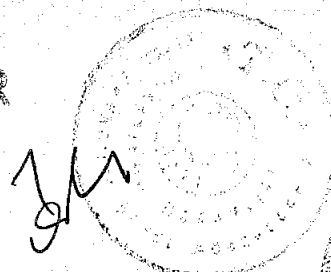
ARTICULO 25 CONSULTAS Y ENMIENDAS

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán mutuamente, y periódicamente con miras a garantizar la implementación, interpretación, aplicación o enmienda de este Acuerdo y los Anexos del mismo.
2. Si una Parte Contratante solicita consultas con miras a modificar este Acuerdo o sus Anexos, tales consultas comenzarán lo antes posible pero no después de sesenta (60) días de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud escrita, a menos que de otra forma se acuerde por las Partes Contratantes. Tales consultas pueden ser llevadas a cabo a través de discusiones o correspondencia. Cada Parte Contratante preparará y presentará durante tales consultas evidencia relevante que soporte su posición con el fin de facilitar las decisiones racionales y económicas a ser tomadas.
3. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera que se debe enmendar cualquier disposición de este Acuerdo, tal modificación entrará en vigor cuando las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de sus procedimientos constitucionales.
4. Las enmiendas al Anexo I pueden ser efectuadas mediante acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes. Estas serán aplicadas provisionalmente desde la fecha en que ellas hayan sido acordadas y entrarán en vigor cuando se confirmen mediante un intercambio de notas diplomáticas.

ARTICULO 26 SOLUCION DE CONTROVERSIAS

1. Si surgiere cualquier diferencia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes Contratantes deberán en primer lugar intentar solucionar su controversia mediante negociaciones entre las Autoridades Aeronáuticas de los estados de ambas Partes Contratantes.
2. Si las Autoridades Aeronáuticas mencionadas no llegan a un acuerdo mediante negociaciones, la controversia será solucionada mediante canales diplomáticos.

ASLI GIBIDIR



3. Si las Partes Contratantes no llegan a un acuerdo según lo establecido en los párrafos (1) y (2) arriba mencionados, cualquiera de las Partes Contratantes puede de acuerdo con sus leyes y regulaciones relevantes someter la controversia a un tribunal de arbitramento de tres árbitros, uno a ser nombrado por cada Parte Contratante y el tercer árbitro, quien será el árbitro dirimente, a ser acordado por los dos árbitros elegidos, siempre que tal árbitro no sea un nacional de cualquiera de las Partes Contratantes y será un nacional de un Estado que tenga relaciones diplomáticas con cada una de las Partes Contratantes al momento de la designación.

Cada Parte nombrará su árbitro dentro de un período de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de recibo, a través de correo certificado, de un aviso de arbitramento. El árbitro dirimente será designado dentro de un período adicional de sesenta días siguientes a la designación del árbitro por cada una de las Partes Contratantes.

Si una Parte Contratante no logra la designación de su árbitro dentro del período especificado o en el caso de que los árbitros designados no logren llegar a un acuerdo sobre el árbitro dirimente dentro del período mencionado, cada Parte Contratante podrá solicitar al Presidente del Consejo de OACI designar el árbitro dirimente o el árbitro de la Parte que haya fallado, según el caso lo requiera.

4. El Vicepresidente o un miembro senior del Consejo de la OACI, que no sea un nacional de cualquiera de las Partes Contratantes, según sea el caso, reemplazará al Presidente de la OACI en sus deberes arbitrales, como se menciona en el párrafo (3) de este Artículo, en caso de ausencia o por incompetencia de este último.
5. El tribunal de arbitramento determinará sus procedimientos y el lugar del arbitramento sujeto a las disposiciones acordadas al respecto entre las Partes Contratantes.
6. Las decisiones del tribunal de arbitramento serán definitivas y vinculantes entre las Partes Contratantes respecto de la controversia.
7. Si cualquiera de las Partes Contratantes o la aerolínea designada de cualquiera de las Partes Contratantes incumple la decisión dada bajo el párrafo (2) de este Artículo, la otra Parte Contratante puede limitar, suspender o revocar cualesquiera derechos o privilegios que hayan sido otorgados en virtud de este Acuerdo a la Parte Contratante que incumple.

ASLI GIBIDIR

24 / 28

gms

8. Cada Parte Contratante cubrirá los gastos de su propio árbitro. Los gastos del árbitro dirimente, incluyendo sus honorarios y cualesquiera gastos incurridos por la OACI en relación con la designación del árbitro designado y/o el árbitro de la Parte en incumplimiento como se menciona en el párrafo (3) de este Artículo serán compartidos en partes iguales por las Partes Contratantes.
9. En espera de la presentación a arbitramento y hasta que el tribunal de arbitramento publique su laudo, las Partes Contratantes continuarán, excepto en el evento de terminación, con la ejecución de todas sus obligaciones bajo este Acuerdo sin perjuicio del ajuste final de acuerdo con lo establecido en el laudo.

ARTICULO 27 REGISTRO

Este Acuerdo, sus Anexos y todas las enmiendas al mismo deberán registrarse luego de su firma en la OACI.

ARTICULO 28 ACUERDOS MULTILATERALES

Si ambas Partes pasan a ser partes de un acuerdo multilateral que trate asuntos previstos por este acuerdo, se consultarán para determinar si este acuerdo debería ser revisado para tenerlo en cuenta en el acuerdo multilateral.

ARTICULO 29 TITULOS

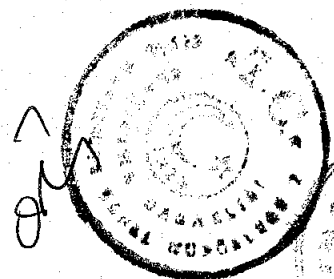
Los títulos se encuentran insertados en este Acuerdo en el encabezado de cada Artículo para propósitos de referencia y conveniencia y de ninguna forma definen límites, o describen el alcance o intención de este Acuerdo.

ARTICULO 30 VALIDEZ Y TERMINACION

Cualquiera de las partes contratantes podrá, notificar a la otra Parte por escrito, por vía diplomática, su intención de denunciar el presente acuerdo. Dicha notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Este acuerdo terminará un año después de que la otra parte contratante reciba la respectiva notificación, a menos, que de mutuo acuerdo, las partes lo retiren antes de vencer dicho plazo. Si la otra parte contratante no acusare recibo de la notificación de denuncia, esta será considerada como recibida catorce (14) días después de su recepción por la Organización de Aviación Civil Internacional.

25 / 28

ASLI GIBİDİR



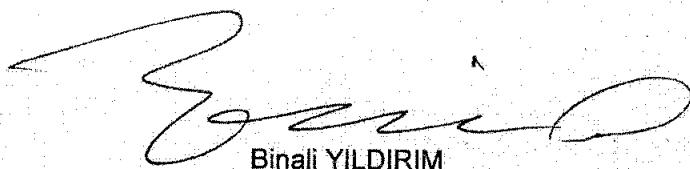
**ARTICULO 31
ENTRADA EN VIGOR**

Este Acuerdo entrará en vigor cuando las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de sus formalidades legales con relación a la conclusión y entrada en vigor de acuerdos internacionales.

En testimonio del presente, los plenipotenciarios abajo firmantes, estando debidamente autorizados para el mismo por sus respectivos Gobiernos han firmado este Acuerdo que comprende treinta y un (31) artículos y dos (2) Anexos y han fijado su sello a los mismos.

Hecho en Ankara este 18º día de noviembre el año 2011 en duplicado, en los idiomas Turco, Español e Inglés, todos los textos han sido igualmente autenticados. En caso de cualquier divergencia de implementación, interpretación o aplicación, el texto en inglés prevalecerá.

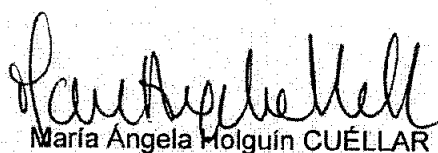
**POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DE TURQUIA**



Binali YILDIRIM

**Ministro de Transporte, Asuntos
Marítimos y Comunicaciones
República de Turquía**

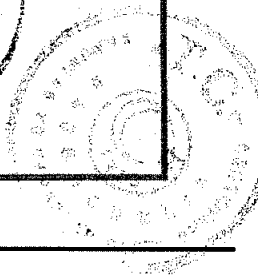
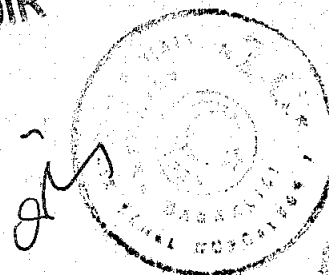
**POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DE COLOMBIA**



María Ángela Holguín CUÉLLAR

**Ministra de Relaciones Exteriores
República de Colombia**

ASLI GIBIDIR



ANEXO I CUADRO DE RUTAS

1. Las aerolíneas designadas por la República de Turquía estarán autorizadas para operar servicios aéreos en ambas direcciones como se presenta a continuación:

Desde	Puntos Intermedios	a	Puntos más allá
Puntos en Turquía	Cualquier punto (*)	Bogotá Dos puntos a ser especificados posteriormente	Cualquier punto (*)

2. Las aerolíneas designadas por la República de Colombia estarán autorizadas para operar servicios aéreos en ambas direcciones como se presenta a continuación:

Desde	Puntos Intermedios	a	Puntos más allá
Puntos en Colombia	Cualquier punto (*)	Ankara Estambul Izmir	Cualquier puntos (*)

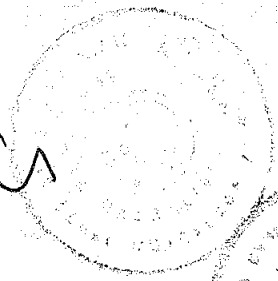
Notas:

(*) Los puntos intermedios y puntos más allá en las anteriores rutas, y los derechos de tráfico de 5ª libertad los cuales podrán ser ejercidos en dichos puntos por las aerolíneas designadas, serán determinados conjuntamente entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

(*) Los puntos intermedios y más allá podrán ser omitidos por las aerolíneas designadas en cualquiera o todos los vuelos a su discreción, siempre que tales servicios en esta ruta inicien y terminen en el territorio de la Parte Contratante designante de la aerolínea.

ASLI GIBİDİR

[Handwritten signature]



ANEXO II
ACUERDOS DE COOPERACION COMERCIAL

Los servicios de transporte aéreo pueden desarrollarse bajo acuerdos de colaboración y cooperación comercial celebrados por las aerolíneas designadas de cada parte contratante, entre ellas o con aerolíneas de terceros países, tales como código compartido, bloqueo de espacio, utilización de equipo (intercambio de aeronaves, arrendamiento, fletamento, entre otros), siempre y cuando tales acuerdos estén sujetos a los procedimientos de aprobación de cada parte.

ASLI GIBİDİR

28 / 28

[Handwritten signature]



AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

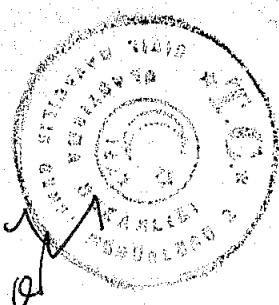
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF COLOMBIA

ASLI GIBIDIR

1/27



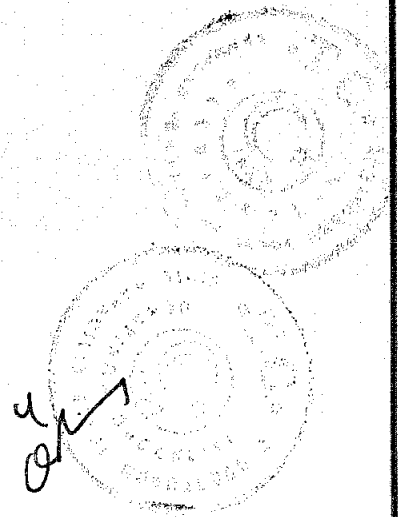
CONTENT

<u>ARTICLE</u>	<u>TITLE</u>
1	DEFINITIONS
2	GRANT OF RIGHTS
3	DESIGNATION AND AUTHORIZATION
4	REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION
5	CAPACITY
6	TARIFFS
7	TAXES, CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES
8	APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS
9	USER CHARGES
10	GROUND HANDLING
11	NON -NATIONAL PERSONNEL AND ACCESS TO LOCAL SERVICES
12	CURRENCY CONVERSION AND REMITTANCE OF EARNINGS
13	TAXATION
14	MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES
15	COMPETITION LAWS
16	OPERATIONAL FLEXIBILITY
17	UNIQUE DESIGNATOR CODE
18	AVIATION SAFETY
19	AVIATION SECURITY
20	SECURITY OF TRAVEL DOCUMENTS
21	BAN ON SMOKING
22	ENVIROMENTAL PROTECTION
23	FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION
24	STATISTICS
25	CONSULTATIONS AND AMENDMENTS
26	SETTLEMENT OF DISPUTES
27	REGISTRATION
28	MULTILATERAL AGREEMENTS
29	TITLES
30	VALIDITY AND TERMINATION
31	ENTRY INTO FORCE

ANNEX I	ROUTE SCHEDULE
ANNEX II	COMMERCIAL COOPERATION AGREEMENTS

ASLI GIBIDIR

2/27



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

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

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities,

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

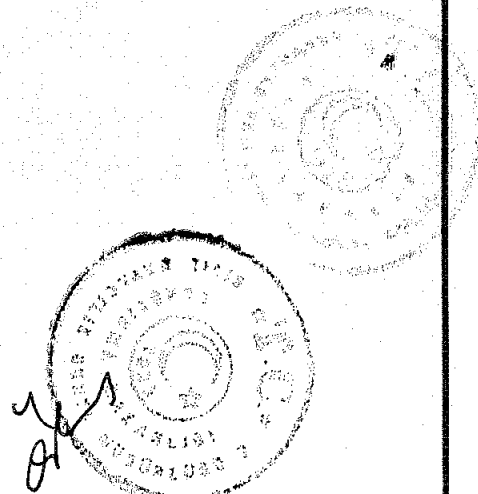
Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation, and

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

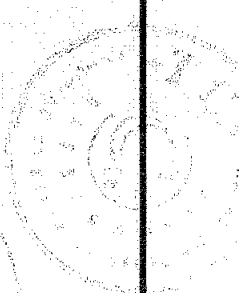
ASLI GIBİDİR

3/27



ARTICLE I DEFINITIONS

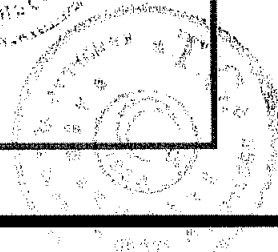
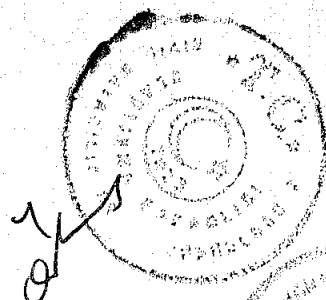
1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires, the terms:
- a. "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Republic of Turkey, the Ministry of Transport, Maritime and Communications and in the case of the the Republic of Colombia, the Civil Aviation Authority or in both cases any person or body authorised to exercise the functions presently assigned to the said authorities;
 - b. "Agreement" means, this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;
 - c. "Agreed services" means, the international air services which can be operated, according to provisions of this Agreement on the specified routes;
 - d. "Annex" means the Annex to this Agreement or any amendments thereto, in accordance with the provisions of Article 25 (Consultations and Amendments) of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include the Annex except where explicitly agreed otherwise;
 - e. "Air service" "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings specified in Article 96 of the Convention;
 - f. "Capacity" means,
 - in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on the route or section of a route,
 - in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;
 - g. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes of the Convention under Articles 90 and 94 thereof, so far as those annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;
 - h. "Designated airline(s)" means any airline(s) which has/have been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;



- i. "Ground-handling" means and includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services;
- j. "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;
- k. "International air transportation" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
- l. "Marketing airline" means an airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline, through code-sharing;
- m. "Party" is a State which has formally agreed to be bound by this Agreement;
- n. "Regular equipment" means articles, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment;
- o. "Schedule" means the schedule of the routes to operate air transportation services annexed to the present Agreement and any modifications thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 25 of the present Agreement;
- p. "Specified routes" means the routes established or to be established in the Annex to this Agreement;
- q. "Spare parts" means, articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines;
- r. "Tariff" means any fare, rate or charge, the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and/or cargo, excluding mail, in air transportation, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by airlines, including their agents and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- s. "Territory" has the meaning specified in Article 2 of the Convention;
- t. "Traffic" means, passengers, baggage, cargo and mail;
- u. "User charges" means fees or rates levied for the use of airports, navigational facilities and other related services offered by one Contracting Party to the other.

ASLI GIBİDİR

5/27



ARTICLE 2 GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of scheduled international air services on the routes specified in Annex I to this Agreement by the designated airlines of the other Contracting Party:
 - a. to fly without landing across the territory of the other Contracting Party,
 - b. to make stops in the said territory for non-traffic purposes,
 - c. to make stops in the territory at the points specified for that route in Annex I to this Agreement for the purpose of embarking and disembarking the international traffic in combination or separately.
 - d. the rights otherwise specified in this Agreement.
2. The airlines of each Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2 a) and b) of this Article.
3. Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, traffic carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

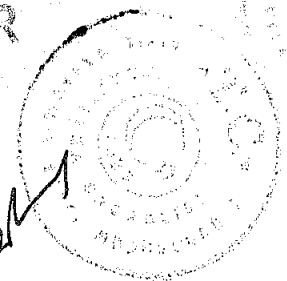
ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes in accordance with its own national regulations. Such designation shall be effected by virtue of a written notification through diplomatic channels under reciprocity basis.
2. On receipt of such designation, the aeronautical authorities of other Contracting Party shall, subject to paragraphs (3) of this Article, grant without delay to the designated airline(s) the appropriate operating authorization.

ASLI GIBİDİR

6/27

[Handwritten signature]



3. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 (Grant of Rights) of this Agreement, in any case where the Contracting Party is not satisfied that the Government designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 18 (Aviation Safety) and Article 19 (Aviation Security) of this Agreement.
4. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a capacity agreed upon and a tariff established in accordance with the provisions of Article 5 (Capacity) and Article 6 (Tariffs) of this Agreement is in force in respect of that service.

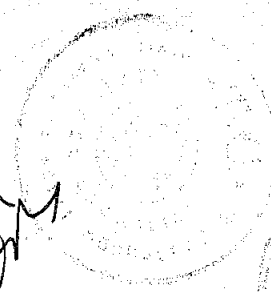
ARTICLE 4 REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 (Grant of Rights) of this Agreement by an airline/s designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:
 - a. in case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting the rights; or,
 - b. in case that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultations aeronautical authorities of the State of other Contracting Party. In such a case consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

ASLI GIBIDIR

7/27

gm



ARTICLE 5 CAPACITY

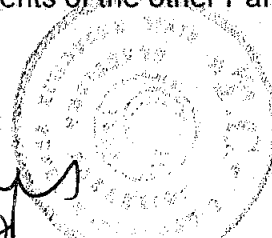
1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall enjoy fair and equal opportunity for the operation of air services between the territories of two Contracting Parties.
2. In the operation by the designated airline(s) of either Contracting Party of the specified air services, the interests of the airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same route.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements of passengers and cargo including mail between the territories of the Contracting Parties.
4. In the operation of the agreed services, the total capacity to be provided and the frequency of the services to be operated by the designated airlines of each Contracting Party shall be, at the outset, be mutually determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the services are inaugurated. Such capacity and frequency of services initially determined may be reviewed and revised from time to time by said authorities.

ARTICLE 6 TARIFFS

1. The tariffs to be applied by the designated airline or airlines of a Party for services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service, reasonable profit, tariffs of other airlines and other commercial considerations in the market-place.
2. Each Party may require notification or filing of tariffs proposed by the designated airlines of the other Party for carriage to or from its territory. Such notification or filing may be required not more than 30 days before the proposed date of introduction. In special cases, this period may be reduced.
3. Each Party may approve or disapprove tariffs for one-way or round-trip carriage between the territories of the two Parties which commences in its own territory, according to its procedures. The tariffs to be charged by a designated airline of one Party for carriage between the territory of the other Party and that of a third State may be subject to the approval requirements of the other Party.

8/27

ASLI GIBİDİR



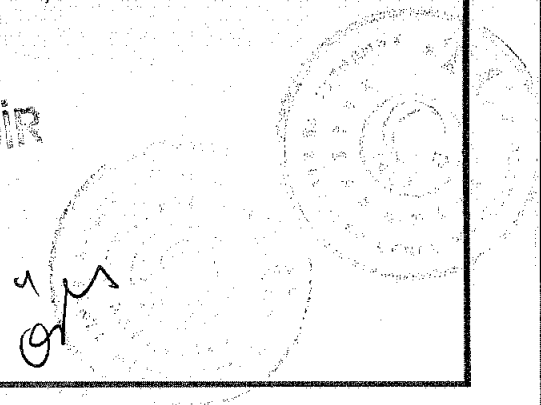
4. Nevertheless when a contracting party considers the approval procedure or fare registration of the other contracting party could lead to discriminatory practices for the airlines of this Contracting Party, this one can apply a same procedure for the airlines designated by the other Contracting Party.

**ARTICLE 7
TAXES, CUSTOMS DUTIES
AND OTHER CHARGES**

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts (including engines), supplies of fuels and lubricants (including hydraulic fluids), and aircraft stores (including food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight) carried on board, such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft until such time as they are re-exported or are used on board aircraft on the part of the journey to be performed over that territory.
2. The following items also shall be exempt from the same duties and taxes, in relation with the exception of carriage corresponding to the service performed;
 - a. aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in an international service of the Contracting Party,
 - b. spare parts (including engines) and regular airborne equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline(s) of the other Contracting Party,
 - c. fuel and lubricants (including hydraulic fluids) destined to supply aircraft operated on international services by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey to be performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board,

ASLI GIBIDIR

9/27



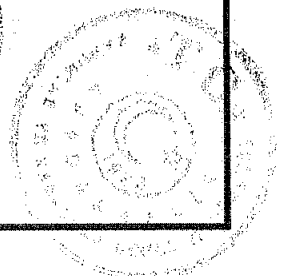
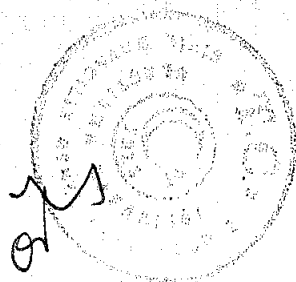
- d. printed ticket stock, airway bills any printed material bearing insignia of a designated airline of a Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline intended for use in the operation of international services until such time as they are re-exported,
3. Materials referred to in paragraph (2) above shall be subject to supervision or control of customs authorities.
4. The regular airborne equipment, spare parts (including engines), aircraft stores and supplies of fuels and lubricants (including hydraulic fluids) as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they shall be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations of that Contracting Party.
5. The included exemptions in this article also have to be available when the designated air line by one contracting party has started agreements with another airline or provider for the loan or transference in the territory of the other contracting party of the specified articles in the paragraph (1) of the present article, as far as the other airline receives in a similar way the same exceptions by the other contracting party
6. The fees corresponding to the services performed in relation to the storage and customs clearance will be charged in accordance with the national laws and regulations of the State of the Contracting Parties.

ARTICLE 8 APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

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

ASLI GIBİDİR

10/27



2. The laws and the regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in or departure from its territory of passengers, crew, baggage or cargo, including mail, such as formalities relating to entry, exit, clearance, emigration and immigration, aviation security, passports, customs, currency, postal, health and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party while they are within the said territory.
3. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party, supply the copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.
4. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control except in respect of security measures against violence, air piracy and smuggling of narcotics & psychotropic substances. Such baggage, cargo and mail shall be exempt from customs, exercise and similar duties, fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.
5. When applying such laws and rules, the contracting parties, -under similar circumstances-will confer to the designated air lines of the other contracting party a treatment not less favorable than the one provided to their own air lines or whatever other airline that provides identical international air services.

ARTICLE 9 USER CHARGES

1. Airports, aviation security and other related facilities and services that are provided in the territory of one Contracting Party shall be available for use by the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time arrangements for use are made.
2. The setting and collection of fees and charges imposed in the territory of one Contracting Party on an airline of the other Contracting Party for the use of airports, aviation security and other related facilities and services shall be just and fair. Any such fees and charges shall be assessed on an airline of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time the fees or charges are imposed.

ASLI GIBİDİR

11/27

1
9

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

ARTICLE 10 GROUND HANDLING

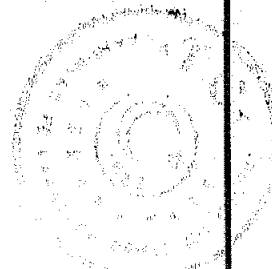
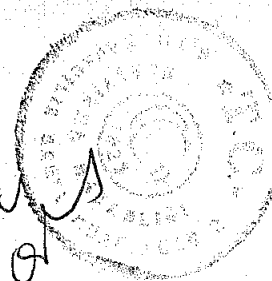
Subject to applicable safety provisions, including ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) contained in Annex 6, the designated airline or airlines of one Contracting Party shall be permitted, in accordance with the national laws and regulations of both Contracting Parties, to perform its own specified ground handling services in the territory of the other Contracting Party and, at its option, to have ground handling services provided in whole or in part by any agent authorized, if required by domestic laws and regulations, by the competent authorities of the other Contracting Party to provide such services. The exercise of these rights shall be subject only to physical or operational constraints resulting from considerations of airport safety or security. Any constraints shall be applied uniformly and on terms no less favorable than the most favorable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time the constraints are imposed.

ARTICLE 11 NON- NATIONAL PERSONNEL AND ACCESS TO LOCAL SERVICES

1. In accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment the designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled to bring in and to maintain in the territory of the other Contracting Party their own administrative, commercial, sales, operational, technical and other specialist staff who are required for the operation of the agreed services.
2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services and personnel of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and which has been authorized to perform such services for other airlines.

ASLI GIBİDİR

12/27



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

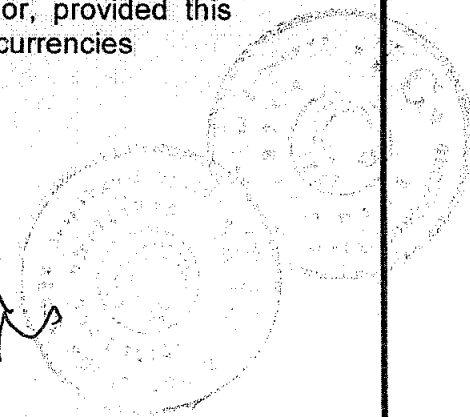
ARTICLE 12 CURRENCY CONVERSION AND REMITTANCE OF EARNINGS

1. Each designated airline(s) shall have the right to sell and issue its own transportation documents in the territory of the other Contracting Party through its sales offices and, at its discretion, through its agents. Such airlines shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation in any convertible currency and/or in local currency.
2. Each designated airline(s) shall have the right to convert and remit to its country, on demand, at the official rate of exchange, the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of traffic. In the absence of appropriate provisions of a payments agreement between the Contracting Parties, the above mentioned transfer shall be made in convertible currencies and in accordance with the national laws and foreign exchange regulations applicable.
3. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.
4. The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency or, provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies

13/27

ASLI GIBIDIR

[Handwritten signature]



ARTICLE 13 TAXATION

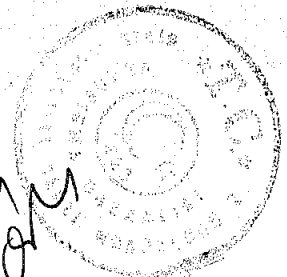
1. Profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the Contracting State in which the place of effective management of the enterprise is situated.
2. The provisions of paragraph 1 shall also apply to profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.
3. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic or movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the Contracting Party in which the place of effective management of the enterprise is situated.
4. Each Party shall on a reciprocal basis grant relief from value added tax or similar indirect taxes on goods and services supplied to the airline designated by the other Party and used for the purposes of its operation of international air services. The tax relief may take the form of an exemption or a refund.

ARTICLE 14 MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

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

ASLI GIBİDİR

14/27



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

ARTICLE 15 COMPETITION LAWS

1. The Parties shall inform each other about their competition laws, policies and practices or changes thereto, and any particular objectives thereof, which could affect the operation of air transport services under this agreement and shall identify the authorities responsible for their implementation.
2. The Parties shall, to the extent permitted under their own laws and regulations, assist each other's airlines by providing guidance as to the compatibility of any proposed airline practice with their competition laws, policies and practices.

ARTICLE 16 OPERATIONAL FLEXIBILITY

1. Each designated airline will be able in the operations of the authorized services in this agreement, use its own aircrafts or aircrafts which have been rented, chartered, or interchanged through a celebrated contract between airlines (from both parties or third countries) fulfilling the rules and regulations of each part and what is stated in article 83 bis of the Convention, this contract must be presented to the authorities of both parties. If applicable, the parties will be able to celebrate technical range agreements or memorandums – operational, to establish the conditions to delegate responsibilities about the operational surveillance of security.
2. With binding to the last paragraph 1, the designated airlines of each one of the parties will be able to use rented aircrafts (or aircraft and crew) of another company, if it does not cause the lease-holder airline exercise traffic rights it does not have.

ASLI GIBİDİR

3. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, change aircraft in the territory of the other Party or at any point along the specified routes, provided that:

a) aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be; and

b) in the case of a change of aircraft in the territory of the other Party and where more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

4. For the purpose of change of gauge operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.

5. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

ARTICLE 17 UNIQUE DESIGNATOR CODE

Each party shall accept the authorization of the designator code that the other Contracting Party has granted to its airlines to identify its flights

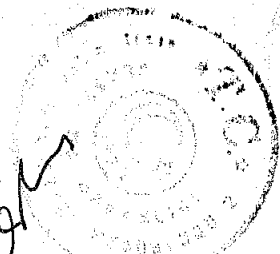
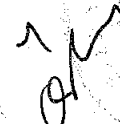
ARTICLE 18 AVIATION SAFETY

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

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

16/27

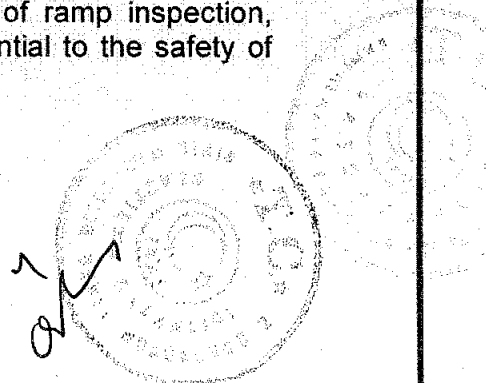
ASLI GIBİDİR



3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 16 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of the airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the State of the other Contracting Party may, while within the territory of the State of the other Contracting Party, be made subject of an examination (in this Article called "ramp inspection"), without unreasonable delay. This would be an inspection by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft. However, the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the objective of this inspection will be to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment, in accordance with the established effective norms on the base of the Convention.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
- a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
 - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,
- the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.
5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airline of a Contracting Party in accordance with paragraph (3) above is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
6. Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the airline of the other Contracting Party immediately in the case the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, the denial of an access to a ramp inspection or a series of ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

ASLI GIBIDIR

17/27



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

ARTICLE 19 AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 or the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection done at Montreal on 1 March 1991 or any other Convention on aviation security to which the Contracting Parties are parties.
2. Upon request, the Contracting Parties shall provide all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties, in their mutual relations, shall act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by ICAO and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences which shall be held in accordance with paragraph 2 of Article 18 of this Agreement.

18/27

ASLI GIBİDİR



4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall secure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof, with minimum risk to life.
6. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference, which has landed in the territory of the respective State is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

ARTICLE 20 SECURITY OF TRAVEL DOCUMENTS

1. Each Party agrees to adopt measures to ensure the security of their passports and other travel documents.
2. In this regard, each Party agrees to establish controls on the lawful creation, issuance, verification and use of passports and other travel documents and identity documents issued by, or on behalf of, that Party.
3. Each Party also agrees to establish or improve procedures to ensure that travel and identity documents issued by it are of such quality that they cannot easily be misused and cannot readily be unlawfully altered, replicated or issued.
4. Pursuant to the objectives above, each Party shall issue their passports and other travel documents in accordance with ICAO Doc 9303, *Machine Readable Travel Documents: Part 1 – Machine Readable Passports, Part 2 – Machine Readable Visas, and/or Part 3 – Size 1 and Size 2 Machine Readable Official Travel Documents*.

19/27

ASLI GIBİDİR



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

ARTICLE 21 BAN ON SMOKING

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

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

ARTICLE 22 ENVIRONMENTAL PROTECTION

The Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Parties agree with regard to operations between their respective territories to comply with the ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) of Annex and the existing ICAO policy and guidance on environmental protection.

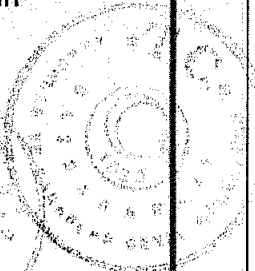
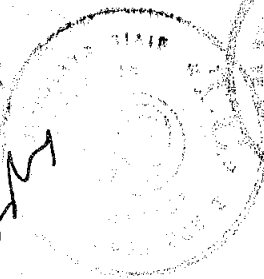
ARTICLE 23 FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party on each schedule period (summer and winter) in accordance with the national requirements of each Contracting Party.

20/27

ASLI GIBİDİR

1/11
01/11



2. For supplementary flights which the designated airline of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved flight schedule, that airline has to request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests shall be submitted in accordance with the national laws and regulations of the Contracting Parties. The same procedure shall be applied to any modification thereof.
3. The designated airlines of each Party shall comply with the procedures for registration of valid schedules and itineraries on each part. The two parties agree to be agile in this matter. In any case when a contracting party considers that the approval of schedules and routes of the other Contracting Party can lead to discriminatory practices on the airlines of that Contracting Party, it may implement a procedure identical to the designated airlines of the other Contracting Party.

ARTICLE 24 STATISTICS

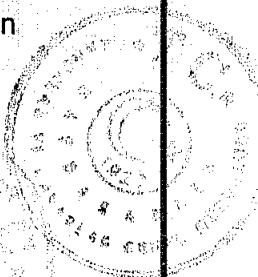
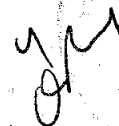
The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services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

ARTICLE 25 CONSULTATIONS AND AMENDMENT

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

21/27

ASLI GIBIR



3. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such modification enters into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfillment of their constitutional procedures.
4. Amendments to the Annex I may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall be applied provisionally from the date they have been agreed upon and enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

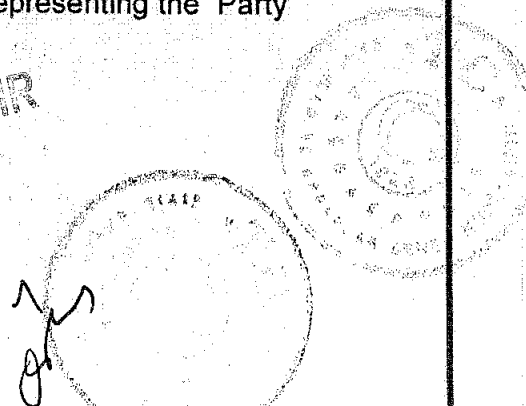
ARTICLE 26 SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle their dispute by negotiations between Aeronautical Authorities of the States of both Contracting Parties.
2. If the said Aeronautical Authorities fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.
3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs (1) and (2) above, either Contracting Party may in accordance with its relevant laws and regulations refer the dispute to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third arbitrator, who shall be the umpire, to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such arbitrator shall not be a national of the State either Contracting Party and shall be a national of a State having diplomatic relations with each of the Contracting Parties at the time of appointment.

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

If a Contracting Party fails to nominate its arbitrator within the specified period or in case the chosen arbitrators fail to agree on the umpire within the mentioned period, each Contracting Party may request the President of the Council of ICAO to appoint the umpire or the arbitrator representing the Party in default, as the case may require.

ASLI GIBİDİR



4. The Vice-President or a senior member of the ICAO Council, not being a national of either of the Contracting Parties, as the case may be, shall replace the President of ICAO in its arbitral duties, as mentioned in paragraph (3) of this Article, in case of absence or incompetence of the latter.
5. The arbitral tribunal shall determine its procedures and the place of arbitration subject to provisions agreed upon between the Contracting Parties.
6. The decisions of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Contracting Parties to the dispute.
7. If either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with the decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which have been granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.
8. Each Contracting Party shall bear the expenses of its own arbitrator. The expenses of the umpire, including his/her fees and any expenses incurred by ICAO in connection with the appointment of the umpire and/or the arbitrator of the Party in default as referred to in paragraph (3) of this Article shall be shared equally by the Contracting Parties.
9. Pending the submission to arbitration and there after until the arbitral tribunal publishes its award, the Contracting Parties shall, except in the event of termination, continue to perform all their obligations under this Agreement without prejudice to a final adjustment in accordance with the said award.

ARTICLE 27 REGISTRATION

This Agreement, its Annexes and all amendments thereto shall be registered after its signature to the ICAO.

ARTICLE 28 MULTILATERAL AGREEMENTS

If both Parties become parties to a multilateral agreement that addresses matters covered by this agreement, they shall consult to determine whether this agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.

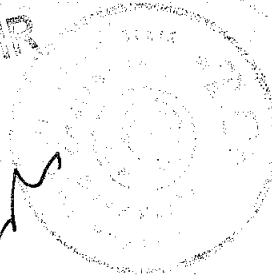
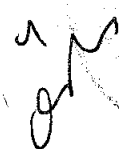
ARTICLE 29 TITLES

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 30 VALIDITY and TERMINATION

Whatever of the contracting parties will be able, to notify the other Party in written way, diplomatic via, its intention to accuse the current agreement. This report will be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This agreement will be finished a year after the other contracting party will receive the respective notification, unless, through a mutual agreement, the contracting parties finish it before this deadline. If the other contracting party do not acknowledge receipt of the accusation notification, this will be considered received fourteen (14) days after its reception by the International Civil Aviation Organization.

ASLI GIBIDIR



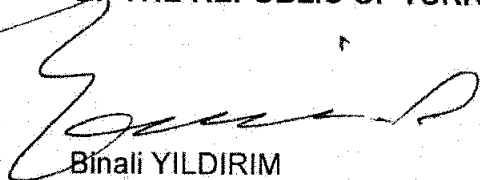
**ARTICLE 31
ENTRY INTO FORCE**

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

In witness thereof, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement comprising thirty one (31) Articles and two (2) Annexes and have affixed thereto their seals.

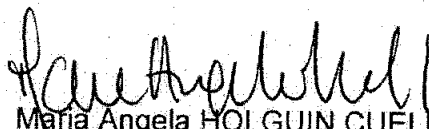
Done at Ankara this 18th day of November the year 2011 in duplicate, in the Turkish Spanish and English languages, all texts being equally authenticated. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.

**FOR THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF TURKEY**



**Binali YILDIRIM
Minister of Transport, Maritime
and Communications**

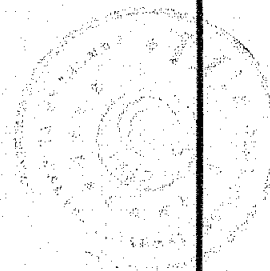
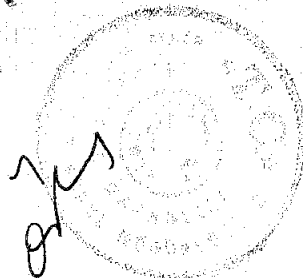
**FOR THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF COLOMBIA**



**Maria Angela HOLGUIN CUELLAR
Minister of Foreign Relations of the
Republic of Colombia**

ASLI GIBIDIR

25/27



**ANNEX I
ROUTE SCHEDULE**

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

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Turkey	Any points (*)	Bogota Two points to be specified later	Any points (*)

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

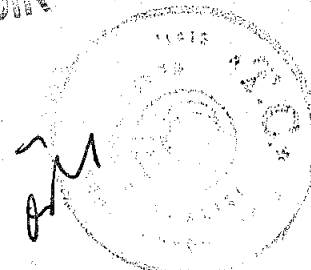
From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Colombia	Any points (*)	Ankara Istanbul Izmir	Any points (*)

Notes:

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

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

ASLI GIBIDIR

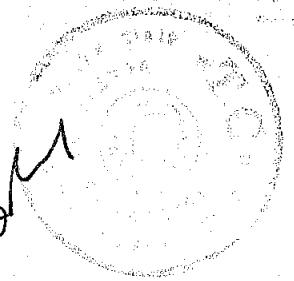


ANNEX II
COMMERCIAL COOPERATION AGREEMENTS

Air transport services can be undertaken under collaboration and commercial cooperation agreements, agreed upon by the designated airlines of each contracting party, between them or with third party airlines , such as code share agreements, blocked space, equipment utilization (aircraft interchange, renting, leasing, among others), as long as those agreements are subject to the approval procedures of each party.

ASLI GIBIDIR

~
✓
0



T/ 495

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ VE KOLOMBİYA CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ARASINDA HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASININ ONAYLANMASININ
UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI**

MADDE 1- (1) 18 Kasım 2011 tarihinde Ankara'da imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Kolombiya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması"nın onaylanması uygun bulunmuştur.

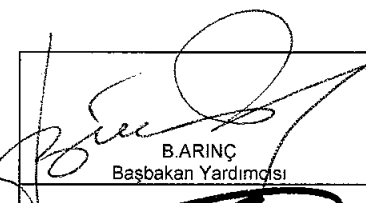
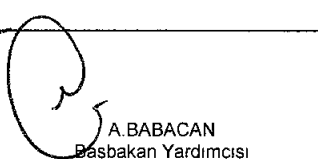
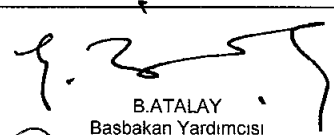
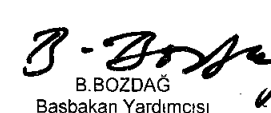
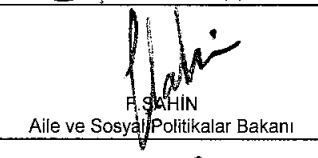
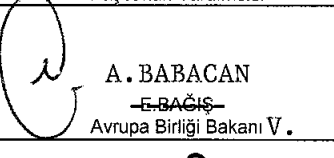
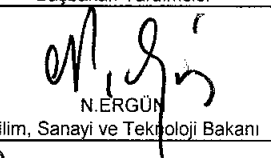
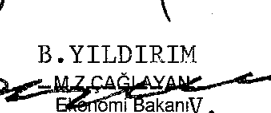
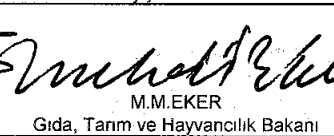
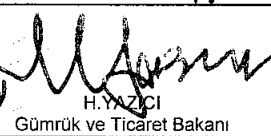
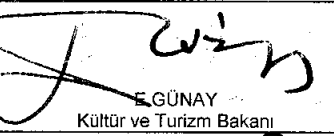
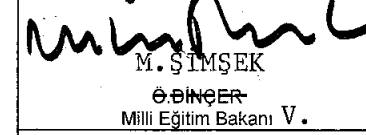
MADDE 2- (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 3- (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

Eki

Zarf

RECEP TAYYİP ERDOĞAN
BAŞBAKAN

 B. ARINÇ Başbakan Yardımcısı	 A. BABACAN Başbakan Yardımcısı	 B. ATALAY Başbakan Yardımcısı	 B. BOZDAĞ Başbakan Yardımcısı
 S. ERGİN Adalet Bakanı	 F. ŞAHİN Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı	 A. BABACAN F. BAĞIŞ Avrupa Birliği Bakanı V.	 N. ERGÜN Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı
 F. ÇELİK Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı	 E. BAYRAKTAR Çevre ve Şehircilik Bakanı	 C. YILMAZ A. DAVUTOĞLU Dışişleri Bakanı V.	 B. YILDIRIM M. Z. CAĞLAYAN Ekonomi Bakanı V.
 T. YILDIZ Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı	 S. KILIÇ Gençlik ve Spor Bakanı	 M. M. EKER Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanı	 H. YAZICI Gümrük ve Ticaret Bakanı
 F. ŞAHİN İçişleri Bakanı	 C. YILMAZ Kalkınma Bakanı	 E. GÜNAY Kültür ve Turizm Bakanı	 M. ŞİMŞEK Maliye Bakanı
 M. ŞİMŞEK Ö. DİNÇER Millî Eğitim Bakanı V.	 İ. YILMAZ Millî Savunma Bakanı	 V. EROĞLU Orman ve Su İşleri Bakanı	 R. ARDAĞ Sağlık Bakanı