

T.C.
BAŞBAKANLIK
Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü

Sayı : B.02.0.KKG.0.10/101-672 /5439

24 /12 /2012

Konu : Kanun Tasarısı

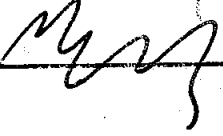
TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Dışişleri Bakanlığı'na hazırlanan ve Başkanlığınıza arzı Bakanlar Kurulu'na 4/12/2012 tarihinde kararlaştırılan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Arjantin Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Kendi Ülkeleri Arasında Hava Hizmetlerine İlişkin 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					
Tall Komisyon	Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm				
Esas Komisyon	Dışişleri				
Tarih:	28 Aralık 2012			E. No: 4/12/2012	
Ysm.Uzm.	Bşk.Yrd.	Başkan	Gn.Sek.Yrd.	Gn.Sek.	
					
TBMM BAŞKANI					

TBMM KANUNLAR ve KARARLAR BŞK. LİĞİ
24 Aralık 2012
Numara:

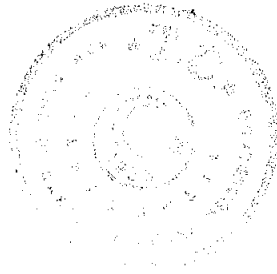
T B M M KÜTÜPHANE VE ARŞİV BİRLİK. BAŞKANLIĞI
24 Aralık 2012
No: 167199

GEREKÇE

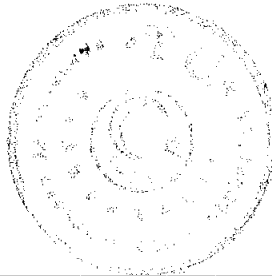
7 Aralık 1944 tarihli Şikago Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması'nda uluslararası sivil havacılık ile ilgili genel hükümler belirlenmiş ve devletlerin kendi hava sahaları üzerinde tam ve münhasır egemenlik hakkı bulunduğu ifade edilmiştir. Bu nedenle, Şikago Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması ilkeleri çerçevesinde, sivil havacılık ilişkilerimizin nasıl yürütüleceğinin belirlenmesi gereği doğmuştur. Gerek Ülkemiz ve gerekse diğer devletler 11 Şubat 1946'da ABD ve İngiltere arasında imzalanan Bermuda Anlaşması'nı örnek alarak ikili anlaşmalar tesis etmek yoluna gitmişlerdir. Ülkemizin coğrafi durumunu ve uluslararası hava servislerinin Ülkemizden geçmesinin sağlayacağı çıkarları göz önünde tutularak, 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 Arjantin Hükümeti arasında 20 Ocak 2011 tarihinde Ankara'da bir Hava Ulaştırma Anlaşması imzalanmıştır.

Türkiye ile Arjantin arasında gelişmekte olan ilişkilere katkıda bulunmak gayesi ile imzalanan bu Anlaşma, hava trafiği ile ilgili ulusal kanun ve nizamlara 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
ARJANTİN CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA
KENDİ ÜLKELERİ ARASINDA
HAVA HİZMETLERİNE İLİŞKİN
HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI



**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ VE ARJANTİN CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI**

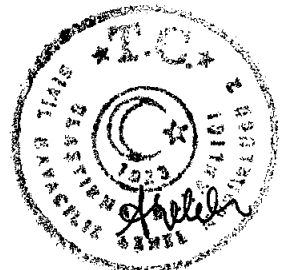
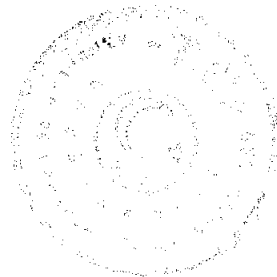
Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Arjantin Cumhuriyeti Hükümeti,

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

Ülkeleri arasında hava hizmetleri kurmak amacıyla bir anlaşmaya varmayı arzu ederek;

Uluslararası hava taşımasında en üst seviyede emniyet ve güvenliği sağlamak arzusuyla;

AŞAĞIDAKİ MADDELERDE ANLAŞMIŞLARDIR:

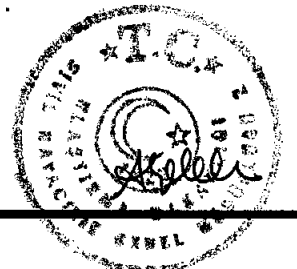
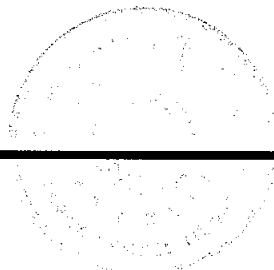


MADDE 1

TANIMLAR

Bu Anlaşmanın amacı doğrultusunda, metin içeriği aksini gerektirmediği takdirde:

- a) "Sözleşme" terimi, 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesini ifade etmekte ve her iki Akit Tarafça yürürlüğe girmesi veya kabul edilmesi koşuluyla, Sözleşmenin 90. Maddesi altında kabul edilen herhangi bir Eki ve 90. ve 94. Maddeler uyarınca Sözleşmenin Eklerinde yapılan herhangi bir değişikliği içermektedir.
- b) "Havacılık otoriteleri" terimi, Türkiye Cumhuriyeti için, Ulaştırma Bakanlığı veya bu Bakanlık tarafından yürütülmekte olan görevleri yerine getirmeye yetkili her bir kurum veya kişiyi; Arjantin Cumhuriyeti için Federal Planlama, Kamu Yatırımı ve Hizmetleri Bakanlığı, Ulaştırma Müsteşarlığı, Ulusal Sivil Havacılık Dairesi veya bu Bakanlık tarafından yürütülmekte olan görevleri yerine getirmeye yetkili her bir kurum veya kişiyi ifade etmektedir;
- c) "Tayin edilen havayolları" terimi, bu Anlaşmanın 3. Maddesi uyarınca tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş havayolunu ifade etmektedir;
- d) "Ülke" terimi, Sözleşmenin 2. Maddesinde belirtilmiş olan anlamı haizdir;
- e) "Hava hizmeti" "uluslararası hava hizmeti"; "havayolu" ve "trafik amacı dışındaki duraklama" terimleri, Sözleşmenin 96. Maddesinde sırasıyla tanımlanan anlamları içerir;
- 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;
- g) "Belirlenen hat" terimi, bu Anlaşmanın Ekinde yer alan hat çizelgesinde belirtilen ve Tarafların tayin edilen havayolları tarafından uluslararası hava hizmetlerinin işletileceği hattı ifade etmektedir;
- h) "Trafik" terimi; yolcular, bagaj, kargo ve postayı ifade etmektedir;
- i) "Tarife" terimi, acente veya taşıma belgelerinin satışı için alınan komisyon ücretleri ve diğer ek hizmet bedelleri dâhil, fakat postanın taşınması için ek hizmet bedelleri ve şartları hariç olmak üzere yolcuların, bagaj ve kargonun taşınması için alınacak her türlü ücreti ve bu ücretlerin geçerli olduğu şartları ifade etmektedir.



MADDE 2
TRAFİK HAKLARI

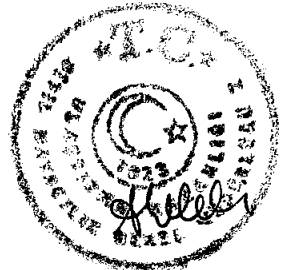
1. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa, bu Anlaşma'nın Ek I' inde belirlenen hatlar üzerinde tarifeli uluslararası hava hizmetlerini kurması ve yürütebilmesi için bu Anlaşma'da belirtilen hakları tanımaktadır. Bu hizmetler ve hatlar bundan böyle sırasıyla "belirlenen hizmetler" ve "belirlenen hatlar" olarak adlandırılacaktır.

2. Her bir Akit Tarafça tayin edilmiş olan havayolları, belirlenmiş bir hat üzerinde belirlenen bir hizmeti yürütürken şu haklardan faydalanacaktır:

- a) Diğer Akit Tarafın ülkesi üzerinden iniş yapmaksızın uçuş hakkı,
- b) Sözü geçen ülkede trafik dışındaki amaçlar için duraklama hakkı,
- c) Birlikte veya birbirinden ayrı olarak uluslararası trafiği indirmek ve almak amacıyla bu Anlaşmanın Ek I' inde belirtilen o hat için ülkede belirlenen noktalarda duraklama hakkı,

3. 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.

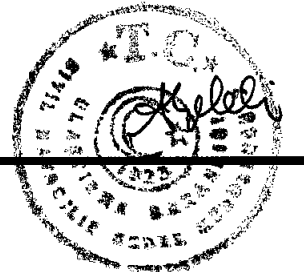
4. Duraklama (stop-over) haklarını hariç tutmamakla birlikte, bu Maddenin (1.) paragrafındaki hiçbir husus, bir Akit Tarafın havayoluna, diğer Akit Taraf ülkesinde bu diğer tarafın ülkesindeki başka bir noktaya ücret veya kira karşılığı taşınmak üzere trafik almak ayrıcalığını verdiği şeklinde anlaşılamaz.



MADDE 3

İŞLETME YETKİLENDİRMELERİ

1. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa, belirlenen hatlarda belirlenen hizmetleri işletmesi amacıyla bir veya daha fazla havayolunu yazılı olarak tayin etme hakkına sahip olacaktır.
2. Söz konusu tayin tebliğinin alınması üzerine, diğer Akit Taraf, bu Maddenin (3.) ve (4.) hükümlerine tabi olarak, o havayolunun tayin edildiği belirlenen hizmetleri işletmesi için tayin edilen havayoluna gereken işletme iznini gecikmeksizin tanıyacaktır.
3. Bir Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolunun sözü geçen havacılık otoritelerince Sözleşmenin hükümlerine uygun şekilde uluslararası hava hizmetlerinin işletilmesinde normal ve makul bir şekilde uygulanan kanun ve düzenlemelerin şartlarını yerine getirebilecek yeterlilikte olduğunu göstermesini isteyebilir.
4. Her bir Akit Taraf, havayolunu tayin eden devletin kanun hükümlerine tabi olacak şekilde, havayolunun hakiki sahipliği ve etkin kontrolünün tayin eden Akit Tarafın kendisinde veya Akit Taraf Devletinin uyruğundakilerin yetkisinde olması hususlarında tatmin olmaması halinde, bu Akit Taraf, bu Maddenin (2.) paragrafında sözü geçen işletme yetkilerini tanımayı reddedebilir veya tayin edilen havayolunun bu Anlaşma'nın 2. Maddesinde belirlenen hakları kullanabilmesi için gerekli göreceği birtakım şartlar getirebilir.
5. Bir havayolu bu şekilde tayin edilip yetkilendirildiğinde, bu hizmetlerle ilgili yürürlükteki bu Anlaşmanın sırasıyla Ek II ve 13. Maddesindeki geçerli hükümleri uyarınca, o hizmetle ilgili olarak uçuş programlarının onaylanmış olması ve tarifelerin saptanmış olması koşuluyla, belirlenen hizmetleri vermeye istediği herhangi bir zamanda başlayabilir.
6. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa yazılı bildirimde bulunarak kendi havayolunun tayinini geri çekme ve bunu başka bir havayolunun tayini ile değiştirme hakkına sahip olacaktır.



MADDE 4
İPTAL VE ASKIYA ALMA

1. Her bir Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri, aşağıdaki hallerde, diğer Akit Tarafça tayin edilen ve/veya yetkilendirilen bir havayoluna verilmiş bulunan işletme yetkisini iptal etmek veya bu havayolu/havayolları tarafından bu Anlaşmanın 2. Maddesinde belirtilen hakların kullanılmasını durdurmak veya bu yetkilendirmeleri iptal etmek veya askıya almak veya bu hakların kullanılmasında gerekli gördüğü kayıtları koymak hakkına sahip olacaktır:

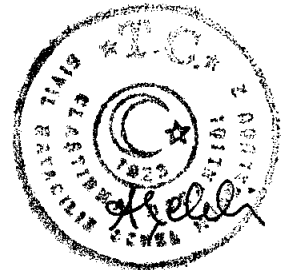
a) Tayin edilen havayollarının, o Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri karşısında, bu otoriteler tarafından Sözleşme'ye göre normal olarak uygulanan yasa ve düzenlemeler altında yeterli olmaması;

b) Tayin edilen havayollarının o Akit Tarafın kanun ve yönetmeliklerine uymaması;

c) Tayin edilen havayollarının hakiki sahipliği ve etkin kontrolünün, tayin eden Devletin hükümlerine tabi olacak biçimde tayin eden Akit Tarafın veya Akit Taraf Devletinin uyruğundakilerin yetkisinde olduğu konusunda tatmin olunmaması halinde;

d) Tayin edilen havayollarının bu Anlaşmada belirtilen hükümlere göre işletilmesinde başarısız olunması halinde.

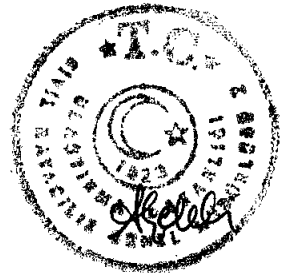
2. Yukarıda bahsedilen yasa ve düzenlemelerin daha ileri ihlalini önlemek açısından derhal eylem alınması gerekmedikçe, bu Maddenin (1.) paragrafında sıralanan haklar, sadece diğer Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri ile istişarelerden sonra kullanılabilir.



MADDE 5

YASALARIN ve YÖNETMELİKLERİN UYGULANMASI

1. Bir Akit Tarafın, uluslararası hava seyrüseferinde bulunan bir hava aracının, bir Akit Tarafın ülkesine girişi, kalışı veya çıkışı veya bu hava aracının işletilmesi ve seyrüseferi ile ilgili kanunları, yönetmelikleri ve prosedürleri diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolunun hava aracının da söz konusu ülkeye girişi, kalışı veya çıkışında da uygulanacaktır.
2. Bir Akit Tarafın, giriş, kalış, gümrükleme veya çıkış, göç, pasaport, gümrükleme ve karantina ile ilgili yasalarına ve düzenlemelerine diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu tarafından ve mürettebat, yolcu, kargo veya posta tarafından veya onlar adına söz konusu Akit Tarafın ülkesi üzerinden geçişte, ülkesine girişte, ülkesindeyken ve ülkesinden ayrılırken uyulacaktır.
3. Bir Akit Tarafın ülkesinden transit geçişlerde ve havalimanının bu amaçla ayrılan kısmını terk etmemek kaydıyla yolcu, bagaj ve kargo; sadece basit bir kontrole tabi olacaklardır. Transit geçişlerde bagaj ve kargo, gümrük harçları ve benzer vergilerden muaf tutulacaktır.



MADDE 6
GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER ÜCRETLER

1. Beraberindeki olağan teçhizatları, yedek parçaları, yakıt ve yağ tedarikleri ve hava aracı depoları (yiyecek, içecek ve sigara)na ilaveten, herhangi bir Akit Tarafın tayin edilen ve/veya yetkilendirilen havayolunun uluslararası hava hizmetlerinde işletilen hava aracı diğer Akit Tarafın ülkesine varışta, bu teçhizatlar, yedek parçalar ve tedarikler yeniden ihraç edilene kadar hava aracında kalmak kaydıyla her türlü gümrük harcı, denetleme ücreti ve diğer harç veya vergilerden muaf olacaktır.

2. Aşağıda sayılan maddeler de gerçekleştirilen hizmetle bağlantılı ücret ve ödemelerin muafiyetiyle ilgili, benzer harç ve vergilerden muaf tutulacaktır:

a) Herhangi bir Akit Tarafın otoritelerinin belirlediği sınırlar içinde, bu Akit Tarafın ülkesinde uçağa alınan ve diğer Akit Tarafın tayin edilmiş havayolunun uluslararası hizmetlerde bulunan hava aracına kullanım için alınan hava aracı depoları,

b) Diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu tarafından uluslararası hizmetlerde kullanılan hava aracının bakım ve onarımı için herhangi bir Akit Tarafın ülkesine giren yedek parçalar ve olağan teçhizatlar,

c) Diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu tarafından uluslararası hizmetlerde işletilen hava aracına tedarik için bunların uçağa alındığı Akit Tarafın ülkesinin üzerindeki uçuşların bir kısmında kullanılacak olsa dahi hava aracına gönderilen yakıt ve yağlar,

Yukarıda (a), (b), ve (c) alt paragraflarında belirtilen malzemelerin, Akit Tarafın bölgesinde yürürlükte olan Gümrük mevzuatına göre gümrük otoritelerinin denetiminde veya kontrolünde tutulması gerekebilecektir.

3. Her hangi bir Akit Tarafın hava aracında bulundurulmuş malzeme ve tedariklere ilaveten, olağan hava teçhizatları diğer Akit Tarafın ülkesinde sadece o ülkenin gümrük otoritelerinin onayı ile indirilebilir. Bu durumda, bunlar, gümrük düzenlemelerine göre yeniden ihraç edilene veya başka bir biçimde elden çıkarılana kadar söz konusu otoritelerin gözetiminde tutulacaktır.

4. Bu Madde ile sağlanan muafiyetler, her bir Akit Tarafın tayin edilmiş havayolunun, diğer havayolu veya havayolları ile bu Maddenin (1.) ve (2.) paragraflarında belirtilen malzemeler için diğer Akit Tarafın ülkesinde kredi veya transfer anlaşmalarına girdiği durumlarda bu havayolu veya havayollarının da benzer biçimde söz konusu diğer Akit Tarafın muafiyetlerinden faydalanması koşuluyla geçerli olacaktır.

5. Her bir Akit Tarafın ülkesinden transit geçişlerde yolcular sadece çok basit bir kontrole tabi olacaklardır. Transit geçişte; bagaj ve kargo, gümrük harçları ve diğer benzer ücret ve vergilerden muaf tutulacaktır.

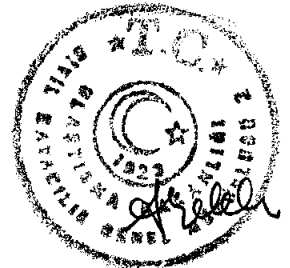


MADDE 7

TEMSİL

1. Bir Akit Tarafın tayin edilen ve/veya yetkilendirilen havayoluna veya havayollarına, karşılıklılık esasına dayanarak, belirlenen hizmetlerin işletilmesiyle bağlantılı olarak gerekli olan temsilcilerini ve ticari, operasyonel ve teknik personelini diğer Akit Tarafın ülkesine getirmesine ve burada bulundurmasına izin verilecektir. Bu personel, ihtiyaç halinde, her iki Akit Tarafın vatandaşları arasından seçilecektir.

2. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın tayin edilen ve/veya yetkilendirilen havayolunun, diğer Akit Tarafın giriş, ikamet ve istihdamla ilgili kanun ve düzenlemelerine uygun şekilde hava hizmetleri faaliyetlerinin idari, teknik ve ticari işletimi için gerekli personelini ve diğer sorumlu personelini diğer Akit Tarafın ülkesine getirmesine ve burada bulundurmasına izin verecektir.



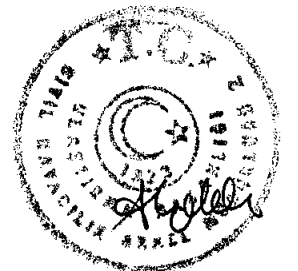
MADDE 8
SERTİFİKA VE LİSANSLARIN TANINMASI

Bir Akit Tarafça verilen veya geçerli kılınan ve hala yürürlükte olan uçuşa elverişlilik sertifikaları, yeterlilik sertifikaları ve lisanslar; bu sertifika veya lisansların verildiği veya geçerli sayıldığı koşulların, Sözleşmeye göre belirlenen asgari standartlara eşit veya onların üzerinde olması halinde, bu Anlaşma'da sağlanan hatların ve hizmetlerin işletilmesi amacıyla diğer Akit Tarafça da tanınacaktır. Fakat her bir Akit Taraf, ülkesinin üzerinde yapılan uçuşlarda kendi uyruklarına diğer Akit Tarafça veya herhangi bir diğer Tarafça verilen veya geçerli kılınan yeterlilik sertifikalarını ve lisanslarını tanımayı reddetme hakkını saklı tutmaktadır.



MADDE 9
MALİ HÜKÜMLER

1. Her bir tayin edilen havayolu diğer Akit Tarafın ülkesinde doğrudan veya kendi takdirine bağlı olarak acenteleri aracılığıyla taşımacılık belgelerini satma ve düzenleme hakkına sahip olacaktır. Bu havayolları, bu taşıma hizmetini ve yan hizmetleri o ülkenin ulusal para biriminden ve/veya herhangi bir konvertibl para biriminden satma ve herhangi bir kişi de bu taşıma hizmetini ve yan hizmetleri satın alma hakkına sahip olacaktır.
2. Her bir tayin edilen havayolu trafiğin taşınması ile bağlantılı ibraz ettiği giderlerden artan gelirleri, resmi döviz kuru oranından çevirme ve ülkesine götürme hakkına sahip olacaktır. Taraflar arasında ödemelerle ilgili uygun ödeme anlaşması hükümleri olmaması halinde yukarıda belirtilen transfer, konvertibl para birimleriyle ve geçerli ulusal kanun ve kambiyo düzenlemelerine uygun şekilde gerçekleşecektir.
3. Bu gelirlerin çevrilmesi ve havalesine o anda geçerli olan döviz kuru üzerinden, sınırlama getirilmeden izin verilecektir ve bankalar tarafından bu tür çevrilme ve havaleye uygulanan ücretler dışında başka bir ücrete tabi olmayacaktır.

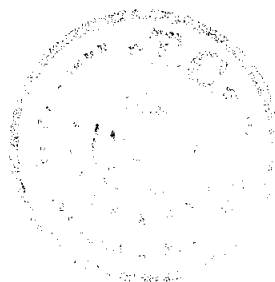


MADDE 10
KULLANICI ÜCRETLERİ

KULLANICI ÜCRETLERİ

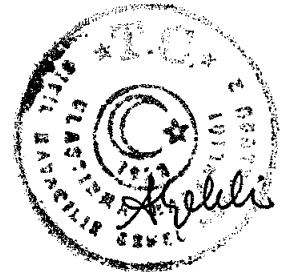
Akit Taraflardan her biri, yetkili otoriteleri aracılığıyla, kendi kontrolü altındaki havaalanlarının ve diğer tesislerin kullanımı için adil ve makul ücretler belirleyecektir.

Akit Taraflardan her biri, bu ücretlerin; benzer uluslararası hizmetlerde hizmet veren kendi hava aracının bu havayollarını ve tesisleri kullanmak için ödeyeceğinden daha yüksek olmayacağı konusunda mutabakata varmışlardır.



MADDE 11
KAPASİTE HÜKÜMLERİ

1. Kapasite, Akit Tarafların Havacılık Otoriteleri arasında kararlaştırılacaktır.
2. Her iki Akit Tarafın tayin edilmiş havayolları için, bu Anlaşmanın Ek'inde belirtilen hatlarda belirlenen hizmetleri işletmeleri için adil ve eşit imkânlar olacaktır.
3. Belirlenen hava hizmetlerinin işletilmesinde, her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu tarafından aynı hatların tamamı veya bir kısmında sunulan hizmetleri haksız yere etkilemeyecek biçimde çıkarlarını dikkate alacaktır.
4. Akit Tarafların tayin edilmiş havayollarının işlettikleri belirlenen hizmetler belirlenen hatlardaki taşımacılık için kamunun gereksinimleri ile yakından ilişkili olacak ve havayollarını tayin etmiş Akit Tarafın ülkesinden veya ülkesine olan trafiğin taşınması için mevcut ve makul olarak beklenen taşıma ihtiyaçlarını makul bir yük faktörü ile karşılayacak bir kapasiteyi sağlamak asıl amaçları olacaktır.
5. Her bir Akit Tarafın tayin edilmiş havayollarının, belirlenmiş olan hatlarda diğer Akit Tarafın ülkesindeki noktalar arasında ve üçüncü taraf ülkelerdeki noktalar arasında trafik taşıma hakkı, kapasitenin aşağıdakilerle ilişkili olduğu genel prensiplere göre kullanılacaktır:
 - a) havayolunu tayin eden Akit Tarafın ülkesine veya ülkesinden olan trafik gereklilikleri;
 - b) alanın bulunduğu Devletlerin havayolları tarafından belirlenmiş diğer ulaştırma hizmetlerinin dikkate alınmasından sonra havayolunun geçtiği alanın trafik gereklilikleri;
 - c) transit havayolu operasyonlarının gereklilikleri.



MADDE 12
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 Anlaşma'nın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini teyit ederler. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut haklarının ve yükümlülüklerinin genel niteliklerini kısıtlamaksızın, özellikle 14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzalanan Hava araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere ilişkin Sözleşme, 16 Aralık 1970 tarihinde Lahey'de imzalanan Hava araçlarının Yasadışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine İlişkin Sözleşme, 23 Eylül 1971 tarihinde Montreal'de imzalanan Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı İşlenen Suçların Önlenmesine ilişkin Sözleşme ve 24 Şubat 1988 tarihinde Montreal'de imzalanan Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Limanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine ilişkin Protokol veya Akit Tarafları bağlayan 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. Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, Akit Taraflara uygulanabilir olduğu ölçüde, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından konulan ve Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine Ek olarak kabul edilen havacılık güvenliği hükümlerine 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 bu tür havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini talep edeceklerdir.

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, belirli bir tehdidin bertaraf edilmesi amacıyla diğer Akit Tarafın makul özel güvenlik tedbirleri alınması yolunda yapacağı herhangi bir talebi olumlu şekilde dikkate alacaktır.

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 süratli ve emniyetli biçimde sona erdirilmesini amaçlayan diğer uygun tedbirlerin alınmasında kolaylık sağlayarak birbirlerine yardımcı olacaklardır.

6. Akit Taraflardan biri, bu Maddenin havacılık güvenliği hükümleri ile ilgili sorunla karşılaşrsa, herhangi bir Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri, diğer Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri ile derhal istişarelerde bulunmayı talep edebilir.



MADDE 13 **TARİFELE**

1. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından, bu Anlaşma'nın kapsadığı hizmetler için uygulanacak tarifeler; kullanıcı çıkarları, işletme maliyeti, hizmetin niteliği, komisyon oranları, makul kâr ve diğer havayollarının tarifeleri ve piyasadaki diğer ticari faktörler de dâhil olmak üzere tüm ilgili etkenlere ödenenlere göre makul seviyelerde belirlenecektir.

1.1. Akit Taraflar; gerekçesiz bir şekilde ayrımcı, baskın bir konumun kötüye kullanılması nedeniyle aşırı derecede yüksek veya kısıtlayıcı veya doğrudan veya dolaylı devlet sübvansiyonundan veya desteğinden dolayı yapay olarak düşük veya yıkıcı görüldüğü için kabul edilemez olan tarifelere özellikle dikkat etme konusunda mutabıktırlar.

2. Tarifeler üzerinde, gerektiğinde ilgili hükümetler ile müzakerelerden sonra ve mümkünse diğer havayolları ile istişarelerden sonra her iki Akit Tarafın ilgili tayin edilmiş havayolları tarafından anlaşmaya varılacaktır. Bu anlaşmaya, mümkünse uygun uluslararası tarife koordinasyon mekanizmasının kullanımıyla varılacaktır. Herhangi bir çok taraflı veya çift taraflı anlaşmaya varılamaması durumunda, her bir tayin edilen havayolu tarifelerini münferit olarak belirleyecektir.

3. Her bir Akit Taraf, tarafların tayin edilen havayolu/havayolları tarafından ülkesine veya ülkesinden olan taşımacılar için ve istisnai durumlarda da ülkesinde duraklamaya (stop-over) izin verilmişse ülkesi aracılığıyla olan taşımacılar için teklif edilen tarifelerin bildirimini veya başvurulmasını talep edebilir.

3.1. Bu şekilde kararlaştırılan tarifeler, uygulanmasının önerildiği tarihten otuz (30) gün önce onay için sunulacaktır. Özel durumlarda, bu maksimum süre azaltılabilir.

4. Hiçbir Akit Taraf, herhangi bir Tarafın tayin edilen havayolunun tarafların ülkeleri arasındaki taşıma için önerilen bir tarifenin başlamasını veya geçerli olan bir tarifenin devamını engellemek için tek taraflı bir girişimde bulunmayacaktır.

4.1. Hiçbir Akit Taraf, bir Tarafın tayin edilen havayolunun, diğer Tarafın ve üçüncü bir Devletin ülkeleri arasındaki ulaştırma için önerilen bir tarifenin başlamasını veya geçerli olan bir tarifenin devamını engellemek için tek taraflı bir girişimde bulunmayacaktır.

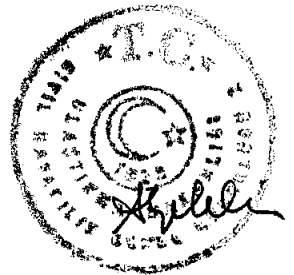
4.2. Akit taraflardan herhangi biri, bir tarifenin yukarıdaki (1.2.) paragrafta belirtilen kategorilerden birine girdiğini düşünüyorsa, o Taraf, diğer Tarafa, mümkün olan en kısa sürede ve tarifenin bildirim veya başvuru tarihinden itibaren 15 gün içinde memnuniyetsizliği ile ilgili bildirimde bulunacak ve aşağıdaki (5.) paragrafta belirtilen istişare prosedürlerinden faydalanacaktır. Fakat Taraflar tarifeleri onaylamadıklarını yazılı olarak bildirmediği, bu tarifeler onaylanmış kabul edilecektir.

5. Her bir Akit Taraf, tarifenin memnuniyetsizlik bildirimine tabi olduğu durumlar dâhil olmak üzere bu anlaşmanın kapsadığı hizmetler için herhangi bir Akit Tarafın havayolunun tarifi üzerine istişare talep edebilir. Bu istişareler talebin alınmasından sonra en geç 30 gün içinde gerçekleştirilecektir. Taraflar, meselelerin makul çözümü için gerekli bilgilerin temininde işbirliğinde bulunacaklardır. Eğer Taraflar memnuniyetsizlik



bildirimi verilmiş bir tarife konusunda uzlaşmaya varırlarsa, her bir taraf uzlaşmayı yürürlüğe geçirmek için elinden geleni yapacak fakat uzlaşmaya varılamamışsa söz konusu tarife yürürlüğe girecek veya yürürlüğü devam edecektir.

6. Bu Maddenin hükümlerine göre belirlenmiş olan bir tarife, ilgili havayolu (havayolları) tarafından eğer varsa tarifenin son geçerlilik tarihine kadar yürürlükten kaldırılmadığı sürece, yeni tarifeler onaylanana kadar yürürlükte kalacaktır. Her iki Akit Tarafça tarifeye devam edilmemesi gerektiği konusunda anlaşmaya varılmadıkça, başlangıçtaki son geçerlilik tarihi uzatılabilir. Bir tarife, son geçerlilik tarihi olmaksızın onaylandığında ve hiçbir yeni tarife başvurusu ve onayı yapılmadığında, o tarife; ilgili havayolu (havayolları) tarafından yürürlükten kaldırılmadığı ve her iki Akit Tarafça tarifeye devam edilmemesi gerektiği konusunda anlaşmaya varılmadığı sürece yürürlükte kalacaktır.



MADDE 14
HAVACILIK EMNİYETİ

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

2. Eğer bu istişareleri takiben, Akit Taraflardan biri diğer Akit Tarafın emniyet standartlarını ve gerekliliklerini en az Şikago Sözleşmesinde belirtilen asgari standartlara eşit şekilde sağlamadığı ve uygulamadığı bulgusuna ulaşırsa, sözü geçen Akit Taraf diğer Akit Tarafı bu bulgular ve asgari standartları sağlamak için atılması gereken adımlar hakkında uyaracak ve diğer Akit Taraf gereken düzeltici önlemleri alacaktır. Diğer Akit Tarafın, on beş (15) gün içerisinde veya belirlenen daha uzun bir süre içerisinde gerekli düzeltici önlemleri almaması, bu Anlaşma'nın 4. Maddesinin uygulanmasına temel teşkil edecektir.

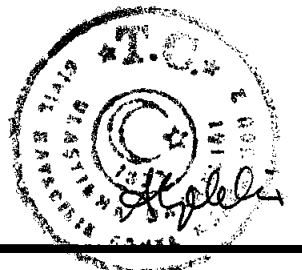
3. Şikago Sözleşmesinin 33. Maddesindeki hükümlere bakılmaksızın bir Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu veya diğer havayolları tarafından başka bir Akit Tarafın ülkesine veya ülkesinden olan hava hizmetlerinde işletilen bir hava aracının, ülkesinde bulunduğu Akit Tarafın yetkilileri tarafından olağandışı bir gecikmeye yol açmamak şartıyla, hava aracının ve mürettebat belgelerinin geçerliliği ile hava araç ve teçhizatının görünürdeki durumunu kontrol etmek için diğer Akit Tarafın yetkili temsilcileri tarafından hava aracının içinde veya çevresinde denetime tabi tutulabileceği konusunda uzlaşmaya varılmıştır (bu Maddede "rampa denetimi" olarak adlandırılır).

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,

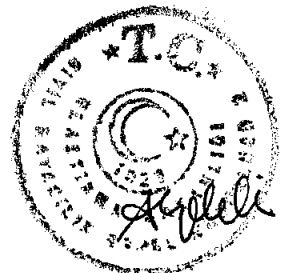
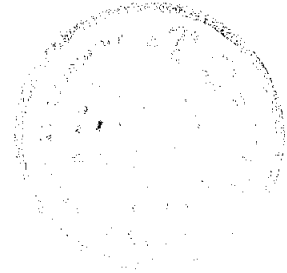
denetimi yapan Akit Taraf, Şikago Sözleşmesinin 33. Maddesine göre, o hava aracı veya mürettebatının sertifika ve lisanslarının geçerli kılınmasına veya hava aracının işletilmesine esas gerekliliklerin, Şikago Sözleşmesine göre belirlenen asgari standartlara eşit veya onların üzerinde olmadığı sonucunu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

5. Yukarıdaki Paragraf (3) uyarınca, bir Akit Tarafın havayolu veya havayollarınca işletilen hava aracının rampa denetlemesinin söz konusu havayolunun veya havayollarının temsilcisi tarafından reddedilmesi durumunda, diğer Akit Taraf paragraf (4)'de belirtilen ciddi endişelerin olduğu sonucuna varabilecek ve paragrafta belirtilen sonuçları çıkarabilecektir.



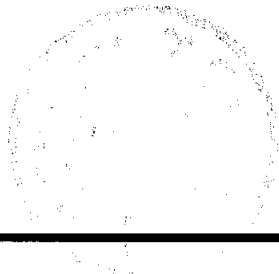
6. Her bir Taraf; ilk Akit tarafın, bir rampa denetlemesinin sonucunda, bir rampa denetlemesinin engellenmesi sonrasında, istişare sonrasında veya başka bir şekilde hava aracının işletilmesinin emniyeti açısından derhal eyleme geçilmesi gerektiği sonucuna varması durumunda, diğer Akit Tarafın havayolunun veya havayollarının 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 15
BİLGİ VE İSTATİSTİK

Her iki Akit Tarafın havacılık otoriteleri ve havayolları diğ er Akit Tarafın havacılık otoritelerine, talep üzerine, birinci Akit Tarafın tayin edilmiş havayollarınca belirlenen hizmetlerde sunulan kapasitenin değerlendirilmesi amacıyla makul nedenlerle gerekli olabilecek periyodik istatistik veya diğ er benzer istatistik  bilgileri temin edeceklerdir. Bu beyanatlar, bu havayollarının belirlenen hizmetlerde taşımış oldukları trafik miktarını ve bu trafiğin başlangıç ve varış noktalarını belirlemek için gerekli tüm bilgileri içerecektir.

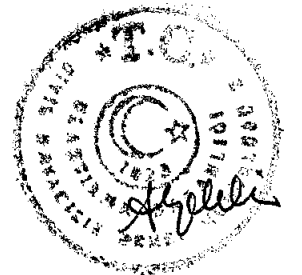


MADDE 16
İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER

Eğer Akit Taraflardan biri bu Anlaşma ve Ek'lerinin herhangi bir hükmünün değiştirilmesini isterse, herhangi bir zamanda diğer Akit Tarafla istişare talebinde bulunabilir. Havacılık otoriteleri arasında müzakere veya yazışma yoluyla gerçekleştirilecek olan bu istişareler, talebin diğer Akit tarafça alındığı tarihten itibaren her iki Tarafça bu sürenin uzatılması kararlaştırılmadığı sürece altmış (60) gün içerisinde başlayacaktır.

Bu Anlaşma'da yapılacak değişiklikler, Taraflar, kendi yasal gerekliliklerini yerine getirdiklerini diplomatik kanallar aracılığıyla teyit ettiklerinde yürürlüğe girecektir.

Fakat Ek'teki Hat Çizelgesinde yapılacak değişiklikler, Tarafların havacılık otoritelerinin aralarında doğrudan anlaşmasıyla da yapılabilir.



MADDE 17

ÇOK TARAFLI ANLAŞMALARA UYGUNLUK

Bu Anlaşma ve Ekleri, Akit Tarafların her biri için bağlayıcı olabilecek herhangi bir çok taraflı anlaşmaya uygun olacak şekilde değiştirilecektir.

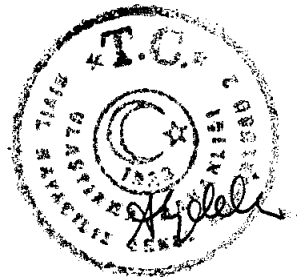


MADDE 18
ANLAŞMANIN SONA ERMESİ

Akit Taraflardan her biri, bu Anlaşma'yı feshetme kararını her zaman diğer Akit Tarafa bildirebilir; bu bildirim eş zamanlı olarak Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne de ulaştırılacaktır.

Bu durumda, sona erme bildirimi karşılıklı mutabakatla süre bitiminden önce geriletilmediği takdirde, bildirim diğer Akit Tarafça alınış tarihinden on iki (12) ay sonra Anlaşma sona erecektir.

Diğer Akit Tarafça bildirim alınış teyit edilmezse, söz konusu teyit, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün bildirimi aldığı tarihten on dört (14) gün sonra alınmış sayılacaktır.



MADDE 19
İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ

1. Bu Anlaşma'nın ve Eklerinin yorumlanmasında veya uygulanmasında Akit taraflar arasında herhangi bir uyuşmazlık çıkması durumunda, Akit Taraflar öncelikle uyuşmazlıklarını istişare yoluyla çözmeye yoluna gideceklerdir.

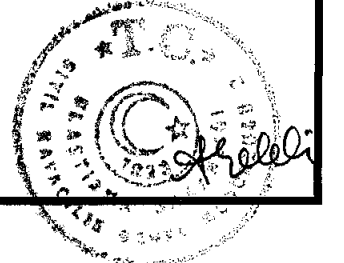
2. Eğer Akit Taraflar istişare yoluyla bir çözüme ulaşamazlarsa, uyuşmazlık hakkında karar verilmesi için başka bir kişi veya kuruluşa başvurmak üzere anlaşmaya varabilirler veya uyuşmazlık herhangi bir Akit Tarafın isteğiyle, birer üyesi her bir Akit Tarafça belirlenecek ve üçüncüsü ise bu şekilde seçilen bu iki hakem tarafından seçilecek olan üç hakemden oluşan bir tahkim heyetine sunulabilir. Her bir Akit Taraf; her bir Akit Tarafın diğerinden diplomatik kanallar aracılığıyla uyuşmazlığın tahkim yoluyla çözülmesini ve üçüncü hakemin diğer bir altmış (60) gün içinde atanmasını isteyen bir bildirim almasından sonra altmış (60) gün içinde bir hakem belirleyecektir. Eğer Akit Taraflardan biri belirlenen süre içinde bir hakem belirleyemezse veya üçüncü hakem belirlenen süre içinde atanmazsa, gerekli hallerde, Akit Taraflardan herhangi biri, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Konsey Başkanından hakem veya hakemleri belirlemesini talep edebilir.

Böyle bir durumda, üçüncü hakem, üçüncü bir Devletin milletinden olacaktır ve tahkim heyetinin başkanı olarak görev yapacaktır.

3. Akit Taraflar, bu maddenin (2.) paragrafında verilen kararlara uymayı taahhüt ederler.

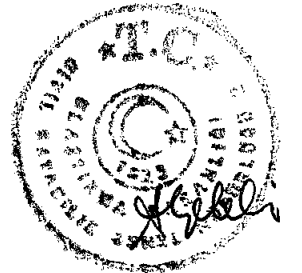
4. Akit Taraflardan biri veya bir Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu, bu Maddenin (2.) paragrafına göre verilen karara uymadığı sürece, diğer Akit Taraf bu Anlaşma doğrultusunda diğer Akit Tarafa sağlanan hakları veya ayrıcalıkları sınırlandırabilir, askıya alabilir veya iptal edebilir.

5. Her bir Akit Taraf kendi tayin ettiği hakemin masraflarını karşılayacaktır. Tahkim heyetinin geri kalan masrafları, Akit Taraflarca eşit olarak paylaşılacaktır.



MADDE 20
BAŞLIKLAR

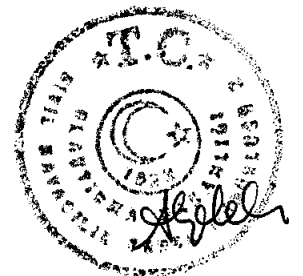
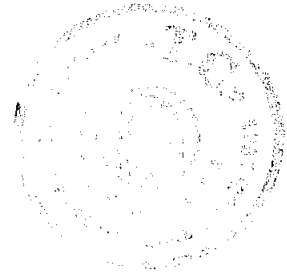
Madde başlıkları bu Anlaşmaya sadece müracaat ve kolaylık amacıyla konulmuştur ve hiçbir surette bu Anlaşmanın amaç ve kapsamının sınırını çizmez veya tanımlamaz.



MADDE 21

TESCİL

Bu Anlaşma ve Ekleri, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne tescil olunacaktır.



MADDE 22
YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

Bu Anlaşma ve bu Anlaşmanın ayrılmaz parçasını oluşturan Ekleri, tarafların birbirlerine yazılı olarak diplomatik kanal yoluyla kendi ulusal kanun ve düzenlemelerine uygun olarak onama gereklerinin tamamlandığını bildirdikleri günden itibaren otuz gün içinde yürürlüğe girecek ve sınırsız bir zaman döneminde yürürlükte olacaktır.

Tanık olarak aşağıda imzası bulunan, Hükümetleri tarafından tam yetkili kılınmış taraflar işbu Anlaşmayı imzalamışlardır.

Her bir versiyonu birbirine eşdeğer olmak üzere Ankara'da 2011 yılının Ocak ayının yirminci gününde Türkçe, İspanyolca ve İngilizce dillerinde düzenlenmiştir. Tercümede herhangi bir uyumsuzluk durumunda İngilizce metni geçerli olacaktır.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA

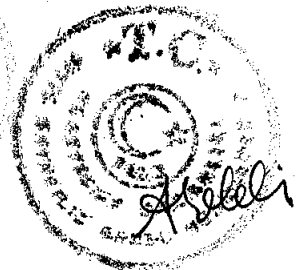
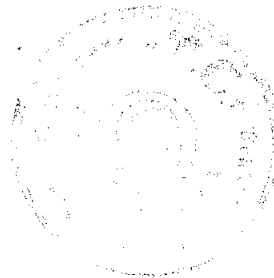


Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

ARJANTİN CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA



Julio DE VIDO
Federal Planlama,
Kamu Yatırımı ve
Hizmetleri Bakanı



HATLAR

(a) Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından tayin edilen havayollarının her iki yönde aşağıdaki hava hizmetlerini işletmeye hakkı olacaktır:

Hareket Noktası: Türkiye Cumhuriyeti'ndeki Noktalar

Ara Noktalar: Amerika, Avrupa ve Afrika'daki Noktalar

Varış Noktası: Arjantin Cumhuriyeti'ndeki Noktalar

İleri Noktalar: Amerika ve Afrika'daki Noktalar

(b) Arjantin Cumhuriyeti Hükümeti tarafından tayin edilen havayollarının her iki yönde aşağıdaki hava hizmetlerini işletmeye hakkı olacaktır:

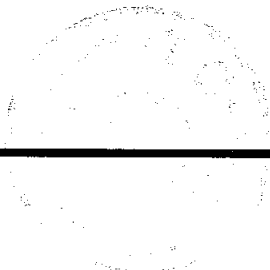
Hareket Noktası: Arjantin Cumhuriyeti'ndeki Noktalar

Ara Noktalar: Amerika, Avrupa ve Afrika'daki Noktalar

Varış Noktası: Türkiye Cumhuriyeti'ndeki Noktalar

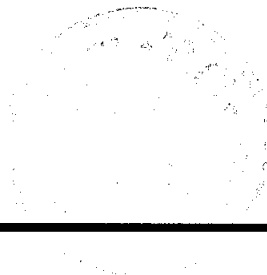
İleri Noktalar: Asya'daki Noktalar

2. Başlangıç noktasının havayolunu tayin eden Akit Tarafın ülkesi içinde kalması şartıyla, yukarıdaki hatların herhangi birindeki noktalar tayin edilmiş havayolunun takdiriyle bütün uçuşlarda veya herhangi bir uçuшта kullanılmayabilir.



UÇUŞ PROGRAMLARININ ONAYLANMASI

1. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu, her bir tarife dönemi için (yaz ve kış), uçuş programının yürürlüğe gireceği tarihten önce, otuz (30) günü geçmeyecek şekilde diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine araç donanım tipini de içeren uçuş programlarını onay için sunacaktır. Özel durumlarda, söz konusu otoritelerin rızasına bağlı olarak bu zaman kısıtlaması azaltılabilir.
2. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun uçuş programlarının diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine sunulmasından önce, her iki Akit Tarafın hava yolları onaylarını kolaylaştırmak açısından uçuş programları hakkında birbirlerine danışacaktır.
3. Bu uçuş programlarını alan havacılık otoriteleri uçuş programlarını onaylayacak veya programlar üzerinde değişiklik önereceklerdir. İlgili havacılık otoriteleri tarafından programlar onaylanmadan, tayin edilmiş havayolları hiçbir şekilde hizmete başlamayacaklardır. Bu hüküm, aynı şekilde, daha sonraki değişikliklerde de uygulanacaktır.



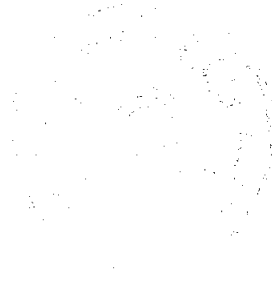
KOD PAYLAŞIMI

1. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları),

- Her bir Akit Tarafın havayolu ve
- Bu üçüncü ülkenin, Akit Tarafın havayolları ve bu üçüncü ülkenin ülkesine, ülkesinden ve ülkesi aracılığıyla olan uçuşlarda bulunan diğer havayolları arasında karşılaştırılabilir düzenlemelere yetki vermesi ve izin vermesi koşuluyla üçüncü bir ülkenin havayolu ile,
- yukarıdaki düzenlemelerdeki tüm havayollarının; uygun hat ve trafik haklarına sahip olması koşuluyla kod-paylaşımı anlaşmalarına katılabilir.

2. Bir Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu, ortak pazarlama anlaşmalarına göre pazarlamacı havayolu olarak hava hizmetleri gerçekleştirdiğinde, o havayolu tarafından işletilen toplam kapasite, havayolunu tayin eden Akit Tarafın kapasite haklarına karşılık sayılmayacaktır.

3. Her bir Akit Tarafın tayin edilmiş havayolları tarafından yapılan ortak pazarlama anlaşmaları onay için Akit Tarafların Havacılık Otoritelerine sunulacaktır.



HAVA ARACI DEĞİŞİMİ

1. Her bir tayin edilen havayolu;

a) hava aracı değişim noktasının ötesinde kullanılan hava aracının duruma göre gelen veya giden hava aracıyla çakışacak biçimde programlanması,

b) diğer Akit Tarafın ülkesinde hava aracı değişimi olması ve değişim noktasının ötesinde birden fazla hava aracının işletiliyor olması durumunda, bu şekilde eşit ebatta birden fazla hava aracı olmaması ve hiçbirinin üçüncü ve dördüncü trafik haklı olarak kullanılan hava aracından daha büyük olmaması

koşuluyla;

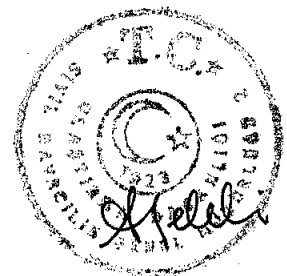
belirlenen hizmetlerdeki herhangi bir uçuşta veya tüm uçuşlarda kendi takdirine bağlı olarak diğer Akit Tarafın ülkesinde veya belirlenen hatlar boyunca herhangi bir noktada hava aracı değişimi gerçekleştirebilir.

2. Hava aracı değişimli uçuş operasyonlarında, tayin edilmiş havayolu kendi teçhizatını kullanabilir ve ulusal mevzuata tabi olacak biçimde kiraladığı teçhizatı kullanabilir ve başka bir havayolu ile düzenlediği ticari anlaşmalar aracılığıyla faaliyette bulunabilir.

3. Tayin edilmiş havayolu, hava aracı değişimli uçuş operasyonları sektörleri için farklı veya aynı sefer sayısını kullanabilir.



AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY
AND
THE GOVERNMENT OF THE ARGENTINE REPUBLIC
ON AIR SERVICES
BETWEEN THEIR RESPECTIVE TERRITORIES



AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY AND THE GOVERNMENT OF
THE ARGENTINE REPUBLIC

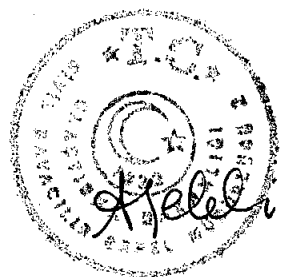
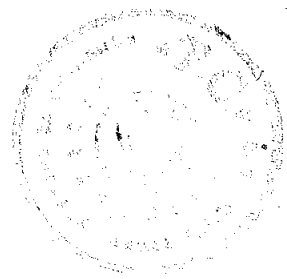
The Government of the Republic of Turkey and the Government of the Argentine
Republic

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

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between
their respective territories;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

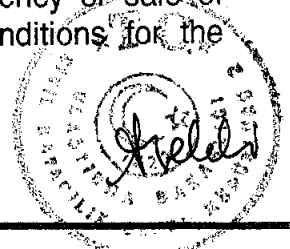


ARTICLE 1

DEFINITIONS

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

- a) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes of the Convention under Articles 90 and 94 thereof, so far as those annexes and amendments have become effective for or being ratified by both Contracting Parties;
- b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Turkey, the Ministry of Transport and Communications or any other person or body authorised to perform any functions exercised by the said Ministry, and in the case of the Argentine Republic, the Ministry of Federal Planning, Public Investment and Services, Secretariat of Transport, National Administration of Civil Aviation or any other person or body authorised to perform any functions exercised by the said Ministry.
- c) the term "designated airlines" means any airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;
- d) the term "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- f) the term "capacity" means :
 - in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on the route or section of a route.
 - in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and route or section of a route;
- g) the term "specified route" means the route specified in the route schedule contained in the Annex to this Agreement on which international air services shall be operated by the designated airlines of the Parties ;
- h) the term "traffic" means, passengers, baggage, cargo and mail;
- i) the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, including commission charges and other additional remuneration for agency or sale of transportation documents but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.



ARTICLE 2

TRAFFIC RIGHTS

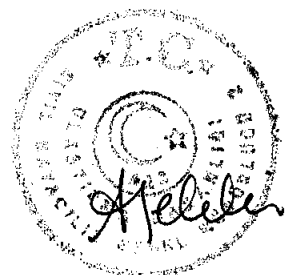
1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in Annex I to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called the "agreed services" and "the specified routes" respectively.
2. The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:
 - a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party,
 - b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and,
 - c) to make stops in the territory at the points specified for that route in Annex I to this Agreement for the purpose of putting down and taking up international traffic in combination or separately.
3. The airlines of each Contracting Party other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph (2) (a) and (b) of this Article.
4. 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, notwithstanding that it does not exclude stop-over rights.



ARTICLE 3

OPERATING AUTHORISATIONS

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.
2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions (3) and (4) of this Article, without delay grant to a designated airline the appropriate operating authorisations to operate the agreed services for which that airline has been designated.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to demonstrate them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operations of international air services by such authorities, in conformity with the provisions of the Convention.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations 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 Annex 2 of this Agreement, in any case where the Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, subject to the provisions of the state designating the airline.
5. When an airline has been so designated and authorised it may begin at any time to operate the agreed services, provided that flight schedules have been approved and tariffs established in accordance with the provisions of Annex II and Article 13 respectively of this Agreement in force in respect of those services.
6. Each Contracting Party shall have the right to withdraw, by written notification to the other Contracting Party, the designation of its airline and to substitute it by the designation of another airline.



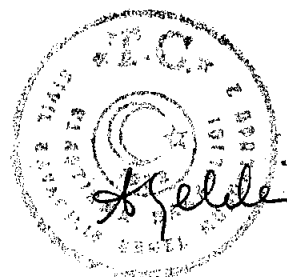
ARTICLE 4

REVOCATION AND SUSPENSION

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated and/or authorised by the other Contracting Party, or to revoke or suspend such authorisations or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- a) in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Party under the laws and regulations normally applied by these authorities in conformity with the Convention.
- b) in the event of failure by such airline to comply with the laws or the regulations of that Party ;
- c) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, subject to the provisions of the state designating the airline;
- d) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

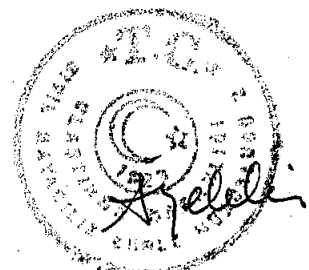
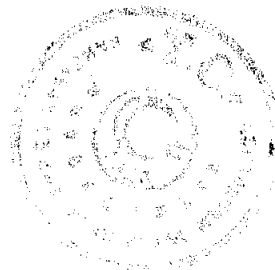
2. Unless immediate action is essential to prevent further infringements of the laws and regulations referred above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultation with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.



ARTICLE 5

APPLICABILITY OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and procedures of the Contracting Party relating to entering into, remaining in or departing from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party upon entrance into, while within and departure from the said territory.
2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, staying or transit, emigration or immigration, passport, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, while within and departure of the territory of such Contracting Party.
3. Passengers, baggage and cargo 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 simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.



ARTICLE 6

CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES.

1. Aircraft operating on international air services by a designated and/or authorised airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft, shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, spare parts and supplies remain aboard the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall be also exempt from the same duties and taxes with the exception of charges or fees 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 said Contracting Party, and for use aboard aircraft engaged in an international service by the designated airline of the other Contracting Party,

b) spare parts and regular equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline of the other Contracting Party;

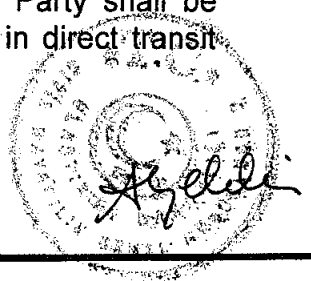
c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on international services by designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey to be performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken aboard.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control, in accordance with the Customs legislation in force in the territory of the Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained aboard the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline of either Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from such other Contracting Party.

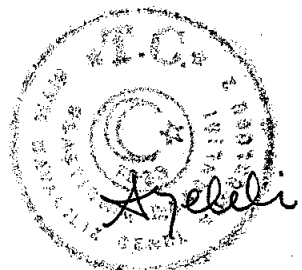
5. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs, duties and other similar taxes.



ARTICLE 7

REPRESENTATION

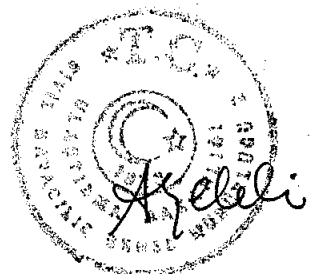
1. The designated and/or authorised airline or airlines of one Contracting Party shall be allowed on the basis of reciprocity, to bring into and maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services. These staff shall be chosen among nationals of either or both Parties as may be necessary.
2. Each Contracting Party shall permit the designated and/or authorised airline of the other Contracting Party, to bring into and maintain in the territory of the other Contracting Party, employees and other responsible personnel for the administration, technical and commercial operations of their air services in accordance with the entry, residence and employment rules and regulations of the other Contracting Party.



ARTICLE 8

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES.

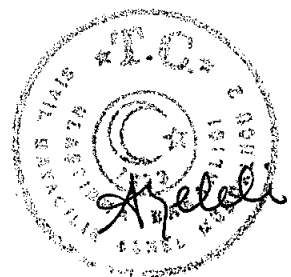
Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licences 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 recognise, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other Party.



ARTICLE 9

FINANCIAL PROVISIONS

1. Each designated airline shall have the right to sell and issue its own transportation documents in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Such airlines shall have the right to sell such transportation and ancillary services and any person shall be free to purchase such transportation in any convertible currency and/or in local currency.
2. Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, at the official rate of exchange, the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of 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 conversions 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.

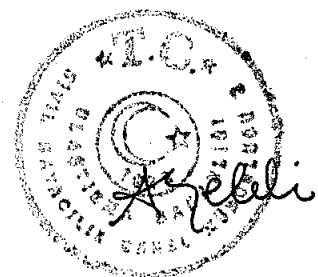


ARTICLE 10

USER CHARGES

Each of the Contracting Party shall establish, through its competent authorities, fair and reasonable charges for the use of airports and other facilities under its control.

Each of the Contracting Parties agree, however, that such charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international service.



ARTICLE 11

CAPACITY PROVISIONS

1. Capacity shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
2. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement
3. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.
4. The agreed services operated by the designated airlines of the Contracting Parties, shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airlines.
5. The right of the designated airlines of either Contracting Party to carry traffic between points in the territory of the other Contracting Party and points in the territories of third countries on the specified routes, shall be exercised in accordance with the general principles that capacity shall be related to:
 - a) the traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
 - b) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
 - c) the requirements of through airline operations.



ARTICLE 12

AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of Civil Aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 or any other convention on aviation security binding both Contracting Parties.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operations of aircraft of their registry or operations of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall secure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports 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.
6. Should one Contracting Party have problems with regard to the aviation security provisions of this Article, the Aeronautical Authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party.



ARTICLE 13

TARIFFS

1. The tariffs to be applied by the designated airlines of a Contracting 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, costs of operation, characteristics of service, commission rates, reasonable profit, tariffs of other airlines and other commercial considerations in the market place.

1.1 The Contracting Parties agree to give particular attention to tariffs which may be objectionable because they appear unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, artificially low because of direct or indirect subsidy or support or "predatory".

2. The tariffs shall whenever possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, after discussion as required with their respective governments and, if applicable, consultation with other airlines. Such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of appropriate international tariff co-ordination mechanism. Failing any multilateral or bilateral agreement, each designated airline may develop tariffs individually.

3. Each Contracting Party may require notification or filing of tariffs proposed by the designated airline(s) of both Contracting Parties for carriage to or from its territory and, in exceptional circumstances, for carriage via its territory where a stopover is permitted in its territory.

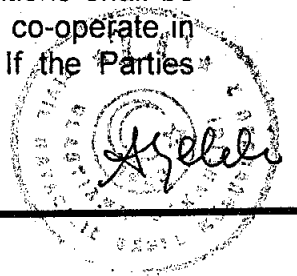
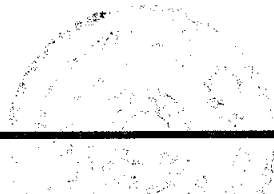
3.1 Such notification or filing may be required not more than 30 days before the proposed date of introduction. In individual cases this maximum period may be reduced.

4. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration of a proposed tariff the continuation of an effective tariff of a designated airline of either Party for carriage between the territories of the Parties.

4.1 Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration of a proposed tariff or the continuation of an effective tariff of a designated airline of one Party for transportation between the territory of the other Party and that of a third State.

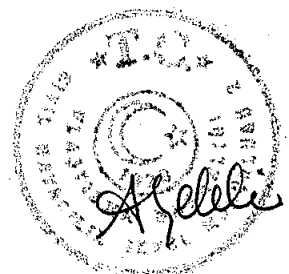
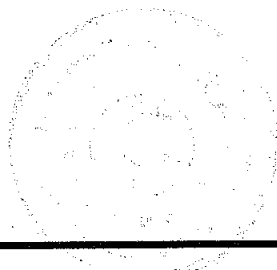
4.2 Where either Contracting Party believes that a tariff falls within the categories described in Paragraph 1.2. above, such Party shall give notice of dissatisfaction to the other Party (as soon as possible and at least) within 15 days of the date of notification or filing of the tariff, and may avail itself of the consultation procedures set out in Paragraph 5 below. However, unless both Parties have agreed in writing to disapprove the tariffs concerned under these procedures, the tariffs shall be considered approved.

5. Each Contracting Party may request consultation regarding any tariff of an airline of either Party for services covered by this Agreement, including where the tariff concerned has been subject to a notice of dissatisfaction. Such consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request. The Parties shall co-operate in securing information necessary for reasoned resolution of the issues. If the Parties



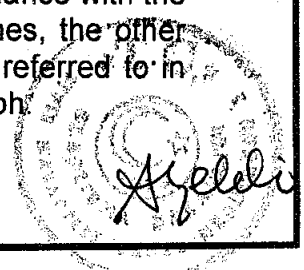
reach agreement with respect to a tariff for which notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect but if no agreement is reached the tariff in question shall go into or continue in effect.

6. A tariff established in accordance with the provisions of this clause shall remain in force, unless withdrawn by the airline(s) concerned until the due expiry date of the tariff if any, on until new tariffs have been approved. The original expiry date may be extended unless both Contracting Parties agree that the tariff should be discontinued. Where a tariff has been approved without an expiry date and where no new tariff has been filed and approved, that tariff shall remain in force until withdrawn by the airline(s) concerned or both Contracting Parties agree that the tariff should be discontinued.



ARTICLE 14
AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.
2. If following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and that apparent conditions of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection") provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives risk 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 Chicago 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 Chicago Convention,the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences 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 Chicago Convention.
5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with the paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

A circular official stamp is located in the bottom right corner of the page. It contains a signature that appears to read "Ayedli". The stamp is partially obscured by the text of the final paragraph.

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

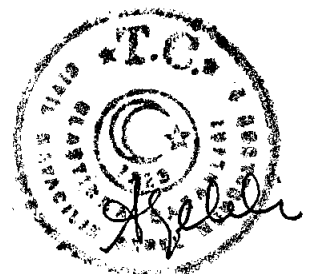
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exit.



ARTICLE 15

INFORMATION AND STATISTICS

The aeronautical authorities and the airlines of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request, such periodic on 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.



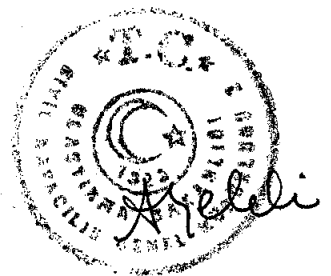
ARTICLE 16

CONSULTATION AND AMENDMENT

If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement or its Annex, it may at any time request consultation with the other Contracting Party, and such consultation, which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request by the other Contracting Party, unless both Parties agree to an extension of this period.

Any amendment to this Agreement shall come into effect when the Parties have notified, through diplomatic channels, the fulfilment of their own legal requirements.

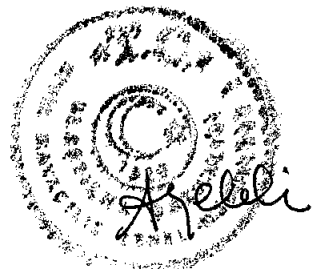
Amendments to the Route schedule in the Annex may however be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.



ARTICLE 17

CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTIONS

This Agreement and its Annexes will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.



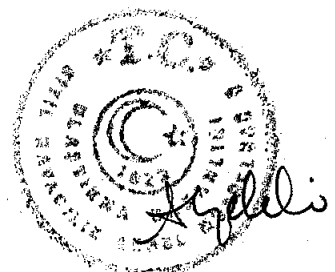
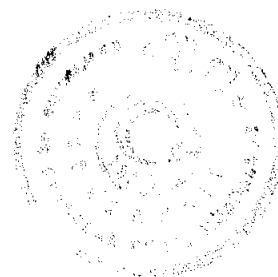
ARTICLE 18

TERMINATION

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

In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry period.

In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

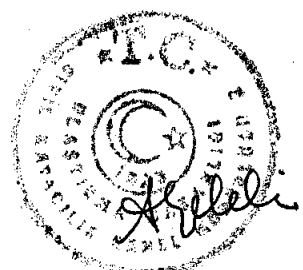
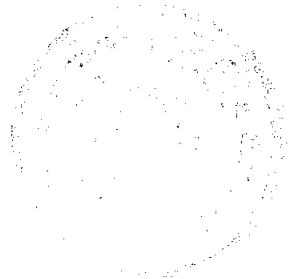


ARTICLE 19

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this agreement and its Annexes thereto, the Contracting Parties shall, in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrator, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

In such a case the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral tribunal.
3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this article.
4. If any so long as 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 it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.
5. Each Contracting Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitration tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.



ARTICLE 20

TITLES

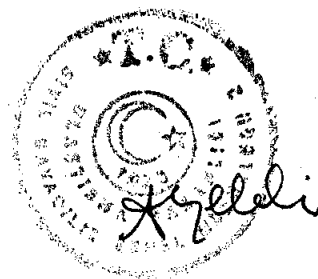
Titles are inserted in this Agreement at the head of each Article for the purpose of reference and convenience and in no way define limit or describe the scope or intent of this Agreement.



ARTICLE 21

REGISTRATION

This Agreement and its Annexes shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.



ARTICLE 22

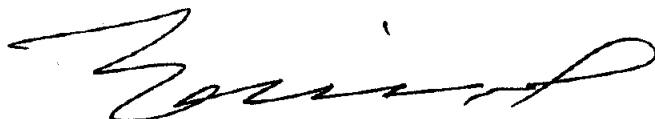
ENTRY INTO FORCE

This Agreement and its Annexes, which are an integral part hereof, shall enter into force thirty days after the date on which the Parties have notified each other, in writing and through the diplomatic channel, that their respective domestic approval requirements have been complied with, and it shall be in force for an indefinite period of time.

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

Done at Ankara this twentieth day of January the year 2011 in duplicate, each of them in the Turkish, Spanish and English language, all being equally authentic. In case of disagreement, the English version shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF TURKEY

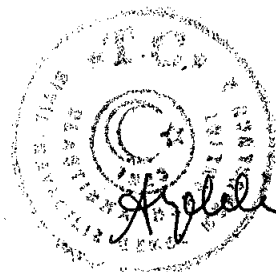


Binali YILDIRIM
Minister of Transport and
Communications

FOR THE GOVERNMENT
OF THE ARGENTINE REPUBLIC



Julio DE VIDO
Minister of Federal Planning,
Public Investment and Services



ANNEX I

ROUTES

(a) The airlines designated by the Government of the Republic of Turkey shall be entitled to operate air services in both directions as follows:

From: Any points in the Republic of Turkey

Intermediate Points: Any points in America, Europe and Africa

To: Any points in the Argentine Republic

Beyond points: Any points in America and Africa

(b) The airlines designated by the Government of the Argentine Republic shall be entitled to operate air services in both directions as follows:

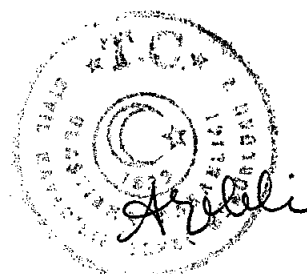
From: Any points in the Argentine Republic

Intermediate Points: Any points in America, Europe and Africa

To: Any points in the Republic of Turkey

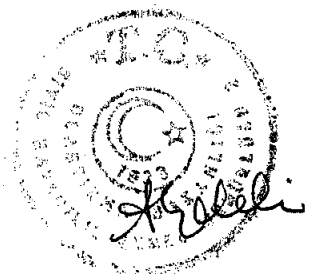
Beyond Points: Any points in Asia

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



APPROVAL OF FLIGHTS SCHEDULES

1. The designated airline of either Contracting Party shall submit its flight schedule, including the type of equipment, for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party on each schedule period (summer and winter) not later than thirty (30) days prior to the effective date of schedule. In special cases this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.
2. Prior to the submission of flight schedules by the designated airline of either Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, the airlines of both Contracting Parties shall consult each other on the schedules with a view to facilitating their approval.
3. The aeronautical authorities receiving such flight schedules shall approve them or suggest modifications thereto. In any case the designated airlines shall not commence their services before the schedules are approved by the aeronautical authorities concerned. This provision shall likewise apply to later changes.



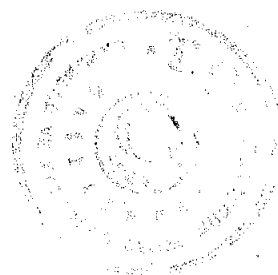
CODE SHARING

1. The designated airline(s) of either Contracting Party may enter into code-share arrangements with:

- an airline of either Contracting Party;
- an airline of a third country as long as such third country authorizes or allows comparable arrangements between airlines of Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country.
- provided that all airlines in the above arrangements hold the appropriate route and traffic rights

2. When a designated airline of a Contracting Party performs air services under co-operative marketing arrangements as marketing carrier, the total capacity operated by that airline will not be counted against the capacity entitlements of that Contracting Party designating the airline.

3. The co-operative marketing arrangements entered into by the designated airlines of either Contracting Party shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties for their approval.

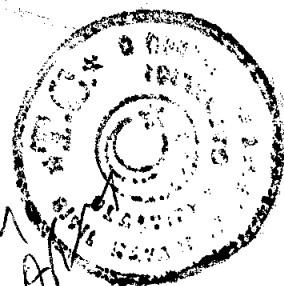
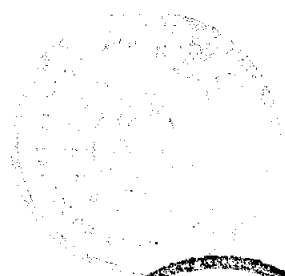


CHANGE OF AIRCRAFT

1. 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 Contracting 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;
 - b) in the case of change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be equal size and none may be larger than the aircraft used in the third and fourth freedom sector.
2. For the purpose of change of aircraft operations, a designated airline may use its own equipment and subject to national regulations, leased equipment and may operate under commercial arrangements with other airline.
3. A designated airline may use different or identical flight numbers for sectors of change of aircraft operations.



ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO
ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUIA
Y
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA
EN MATERIA DE SERVICIOS AÉREOS
ENTRE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS



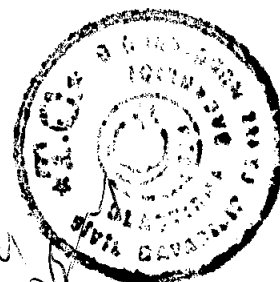
El Gobierno de la República de Turquía y el Gobierno de la República Argentina,

Como Partes de la Convención sobre Aviación Civil Internacional y el Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales abierto a la firma en Chicago el siete de diciembre de 1944.

Con el deseo de celebrar un Acuerdo a los efectos de establecer servicios aéreos entre sus respectivos territorios,

Deseosos de garantizar el más alto nivel de seguridad en el transporte aéreo internacional,

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

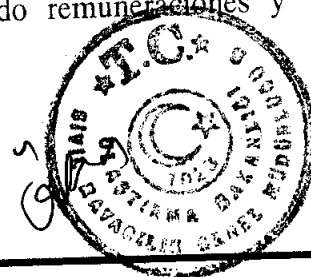


ARTICULO 1

DEFINICIONES

A los fines del presente Acuerdo, salvo que el contexto exija lo contrario:

- a) el término "Convención" se refiere a la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago el siete de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo aprobado en virtud del Artículo 90 de dicha Convención y cualquier enmienda a los Anexos o a la Convención en virtud de los Artículos 90 y 94 de la misma, siempre que dichos Anexos y modificaciones hubieran sido aprobados o ratificados por ambas Partes Contratantes;
- b) el término "autoridades aeronáuticas" se refiere, en el caso de la República de Turquía, al Ministerio de Transporte y Comunicaciones o a cualquier otra persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones ejercidas por dicho Ministerio, y en el caso de la República Argentina, al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios – Secretaría de Transporte, Administración Nacional de Aviación Civil, o a cualquier otra persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones ejercidas por dicho Ministro;
- c) el término "líneas aéreas designadas" se refiere a la línea aérea que una Parte Contratante haya designado y autorizado de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo;
- d) el término "territorio", tiene el significado asignado en el Artículo 2 de la Convención;
- e) los términos "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escalas para fines no comerciales" tienen el significado asignado respectivamente a los mismos en el Artículo 96 de la Convención;
- f) el término "capacidad" se refiere:
 - con relación a una aeronave, a la carga paga de una aeronave en una ruta o sección de una ruta.
 - con relación a un servicio aéreo especificado, a la capacidad de la aeronave usada en dicho servicio multiplicada por la frecuencia operada por dicha aeronave en un cierto período y ruta o sección de una ruta;
- g) el término "ruta especificada" se refiere a la ruta especificada en el Cuadro de rutas contenido en el Anexo del presente Acuerdo en las cuales serán operados los servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas de las Partes;
- h) el término "tráfico" se refiere a los pasajeros, el equipaje, la carga y la correspondencia;
- i) el término "tarifa" se refiere a los precios a ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones en virtud de las cuales se aplican dichos precios, incluyendo el pago de comisiones y otras remuneraciones adicionales por la representación o venta de documentos de transporte, excluyendo remuneraciones y condiciones para el transporte de correspondencia.



ARTICULO 2

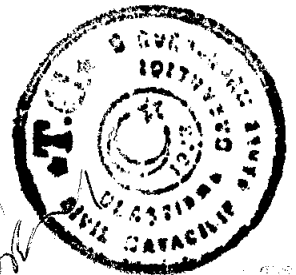
DERECHOS DE TRAFICO

1. Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Acuerdo con el objeto de establecer y operar servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Anexo I del presente Acuerdo. Dichos servicios y rutas en adelante se denominarán "servicios acordados" y "rutas especificadas", respectivamente.
2. Las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante, al operar servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas, gozarán de los siguientes derechos:
 - a) volar a través del territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar;
 - b) efectuar escalas en dicho territorio para fines no comerciales; y
 - c) efectuar escalas en el territorio en los puntos especificados para una ruta del Anexo I del presente Acuerdo a los fines de desembarcar o embarcar tráfico internacional, en forma conjunta o separada.
3. Las líneas aéreas de cada Parte Contratante que no hayan sido designadas conforme el Artículo 3 del presente Acuerdo, también gozarán de los derechos especificados en el párrafo (2) (a) y (b) del presente Artículo.
4. Nada de lo dispuesto en el párrafo (1) del presente Artículo otorgará a las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, tráfico transportado mediando el pago de remuneración o flete y con destino a otro punto del territorio de esa Parte Contratante, sin perjuicio de que esto no excluye el derecho de efectuar parada estancia.

ARTÍCULO 3

AUTORIZACIONES DE OPERACION

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar una o más líneas aéreas, mediante notificación escrita a la otra Parte, a los efectos de operar los servicios acordados en las rutas especificadas.
2. La otra Parte Contratante, al recibir la designación, otorgará sin demora a la línea aérea designada las correspondientes autorizaciones para operar los servicios acordados para los cuales ha sido designada, sujeto a las disposiciones 3) y 4) del presente Artículo.
3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante podrán solicitar a la línea aérea designada por la otra Parte Contratante que demuestre que está calificada para cumplir con las condiciones establecidas en virtud de las leyes y reglamentaciones que normalmente y razonablemente aplican dichas autoridades a la operación de servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones de la Convención.
4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de denegar el otorgamiento de las autorizaciones para operar mencionadas en el párrafo 2) del presente Artículo, o a imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de los derechos especificados en el



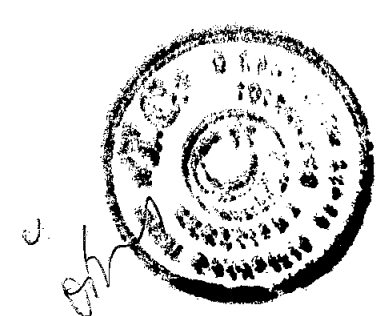
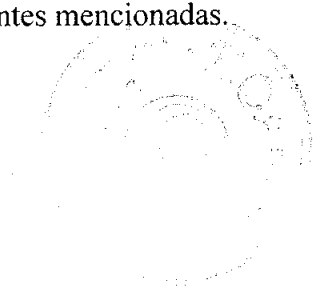
Anexo 2 del presente Acuerdo, en el caso de que la Parte Contratante no pueda demostrar que la propiedad sustancial y el control efectivo de dicha aerolínea se encuentra en manos de la Parte Contratante que designa la línea aérea o en sus nacionales, sujeto a las disposiciones del estado que designa la línea aérea.

5. Cuando una línea aérea haya sido así designada y autorizada, podrá comenzar a operar en cualquier momento los servicios acordados, siempre que los horarios hayan sido aprobados y se hayan establecido las tarifas para dichos servicios, de conformidad con las disposiciones del Anexo II y el Artículo 13, respectivamente, de este Acuerdo que se encuentren en vigencia para dichos servicios .
6. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de retirar, mediante notificación escrita a la otra Parte Contratante, la designación de su línea aérea y de sustituirla por la designación de otra línea aérea.

ARTÍCULO 4

REVOCACIÓN Y SUSPENSIÓN

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de retirar o suspender la autorización para ejercer los derechos establecidos en el Artículo 2 del presente Acuerdo de la línea aérea designada y/o autorizada de la otra Parte Contratante, o de revocar o suspender dichas autorizaciones o imponer las condiciones que considere necesarias con relación al ejercicio de dichos derechos, cuando:
 - a) la línea aérea no se encuentra calificada ante las autoridades aeronáuticas de esa Parte según las leyes y reglamentaciones que normalmente aplican dichas autoridades de conformidad con la Convención;
 - b) la línea aérea no cumpla con las leyes o reglamentaciones de esa Parte;
 - c) las autoridades aeronáuticas no estén convencidas de que la propiedad sustancial y el control efectivo de dicha línea aérea se encuentra en manos de la Parte Contratante que designa la línea aérea o en la de sus nacionales, sujeto a las disposiciones del estado que designe la línea aérea;
 - d) la línea aérea no pueda operar de conformidad con las condiciones establecidas en el presente Acuerdo.
2. Los derechos enumerados en el párrafo 1) del presente Artículo serán ejercidos solamente después de haberse efectuado consultas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a menos que sea esencial actuar de inmediato para evitar otras violaciones a las leyes y reglamentaciones antes mencionadas.



ARTÍCULO 5

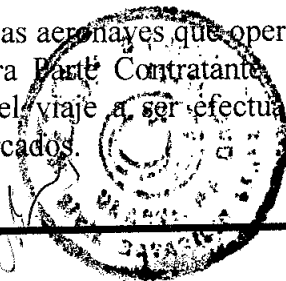
APLICACIÓN DE LEYES Y REGLAMENTACIONES

1. Las leyes, reglamentaciones y procedimientos de la Parte Contratante relativas al ingreso, permanencia o salida de su territorio de aeronaves afectadas a la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de dichas aeronaves serán cumplidas por las líneas aéreas de la otra Parte Contratante durante el ingreso, permanencia o salida de dicho territorio.
2. Las leyes y reglamentaciones de una Parte Contratante relativos al ingreso, despacho, permanencia o tránsito, emigración o inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena serán cumplidas por la línea aérea designada de la otra Parte Contratante y por o en representación de sus tripulaciones, pasajeros, carga y correspondencia durante el tránsito, admisión, permanencia y salida del territorio de dicha Parte Contratante.
3. Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de una Parte Contratante sin salir del área del aeropuerto reservada para tal fin sólo estarán sujetos a un control simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos aduaneros y otros impuestos similares.

ARTÍCULO 6

DERECHOS ADUANEROS Y OTRAS TASAS

1. Las aeronaves que operen los servicios internacionales de una línea aérea designada y/o autorizada de cualquiera de las Partes Contratantes, así como también su equipamiento habitual, repuestos, abastecimiento de combustible y lubricantes y suministros para aeronaves (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) que se encuentren a bordo de dichas aeronaves estarán exentos de todo derecho aduanero, tasas de inspección u otros derechos o impuestos al arribar al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dicho equipamiento, repuestos y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta que sean reexportados.
2. Se eximirá también de los mismos derechos aduaneros e impuestos, a excepción de las *tasas* que correspondan por los servicios brindados:
 - a) a los suministros para aeronaves que lleven a bordo en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades de dicha Parte Contratante, y para su utilización a bordo de una aeronave que opere un servicio internacional de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante;
 - b) los repuestos y equipamiento habitual ingresados al territorio de cualquiera de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de aeronaves de la línea aérea de la otra Parte Contratante utilizadas en los servicios internacionales;
 - c) el combustible y lubricantes destinados a abastecer a las aeronaves que operen servicios internacionales de una línea aérea designada de la otra Parte Contratante, aún cuando dichos suministros deban ser utilizados en el tramo del viaje a ser efectuado sobre el territorio de la Parte Contratante donde hayan sido embarcados.



Se podrá exigir que los materiales mencionados en los subpárrafos a), b) y c) precedentes sean mantenidos bajo la supervisión y el control aduanero, conforme la legislación aduanera en vigor en el territorio de la Parte Contratante.

3. El equipamiento habitual de a bordo aerotransportado, como así también los materiales y suministros conservados a bordo de la aeronave de cualquiera de las Partes Contratantes podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de ese territorio. En ese caso, podrán ser colocados bajo la supervisión de dichas autoridades hasta ser reexportados o hasta que se disponga de ellos, conforme a las reglamentaciones de aduana.
4. Las exenciones dispuestas en el presente Artículo también podrán aplicarse cuando las aerolíneas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes hayan acordado con otra línea o líneas aéreas el préstamo o traslado en el territorio de la otra Parte Contratante de los elementos especificados en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo, siempre que dicha(s) línea o líneas aérea(s) goce(n) de exenciones similares en esa otra Parte Contratante.
5. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes estarán sujetos a un control muy simplificado. El equipaje y carga en tránsito directo estarán exentos de derechos aduaneros y otros impuestos similares.

ARTICULO 7

REPRESENTACIÓN

1. La línea o líneas aéreas designada(s) y/o autorizada(s) de una Parte Contratante podrán, sobre la base de la reciprocidad, traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante a sus representantes y personal comercial, operativo y técnico que sean necesarios para la operación de los servicios acordados. El personal será seleccionado entre los nacionales de una o de ambas Partes, según sea necesario.
2. Cada Parte Contratante permitirá que la línea aérea designada y/o autorizada de la otra Parte Contratante lleve y mantenga en el territorio de la otra Parte Contratante empleados y otro personal responsable de la administración, operaciones técnicas y comerciales de sus servicios aéreos de conformidad con las normas y reglamentaciones de ingreso, residencia y trabajo de la otra Parte Contratante.

ARTICULO 8

RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias emitidas o convalidadas por una Parte Contratante, y que aún estén en vigor, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante a los efectos de operar las rutas y servicios establecidos en el presente Acuerdo, siempre que los requisitos en virtud de los cuales se haya emitido o reconocido la validez de dichos certificados o licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas establecidas o que puedan establecerse de conformidad con la Convención. Sin perjuicio de ello, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a reconocer, para los



vuelos sobre su propio territorio, certificados de aptitud y licencias otorgadas a sus propios nacionales o reconocidos como válidos para éstos por la otra Parte Contratante o por cualquier otra Parte.

ARTICULO 9

DISPOSICIONES FINANCIERAS

1. Cada línea aérea designada tendrá el derecho de vender y emitir sus propios documentos de transporte en el territorio de la otra Parte Contratante directamente y, a su criterio, a través de sus agentes. Dichas líneas aéreas tendrán el derecho de vender los servicios de transporte y servicios complementarios, y cualquier persona tendrá la libertad de comprar dicho transporte en cualquier moneda de libre convertibilidad y/o en moneda local.
2. Cada línea aérea designada tendrá el derecho de convertir y remitir a su país, a solicitud, y a la tasa de cambio oficial, el excedente de los ingresos obtenidos por el servicio de transporte luego de abonar los gastos. En caso de que no haya disposiciones pertinentes sobre un acuerdo de pagos entre las Partes Contratantes, la transferencia antes mencionada se efectuará en monedas convertibles y de conformidad con las leyes y reglamentaciones cambiarias vigentes.
3. La conversión y remesas de dichas ganancias se permitirán sin restricciones a la tasa de cambio aplicable a las transacciones corrientes que se encuentre en vigor a la fecha que dichas ganancias sean presentadas para su conversión y remisión, y no estarán sujetas a ningún cargo excepto los que sean normalmente aplicables por los bancos que lleven a cabo dicha conversión y remisión.

ARTICULO 10

TASAS DE USUARIOS

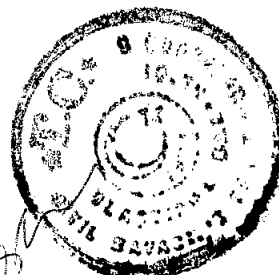
Cada Parte Contratante establecerá, por intermedio de sus autoridades competentes, tasas justas y razonables para el uso de aeropuertos y otras instalaciones bajo su control.

Sin embargo, cada Parte Contratante acuerda que dichas tasas no serán superiores que las que serían pagadas por el uso de dichos aeropuertos e instalaciones por las aeronaves nacionales afectadas a servicios internacionales similares.

ARTICULO 11

DISPOSICIONES SOBRE CAPACIDAD

1. La capacidad será acordada entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes.
2. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes gozarán de oportunidades justas e iguales para operar los servicios acordados sobre las rutas especificadas en el Anexo del presente Acuerdo.
3. Al operar los servicios acordados, las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán en consideración los intereses de las líneas aéreas designadas de la otra Parte



Contratante, a fin de no afectar indebidamente los servicios que estas últimas brinden en todo o en parte de las mismas rutas.

4. Los servicios acordados operados por las líneas aéreas designadas de las Partes Contratantes guardarán estrecha relación con la demanda del público para el transporte en las rutas especificadas y tendrán como objetivo principal proveer, a un coeficiente de carga razonable, la capacidad adecuada para la demanda de transporte actual y razonablemente anticipada para el transporte desde o hacia el territorio de la Parte Contratante que designe la línea aérea.
5. El derecho de las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes de transportar tráfico entre el territorio de la otra Parte Contratante y puntos en los territorios de terceros países sobre rutas especificadas será ejercido de conformidad con los principios generales de que la capacidad estará relacionada con:

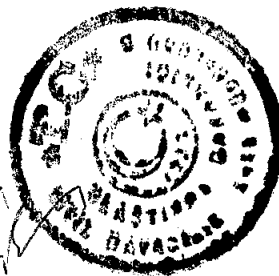
a.) la demanda de tráfico hacia y desde el territorio de la Parte Contratante que haya designado la línea aérea;

b.) la demanda de tráfico del área a través de la cual pasa el servicio acordado, luego de tomar en cuenta los demás servicios de transporte establecidos por las líneas aéreas de los Estados que comprenda el área; y

c.) la demanda de vuelos directos de la línea aérea.

ARTICULO 12

SEGURIDAD EN LA AVIACION



1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad en la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integral del presente 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 de la Convención sobre las Infracciones y ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmada en Tokio el 14 de septiembre de 1963, la Convención para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmada en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y la Convención para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmada en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el Protocolo Complementario para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, o cualquier otra convención sobre seguridad en la aviación que sea vinculante para ambas Partes Contratantes.
2. Las Partes Contratantes se proporcionarán mutuamente, a solicitud, toda la asistencia necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de una aeronave civil y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones para aeronavegación, y cualquier otra amenaza para la seguridad en la aviación civil.
3. Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las normas de seguridad en la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos de la Convención en la medida en que tales normas de seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; las Partes Contratantes

requerirán que las operaciones de aeronaves de su registro u operaciones de aeronaves con sede principal de actividades o residencia permanente en sus territorios y los operadores de aeronaves en sus territorios actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte Contratante acuerda que se podrá requerir que dichos operadores de aeronaves observen las disposiciones sobre seguridad en la aviación mencionadas en el párrafo (3), al ingresar, permanecer o salir del territorio de la otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante garantizará que efectivamente se apliquen dentro de su territorio las medidas adecuadas para proteger las aeronaves y controlar a los pasajeros, la tripulación, su equipaje de mano, el equipaje, la carga y las bodegas de la aeronave antes y durante el embarque o la carga. Cada Parte Contratante considerará de modo favorable cualquier pedido de la otra Parte Contratante para tomar medidas razonables especiales de seguridad en caso de una amenaza en particular.
5. Cuando ocurra un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de dicha aeronave, sus pasajeros y la tripulación, los aeropuertos o servicios de aeronavegación, las Partes Contratantes se prestarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones y otras medidas adecuadas destinadas a ponerle fin en forma rápida y segura a dicho incidente o amenaza
6. Cuando una Parte Contratante tenga problemas con respecto a las disposiciones sobre seguridad en la aviación del presente Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán solicitar mantener consultas de inmediato con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

ARTICULO 13

TARIFAS

1. Las tarifas a ser aplicadas por las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante y los comprendidos en este Acuerdo se fijarán en niveles razonables, teniendo en cuenta todos los factores relevantes, incluyendo los intereses de los usuarios, costos operativos, características del servicio, tasas de comisión, ganancias razonables, tarifas de otras líneas aéreas y otras consideraciones comerciales que rijan en el mercado.

1.1 Las Partes acuerdan prestar particular atención a las tarifas que puedan ser objetables debido a que resulten injustificadamente discriminatorias, indebidamente altas o restrictivas como consecuencia del abuso de una posición dominante, artificialmente bajas debido a un subsidio o apoyo directo o indirecto o "depredatorias".

2. Las tarifas, siempre que sea posible, serán acordadas por las correspondientes líneas aéreas designadas de ambas Partes, después de mantener conversaciones con sus respectivos gobiernos y, en caso de corresponder, consultas con otras líneas aéreas. Dicho acuerdo, siempre que sea posible, se alcanzará mediante el uso de mecanismos apropiados de coordinación de tarifas internacionales. En caso de no llegarse a un acuerdo multilateral o bilateral, cada línea aérea designada podrá conformar las tarifas individualmente.
3. Cada Parte podrá solicitar la notificación o presentación de las tarifas propuestas por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de ambas Partes para el transporte desde o hacia su territorio y, en circunstancias especiales, para el transporte a través de su territorio cuando esté permitida una escala en el mismo.



- 3.1 Dicha notificación o presentación podrá solicitarse al menos 30 días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigor. Este plazo máximo podrá reducirse en casos especiales.
4. Ninguna de las Partes tomará medidas unilaterales para evitar el establecimiento de tarifas propuestas o la continuación de tarifas vigentes de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes para el transporte entre los territorios de las Partes.
- 4.1 Ninguna de las Partes tomará medidas unilaterales para evitar el establecimiento de tarifas propuestas o la continuación de tarifas efectivas de una línea aérea designada de una Parte para el transporte entre el territorio de la otra Parte y el de un tercer Estado.
- 4.2 Cuando cualquiera de las Partes considere que una tarifa corresponde a las categorías establecidas en el Párrafo 1.2 precedente, dicha Parte notificará su disconformidad a la otra Parte (a la brevedad y a más tardar) dentro de los 15 días contados a partir de la fecha de notificación o presentación de la tarifa, y podrá aprovechar el procedimiento de consultas establecido en el Párrafo 5 siguiente. Sin embargo, salvo que ambas Partes desapruében por escrito las tarifas incluidas en este procedimiento, éstas se considerarán aprobadas.
5. Cualquiera de las Partes podrá solicitar mantener consultas con respecto a cualquier tarifa de una línea aérea de cualquiera de las Partes por servicios contemplados por el presente Acuerdo, incluso cuando la tarifa en cuestión haya sido objeto de una notificación de disconformidad. Dichas consultas se realizarán dentro de los treinta (30) días subsiguientes a la recepción de la solicitud. Las Partes cooperarán para garantizar la información necesaria para una solución favorable de las cuestiones. En el caso de que las Partes lleguen a un acuerdo con respecto a una tarifa que haya sido objeto de una notificación de desaprobación, cada Parte hará todo lo posible para que entre en vigor dicho acuerdo, pero de no llegarse a un acuerdo, la tarifa en cuestión comenzará a regir o continuará en vigor.
6. Una tarifa establecida de conformidad con las disposiciones de la presente cláusula permanecerá vigente, salvo que sea retirada por la(s) línea(s) aérea(s) interesada(s), hasta la fecha de su vencimiento, si la hubiera, o hasta que se aprueben nuevas tarifas. La fecha de vencimiento original podrá prorrogarse salvo que ambas Partes acuerden que la tarifa debe discontinuarse. Cuando una tarifa haya sido aprobada sin fecha de vencimiento y no se haya presentado ni aprobado una nueva tarifa, la tarifa continuará en vigor hasta que sea retirada por la(s) línea(s) aérea(s) interesadas o hasta ambas Partes acuerden que la tarifa debería discontinuarse.

ARTICULO 14

SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada una de las Partes podrá solicitar mantener consultas en cualquier momento sobre las normas de seguridad operacional adoptadas por la otra Parte en cualquier área que esté relacionada con la tripulación, las aeronaves o su operación. Dichas consultas se llevarán a cabo dentro de los 30 días de solicitadas.
2. Si, luego de dichas consultas, una Parte comprueba que la otra Parte no mantiene ni administra efectivamente normas de seguridad operacional en cualquiera de dichas áreas que por lo menos sean iguales a las normas mínimas vigentes en ese momento de acuerdo con la Convención de Chicago, la primera Parte notificará a la otra Parte dicha comprobación y le informará cuáles son los pasos necesarios para cumplir con esas normas



mínimas, y esa otra Parte tomará las medidas correctivas correspondientes. Si la otra Parte no tomara las medidas correspondientes dentro de los 15 días o dentro de un período más extenso que pueda ser acordado, ello constituirá causal de aplicación del Artículo 4 del presente Acuerdo.

3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 de la Convención de Chicago, se acuerda que cualquier aeronave operada por la línea o líneas aéreas de una Parte en servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte, mientras se encuentre dentro del territorio de la otra Parte, podrá ser objeto de una inspección por parte de los representantes autorizados de la otra Parte, a bordo y en los alrededores de la aeronave para controlar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación, como la condición aparente de la aeronave y su equipo (en el presente Artículo denominada "inspección de rampa") siempre que ello no conduzca a una demora injustificada.

4. Si dicha inspección de rampa o serie de inspecciones dieran lugar a:

a) serias dudas sobre si una aeronave o la operación de una aeronave cumple con las normas mínimas vigentes en ese momento en virtud de la Convención de Chicago, o

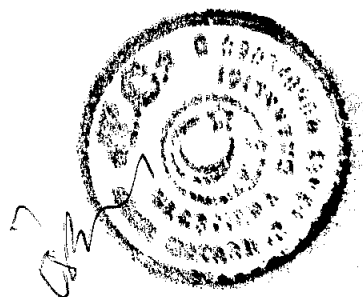
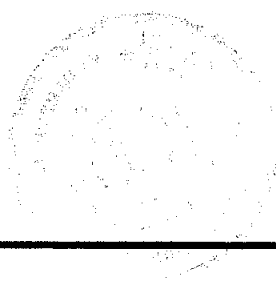
b) serias sospechas de falta de mantenimiento efectivo y administración de las normas de seguridad vigentes en ese momento en virtud de la Convención de Chicago,

la Parte que realice la inspección, a los fines del Artículo 33 de la Convención de Chicago, tendrá la libertad de decidir que los requisitos en virtud de los cuales el certificado o licencias de esa aeronave o de la tripulación de la misma habían sido emitidos o considerados válidos, o que los requisitos bajo los cuales operaba la aeronave no son iguales o superiores a las normas mínimas vigentes en virtud de la Convención de Chicago.

5. En el caso de que el acceso para realizar la inspección de rampa de una aeronave operada por la línea o líneas aéreas de una Parte de conformidad con el párrafo precedente sea denegado por el representante de esa línea o líneas aéreas, la otra Parte tendrá la libertad de inferir que han surgido problemas graves como los mencionados en el párrafo 4) precedente y podrá llegar a las conclusiones mencionadas en dicho párrafo.

6. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar de inmediato la autorización para operar de la línea o líneas aéreas de la otra Parte en el caso de que la primera Parte llegue a la conclusión, ya sea como resultado de una inspección de rampa, una denegación de acceso para la inspección de rampa, consultas u otro modo de inspección, que es esencial que se tomen medidas inmediatas para la seguridad de la operación de la línea aérea.

7. Toda medida adoptada por una Parte de conformidad con los párrafos 2 o 6 precedentes quedará sin efecto cuando desaparezcan los fundamentos que originaron la aplicación de dicha medida.



ARTICULO 15

INFORMACIÓN Y ESTADÍSTICAS

Las autoridades aeronáuticas y las líneas aéreas de cualquiera de las Partes suministrarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, a solicitud, estados periódicos de estadísticas que sean requeridos razonablemente con el propósito de revisar la capacidad ofrecida en los servicios acordados por la líneas aéreas designadas de la primera Parte. Dichos estados incluirán toda la información requerida para determinar la cantidad de tráfico realizado por esa línea aérea para los servicios acordados y el origen y destino de dicho tráfico.

ARTICULO 16

CONSULTAS Y MODIFICACIONES

En el caso de que cualquiera de las Partes considere propicio modificar cualquier disposición del presente Acuerdo o de su Anexo, podrá solicitar en cualquier momento mantener consultas con la otra Parte, y dichas consultas, que podrán efectuarse a través de conversaciones o por correspondencia, comenzarán dentro de un plazo de sesenta (60) días contados a partir de la recepción de la solicitud por la otra Parte, salvo que ambas Partes acuerden extender dicho plazo.

Cualquier modificación al presente Acuerdo comenzará a regir cuando las Partes se hayan notificado mutuamente, a través de la vía diplomática, que han cumplido con sus propios requisitos legales.

Sin perjuicio de lo anterior, las modificaciones al Cuadro de Rutas del Anexo podrán efectuarse mediante acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes.

ARTICULO 17

CONFORMIDAD CON LAS CONVENCIONES MULTILATERALES

El presente Acuerdo y sus Anexos serán modificados de modo que concuerden con cualquier convención multilateral que sea vinculante para ambas Partes.

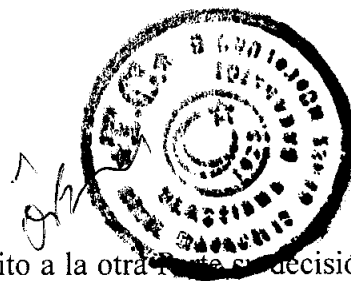
ARTICULO 18

TERMINACIÓN

Cualquier Parte podrá, en cualquier momento, notificar por escrito a la otra Parte su decisión de poner final el presente Acuerdo; dicha notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional.

En ese caso el presente Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por parte de la otra Parte, salvo que la notificación de terminación sea retirada por acuerdo entre las Partes antes de la expiración del periodo.

A falta de acuse de recibo de la otra Parte, la notificación se tendrá por recibida catorce (14) días después de la recepción de la notificación por parte la Organización de Aviación Civil Internacional.



ARTICULO 19

SOLUCION DE CONTROVERSIAS

1. En caso de surgir alguna controversia entre las Partes en relación con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo y sus Anexos, como primera medida las Partes tratarán de llegar a una solución a través de negociaciones.
2. En caso de que las Partes no pudieran llegar a una solución a través de negociaciones, podrán acordar la remisión de la controversia a alguna persona u organismo para que decida al respecto, o podrán, a solicitud de cualquiera de las Partes, someterla a la decisión de un tribunal formado por tres árbitros, uno a ser designado por cada Parte y el tercero a ser designado por los dos árbitros así designados. Cada una de las Partes designará a un árbitro dentro de los sesenta (60) días contados a partir de la fecha de recepción por cualquiera de las Partes de la notificación enviada por la otra Parte, a través de los canales diplomáticos, en la que solicite el arbitraje de la controversia, designándose al tercer árbitro dentro de los sesenta (60) días subsiguientes. En caso de que alguna de las Partes no designe al árbitro dentro del período especificado, o si no se designa al tercer árbitro dentro del período especificado, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe a un árbitro o a los árbitros según se requiera.

En tal caso, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y se desempeñará como presidente del tribunal arbitral.

3. Las Partes se comprometen a cumplir con cualquier decisión establecida conforme al inciso (2) del presente artículo.
4. En el caso de que cualquier Parte o la línea aérea designada de cualquiera de las Partes no cumpla con la decisión establecida conforme al inciso (2) del presente Artículo, la otra Parte podrá limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio que haya otorgado en virtud del presente Acuerdo a la Parte que haya incumplido.
5. Cada una de las Partes pagará los gastos del árbitro que haya designado. Los gastos restantes del tribunal de arbitraje serán compartidos en partes iguales por las Partes.

ARTICULO 20

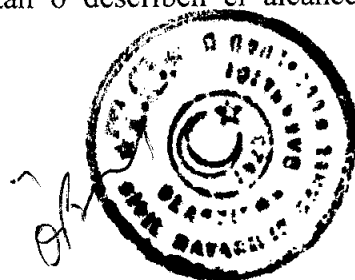
TITULOS

Los títulos se colocan en el presente Acuerdo al principio de cada Artículo a los fines de referencia y conveniencia y de ningún modo definen, limitan o describen el alcance o propósito del presente Acuerdo.

ARTICULO 21

INSCRIPCIÓN

El presente Acuerdo y sus Anexos se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.



ARTICULO 22

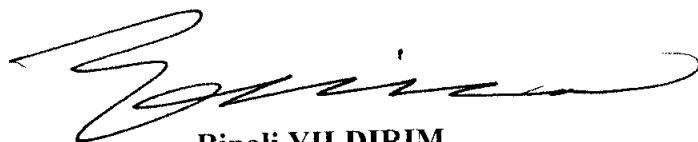
ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo y sus Anexos, que forman parte integral del mismo, entrarán en vigor treinta días después de la fecha en que las Partes se hayan comunicado recíprocamente, por escrito y por la vía diplomática, el cumplimiento de sus respectivos requisitos internos de aprobación y tendrá una duración indefinida.

En fe de lo cual, los que suscriben, debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, firman el presente Acuerdo.

Hecho en Ankara el 20 de enero de 2011, en dos originales en turco, español e inglés, siendo ambos igualmente auténticos. En caso de divergencia en la interpretación, la versión en inglés prevalecerá.

**POR EL GOBIERNO DE
LA REPÚBLICA DE TURQUIA**

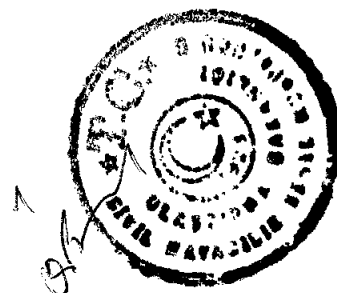
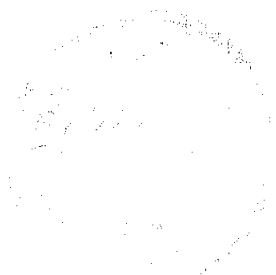


Binali YILDIRIM
Ministro de Transporte y Comunicaciones

**POR EL GOBIERNO DE
LA REPÚBLICA ARGENTINA**



Julio DE VIDO
Ministro de Planificación Federal,
Inversión Pública y Servicios



RUTAS

(a) Las líneas aéreas designadas por el Gobierno de la República de Turquía tendrán el derecho de operar servicios aéreos en ambas direcciones, a saber:

Desde: Cualquier punto en la República de Turquía

Puntos Intermedios: Cualquier punto en América, Europa y Africa

Hacia: Cualquier punto en la República Argentina

Otros Puntos en el Exterior: Cualquier punto en América y Africa

(b) Las líneas aéreas designadas por el Gobierno de la República Argentina tendrán derecho a operar servicios aéreos en ambas direcciones, a saber:

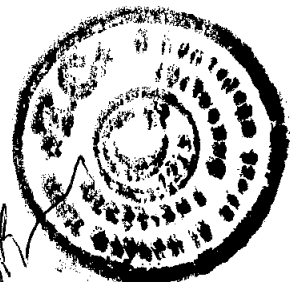
Desde: Cualquier punto en la República Argentina

Puntos Intermedios: Cualquier punto en América, Europa y Africa

Hacia: Cualquier punto en la República de Turquía

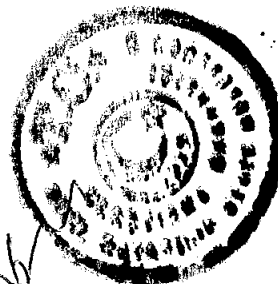
Otros Puntos en el Exterior: Cualquier punto en Asia

2. Los puntos de cualquiera de las rutas antes mencionadas, a criterio de la línea aérea designada, podrán ser omitidos en todos o cualquiera de los vuelos, siempre que dicho servicio tenga como punto de partida el territorio de la Parte que designe la línea aérea.



APROBACIÓN DE HORARIOS

1. La línea aérea designada de cualquiera de las Partes presentará los horarios, incluyendo el tipo de equipo, para su aprobación por las autoridades aeronáuticas de la otra Parte para cada período programado (verano e invierno) a más tardar treinta (30) días antes de la fecha efectiva del programa. En casos especiales el plazo podrá reducirse sujeto al consentimiento de dichas autoridades.
2. Antes de la presentación de los horarios por parte de la línea aérea designada de cualquiera de las Partes ante las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, las aerolíneas de ambas Partes se consultarán mutuamente sobre los horarios con vistas a facilitar su aprobación.
3. Las autoridades aeronáuticas que reciban dichos horarios los aprobarán o sugerirán modificaciones a los mismos. En ningún caso las líneas aéreas designadas comenzarán sus servicios antes de que los horarios sean aprobados por las autoridades Aeronáuticas correspondientes. La presente disposición se aplicará de la misma manera a cambios posteriores.



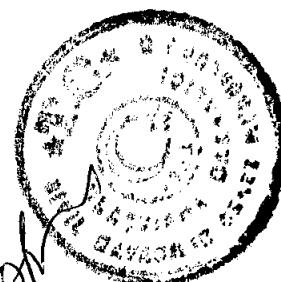
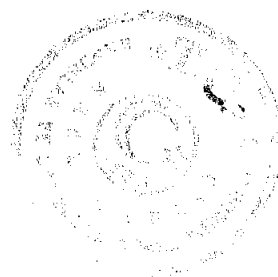
CODIGO COMPARTIDO

1. La línea o líneas aéreas designada(s) de cualquiera de las Partes podrá(n) celebrar un acuerdo de código compartido con:

- una línea aérea de cualquiera de las Partes ;
- una línea aérea de un tercer país, siempre que éste autorice o permita acuerdos semejantes entre las líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas aéreas de servicios hacia, desde y a través de dicho tercer país.
- siempre que todas las líneas aéreas en los acuerdos precedentes tengan los correspondientes derechos de ruta y tráfico.

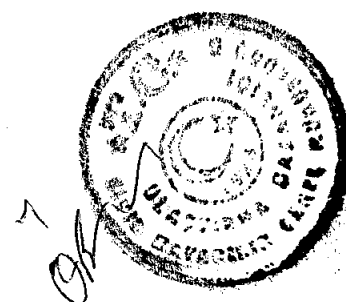
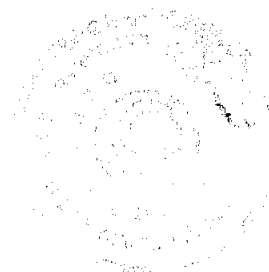
2. Cuando una línea aérea designada de una Parte preste servicios aéreos en virtud de acuerdos de comercialización cooperativos como comercializador, la capacidad total operada por dicha línea aérea no será contabilizada dentro de las autorizaciones de capacidad de dicha Parte Contratante que designó a la línea aérea.

3. Los acuerdos de comercialización cooperativos celebrados por las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes serán presentados ante las autoridades aeronáuticas de las Partes para su aprobación.



CAMBIO DE AERONAVE

1. Cada línea aérea designada podrá en todos o cualquiera de los vuelos de los servicios acordados, y a su opción, cambiar de aeronave en el territorio de la otra Parte Contratante o en cualquier punto de las rutas especificadas, estableciéndose que:
 - a) la aeronave utilizada fuera del punto de cambio de aeronave se programará de acuerdo con la aeronave de llegada o de salida, según sea el caso;
 - b) en el caso de cambio de aeronave en el territorio de la otra Parte Contratante y cuando se opere más de una aeronave fuera del punto de cambio, sólo una aeronave de este tipo podrá ser del mismo tamaño y ninguna podrá ser más grande que la aeronave utilizada en el sector tercero y cuarto de libertad de tráfico.
2. A los fines de las operaciones de cambio de aeronave, una línea aérea designada podrá utilizar su propio equipo y, sujeto a las reglamentaciones nacionales, un equipo arrendado y podrá operar en virtud de acuerdos comerciales con otra línea aérea.
3. Una línea aérea designada podrá utilizar números de vuelo diferentes o iguales para los sectores de sus operaciones con cambio de aeronave.



T/ 503

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ VE ARJANTİN CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA KENDİ ÜLKELERİ ARASINDA HAVA HİZMETLERİNE İLİŞKİN HAVA
ULAŞTIRMA ANLAŞMASININ ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR
KANUN TASARISI**

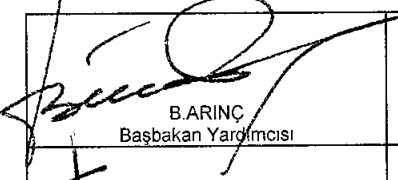
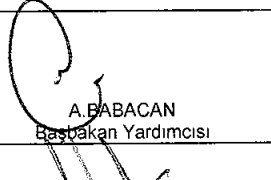
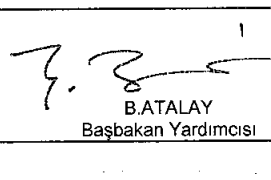
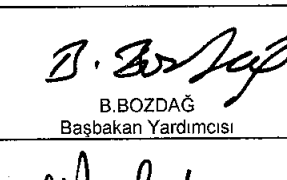
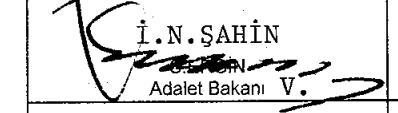
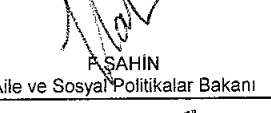
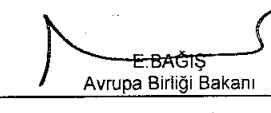
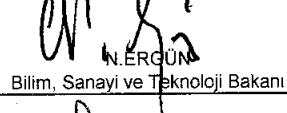
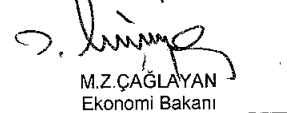
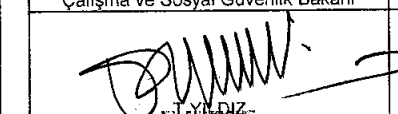
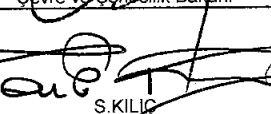
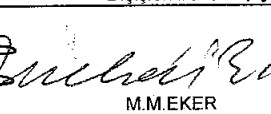
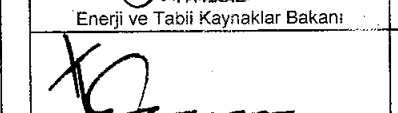
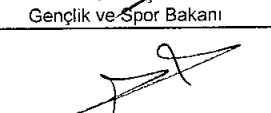
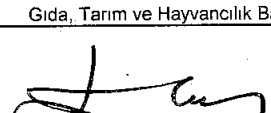
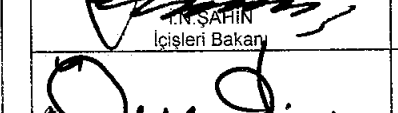
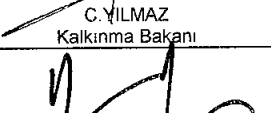
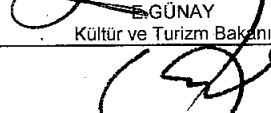
MADDE 1- (1) 20 Ocak 2011 tarihinde Ankara'da imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Arjantin Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Kendi Ülkeleri Arasında Hava Hizmetlerine İlişkin Hava Ulaştırma Anlaşması"nın onaylanması uygun bulunmuştur.

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

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

Eki

RECEP TAYYİP ERDOĞAN
BAŞBAKAN

 B. ARINÇ Başbakan Yardımcısı	 A. BABACAN Başbakan Yardımcısı	 B. ATALAY Başbakan Yardımcısı	 B. BOZDAĞ Başbakan Yardımcısı
 İ. N. ŞAHİN Adalet Bakanı V.	 F. ŞAHİN Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı	 E. BAĞIŞ Avrupa Birliği Bakanı	 N. ERGÜN Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı
 F. ÇELİK Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı	 E. BAYRAKTAR Çevre, Şehircilik ve İklim Bakanlığı	 C. YILMAZ Dışişleri Bakanı V.	 M. Z. ÇAĞLAYAN Ekonomi Bakanı
 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
 İ. N. ŞAHİN İçişleri Bakanı	 C. YILMAZ Kalkınma Bakanı	 E. GÜNAY Kültür ve Turizm Bakanı	 M. SİMSEK Maliye Bakanı
 Ö. DİNÇER Millî Eğitim Bakanı	 İ. YILMAZ Millî Savunma Bakanı	 V. EROĞLU Orman ve Su İşleri Bakanı	 R. AKDAĞ Sağlık Bakanı