

T.C.
BAŞBAKANLIK
Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü

Sayı : 31853594-101-30- 3870

2 /12 /2015

Konu : Kanun Tasarısı

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Önceki yasama döneminde hazırlanıp Başkanlığınıza sunulan ve İktüzüğün 77 nci maddesi uyarınca hükümsüz sayılan ekli listede adları belirtilen kanun tasarılarının yenilenmesi Bakanlar Kurulu'na uygun görülmüştür.

Gereğini arz ederim.



Ahmet DAVUTOĞLU
Başbakan

Ek: Liste

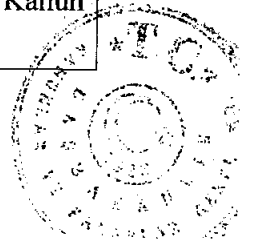
TBMM BAŞKANLIĞI				
Tali Komisyon	Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm			
Esas Komisyon	Dışişleri			
Tarih:	18 Aralık 2015		E.No: 1/382	
Ysm.Uzm.	Bşk.Yrd.	Başkan	Gn.Sek.Yrd.	Gen.Sek.
				
TBMM BAŞKANI				

TEMM
SAĞLIKLIĞI VE KAZANILAN HAKLARI
03 Aralık 2015
Mühür:

6811

TEMM
GENEL EVRAK
03 Aralık 2015
No: 7697

38.	1/929	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Saint Vincent ve Grenadinler Hükümeti Arasında Ticaret ve Ekonomik İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
39.	1/952	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kosta Rika Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
40.	1/955	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Dominik Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ekonomik İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
41.	1/958	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Uruguay Doğu Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
42.	1/962	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve El Salvador Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
43.	1/969	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Belize Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
44.	1/972	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Peru Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
45.	1/985	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Panama Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
46.	1/1019	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Birleşik Meksika Devletleri Hükümeti Arasında Örgütlü Suçlar ve Terörizmle Mücadelede İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
47.	1/1023	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kolombiya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunmasına İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
48.	1/1034	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Birleşik Meksika Devletleri Hükümeti Arasında Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Yasadışı Uluslararası Ticaretiyle Mücadele Alanında İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
49.		Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Guyana Kooperatif Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
50.		Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Birleşik Meksika Devletleri Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunmasına İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı



T.C.
BAŞBAKANLIK
Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü

Sayı : 31853594-101-1026 -4131

22/10/2014

Konu : Kanun Tasarısı

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

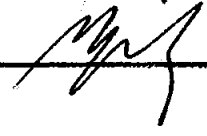
Dışişleri Bakanlığı'na hazırlanan ve Başkanlığınıza arzı Bakanlar Kurulu'na 13/10/2014 tarihinde kararlaştırılan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Panama Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı" ile gerekçesi ilişikte gönderilmiştir.

Gereğini arz ederim.


21

Ahmet DAVUTOĞLU
Başbakan

EKİ :
1- Kanun Tasarısı
2- Gerekçe

TBMM BAŞKANLIĞI				
Tali Komisyon	Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm			
Esas Komisyon	Dışişleri			
Tarife	03 Kasım 2014			
Ysm.U.	B.K.Yrd.	Başkan	B.Yrd.	Şek.
				
TBMM BAŞKANI				

T B M M KUTUPHANLAR VE KASAPLAR BSK. LİGİ
22 Ekim 2014
Numara:

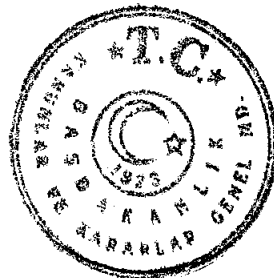
T B M M KÜTÜPHANE VE ARSİV HİZM. BAŞKANLIĞI
22 Ekim 2014
No: 345842

GEREKÇE

5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı kanunla tasdik olunan 7 Aralık 1944 tarihli Şikago Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması'nda ticari hakların düzenlenmesi konusunda bir mutabakata ulaşılamamış, bu nedenle ticari hakların ikili sözleşmeler yolu ile düzenlenmesi gereği doğmuştur. Gerek Türkiye gerek diğer devletler 11 Şubat 1946'da ABD ve İngiltere arasında imzalanan Bermuda Anlaşması'na dayanarak ikili anlaşmalar tesis etmek yoluna gitmişlerdir. Hükümetimiz, ülkemizin coğrafi durumunu ve uluslararası hava servislerinin ülkemizden geçmesinin sağlayacağı çıkarları göz önünde tutarak, aynı zamanda milli sivil havacılığımızı teşvik etmek ve kalkındırmak amacı ile bugüne kadar birçok ülke ile hava ulaştırma anlaşması imzalamıştır. Türkiye'nin yaptığı bu anlaşmalar Bermuda tipine uygun olup, esas olarak çerçeve anlaşması niteliğindedir ve karşılıklılık esasına dayanmaktadır. Bu meyanda Hükümetimiz ile Panama Hükümeti arasında 14 Nisan 2014 tarihinde Ankara'da bir Hava Ulaştırma Anlaşması imzalanmıştır.

Türkiye ile Panama 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.



T/ 764

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

MADDE 1- (1) 14 Nisan 2014 tarihinde Ankara'da imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Panama Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması"nın onaylanması uygun bulunmuştur.

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

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

Eki

Ahmet Davutoğlu

AHMET DAVUTOĞLU
BAŞBAKAN

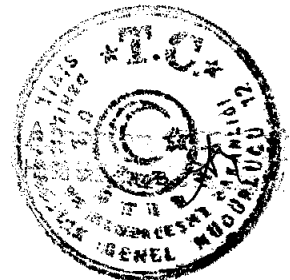
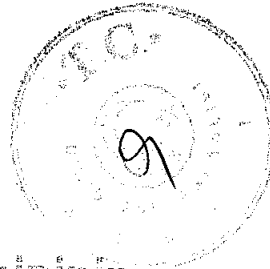
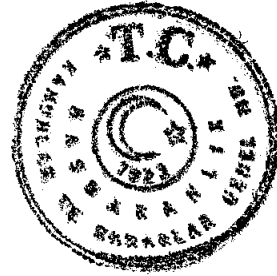
<i>B. Arınç</i> B. ARINÇ Başbakan Yardımcısı	<i>A. Babacan</i> A. BABACAN Başbakan Yardımcısı	<i>Y. Akdoğan</i> Y. AKDOĞAN Başbakan Yardımcısı	<i>N. Kurtulmuş</i> N. KURTULMUŞ Başbakan Yardımcısı
<i>B. Bozdağ</i> B. BOZDAĞ Adalet Bakanı	<i>A. İslam</i> A. İSLAM Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı	<i>V. Bozkır</i> V. BOZKIR Avrupa Birliği Bakanı	<i>F. İsk</i> F. İSK Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı
<i>F. Çelik</i> F. ÇELİK Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı	<i>I. Güllüce</i> I. GÜLLÜCE Çevre ve Şehircilik Bakanı	<i>M. Çavuşoğlu</i> M. ÇAVUŞOĞLU Dışişleri Bakanı	<i>N. Zeybekçi</i> N. ZEYBEKÇİ Ekonomi Bakanı
<i>T. Yıldız</i> T. YILDIZ Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı	<i>A. Ç. Kılıç</i> A. Ç. KILIÇ Gençlik ve Spor Bakanı	<i>M. M. Eker</i> M. M. EKER Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanı	<i>N. Canikli</i> N. CANIKLI Gümrük ve Ticaret Bakanı
<i>E. A. Ç. Ç. Ç.</i> E. A. Ç. Ç. Ç. İçişleri Bakanı	<i>C. Yılmaz</i> C. YILMAZ Kalkınma Bakanı	<i>O. Çelik</i> O. ÇELİK Kültür ve Turizm Bakanı	<i>M. M. Eker</i> M. M. EKER Maliye Bakanı
<i>N. Avci</i> N. AVCI Millî Eğitim Bakanı	<i>I. Yılmaz</i> I. YILMAZ Millî Savunma Bakanı	<i>V. Eroğlu</i> V. EROĞLU Orman ve Su İşleri Bakanı	<i>M. Müezzinoğlu</i> M. MÜEZZİNOĞLU Sağlık Bakanı
<i>L. Elvan</i> L. ELVAN Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı			

Dosya No:

101- 1026

1337

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
VE
PANAMA CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA
HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI



ASLI GİBİDİR

İÇERİK

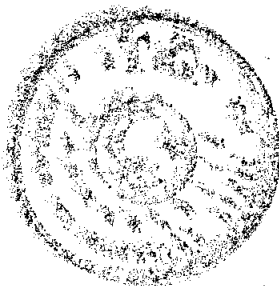
<u>MADDE</u>	<u>BAŞLIK</u>
1	TANIMLAR
2	HAKLARIN TANINMASI
3	TAYİN VE YETKİLENDİRME
4	İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI
5	KAPASİTE
6	ÜCRET TARİFELERİ
7	VERGİLER, GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER ÜCRETLER
8	TRANSİT GEÇİŞ
9	KULLANICI ÜCRETLERİ
10	YABANCI PERSONEL VE YEREL HİZMETLERE ERİŞİM
11	DÖVİZLERİN ÇEVİRİLMESİ VE KAZANÇLARIN TRANSFERİ
12	SERTİFİKA VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI
13	HAVACILIK EMNİYETİ
14	HAVACILIK GÜVENLİĞİ
15	SEYAHAT BELGELERİNİN GÜVENLİĞİ
16	BİLGİSAYARLI REZERVASYON SİSTEMLERİ (CRS)
17	SİGARA YASAĞI
18	ÇEVRENİN KORUNMASI
19	CHARTER/TARİFESİZ UÇUŞLARA UYGULANABİLİRLİK
20	KİRALAMA
21	UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI
22	İSTATİSTİKLER
23	KANUNLARIN VE DÜZENLEMELERİN UYGULANMASI
24	İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER
25	İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ
26	TESCİL
27	ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR
28	BAŞLIKLAR
29	GEÇERLİLİK VE SONA ERME
30	YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

EK I

HAT ÇİZELGESİ

EK II

KOD PAYLAŞIMI



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

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

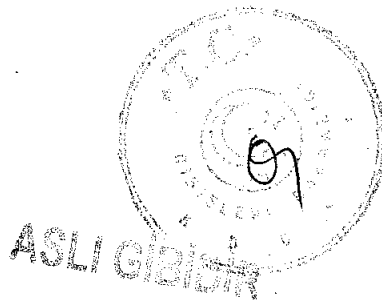
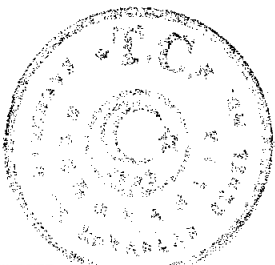
Uluslararası hava hizmetlerine ilişkin fırsatların genişletilmesini kolaylaştırmak isteyerek,

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

Hava araçlarının güvenliğine karşı yapılan, kişilerin ve mülklerin emniyetini tehdit eden, hava hizmetlerini olumsuz etkileyen ve sivil havacılığın emniyeti konusunda halkın güvenini sarsan eylemler ve tehlikeler konusundaki ciddi endişelerini teyit ederek ve uluslararası hava hizmetlerinde en üst seviyede emniyet ve güvenliği sağlamayı isteyerek;

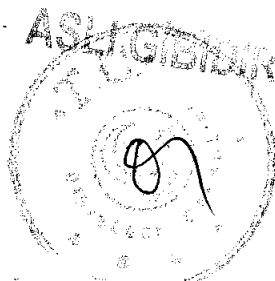
Kendi ülkeleri arasında ve dışında hava hizmetleri tesis etmek ve yürütmek amacıyla bir anlaşmaya varmayı arzu ederek,

AŞAĞIDAKI MADDELERDE ANLAŞMIŞLARDIR:

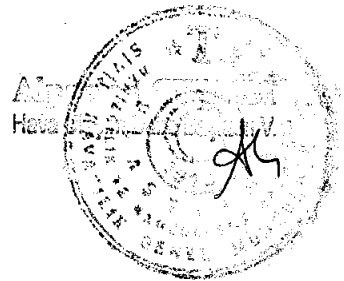
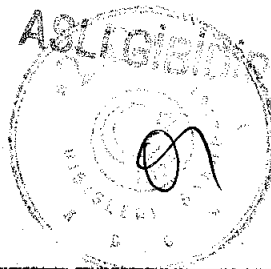
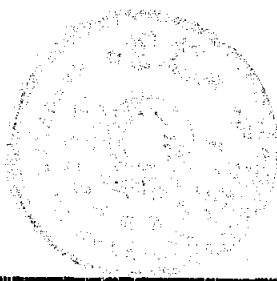


MADDE 1 TANIMLAR

1. İşbu Anlaşmanın amacı doğrultusunda, metin içeriği aksini gerektirmediği takdirde:
 - a. "Havacılık Otoriteleri" terimi; Türkiye Cumhuriyeti için, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü (SHGM), Panama Cumhuriyeti için Sivil Havacılık Otoritesini (CAA) veya bahse konu her iki ülke için hâlihazırda bu otoritelere tevdi edilmiş olan görevleri yerine getirmeye yetkili herhangi bir kurum veya kişiyi ifade etmektedir;
 - b. "Anlaşma" terimi işbu Anlaşmayı, Eklerini ve bunlarda yapılacak herhangi bir değişikliği ifade etmektedir;
 - c. "Mutabık Kalınan Hizmetler" terimi; belirlenen hatlarda işbu Anlaşma hükümlerine göre sunulabilecek uluslararası hava hizmetlerini ifade etmektedir;
 - d. "Ek" terimi; işbu Anlaşmanın Ekini veya işbu Anlaşmanın 24. Maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda bu Ek üzerinde yapılan değişiklikleri ifade etmektedir;
 - e. "Hava hizmeti", "uluslararası hava hizmeti", "havayolu" ve "trafik amacı dışındaki duraklama" terimleri, Sözleşmenin 96. Maddesinde tanımlanan anlamlarında kullanılmaktadır;
 - f. "Kapasite" terimi,
 - hava aracı için, bu hava aracı tarafından hatta veya hattın belirli bir kısmında taşıyabilen 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. "Sözleşme" terimi; 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Hakkında Sözleşmeyi ifade etmekte ve her iki Akit Tarafın yürürlüğe koyması veya kabul etmesi koşuluyla, Sözleşmenin 90. Maddesi uyarınca kabul edilen tüm Ekleri ve 90. ve 94. Maddeler uyarınca Sözleşmenin Eklerinde yapılan tüm değişiklikleri içermektedir;
 - h. "Tayin edilen havayolu (havayolları)" terimi; işbu Anlaşmanın 3. Maddesi (Tayin ve Yetkilendirme) uyarınca tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş havayolunu ifade etmektedir;



- i. "Yer Hizmetleri" terimi; yolcu, kargo ve bagaj hizmetleri ve ikram tesisleri ve/veya hizmetleri de dâhil olmak ancak bunlarla sınırlı kalmamak kaydıyla çeşitli hizmetlerin teminini ifade etmektedir;
- j. "ICAO" terimi; Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünü ifade etmektedir;
- k. "Uluslararası hava taşımacılığı" terimi; birden fazla Devletin ülkesi üzerindeki hava sahasının kullanıldığı hava taşımacılığını ifade etmektedir;
- l. "Pazarlamacı havayolu" terimi; kod paylaşımı vasıtasıyla başka bir havayolu tarafından işletilen bir hava aracı ile hava taşımacılığı sunan havayolunu ifade etmektedir;
- m. "Hat Çizelgesi" terimi; işbu Anlaşmanın Ek 'inde yer aldığı şekliyle hava taşımacılığı hizmetlerinin sunulacağı hatların çizelgesini ve işbu Anlaşmanın 24. Maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda bu hat çizelgesi üzerinde yapılan değişiklikleri ifade etmektedir;
- n. "Belirlenen hatlar" terimi, bu Anlaşmanın Ekinde onaylanmış veya onaylanacak hatları ifade etmektedir;
- o. "Yedek parçalar" terimi, hava aracına yerleştirilmek için motorların da dâhil olduğu gerekli yenileme veya tamir nesnelerini ifade etmektedir;
- p. "Tarife" terimi, hava taşımacılığında, bununla bağlantılı olan diğer ulaşım modları dâhil olmak üzere, yolcu, bagaj ve/veya posta hariç tutulmak üzere kargonun taşınması için havayolları ve acenteleri tarafından alınacak her türlü ücret, fiyat veya oranı ve bu ücret, fiyat ve oranın geçerli olduğu şartları ifade eder;
- q. "Ülke" terimi, Sözleşmenin 2. Maddesinde belirtilmiş olan anlamı içerir;
- r. "Trafik" terimi; yolcular, bagaj, kargo ve postayı ifade etmektedir;
- s. "Olağan teçhizat" terimi; ikmal malzemeleri ve çıkartılabilir nitelikteki yedek parçalar ve malzemeler dışında, ilk yardım ve yaşamsal teçhizat da dâhil olmak üzere, uçuş sırasında kullanılan tüm malzemeleri ifade etmektedir;
- t. "Kullanıcı ücretleri" terimi; bir Akit Tarafın diğerine sunduğu havalimanlarının, hava seyrüsefer tesislerinin ve ilgili diğer hizmetlerin kullanımı karşılığında havayollarına tarh edilen harçları ve ücretleri ifade etmektedir.

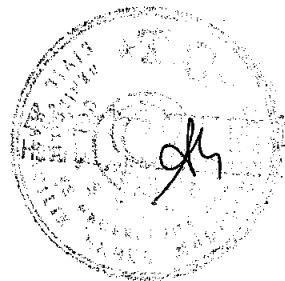
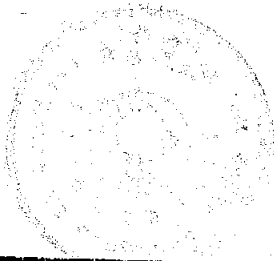


MADDE 2 HAKLARIN TANINMASI

1. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayollarının işbu Anlaşma'nın Ek I' inde belirlenen hatlar üzerinde tarifeli uluslararası hava hizmetlerini icra edebilmeleri için diğer Akit Tarafa aşağıda belirtilen hakları tanımaktadır:
 - a. diğer Akit Tarafın ülkesi üzerinden iniş yapmaksızın uçuş hakkı,
 - b. söz konusu ülkede trafik dışındaki amaçlar için duraklama hakkı,
 - c. Uluslararası trafiği birlikte veya birbirinden ayrı olarak indirmek ve almak amacıyla işbu Anlaşmanın Ek I' inde belirtilen hat için ilgili ülkede belirlenen noktalarda duraklama hakkı,
 - d. İşbu Anlaşmada belirtilen sair haklar.
2. İşbu Madde'nin (1.) fıkrasında yer verilen hiçbir husus, bir Akit Tarafın havayollarına, diğer Akit Tarafın ülkesinde, bu diğer Akit Tarafın ülkesindeki başka bir noktaya ücret veya kira karşılığı taşınmak üzere trafik alma ayrıcalığı verdiği şeklinde anlaşılabilir.

MADDE 3 TAYİN VE YETKİLENDİRME

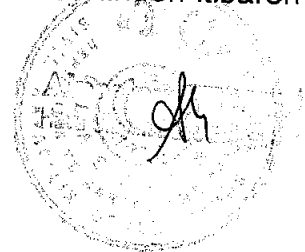
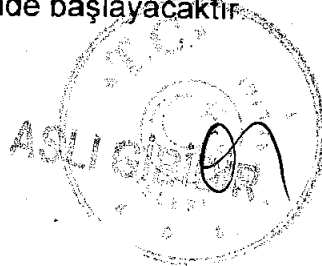
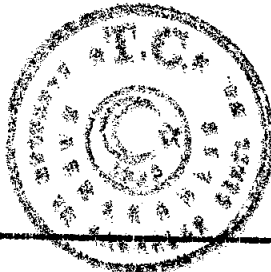
1. Her bir Akit Taraf, belirlenen hatlarda, mutabık kalınan hizmetleri işletmesi amacıyla bir veya daha fazla havayolunu tayin etme hakkına sahip olacaktır. Bu tayin, diplomatik kanallar aracılığıyla yazılı bildirim yoluyla gerçekleştirilecektir.
2. Söz konusu tayin bildiriminin tebellüğ edilmesi üzerine, diğer Akit Tarafın havacılık otoriteleri, işbu Maddenin (3.) ve (4.) fıkralarına tabi olarak, gereken işletme yetkisini gecikmeksizin tayin edilen havayoluna (havayollarına) tanıyacaktır.
3. Bir Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun (havayollarının), sözü geçen havacılık otoritelerince, uluslararası hava hizmetlerinin işletilmesinde normal ve makul bir şekilde uygulanan, yürürlükteki kanunlarının ve düzenlemelerinin şartlarını Sözleşmenin hükümlerine uygun olarak sağladığını (sağladıklarını) temin etmesini isteyebilecektir.



4. Her bir Akit Taraf, aşağıda belirtilen koşulların sağlandığından emin olamaması halinde, işbu Maddenin (2.) fıkrasında atıfta bulunulan işletme yetkilerini tanımayı reddedebilecek veya tayin edilen havayolunun işbu Anlaşmanın 2. Maddesinde (Hakların Tanınması) belirlenen hakları kullanabilmesi için birtakım şartlar uygulanmasını gerekli görebilecektir:
 - a. Söz konusu havayolunun mülkiyetinin büyük bir kısmının ve etkin kontrolünün söz konusu havayolunu tayin eden Akit Tarafın kendisinde veya uyruğundakilerin yetkisinde olması; ve/veya
 - b. Bu havayolunu tayin eden Hükümetin, işbu Anlaşmanın 13. Maddesinde (Havacılık Emniyeti) ve 14. Maddesinde (Havacılık Güvenliği) belirtilen standartlara sahip olması ve bu standartları uyguluyor olması.
5. Bu şekilde tayin edilip yetkilendirilmiş bir havayolu, işbu Anlaşmanın 5. Maddesindeki (Kapasite) ve 6. Maddesindeki (Ücret Tarifeleri) hükümler uyarınca, söz konusu hizmetle ilgili olarak üzerinde mutabakata varılan bir kapasitenin ve saptanmış bir ücret tarifesinin yürürlükte olması koşuluyla, mutabık kalınan hizmetleri sunmaya istediği herhangi bir zamanda başlayabilecektir.

MADDE 4 **İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI**

1. Her bir Akit Taraf, aşağıdaki hallerde, diğer Akit Tarafça tayin edilen herhangi bir havayoluna verilmiş bulunan işletme yetkisini iptal etme veya bu havayolu tarafından işbu Anlaşmanın 2. Maddesinde (Hakların Tanınması) belirtilen hakların kullanılmasını askıya alma veya bu hakların kullanılmasına yönelik olarak gerekli gördüğü şartları tatbik etme hakkına sahip olacaktır:
 - a. söz konusu havayolunun mülkiyetinin büyük bir kısmının ve etkin kontrolünün söz konusu havayolunu tayin eden Akit Tarafın kendisinde veya uyruğundakilerin yetkisinde olmaması veya
 - b. söz konusu havayolunun bu hakları tanıyan Akit Tarafın kanunlarına ve düzenlemelerine uymaması; veya
 - c. söz konusu havayolunun işbu Anlaşma'da belirtilen koşullara göre işletilmemesi halinde.
2. İptalin, askıya alma işleminin veya bu Maddenin (1.) fıkrasında belirtilen hükümlerin derhal uygulanması kanun ve yönetmeliklerin ihlalinin devam etmesini önlemek açısından zaruri değilse, sözü geçen hak, ancak diğer Akit Taraf Devletin havacılık otoriteleri ile istişare edildikten sonra kullanılabilir. Bu durumda istişareler, herhangi bir Akit Tarafın istişare talebi tarihinden itibaren altmış (60) günlük bir süre içerisinde başlayacaktır.

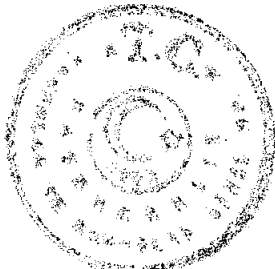


MADDE 5 KAPASİTE

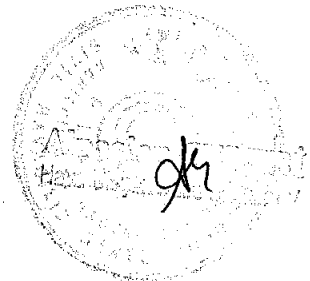
1. Her iki Akit Tarafın tayin edilen havayoluna (havayollarına), iki Akit Tarafın ülkeleri arasında hava hizmetlerini yürütmeleri için adil ve eşit düzeyde imkân sağlanacaktır.
2. Belirlenen hava hizmetlerinin herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından işletilmesinde, aynı hatların tümünde veya bir kısmında sunduğu hizmetlerin haksız yere etkilenmesini önlemek amacı ile, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolunun çıkarları dikkate alınacaktır.
3. Akit Taraflarca tayin edilmiş havayolları tarafından sunulan, mutabık kalınan hizmetler, Akit Tarafların vatandaşlarının belirlenen hatlardaki ulaşım ihtiyaçları ile yakından ilintili olacak ve bu hava hizmetlerinin asli amacı Akit Tarafların ülkeleri arasında yolcular ve posta da dâhil olmak üzere kargo için mevcut ve makul olarak beklenen ulaşım ihtiyaçlarını makul bir yük faktörü ile karşılayacak bir kapasiteyi sağlamak olacaktır.
4. Mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesinde her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından sağlanacak toplam kapasite ve hizmet frekansları, söz konusu seferler başlamadan önce Akit Tarafların havacılık otoriteleri tarafından karşılıklı olarak belirlenecektir. Başlangıçta belirlenen kapasite ve hizmetlerin frekansı söz konusu otoriteler tarafından zaman içerisinde gözden geçirilebilecek ve yeniden düzenlenebilecektir.

MADDE 6 ÜCRET TARİFELERİ

1. Her bir Akit Taraf kendi ülkesinde, kendi ülkesinden veya ülkesi üzerinden sunulacak uluslararası hava hizmetleri için uygulanacak ücret tarifelerinin, tayin edilen havayolları tarafından, işletme maliyeti, makul bir kar oranı ve diğer havayollarının tarifeleri de dâhil olmak üzere ilgili tüm etkenlerin dikkate alınması suretiyle makul seviyelerde belirlenmesine izin verecektir. Akit Taraflarca müdahale aşağıdaki hallerle sınırlıdır:
 - a. makul olmayan ölçülerdeki ayrımcı ücret ve uygulamaları önlemek,
 - b. pazardaki hakim konumun kötüye kullanılmasından kaynaklanan çok yüksek veya kısıtlayıcı ücretlerden tüketicileri korumak ve
 - c. havayolu şirketlerini doğrudan veya dolaylı devlet sübvansiyonundan veya desteğinden kaynaklanan düşük ücretlerden korumak..



ASLI GİBİDİR

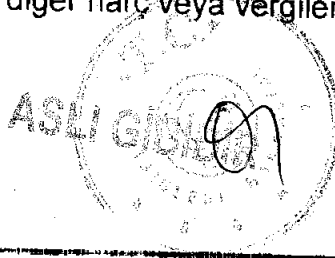


2. İlgili Akit Tarafın, kendisinin ulusal kanunları ve/veya düzenlemeleri marifetiyle bu tür ücret tarifelerinin sunulması gerekli olmadığı sürece, Akit Tarafların herhangi birinin tayin edilen havayolları tarafından (1.) fıkra uyarınca belirlenen ücret tarifelerinin diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine onay için sunulması gerekmeyecektir.
3. Akit Taraflar, tayin ettikleri havayolunun veya havayollarının ücret tarifelerini tek başlarına veya herhangi bir diğer havayolu veya havayolları ile birlikte belirlerken, diğer Akit Tarafça tayin edilmiş havayolu olan rakibini ciddi bir biçimde zayıflatacak veya onu hat dışı bırakabilecek bir biçimde pazar gücünü suistimal etmesine izin vermeyecektir.
4. Akit Taraflar, ücret tarifelerinin havayolu tarafından belirlenmesine ilişkin olarak aşağıda belirtilen uygulamaların daha yakından incelenmesi gerekebilecek, haksız rekabet uygulamaları olarak değerlendirilebileceği hususunda mutabıktır:
 - a. Belirlenen hatlardaki hizmetlerin sağlanabilmesindeki maliyetleri tümüyle karşılamayacak ücretlerin ve fiyatların oluşturulması;
 - b. Söz konusu uygulamaların geçici olmak yerine süreklilik arz etmesi;
 - c. Söz konusu uygulamaların diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolu (havayolları) üzerinde önemli ekonomik etkileri olması ya da bu havayolunu (havayollarını) ciddi şekilde zarara uğratması; ve
 - d. Hattaki hâkim konumun suiistimaline işaret eden davranışlar.
5. Yukarıdaki hükümlere bakılmaksızın, Akit Taraflardan herhangi birinin tayin edilen havayolları, talep üzerine diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine, bu otoritelerin belirlediği şekil ve düzen çerçevesinde ücret tarifelerinin oluşturulmasına dair bilgi verecektir.
6. Akit Taraflardan hiçbirisi, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayollarına, kapasite, frekans veya trafiğe ilişkin olarak, işbu Anlaşmanın amaçlarına ters düşecek nitelikte rüçhan hakkı zorunluluğu, uçuş kotası, itiraz hakkından feragat tazminatı veya sair şartlar uygulayamaz.

MADDE 7

VERGİLER, GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER ÜCRETLER

1. Beraberindeki olağan teçhizatı, yedek parçaları (motorlar da dâhil olmak üzere), yakıt ve yağ stokları (hidrolik sıvılar da dâhil olmak üzere) ve ikmal malzemeleri (uçuş sırasında yolculara ikram edilen veya satışı yapılan yiyecek, içecek, alkol, sigara ve diğer ürünler) de dahil olmak üzere, herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen havayolunun uluslararası hava hizmetlerinde işletilen hava aracı diğer Akit Tarafın ülkesine varışta, bu teçhizat ve stoklar yeniden ihraç edilene veya bu devletin ülkesi üzerinden yapılacak yolculuğun bir kısmında hava aracının içerisinde kullanılabilecek kadar hava aracında kalmak kaydıyla, her türlü gümrük harcından, muayene ücretinden ve diğer harc veya vergilerden muaf olacaktır.

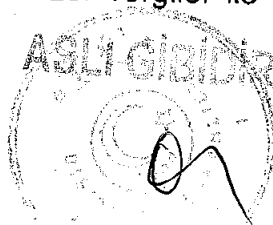
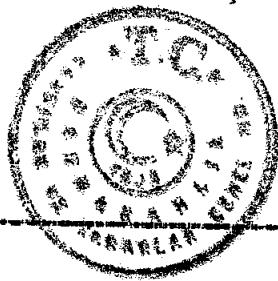


Alınan
Hava

2. Aşağıda sayılan maddeler de, gerçekleştirilen seferlere ilişkin taşımacılık ücretleri dışında, benzer harç ve vergilerden muaf tutulacaktır:
- a. Akit Taraflardan herhangi birinin ülkesinde, bu Akit Tarafın otoritelerinin belirlediği sınırlar içerisinde kalmak kaydıyla, herhangi bir Akit Tarafın uluslararası hizmetlerde bulunan hava aracında kullanılmak üzere söz konusu hava aracına alınan ikmal malzemeleri.
 - b. herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından uluslararası hizmetlerde kullanılan hava aracının bakım ve onarımı için diğer Akit Tarafın ülkesine giren yedek parçalar (motorlar da dâhil olmak üzere) ve olağan havacılık teçhizatı,
 - c. hava aracına alındıkları Akit Tarafın ülkesi üzerindeki uçuşların bir kısmında kullanılacak olsalar dahi, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolu tarafından uluslararası hizmetlerde işletilen hava aracına tedarik edilen yakıt ve yağlar (hidrolik sıvılar da dâhil olmak üzere),
 - d. Herhangi bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolunun amblemini taşıyan basılı bilet stokları, havayolu konşimentoları ve sair basılı materyaller ile tayin edilen havayolu tarafından yeniden ihraç edilene kadar, uluslararası hizmetlerde kullanmak için ücretsiz dağıtılan mutaf tanıtım materyalleri,
3. Yukarıda (2) fıkrada belirtilen malzemeler gümrük otoritelerinin denetimine veya kontrolüne tabi olacaktır.
4. Herhangi bir Akit Tarafın hava aracındaki olağan hava teçhizatları, yedek parçalar (motorlar da dâhil olmak üzere), hava aracı malzemeleri ve yakıt ve yağ tedarikleri (hidrolik yağlar da dâhil olmak üzere) ve diğer malzeme ve tedarikler diğer Akit Tarafın ülkesinde sadece o ülkenin gümrük otoritelerinin onayı ile indirilebilir. Bu durumda, bunlar söz konusu Akit Tarafın gümrük düzenlemelerine göre yeniden ihraç edilene veya sair şekillerde elden çıkartılana kadar söz konusu otoritelerin gözetiminde tutulacaktır
5. Depolama ve gümrüklemeyle ilişkin hizmetler için tarh edilen harçlar Akit Taraf Devletlerin ulusal yasa ve yönetmeliklerine uygun olarak tahsil edilecektir.

MADDE 8 TRANSİT GEÇİŞ

Akit Tarafların yasa ve yönetmeliklerine tabi olmak kaydıyla, bir Akit Tarafın ülkesinden transit geçişlerde, havalimanının bu amaçla ayrılan kısmını terk etmemek kaydıyla yolcular, bagajlar, kargo ve posta, şiddete, hava korsanlığına, narkotik ve psikotrop madde kaçakçılığına karşı alınan güvenlik önlemleri haricinde sadece basitleştirilmiş bir kontrole tabi tutulacaklardır. Bu tür bagajlar, kargo ve posta, gümrük vergilerinden, özel tüketim vergilerinden ve varışta sunulan hizmetlerin maliyetlerinden kaynaklananlar dışında, benzer vergiler ile harç ve muaf tutulacaktır.

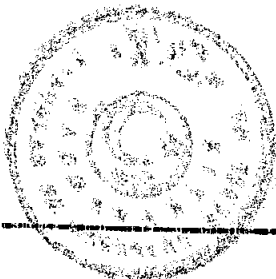


MADDE 9 KULLANICI ÜCRETLERİ

1. Bir Akit Tarafın kendi ülkesinde bulunan havalimanları, havacılık güvenliği kolaylıkları ve diğer ilgili kolaylıklar ve hizmetler, diğer Akit Tarafın havayollarının kullanımına, kullanım anlaşmalarının yapıldığı tarih itibarıyla benzer uluslararası hava hizmetleri ile iştirak eden herhangi bir havayoluna sağlanan en iyi koşullardan daha az avantajlı koşullarla sunulmayacaktır.
2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun veya havayollarının, her iki Akit Tarafın ulusal kanunlarına ve düzenlemelerine uygun bir şekilde, diğer Akit Tarafın ülkesinde kendisi tarafından belirlenmiş yer hizmetlerini yürütmesine ve kendi tercihi doğrultusunda, tamamen ya da kısmen, yerel kanunlar ve düzenlemeler uyarınca gerekli görülmesi halinde, diğer Akit Tarafın yetkili otoriteleri tarafından bu hizmetlerin sunulması konusunda yetkilendirilmiş herhangi bir acenteden sağlanan yer hizmetlerini almasına izin verilecektir.
3. Havalimanları, havacılık güvenliği tesisleri ve diğer ilgili tesisler ve hizmetlerin diğer Akit Tarafın havayolu tarafından kullanımı için bir Akit Tarafın ülkesinde uygulanan ücret ve harçların belirlenmesi ve tahsilatı adil ve eşit olacaktır. Bu harçlar ve ücretler, bu harçların ve ücretlerin uygulandığı zamanda benzer uluslararası hava hizmetlerinde bulunan herhangi bir havayoluna sağlanan en iyi koşullardan daha az elverişli olmamak kaydıyla oluşturulacaktır.
4. Her bir Akit Taraf, söz konusu ücretleri ve harçları tarh eden yetkili mercileri ile söz konusu hizmetlerden ve tesislerden faydalanan havayolları arasında veya pratikte mümkün olması halinde, söz konusu havayollarını temsil eden kuruluşlar arasında görüşmeler ve müzakereler yapılmasını destekleyecek ve teşvik edecektir. Kullanıcılar, değişiklikler yapılmadan önce görüşlerini belirtebilmelerini sağlamak üzere, kullanıcı ücretlerindeki her değişiklik teklifi hakkında mümkün olduğu kadar önceden bilgilendirilecektir.

MADDE 10 YABANCI PERSONEL VE YEREL HİZMETLERE ERİŞİM

1. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu veya havayolları, diğer Akit Tarafın ülkesine giriş, ikamet ve çalışmayla ilgili kanun ve düzenlemelerine uygun şekilde mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesi için gerekli olan kendi idari, ticari, satış, operasyonel, teknik ve diğer uzman çalışanlarını diğer Akit Tarafın ülkesine getirme ve bulundurma hakkına sahip olacaktır.



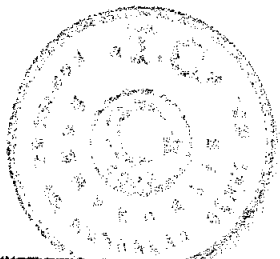
ASLİ GİBİDİR



2. Bu personel ihtiyaçları, Akit Tarafların tayin edilen havayolunun veya havayollarının tercihleri doğrultusunda bu havayolunun veya havayollarının kendi personeli vasıtasıyla veya diğer Akit Tarafın ülkesinde diğer havayollarına bu tür hizmetler sunulması konusunda yetkilendirilmiş herhangi bir kuruluş, şirket veya havayolu tarafından sunulan hizmetlerden ve personelden faydalanmak suretiyle karşılanabilecektir.
3. Bu temsilciler ve personel diğer Akit Tarafın yürürlükteki yasalarına ve düzenlemelerine tabi olacaklardır. Her bir Akit Taraf bu yasalar ve düzenlemeler doğrultusunda ve mütekabiliyet esasına tabi olmak kaydıyla, gerekli çalışma izinlerini, ziyaret vizelerini veya benzeri dokümanları gereksiz gecikmelere mahal vermeksizin, işbu Madde'nin (1.) fıkrasında belirtilen temsilcilere ve personele temin edecektir.

MADDE 11 DÖVİZLERİN ÇEVİRİLMESİ VE KAZANÇLARIN TRANSFERİ

1. Tayin edilen tüm havayolları, kendi taşımacılık belgelerini, diğer Akit Tarafın ülkesinde satış ofisleri veya tamamen kendi takdirlerinde olmak kaydıyla, acenteleri aracılığıyla satma ve tanzim etme hakkına sahip olacaklardır. Bu havayolları, bu taşımacılık hizmetlerini çevrilebilir para birimleri üzerinden ve/veya yerel para birimi üzerinden satma hakkına sahip olacaklar ve bu taşımacılık hizmetleri herkes tarafından yukarıda belirtilen para birimleri üzerinden serbestçe satın alınabilecektir.
2. Tayin edilen havayolu (havayolları) trafiğin taşınması ile ilgili olarak üstlendikleri giderlerden artan gelirleri, talep etmeleri halinde, resmi döviz kuru üzerinden çevirerek ülkelerine transfer etme hakkına sahip olacaktır. Akit Taraflar arasında ödemelerle ilgili olarak uygun hükümlere sahip bir anlaşma akdedilmemiş ise, yukarıda belirtilen havale, çevrilebilir para birimleri üzerinden ve yürürlükteki ulusal kanunlara ve kambiyo düzenlemelerine uygun şekilde gerçekleştirilecektir.
3. Bu gelirlerin çevrilmesine ve havalesine cari işlemler için, söz konusu gelirlerin çevrilme ve havale için ibraz edildiği anda geçerli olan döviz kuru üzerinden, herhangi bir sınırlama getirilmeden izin verilecektir ve bu işlemler bankalar tarafından bu tür çevrilme ve havale işlemlerine uygulanan ücretler dışında başka bir ücrete veya harca tabi olmayacaktır.
4. Akit Taraflarca tayin edilen havayolları, tamamen kendi takdirlerinde olmak kaydıyla, yakıt alımı da dâhil olmak üzere diğer Akit Tarafın ülkesinde üstlendikleri yerel giderleri, yerel para birimi üzerinden veya ulusal döviz mevzuatına uygun olmak kaydıyla serbestçe çevrilebilir bir para birimi üzerinden ödeme hakkına sahip olacaklardır.



ASLI GIBİDİR

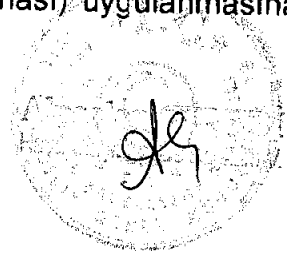
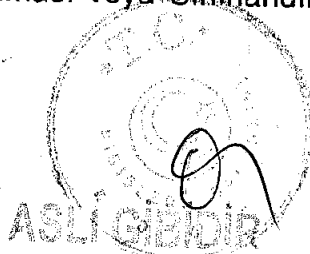
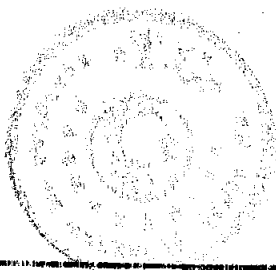


MADDE 12
SERTİFİKALARIN VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI

1. Bir Akit Tarafça tanzim edilen veya geçerli ve halen geçerli olan uçuşa elverişlilik sertifikaları, yeterlilik sertifikaları ve lisanslar, bu sertifika veya lisansların tanzim edildiği veya geçerli sayıldığı koşulların, Şikago Sözleşmesi uyarınca belirlenen asgari standartlara eşit seviyede veya daha yüksek seviyede olması kaydıyla, mutabık kalınan hava hizmetlerinin belirlenen hatlarda yürütülmesi amacıyla diğer Akit Tarafça da tanınacaktır. Ancak Akit Taraflar, kendi ülkelerinin üzerinde yapılan uçuşlar ile ilgili olarak kendi vatandaşlarına diğer Akit Tarafça veya başka bir Devlet tarafından tanzim edilen veya geçerli kılınan yeterlilik sertifikalarını ve lisansları tanımayı reddetme hakkını saklı tutmaktadır.
2. Akit Taraflardan herhangi birinin havacılık otoriteleri tarafından herhangi bir kişiye veya tayin edilen bir havayoluna ya da mutabık kalınan hizmetlerin yürütülmesinde kullanılan bir hava aracına verilen ve yukarıda (1.) fıkrada atıfta bulunan lisans ve sertifikalarla ilgili imtiyazlar ve koşullar, Sözleşmeye uygun olarak belirlenen asgari standartlardan farklı bir standardın uygulanmasına izin veriyorsa ve bu fark konusunda Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne (ICAO) başvuruda bulunulmuş ise, diğer Akit Taraf, bu muallak uygulamanın açıklığa kavuşturulması amacıyla havacılık otoritelerinin istişarede bulunmasını talep edebilecektir. Uygun bir anlaşmaya varılamaması durumu, bu Anlaşmanın 4. Maddesinin (Yetkilendirmenin İptali veya Askıya Alınması) uygulanmasına gerekçe oluşturacaktır.

MADDE 13
HAVACILIK EMNİYETİ

1. Akit Taraflardan herhangi biri, diğer Akit Tarafça havacılık tesislerine ve hizmetlerine, mürettebata, hava aracına veya bunların işletilmesine ilişkin herhangi bir alanda benimsenmiş bulunan emniyet standartları ile ilgili olarak herhangi bir zamanda istişarelerde bulunmayı talep etme hakkına sahip olacaktır. Bu istişareler, söz konusu talebin yapıldığı tarihten itibaren otuz (30) gün içinde gerçekleştirilecektir.
2. Bu istişareleri müteakiben, Akit Taraflardan herhangi birinin diğer Akit Tarafın bu alanlardaki emniyet standartlarını, işbu Maddenin 1. fıkrasında belirtilen hususlarda, en azından söz konusu tarih itibarıyla Sözleşmede belirtilen asgari standartlara eşit şekilde sağlamadığını ve uygulamadığını tespit etmesi halinde, sözü geçen Akit Taraf bu tespitlerini ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından tavsiye edilen asgari standartlara uygunluğun sağlanması için atılması gereken adımları diğer Akit Tarafa bildirecek ve diğer Akit Taraf da kararlaştırılan süre içerisinde gerekli düzeltici önlemleri alacaktır. Belirlenen süre içerisinde gerekli düzeltici önlemlerin alınmaması, işbu Anlaşmanın 4. Maddesinin (Yetkilendirmenin İptali, Askıya Alınması veya Sınırlandırılması) uygulanmasına gerekçe oluşturacaktır.



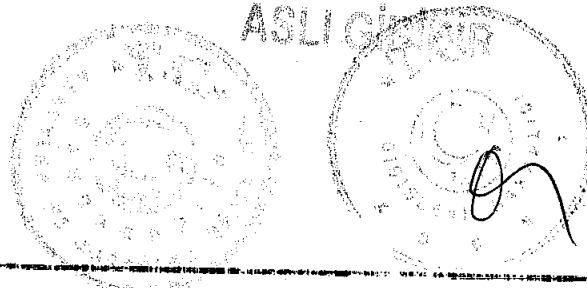
ASLİ GİBİDİR

3. Sözleşmenin 16. Maddesinde öngörülen yükümlülükler bakımaksızın, bir Akit Tarafın havayolu tarafından veya bu havayolu adına diğer Akit Taraf Devletin ülkesine inecek veya ülkesinden kalkacak şekilde gerçekleştirilen uçuşlarda işletilen bir hava aracının diğer Akit Taraf Devletin Ülkesinde bulunduğu sırada, olağandışı bir gecikmeye yol açmamak şartıyla denetime (işbu Maddede "rampa denetimi" olarak adlandırılacaktır) tabi tutulabileceği konusunda mutabık kalınmıştır. Bu denetim hava aracının içinde veya çevresinde, diğer Akit Tarafın yetkili temsilcileri tarafından yapılacaktır. Ancak, Sözleşmenin 33. Maddesinde sözü edilen yükümlülükler uyarınca, söz konusu denetimin amacı, Sözleşme temelinde oluşturulan ve hâlihazırda yürürlükte bulunan normlara uygun olarak hava aracının ve mürettebatın belgelerinin geçerliliği ile hava aracının ve teçhizatının görünürdeki durumunu kontrol etmek olacaktır. Herhangi bir rampa denetimi veya bir dizi rampa denetimi sırasında:

- a. bir hava aracının veya bir hava aracının işletilmesinin, Sözleşme uyarınca belirlenmiş olan ve denetimin gerçekleştirildiği tarih itibariyle yürürlükte bulunan asgari standartlara uygun olmadığı yönünde ciddi kaygıların oluşması, veya
- b. Sözleşme uyarınca belirlenmiş olan ve denetimin gerçekleştirildiği tarih itibariyle yürürlükte bulunan emniyet standartlarının etkin bir şekilde sağlanamadığı ve uygulanamadığı hususunda ciddi kaygıların oluşması halinde,

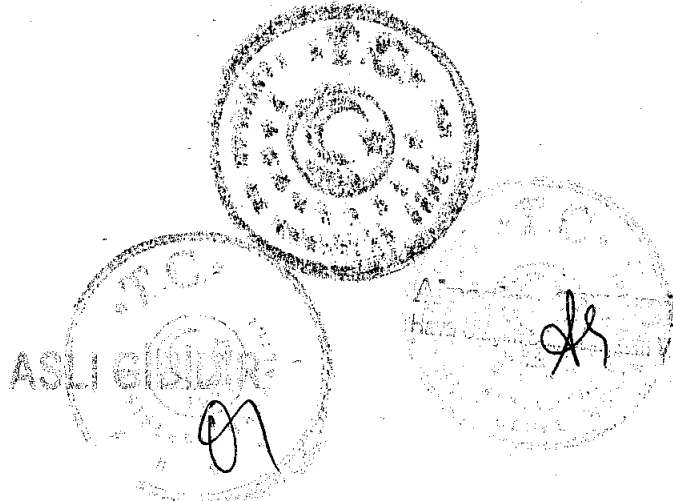
denetimi icra eden Akit Taraf Sözleşmenin 33. Maddesine göre, ilgili hava aracının veya mürettebatın sertifika ve lisanslarının tanzimine veya geçerli kılınmasına veya hava aracının işletilmesine esas koşulların, Sözleşmeye göre belirlenen asgari standartlara eşit seviyede veya daha üst seviyede olmadığı sonucunu çıkarmakta serbest olacaktır.

4. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu tarafından işletilen bir hava aracına yukarıdaki (3.) fıkra uyarınca, rampa denetimi uygulanmasına söz konusu havayolunun temsilcisi tarafından müsaade edilmemesi durumunda, diğer Akit Taraf işbu Maddenin (4.) fıkrasında belirtilen ciddi kaygıların olduğu sonucuna varabilecek ve söz konusu fıkrada belirtilen sonuçları çıkarabilecektir.
5. Herhangi bir Akit Tarafın, bir rampa denetimi sonucunda, bir veya bir dizi rampa denetiminin engellenmesi sonucunda, istişareler sonrasında ya da sair nedenlerle, havayolunun operasyonlarının emniyeti açısından derhal bir tedbir alınması gerektiği sonucuna varması durumunda, söz konusu Akit Taraf diğer Akit Tarafın havayolunun işletme yetkilerini derhal askıya alma veya tadil etme hakkına sahip olacaktır.
6. Akit Taraflardan herhangi birinin işbu Madde'nin (2.) veya (6.) fıkraları uyarınca aldığı tedbirler, bu tedbirin alınmasını gerektiren durumun ortadan kalkmasıyla sona erdirilecektir.



MADDE 14 HAVACILIK GÜVENLİĞİ

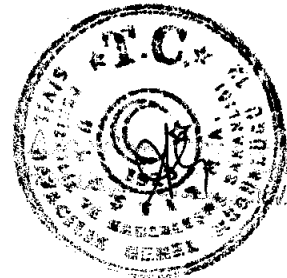
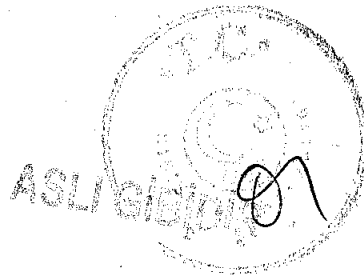
1. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut hak ve yükümlölüklerine uygun olarak, sivil havacılık güvenliğinin yasadışı müdahalelere karşı korunması amacıyla birbirlerine karşı üstlendikleri yükümlölüğün, işbu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini teyit ederler. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut haklarının ve yükümlölüklerin 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, 1 Mart 1991'de Montreal'de imzalanan Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesi Sözleşmesi veya Akit Tarafların taraf oldukları sivil havacılık güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir sözleşme hükümlerine uygun hareket edeceklerdir.
2. Akit Taraflar; sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesini, bu hava aracının, yolcularının ve mürettebatının, havalimanlarının ve hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı girişilebilecek diğer yasa dışı eylemleri önlemek ve sivil havacılığın güvenliğine ilişkin diğer tehditleri bertaraf etmek üzere, talep halinde birbirlerine gerekli her türlü yardımda bulunacaklardır.
3. Akit Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, Akit Taraflara uygulanabilir olduğu ölçüde, ICAO tarafından tesis edilen ve Uluslararası Sivil Havacılık Hakkında Sözleşmenin Ekleri olarak ihdas edilen tüm havacılık güvenliği standartlarına ve tavsiye edilen uygulamalara uygun olarak hareket edeceklerdir. Akit Taraflar, kendi tescillerindeki hava aracı işletmecilerinin veya işyeri merkezi ya da daimi ikametgahı kendi ülkelerinde bulunan hava aracı işletmecilerinin ve ülkelerindeki havalimanı işletmecilerinin Akit Tarafları bağlayan bu tür havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini sağlayacaklardır. Bu bağlamda her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa kendi ulusal düzenlemeleri ve uygulamaları ile yukarıda belirtilen Ek'lerdeki havacılık güvenlik standartları arasındaki farklılıkları bildirmelidir. Her bir Akit Taraf herhangi bir zamanda diğer Akit Taraf ile bu tür farklılıkları müzakere etmek amacı ile, işbu Anlaşmanın 24. Maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) 2. fıkrası hükümleri doğrultusunda gerçekleştirilmek üzere acil istişare talebinde bulunabilecektir.



4. Her bir Akit Taraf, hava aracı işletmelerinin, diğer Akit Tarafın, ülkesine girişte, bu ülkeden çıkışta veya bu ülkede bulunulan süre içerisinde uyulmasını talep ettiği ve yukarıda yer alan (3.) fıkrada atıfta bulunulan havacılık güvenliği hükümlerine uymalarının istenebileceği hususunda mutabıktır. Ayrıca, Akit Taraflardan her biri ülkesinde hava aracının korunması ve yolcuların, mürettebatın el bagajlarının, genel bagajın, kargo ve hava aracı ikmal malzemelerinin yükleme ve boşaltma öncesinde ve sırasında kontrolü amacıyla yeterli emniyet tedbirlerinin alınması ve etkin şekilde uygulanmasını sağlayacaktır. Akit Taraflardan her biri, özel bir tehdidin bertaraf edilmesi amacıyla diğer Akit Tarafın makul özel güvenlik tedbirleri alınması yolunda yapacağı herhangi bir talebi olumlu bir şekilde dikkate alacaktır.
5. Sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesi olayının veya bu doğrultuda bir tehdidin vuku bulması veya bu hava aracına, hava aracının yolcularına ve mürettebatına, havalimanlarına veya hava seyrüsefer tesislerine yönelik diğer yasadışı müdahalelerin meydana gelmesi halinde Akit Taraflar, haberleşmede kolaylık sağlayarak ve bu tür bir olayın veya olay tehdidinin, insan hayatına yönelik riski asgari düzeyde tutacak şekilde, hızlı ve emniyetli bir şekilde sona erdirilmesini amaçlayan diğer uygun tedbirleri alarak birbirlerine yardımcı olacaklardır.
6. Her bir Akit Taraf, kalkışı, insan hayatının korunmasına ilişkin asli görevlerini yerine getirmek için gerekli olmadıkça, ilgili Devletin ülkesine iniş yapmış olan, yasadışı yollarla ele geçirilmiş veya diğer yasadışı müdahale eylemlerine maruz kalmış bir hava aracının, yerde kalmasını sağlamak üzere pratikte mümkün olan önlemleri alacaktır. Pratikte mümkün olduğu takdirde bu tip önlemler karşılıklı istişare temelinde alınacaktır.

MADDE 15 **SEYAHAT BELGELERİNİN GÜVENLİĞİ**

1. Her bir Akit Taraf, pasaportlarının ve diğer seyahat belgelerinin güvenliğini sağlayacak önlemler almayı kabul eder.
2. Bu bağlamda, her bir Akit Taraf, bu Akit Tarafça veya onun adına düzenlenen pasaportların ve diğer seyahat belgelerinin ve kimlik belgelerinin yasalara uygun biçimde oluşturulması, düzenlenmesi, onaylanması ve kullanılması amacı ile gerekli kontrol mekanizmalarını oluşturmayı ve uygulamayı kabul etmektedir.
3. Her bir Akit Taraf ayrıca kendileri tarafından düzenlenen seyahat ve kimlik belgelerinin rahatlıkla suistimal edilemeyecek ve rahatlıkla yasadışı şekilde değiştirilemeyecek, kopyalanamayacak veya düzenlenemeyecek nitelikte olmasını temin edecek prosedürler koymayı ve geliştirmeyi kabul eder.



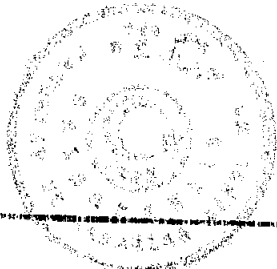
4. Yukarıda belirtilen amaca istinaden, her bir Akit Taraf, pasaportlarını ve diğer seyahat belgelerini ICAO Doküman 9303 Makine Tarafından Okunabilir Seyahat Belgeleri doğrultusunda düzenleyecektir. Bölüm 1- Makine Tarafından Okunabilir Pasaportlar, Bölüm 2- Makine Tarafından Okunabilir Vizeler ve/veya Bölüm 3- Makine Tarafından Okunabilir Ebat 1 ve Ebat 2 Resmi Seyahat Belgeleri.
5. Her bir Akit Taraf, düzmece veya sahte seyahat belgelerine ilişkin operasyonel bilgi alışverişinde bulunmayı ve seyahat belgelerinde sahteciliği, düzmece veya sahte seyahat belgelerinin kullanımı, geçerli seyahat belgelerinin sahtekârlarca kullanımı, hak sahipleri tarafından gerçek seyahat belgelerinin bir suçun işlenmesi sırasında kötüye kullanımı, süresi dolmuş veya iptal edilmiş seyahat belgelerinin kullanımı ve sahtecilikle ele geçirilmiş seyahat belgelerinin kullanımı içeren seyahat belgesi dolandırıcılığına karşı mücadeleyi güçlendirmek amacı ile diğer Akit Tarafla işbirliği yapmayı kabul etmektedir.

MADDE 16 **BİLGİSAYARLI REZERVASYON SİSTEMLERİ (CRS)**

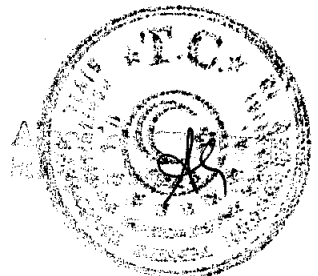
Her bir Akit Taraf kendi ülkesi içindeki Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemleri'nin Düzenlenmesi ve İşletilmesi için ICAO Yönetmelik Kurallarını uygulayacaktır.

MADDE 17 **SİGARA YASAĞI**

1. Her bir Akit Taraf, Akit Tarafların ülkeleri arasında kendi havayolları tarafından işletilen ve yolcu taşıyan tüm uçuşlarda sigara içilmesini yasaklayacak veya kendi havayollarının yasaklamasını sağlayacaktır. Bu yasak, hava aracının tüm bölümlerinde uygulanacak ve yolcular uçağa alınmaya başladığı andan, yolcuların uçaktan indirilmesinin tamamlandığı ana kadar geçerli olacaktır.
2. Her bir Akit Taraf, kendi havayollarının, yolcularının ve mürettebatının işbu Madde hükümlerine uymalarını sağlamak amacı ile bu kurallara uyulmaması durumunda ilgili yasalar ve yönetmelikler doğrultusunda gerekli cezaların uygulanması da dâhil olmak üzere makul gördüğü tüm önlemleri alacaktır.



ASLI GİBİDİR



MADDE 18 ÇEVRENİN KORUNMASI

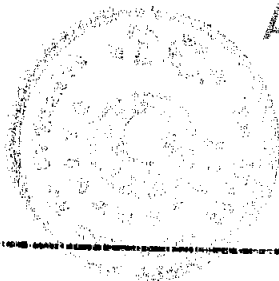
Akit Taraflar, havacılığın sürdürülebilir gelişimini teşvik ederek çevrenin korunması ihtiyacını desteklerler. Akit Taraflar, ilgili ülkeleri arasındaki operasyonlara ilişkin ICAO Standartlarına ve Sözleşmenin 16 sayılı Ekinde Tavsiye Edilen Uygulamalara (SARP) ve çevrenin korunmasına ilişkin mevcut ICAO politikasına ve kılavuzuna uymayı kabul etmektedirler.

MADDE 19 CHARTER/TARİFESİZ UÇUŞLARA UYGULANABİLİRLİK

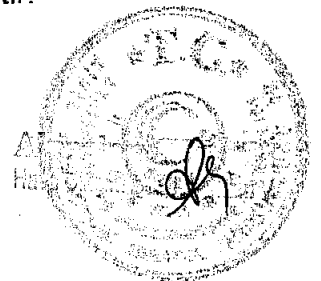
1. İşbu Anlaşmanın Vergiler, Gümrük Harçları ve Diğer Ücretler başlıklı 7. Maddesinde, Kullanıcı Ücretleri başlıklı 9. Maddesinde, Yabancı Personelin Çalıştırılması ve Yerel hizmetlere Erişim başlıklı 10. Maddesinde, Döviz Dönüşümü ve Kazançların Transferi başlıklı 11. Maddesinde, Sertifika ve lisansların Karşılıklı Tanınması başlıklı 12. Maddesinde, Havacılık Emniyeti başlıklı 13. Maddesinde, Havacılık Güvenliği başlıklı 14. Maddesinde, İstatistikler başlıklı 22. Maddesinde, Kanunların ve Düzenlemelerin Uygulanması başlıklı 23. Maddesinde ve İstisnalar ve Değişiklikler başlıklı 24. Maddesinde belirtilen hükümler, bir Akit Tarafın hava taşıyıcıları tarafından diğer Akit Tarafın ülkesine veya ülkesinden yapılacak olan charter ve diğer tarifesiz uçuşlara ve bu uçuşları gerçekleştiren hava taşıyıcılarına da uygulanacaktır.
2. İşbu Maddenin 1. fıkrasındaki hükümler, charter veya tarifesiz uçuşların onaylanmasını veya bu operasyonların organizasyonlarında yer alan hava taşıyıcılarının veya diğer tarafların sevk ve idaresini düzenleyen ulusal kanunları ve düzenlemeleri etkilemeyecektir.

MADDE 20 KİRALAMA

1. Her bir Akit Taraf, işbu Anlaşma kapsamındaki hizmetler için kiralanan ve işbu Anlaşmanın 13. Maddesinde (Havacılık Emniyeti) ve 14. Maddesinde (Havacılık Güvenliği) belirtilen standartlara uygun olmayan hava araçlarının kullanımını önleyebilecektir.
2. Yukarıdaki 1. fıkraya tabi olmak kaydıyla, her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları, kiraya veren havayolunun sahip olmadığı trafik haklarını kullanmasına yol açmaması koşuluyla, diğer havayolları da dahil olmak üzere herhangi bir firmadan kiralananmış olan hava aracını kullanabilecektir.



ASLI GİBİDİR



MADDE 21 UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI

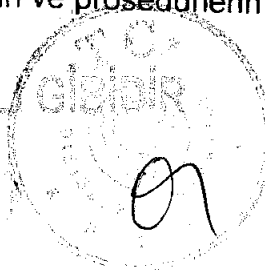
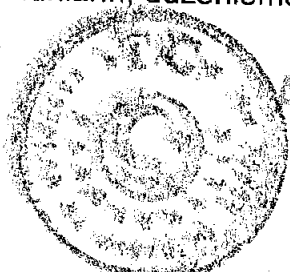
1. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları), her bir tarife dönemi için (yaz ve kış) mutabık kalınan hizmetlerin başlamasından en az otuz (30) gün önce diğer planladığı uçuş programlarını onay için Akit Tarafın havacılık otoritelerine sunacaktır.
2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun onaylanmış uçuş programı dışında mutabık kalınan hizmetler doğrultusunda düzenlemek istediği ek seferler için, sözü geçen havayolu diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinden önceden izin talep etmelidir. Bu tür talepler, Akit Tarafların ulusal kanunlarına ve düzenlemelerine uygun şekilde sunulacaktır. Aynı usul yapılabilecek herhangi bir değişiklikte de uygulanacaktır.

MADDE 22 İSTATİSTİKLER

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

MADDE 23 ULUSAL KANUNLARIN VE DÜZENLEMELERİN UYGULANMASI

1. Bir Akit Tarafın uluslararası hava hizmetlerinde kullanılan bir hava aracının ülkesine girişi, kalışı veya ayrılışını ya da bu hava aracının kendi ülkesi dâhilinde işletilmesini veya seyrüseferini ya da uçuşlarını düzenleyen kanunları ve düzenlemeleri diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayoluna da uygulanacaktır.
2. Bir Akit Tarafın yolcu, mürettebat, bagajlar veya posta da dâhil olmak üzere kargonun ülkesine girişi, kalışı veya ayrılışıyla ilgili giriş, çıkış, gümrükleme, göç ve iltica, havacılık güvenliği, pasaport, gümrük, döviz, posta, sağlık ve karantina gibi formaliteleri düzenleyen kanunlarına ve düzenlemelerine, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından taşınan yolcu, mürettebat, bagajlar, kargo ve posta tarafından veya onlar adına, bu ülkede bulundukları süre zarfında, uygulanacaktır.
3. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın talebi üzerine işbu Anlaşmada atıfta bulunulan ilgili kanunların, düzenlemelerin ve prosedürlerin suretlerin karşı tarafa sunacaktır.

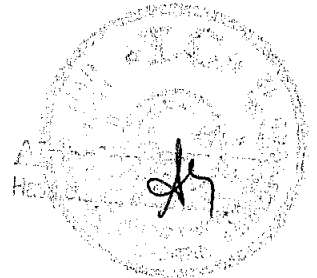
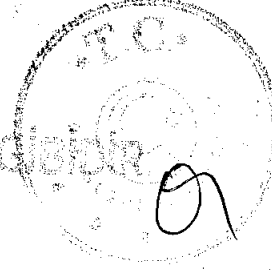
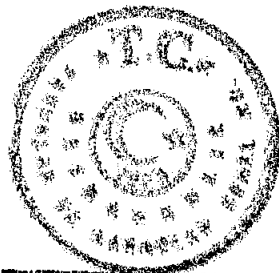


MADDE 24 İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER

1. Akit Tarafların Havacılık Otoriteleri, yakın işbirliği anlayışı içinde, zaman zaman işbu Anlaşmanın ve Eklerinin uygulanması, yorumlanması, tatbiki veya tadili amacı ile birbirleriyle istişareler yürüteceklerdir.
2. Bir Akit Tarafın işbu Anlaşma veya Ekleri üzerinde değişiklik yapmak amacıyla istişarede bulunmayı talep etmesi durumunda, Akit Taraflarca aksi yönde bir karar alınmadığı müddetçe bu istişareler Akit Taraflardan birinin, diğer Akit Tarafça yazılı olarak yapılan talebi aldığı tarihten itibaren en kısa sürede ve her hâlükarda en geç altmış (60) gün içerisinde başlayacaktır. Bu istişareler müzakere veya yazışma yoluyla gerçekleştirilecektir. Her bir Akit Taraf bu istişareler sırasında mantıklı ve ekonomik kararların alınabilmesini kolaylaştırmak amacıyla, tutumunu destekleyen ilgili gerekçeleri hazırlayacak ve sunacaktır.
3. Akit Taraflardan herhangi birinin işbu Anlaşmanın herhangi bir hükmü üzerinde değişiklik yapılmasını talep etmesi halinde, söz konusu değişiklik Akit Tarafların anayasal prosedürlerinin tamamlandığını bildirmelerinden sonra yürürlüğe girecektir.
4. Ek'ler üzerindeki değişiklikler Akit Tarafların havacılık otoritelerinin kendi aralarında doğrudan anlaşmasıyla da yapılabilecektir. Değişiklikler geçici olarak karşılıklı mutabakata varıldığı tarihten itibaren uygulanmaya başlanacak ve diplomatik nota teatisi ile teyit edilmesinden sonra yürürlüğe girecektir.

MADDE 25 İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ

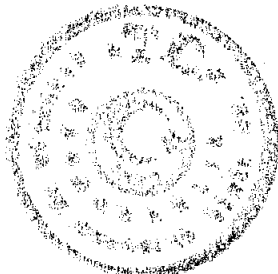
1. İşbu Anlaşmanın yorumlanmasında veya uygulanmasında Akit taraflar arasında herhangi bir uyuşmazlık çıkması durumunda, Akit Taraflar öncelikle uyuşmazlıklarını her iki Akit Taraf Devletin Havacılık Otoriteleri arasında müzakere yoluyla çözmeye çaba göstereceklerdir.
2. Söz konusu Havacılık Otoritelerinin müzakereler yoluyla çözüme ulaşamamaları halinde, uyuşmazlık diplomatik kanallar yoluyla çözüme kavuşturulacaktır.
3. Akit Tarafların, yukarıda yer alan (1.) ve (2.) fıkraların hükümleri doğrultusunda bir çözüme ulaşamamaları halinde, Akit Taraflardan herhangi biri söz konusu uyuşmazlığı, ilgili yasa ve yönetmeliklere uygun bir şekilde, birer üyesi her bir Akit Tarafça belirlenecek, üçüncü üyesi ise Akit Taraflardan birinin vatandaşı olmamak ve hakemlerin belirlendiği tarih itibarıyla her iki Akit Tarafın da diplomatik ilişkide olduğu bir Devletin vatandaşı olmak kaydıyla, bu iki hakem tarafından seçilecek, üç hakemden oluşan bir hakem heyetine sunabilecektir.



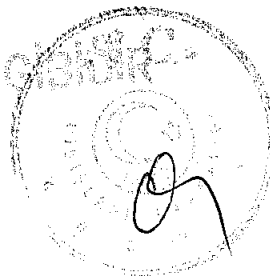
Taraflar, uyuşmazlığın tahkime götürüleceğine dair bildirim taahhütlü posta ile tebellüğ ettikleri tarihi izleyen altmış (60) gün içinde aday gösterecekleri hakemi belirleyeceklerdir. Tahkim heyeti başkanı olarak görev yapacak olan üçüncü hakem Akit Tarafların hakemlerini belirledikleri tarihten itibaren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

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

4. Akit Tarafların vatandaşı olmamak kaydıyla ICAO Konseyi Başkan Yardımcısı veya kıdemli bir üyesi, duruma bağlı olarak, ICAO Başkanının yokluğunda veya yetersizliği durumunda Başkanın tahkim süreci ile ilgili olarak işbu Maddenin (3.) fıkrasında belirtilen sorumluluklarını üstlenecektir.
5. Tahkim Heyeti, usullerini ve tahkim işleminin yerini Akit Taraflar arasında mutabık kalınan hükümlere tabi olmak kaydıyla belirleyecektir.
6. Tahkim Heyetinin kararları aralarında uyuşmazlık bulunan Akit Taraflar açısından nihai ve bağlayıcı nitelik taşıyacaktır.
7. Akit Taraflardan herhangi birinin veya Akit Taraflardan herhangi biri tarafından tayin edilen havayolunun işbu Maddenin (2.) fıkrası uyarınca verilen karara uymaması durumunda, diğer Akit Taraf, temerrüde düşen Akit Tarafa işbu Anlaşma uyarınca sağlanan hakları veya ayrıcalıkları sınırlandırabilecek, askıya alabilecek veya iptal edebilecektir.
8. Her bir Akit Taraf kendi hakeminin masraflarını karşılayacaktır. İşbu Maddenin (3.) fıkrası uyarınca, üçüncü hakemin ya da temerrüde düşen Tarafça bildirilmeyen hakemin atanmasında ICAO'nun yapacağı her türlü masraflar da dâhil olmak üzere, hakem heyeti başkanı olarak görev yapacak üçüncü hakemin ücretleri ve masrafları Akit Taraflarca eşit olarak paylaşılacaktır.
9. Tahkime başvurulmasından itibaren tahkim heyeti kararını açıklayana dek, Akit Taraflar fesih hali dışında, verilen nihai karar doğrultusunda yapılabilecek düzeltmelere hâle getirmeksizin, işbu Anlaşmadan doğan tüm yükümlülüklerini yerine getirmeye devam edeceklerdir.



ASLI GİBİDİR



MADDE 26
TESCİL

İşbu Anlaşma, Ekleri ve bunlarda yapılacak tüm değişiklikler ICAO nezdinde tescil edilecektir.

MADDE 27
ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR

Her iki Akit Tarafın da hava ulaştırmasına dair çok taraflı bir sözleşme veya anlaşmaya taraf olmaları halinde, işbu Anlaşma söz konusu sözleşme veya anlaşmanın hükümlerine uyum sağlayacak şekilde değiştirilecektir.

MADDE 28
BAŞLIKLAR

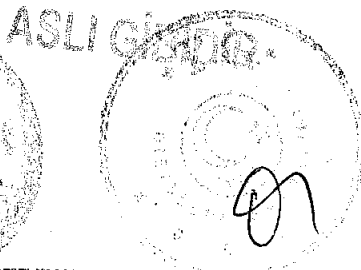
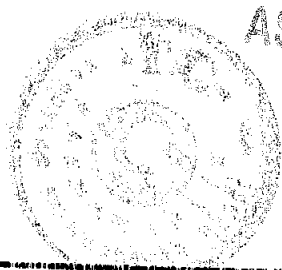
Madde başlıkları işbu Anlaşmaya sadece müracaat ve kolaylık amacıyla konulmuştur ve hiçbir surette işbu Anlaşmanın amaç ve kapsamının sınırını çizmez, kısıtlamaz veya tanımlamaz.

MADDE 29
GEÇERLİLİK VE SONA ERME

İşbu Anlaşma süresiz olarak geçerli olmak üzere imzalanmıştır.

Akit Taraflardan herhangi biri her an diğer Akit Tarafa işbu Anlaşmayı feshetmek istediğine yönelik olarak bildirimde bulunabilecektir. Bu bildirim eş zamanlı olarak ICAO'ya da ulaştırılacaktır.

Bu durumda, sona erme bildirimi, karşılıklı mutabakatla süre bitiminden önce geri çekilmediği takdirde, işbu Anlaşma sona erme bildiriminin diğer Akit Tarafa tebellüğ edildiği tarihten on iki (12) ay sonra sona erecektir. Diğer Akit Tarafın bildirimi tebellüğ ettiğini teyit etmemesi durumunda, söz konusu bildirimin, bu bildirimin Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne ulaştığı tarihten on dört (14) iş günü sonra tebellüğ edilmiş olduğu kabul edilecektir.



MADDE 30
YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

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

Yukarıdaki hususlar muvacehesinde, aşağıda imzaları bulunan ve ilgili Hükümetler tarafından bu yönde usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş tam yetkili temsilciler otuz (30) Maddeden ve iki (2) Ekten ibaret olan işbu Anlaşmayı imzalamış ve mühürlemişlerdir.

2014 yılının Nisan ayının on dördüncü gününde Ankara'da, her bir metin birbirine eşdeğer olmak üzere Türkçe, İspanyolca ve İngilizce dillerinde iki eş nüsha halinde düzenlenmiştir. Yürütmede, yorumlamada veya uygulamada herhangi bir farklılığın oluşması halinde, İngilizce metin hakim gelecek ve geçerli olacaktır.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA



Suat Hayri AKA

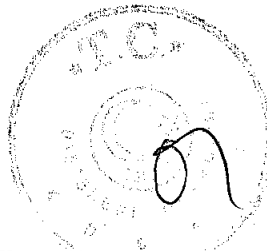
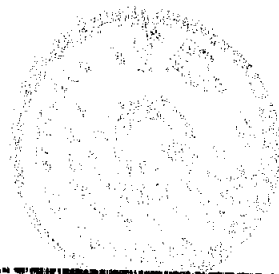
Müsteşar Yardımcısı
Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme
Bakanlığı

PANAMA CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA



Mayra AROSEMENA
Bakan Yardımcısı
Dışişleri Bakanlığı

ASLI GİBİDİR



EK I
HAT ÇİZELGESİ

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

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	İleri Noktalar
Türkiye'deki noktalar	Herhangi bir nokta (*)	Panama Şehri Koion	Herhangi bir nokta (*)

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

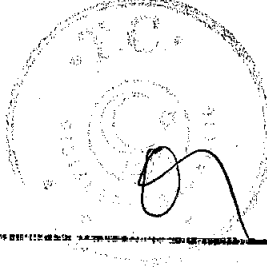
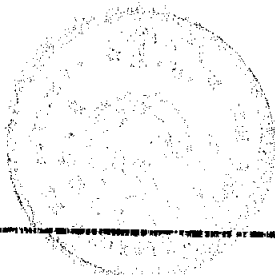
Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	İleri Noktalar
Panama'daki noktalar	Herhangi bir nokta (*)	İstanbul Ankara	Herhangi bir nokta (*)

Notlar:

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

(*) İlgili güzergâhtaki hizmetlerin başlangıç ve bitiş noktasının, havayolunu tayin eden Akit Tarafın ülkesi içinde bulunması koşuluyla, tayin edilen havayolu (havayolları), tamamen kendi takdirinde olmak kaydıyla, herhangi bir uçuşta ya da hiç bir uçuşta ara noktaları ve ileri noktaları kullanmayabilecektir.

ASLI GİBİDİR



EK II KOD PAYLAŞIMI

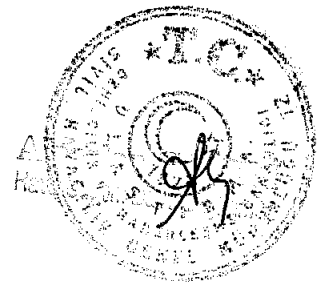
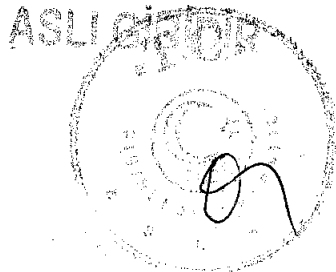
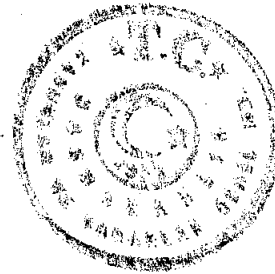
Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları):

- a) aynı Akit Tarafın havayolu veya havayolları;
- b) diğer Akit Tarafın havayolu veya havayolları;
- c) üçüncü bir ülkenin havayolu veya havayolları;

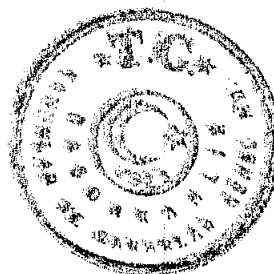
ile, söz konusu tüm havayolu şirketlerinin uygun hat ve trafik haklarına sahip olmaları ve satılan her bilet için, alıcıyı satış noktasında hizmetin hangi kısmında hangi havayolu şirketinin görev yapacağı konusunda bilgilendirmeleri koşuluyla, bloke yer angajmanı, kod paylaşımı veya diğer ticari uygulamalar gibi pazarlama uygulamalarına katılabilecektir.

Üçüncü Taraf Kod Paylaşımı düzenlemeleri için, bu düzenlemeler içinde yer alan tüm havayolları her iki Akit Tarafın havacılık otoritelerinin onayına tabi olacaktır. Üçüncü bir ülkeye veya üçüncü bir ülkeden gerçekleştirilecek hizmetlere ilişkin olarak, ilgili Üçüncü Tarafın, diğer Akit Tarafın havayolu şirketleri ile diğer havayolu şirketleri arasında bu tür düzenlemeler yapılmasına izin vermediği durumlarda ilgili Akit Tarafın havacılık otoriteleri bu tür düzenlemeleri kabul etmeme hakkına sahiptir.

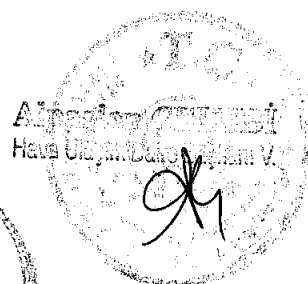
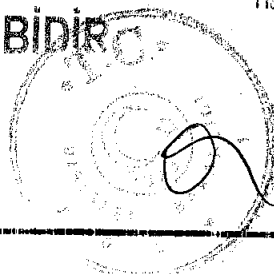
Kod Paylaşımı hizmetlerinin pazarlamacı havayolunun frekans hakkından sayılmayacağı hususu her iki Akit Tarafın ortak anlayışıdır.



ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS
ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA
Y
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ



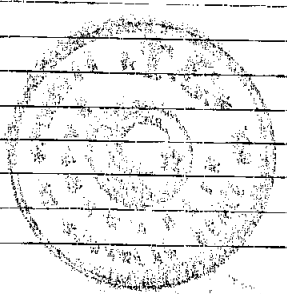
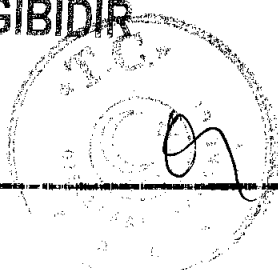
ASLI GIBIDIR



CONTENIDO

ARTÍCULO	TÍTULO
1	DEFINICIONES
2	CONCESIÓN DE DERECHOS
3	DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN
4	REVOCACIÓN O SUSPENSIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE EXPLOTACIÓN
5	CAPACIDAD
6	ARANCELES
7	IMPUESTOS, DERECHOS DE ADUANA Y OTROS CARGOS
8	TRÁNSITO DIRECTO
9	CARGOS A LOS USUARIOS
10	PERSONAL NO NACIONAL Y EL ACCESO A LOS SERVICIOS LOCALES
11	CONVERSIÓN DE MONEDA Y TRANSFERENCIA DE BENEFICIOS
12	RECONOCIMIENTO MUTUO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS
13	SEGURIDAD AÉREA
14	SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
15	SEGURIDAD DE LOS DOCUMENTOS DE VIAJE
16	SISTEMAS DE RESERVA POR COMPUTADORA (SRC)
17	PROHIBICIÓN DE FUMAR
18	PROTECCIÓN AMBIENTAL
19	APLICABILIDAD A LOS VUELOS CHARTER / VUELOS NO REGULARES
20	ARRENDAMIENTO
21	PRESENTACIÓN DE ITINERARIOS
22	ESTADÍSTICAS
23	APLICACIÓN DE LAS LEYES Y REGLAMENTOS
24	CONSULTAS Y ENMIENDA
25	SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS
26	REGISTRO
27	ACUERDOS MULTILATERALES
28	TÍTULOS
29	VIGENCIA Y TERMINACIÓN
30	ENTRADA EN VIGOR
ANEXO I	CUADRO DE RUTAS
ANEXO II	CÓDIGO COMPARTIDO

ASLI GIBIDIR



Alm...
Hava U...

El Gobierno de la República de Turquía y el Gobierno de la República de Panamá denominadas en lo sucesivo como las "Partes Contratantes",

Siendo Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y el Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, ambos abiertos a la firma en Chicago el siete de diciembre de 1944,

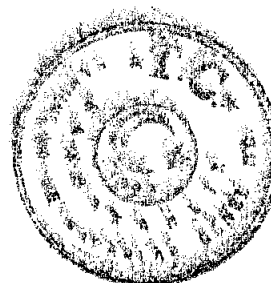
Deseando facilitar la expansión de las oportunidades internacionales de servicios aéreos,

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

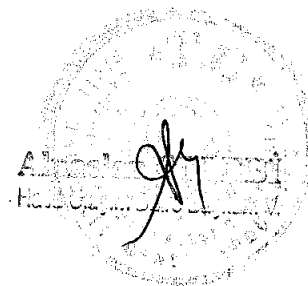
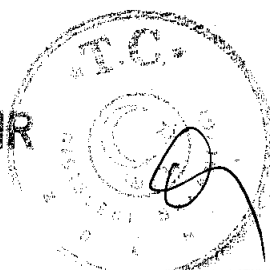
Deseosos de garantizar el más alto grado de protección y seguridad en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su grave preocupación ante los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de las personas o la propiedad, afectando negativamente la explotación de servicios aéreos, y socavan la confianza pública en la seguridad de la aviación civil, y

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

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:



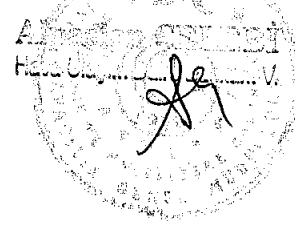
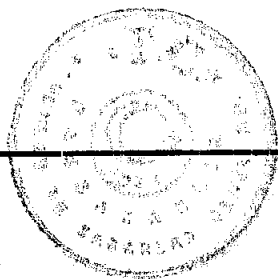
ASLI GIBIDIR



ARTÍCULO 1 DEFINICIONES

1. A los efectos del presente Acuerdo, a menos que el contexto exija lo contrario, los términos:
 - a. "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de la República de Turquía, el Ministerio de Transporte, Asuntos Marítimos y Comunicaciones, Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y en el caso del Gobierno de la República de Panamá, la Autoridad de Aviación Civil (CAA), o en ambos casos cualquier persona u organismo autorizado para ejercer las funciones actualmente asignadas a dichas autoridades;
 - b. "Acuerdo" significa, este Acuerdo, sus Anexos y posteriores enmiendas;
 - c. "Servicios convenidos" significa, los servicios aéreos internacionales que pueden ser operados, de acuerdo con las disposiciones del presente Acuerdo en las rutas especificadas;
 - d. "Anexo" significa, el anexo del presente Acuerdo o cualquier enmienda al mismo, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 24 (Consultas y Enmienda) de este Acuerdo.
 - e. "Servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "aerolínea" y "escala para fines no comerciales" tienen los significados especificados en el artículo 96 de la Convención;
 - f. "Capacidad" significa,
 - en relación con una aeronave, la carga útil de la aeronave disponible en la ruta o sección de una ruta,
 - en relación con un servicio aéreo determinado, la capacidad de la aeronave utilizada en dicho servicio, multiplicado por la frecuencia operada por dichas aeronaves durante un periodo determinado en una ruta o sección de una ruta;
 - g. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago el siete de diciembre de 1944 e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del artículo 90 de dicho Convenio y cualquier modificación de los anexos de la Convención de conformidad con los artículos 90 y 94 del mismo, medida en que dichos anexos y enmiendas entraron en vigor a favor o ratificados por ambas Partes Contratantes;
 - h. "Aerolínea(s) designada" significa cualquier compañía aérea (s) que ha / han sido designadas y autorizadas de conformidad con el artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo;

ASLI GIBIDIR



- i. "Manejo en tierra" significa e incluye, pero no se limita a los pasajeros, la carga y manejo de equipaje, y la provisión de instalaciones y / o servicios de restauración;
- j. "OACI" significa la Organización de Aviación Civil Internacional
- k. "Transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que atraviesa el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado;
- l. "Aerolínea Comercializadora" significa una aerolínea que ofrece transporte aéreo con un avión operado por otra aerolínea, a través de códigos compartidos;
- m. "Programa" se refiere a la programación de las rutas para operar servicios de transporte aéreo, anexo al presente Acuerdo y cualquier modificación de los mismos conforme a lo acordado, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 24 (Consultas y Enmienda) del presente Acuerdo;
- n. "Rutas especificadas" significa las rutas establecidas o que se establezcan en el anexo del presente Acuerdo;
- o. "Piezas de Repuesto" significa, artículos de una reparación o reemplazo de la naturaleza para su incorporación en un avión, incluyendo los motores;
- p. "Tarifa" significa cualquier cargo, tasa o gravamen, los precios a pagar por el transporte de pasajeros, equipaje y / o carga, excluyendo el correo, en el transporte aéreo, incluyendo cualquier otro modo de transporte en relación con ellos, cobrado por aerolíneas, incluyendo sus agentes y las condiciones que rigen la disponibilidad de dichas tarifas, tasas o cargas;
- q. "Territorio" tiene el significado que se especifica en el artículo 2 de la Convención;
- r. "Tráfico" significa pasajeros, equipaje, carga y correo;
- s. "El equipo habitual" se refiere a los artículos, distintos de las tiendas y las piezas de repuesto de tipo extraíble, para uso a bordo de un avión durante el vuelo, incluyendo primeros auxilios y equipo de supervivencia;
- t. "Cargos a los usuarios" significa honorarios o tasas cobradas por el uso de aeropuertos, instalaciones de navegación y otros servicios ofrecidos por una Parte Contratante a la otra.

ASLI GIBIDIR

Atestado
Hasta el día...

ARTÍCULO 2 CONCESIÓN DE DERECHOS

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la prestación de servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo I del presente Acuerdo por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante:
 - a. volar sin aterrizar en el territorio de la otra Parte Contratante,
 - b. hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales,
 - c. hacer escalas en el territorio en los puntos especificados para esa ruta en el Anexo I del presente Acuerdo con el propósito de embarcar y desembarcar tráfico internacional en combinación o por separado.
 - d. los derechos especificados en el presente Acuerdo.
2. Nada en el párrafo (1) del presente artículo se considerará que confiere a las líneas aéreas de una Parte Contratante el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, tráfico cursado por remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en el territorio de esa otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 3 DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar a una o más compañías aéreas con el fin de operar los servicios convenidos en las rutas especificadas. Dicha designación se efectuará en virtud de una notificación escrita por vía diplomática.
2. Al recibir dicha designación, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, con sujeción a los párrafos (3) y (4) del presente artículo, concederán sin demora a la aerolínea(s) designada la autorización de explotación apropiada.
3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante podrán exigirle a la(s) aerolínea(s) designada(s) por la otra Parte Contratante comprobar que está (están) calificada(s) para cumplir con los requisitos prescritos por las leyes y reglamentos, normal y razonablemente aplicados, a las operaciones de servicios aéreos internacionales por parte de dichas autoridades, de conformidad con las disposiciones de la Convención.
4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de rechazar la concesión de las autorizaciones de explotación, descritas en el párrafo (2) del presente

ASLI GIBİDİR

Alpa
Hava Ulaştırma

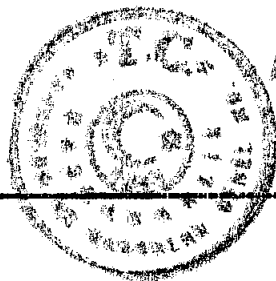
artículo, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de una aerolínea designada de los derechos especificados en el artículo 2 (Concesión de Derechos) de este Acuerdo, en el caso de que las siguientes condiciones no se cumplan:

- a. la propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea estén en manos de la Parte Contratante que designa la línea aérea o de sus nacionales; y / o
 - b. el Gobierno designando a la aerolínea mantenga y administre las normas establecidas en el artículo 13 (Seguridad de la Aviación) y (Protección Aérea) del artículo 14 del presente Acuerdo.
5. Cuando una empresa aérea haya sido designada y autorizada, podrá comenzar en cualquier momento a explotar los servicios convenidos, siempre que la capacidad acordada y un arancel establecido de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 (Capacidad) y el artículo 6 (Aranceles) del presente Acuerdo estén en vigor con respecto a ese servicio.

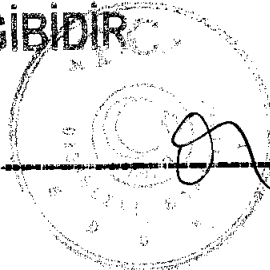
ARTÍCULO 4

REVOCACIÓN O SUSPENSIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE EXPLOTACIÓN

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de revocar una autorización de operación o de suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 (Concesión de Derechos) de este Acuerdo por una aerolínea(s) designada(s) por la otra Parte Contratante, o de imponer las condiciones que estime necesarias sobre el ejercicio de estos derechos:
 - a. en cualquier caso en el que la propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea no esté en manos de la Parte Contratante que ha designado la compañía aérea o de sus nacionales; o,
 - b. en caso de incumplimiento por parte de esa aerolínea con las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que otorga los derechos; o,
 - c. en caso de que esa aerolínea deje de explotar, de conformidad con las condiciones prescritas en virtud del presente Acuerdo.
2. A menos que la revocación inmediata, suspensión o imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo (1) del presente artículo sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las leyes o reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar con las autoridades aeronáuticas del Estado de la otra Parte Contratante. En tal caso, las consultas se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días desde la fecha de la solicitud de consultas realizadas por cualquiera de las Partes Contratantes.



ASLI GİBİDİR



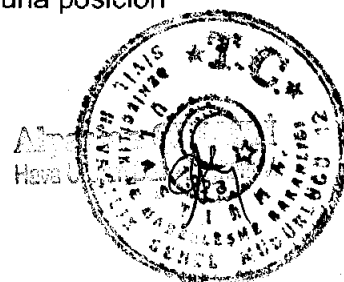
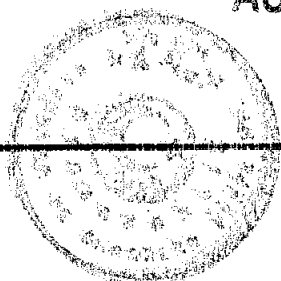
ARTÍCULO 5 CAPACIDAD

1. La aerolínea designada(s) de cada Parte Contratante gozará de oportunidades justas y equitativas para la explotación de servicios aéreos entre los territorios de las dos Partes Contratantes .
2. En la operación de la aerolínea designada(s) de cualquiera de las Partes Contratantes de los servicios aéreos especificados, los intereses de la aerolínea de la otra Parte Contratante, se tendrán en cuenta de manera que no afecte indebidamente los servicios que éste le proporcione, en todo o parte de la misma ruta .
3. Los servicios convenidos prestados por las aerolíneas designadas de las Partes Contratantes deberán tener estrecha relación con las necesidades del público para el transporte en las rutas especificadas y tendrán como finalidad primordial la prestación, con un factor de carga razonable, de capacidad adecuada para llevar los actuales y anticipados requerimientos de los pasajeros y carga, incluyendo correo entre los territorios de las Partes Contratantes.
4. En la operación de los servicios convenidos, la capacidad total que debe facilitarse y la frecuencia de los servicios a ser operados por las aerolíneas designadas de cada Parte Contratante serán, en un principio, acordados conjuntamente por las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes antes de la inauguración de los servicios. Tal capacidad y frecuencia de los servicios que determinen inicialmente pueden examinarse y revisarse de vez en cuando por dichas autoridades.

ARTÍCULO 6 TARIFAS

1. Cada Parte Contratante permitirá las tarifas de los servicios aéreos internacionales operados a/desde/a través de su territorio, que serán establecidas por las aerolíneas designadas en niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los factores pertinentes, incluyendo el costo de explotación, un beneficio razonable y las tarifas de otras compañías aéreas . La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:
 - a. prevención de precios o prácticas injustificadamente discriminatorias;
 - b. la protección de los consumidores de los precios que son excesivamente elevados o restrictivos debido a la explotación abusiva de una posición dominante; y

ASLI GIBIDIR



- c. la protección de las aerolíneas de los precios que son artificialmente bajos debido a la subvención o ayuda gubernamental directa o indirecta.
2. No se le exigirá a las aerolíneas designadas de una Parte Contratante presentar las tarifas establecidas conforme al párrafo (1) a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante para su aprobación a menos que la Parte Contratante pertinente exige la presentación de dichas tarifas en virtud de sus leyes y/o reglamentos internos.
3. Ninguna de las Partes Contratantes permitirán la empresa o empresas designadas, en el establecimiento de tarifas, ya sea en conjunto con cualquier otra empresa o empresas aéreas o por separado, a los abusos del poder de mercado de una manera que tenga o pueda o esté destinada a tener el efecto de debilitar severamente un competidor, al ser una línea aérea designada de la otra Parte Contratante, o excluir a un competidor de la ruta.
4. Las Partes Contratantes acuerdan que las siguientes prácticas de las compañías aéreas, en relación con el establecimiento de tarifas, pueden ser consideradas como posibles prácticas de competencia desleal que puedan merecer un examen más detallado:
- a. cargos y fletes en las rutas de carga en niveles que son, en su conjunto, insuficiente para cubrir los costos de la prestación de los servicios a los que se refieren;
 - b. las prácticas en cuestión son sostenidas en lugar de temporales;
 - c. las prácticas en cuestión tienen un efecto económico importante en, o causan daños considerables a la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante; y
 - d. comportamiento que indique un abuso de posición dominante en la ruta.
5. No obstante lo anterior, las aerolíneas designadas de una Parte contratante proporcionarán, previa solicitud, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante la información relacionada con el establecimiento de las tarifas, de una manera y formato especificado por dichas autoridades.
6. Ninguna Parte Contratante impondrá a las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante un requisito de primer rechazo, elevar la relación, tasa de no objeción, o cualquier otro requisito en cuanto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sería incompatible con los fines del presente Acuerdo.

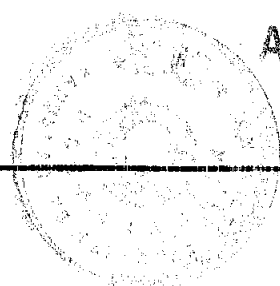
ARTÍCULO 7
IMPUESTOS, DERECHOS DE ADUANA Y OTROS CARGOS



ASLI GIBİDİR



1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la empresa aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes , así como su equipo regular , piezas de repuesto (incluidos motores) , suministros de combustibles y lubricantes (incluidos líquidos hidráulicos) , y suministros para la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas , licores , tabaco y otros productos para la venta o el uso por los pasajeros durante el vuelo) a bordo, tales aeronaves , estarán exentos de todos los derechos de aduana, derechos de inspección u otros derechos o impuestos sobre la llegada al territorio de la otra Parte Contratante , siempre que este equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados o se utilizan a bordo de aeronaves en la parte del viaje a realizar sobre ese territorio.
2. Los siguientes artículos también estarán exentos de los mismos derechos e impuestos, en relación con la excepción del transporte correspondiente a los servicios prestados;
 - a. tiendas de a bordo embarcadas en el territorio de cualquiera de las Partes contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades de dicha Parte Contratante, para su consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a servicios internacionales de la Parte Contratante,
 - b. piezas de repuesto (incluidos motores) y el equipo habitual de las aeronaves entrando en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la empresa aérea designada(s) de la otra Parte Contratante,
 - c. combustibles y lubricantes (incluidos líquidos hidráulicos) destinados a abastecimiento de las aeronaves utilizadas en los servicios internacionales por la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, aun cuando dichos suministros se van a utilizar en la parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte Contratante en el que se tengan en cuenta,
 - d. billete de material impreso, cartas de porte aéreo cualquier material impreso que lleva las insignias de una línea aérea designada de una Parte Contratante y material publicitario habitual distribuido gratuitamente por la aerolínea designada a ser utilizado en la explotación de servicios internacionales hasta el momento en que son reexportados ,
3. Los materiales a los que se hace referencia en el párrafo (2) anterior estarán sujetos a la supervisión o control de las autoridades aduaneras.



ASLI GIBİDİR



4. El equipo habitual de las aeronaves, piezas de repuesto (incluidos motores), tiendas y suministros de combustibles y lubricantes (incluidos líquidos hidráulicos), así como los materiales y suministros de aeronaves mantenidas a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes podrá descargarse en el territorio de la otra Parte Contratante sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, estarán bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que son reexportados o eliminados de acuerdo con las regulaciones aduaneras de dicha Parte Contratante.
5. Las tasas correspondientes a los servicios prestados en relación con el almacenamiento y despacho de aduana serán facturados de acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales del Estado de las Partes Contratantes.

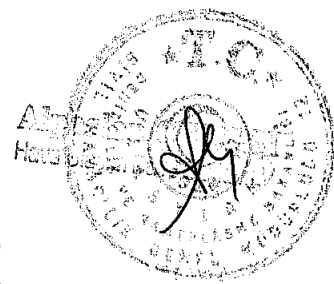
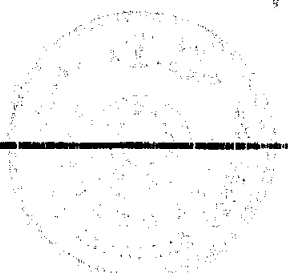
ARTÍCULO 8 TRÁNSITO DIRECTO

Con sujeción a las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante, pasajeros, equipaje, carga y correo en tránsito directo a través del territorio de una Parte Contratante y no saliendo de la zona del aeropuerto reservada para dichos fines, sólo estarán sujetos a un simple control, excepto en relación con las medidas de seguridad contra la violencia, la piratería aérea y el tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas. Dicho equipaje, carga y correo, estarán exentos de las aduanas, los impuestos especiales y derechos similares, tasas y cargos que no se basan en el coste de los servicios prestados a la llegada.

ARTÍCULO 9 CARGOS A LOS USUARIOS

1. Los aeropuertos, la seguridad de la aviación y otras instalaciones y servicios relacionados que se faciliten en el territorio de una Parte Contratante deberán estar disponibles para su uso por las aerolíneas de la otra Parte Contratante, en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables disponibles a cualquier aerolínea participante en servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se hagan arreglos para su uso.
2. Se le permitirá a la aerolínea o aerolíneas designadas de una Parte Contratante, conforme con las leyes y reglamentos nacionales de ambas Partes Contratantes, llevar a cabo sus propios servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte Contratante y, a su elección, tener servicios de asistencia en tierra prestados en su totalidad o en parte por cualquier agente autorizado, si es requerido por las leyes y reglamentos nacionales, por las autoridades competentes de la otra Parte Contratante para prestar dichos servicios.

ASLI GIBIDIR



3. El ajuste y la recaudación de los honorarios y cargos impuestos en el territorio de una Parte Contratante para una aerolínea de la otra Parte Contratante para la utilización de los aeropuertos, la seguridad de la aviación y otras instalaciones y servicios conexos, deberán ser justos y equitativos. Cualquiera de tales honorarios y cargos se evaluarán en una aerolínea de la otra Parte Contratante, en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables de cualquier aerolínea que preste servicios aéreos internacionales similares, en el momento que se impongan los honorarios o cargos.
4. Cada Parte Contratante promoverá debates entre sus autoridades de tarificación competentes y las compañías aéreas que utilizan los servicios e instalaciones, o donde sea posible, a través de las organizaciones representativas de las compañías aéreas. Los usuarios deberán ser informados, con la mayor anticipación posible, de todas las propuestas de cambios en las tasas de usuarios, para que puedan expresar sus puntos de vista antes de que se realicen los cambios.

ARTÍCULO 10

PERSONAL NO NACIONAL Y EL ACCESO A LOS SERVICIOS LOCALES

1. De conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos a la entrada, la residencia y el empleo, la aerolínea o aerolíneas designadas de una Parte Contratante tendrán derecho a traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante su propio personal administrativo, comercial, de ventas, operativo, técnico y otro personal especializado requerido para la operación de los servicios acordados.
2. Estas necesidades de personal podrán, a opción de la aerolínea o aerolíneas designadas de una Parte Contratante, ser satisfechas por su propio personal o mediante el uso de los servicios y el personal de cualquier otra organización, empresa o compañía aérea que opera en el territorio de la otra Parte Contratante y que ha sido autorizada para prestar dichos servicios a otras aerolíneas.
3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentos vigentes de la otra Parte Contratante. Consistente con estas leyes y reglamentos cada Parte Contratante deberá, sobre la base de la reciprocidad y con la menor demora posible, conceder las autorizaciones necesarias de empleo, visas de visitantes u otros documentos similares a los representantes y funcionarios mencionados en el párrafo (1) del presente artículo.

ARTÍCULO 11

CONVERSIÓN DE MONEDA Y TRANSFERENCIA DE BENEFICIOS

1. Cada aerolínea(s) designada tendrá el derecho de vender y emitir sus propios documentos de transporte en el territorio de la otra Parte Contratante a través de sus oficinas de ventas y, a su discreción, a través de sus agentes. Estas aerolíneas tendrán derecho a vender dicho

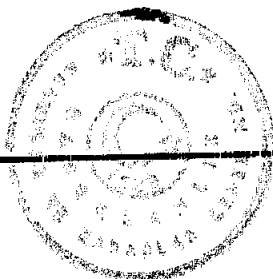


transporte, y cualquier persona será libre de adquirir ese tipo de transporte en cualquier moneda convertible y / o en moneda local.

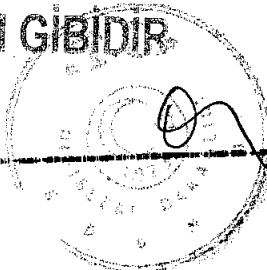
2. Cada aerolínea(s) designada tendrá derecho a convertir y remitir a su país, en la demanda, a la tasa oficial de cambio, el exceso de los ingresos sobre los gastos realizados en relación con el transporte de tráfico. A falta de disposiciones pertinentes de un acuerdo de pagos entre las Partes Contratantes, la transferencia antes mencionada se hará en moneda convertible y de conformidad con las leyes nacionales y las normas cambiarias aplicables.
3. La conversión y transferencia de dichos ingresos se permitirán sin restricciones en el tipo de cambio aplicable a las transacciones corrientes, que está en vigor en el momento en que dichos ingresos se presentan para conversión y transferencia, y no estarán sujetos a ningún gravamen, excepto los que normalmente son realizados por bancos para llevar a cabo dicha conversión y remesa.
4. La(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte Contratante tendrá el derecho, a su discreción de pagar los gastos locales, incluida la compra de combustible, en el territorio de la otra Parte Contratante en moneda nacional o, siempre que esto concuerda con las regulaciones de moneda local, en monedas libremente convertibles.

ARTÍCULO 12 RECONOCIMIENTO MUTUO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

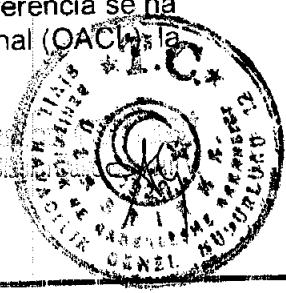
1. Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias, expedidos o convalidados por una Parte Contratante y que siguen en vigor serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas, siempre que los requisitos bajo las cuales dichos certificados o licencias fueron expedidos o convalidados sean iguales o superiores a las normas mínimas que sean o puedan establecerse en virtud de la Convención. Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho de no reconocer, a los efectos de los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de aptitud y licencias otorgados a sus propios nacionales o convalidados por ellos por la otra Parte Contratante o de cualquier otro Estado.
2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o los certificados mencionados en el párrafo (1) anterior, expedido por las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante a cualquier persona o empresa designada o con respecto a una aeronave utilizada en la operación de los servicios convenidos, debe permitir una diferencia con respecto a las normas mínimas establecidas por la Convención, y que la diferencia se ha presentado ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) la



ASLI GIBİDİR



Airport
Hava Ulaştırması

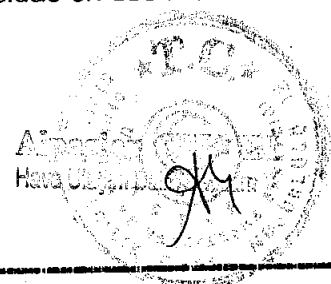
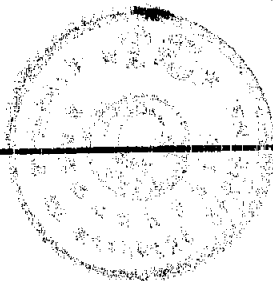


otra Parte Contratante podrá solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas, con el fin de clarificar la práctica en cuestión. De no llegar a un acuerdo satisfactorio se aplicará el artículo 4 (Revocación o suspensión de la autorización de funcionamiento) de este Acuerdo.

ARTÍCULO 13 SEGURIDAD AÉREA

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas en cualquier momento en relación con los estándares de seguridad en cualquier área relacionada con las instalaciones y servicios aeronáuticos, el personal de vuelo, aeronave o su operación, aprobada por la otra Parte Contratante. Tales consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días siguientes a dicha solicitud.
2. Si, tras dichas consultas, una Parte Contratante considera que la otra Parte Contratante no mantiene ni administra eficazmente, en los aspectos mencionados en el párrafo 1 del presente artículo, las normas de seguridad en alguno de esos espacios que son al menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con la Convención, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante de esas conclusiones y las medidas que consideren necesarias para cumplir con esas normas mínimas de la OACI, y que la otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas adecuadas en un plazo convenido. Si no se toman las medidas oportunas dentro del plazo acordado será motivo para la aplicación del Artículo 4 (revocación o suspensión de la Autorización de Explotación) de este Acuerdo.
3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 16 de la Convención, se ha acordado que cualquier aeronave operada por, o en nombre de la aerolínea de una Parte Contratante en los servicios hacia o desde el territorio del Estado de la otra Parte Contratante podrá, durante la permanencia en el territorio del Estado de la otra Parte Contratante, ser objeto de un examen (en este artículo se llama "inspección en pista"), sin causar demoras innecesarias. Esto sería una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave. Sin embargo, las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 de la Convención, el objetivo de esta inspección será para comprobar tanto la validez de los documentos de la aeronave y su tripulación como el estado visible de la aeronave y su equipo, de acuerdo con las normativas vigentes establecidas sobre la base de la Convención. Si cualquier inspección de rampa o serie de inspecciones en pista da lugar a:
 - a) graves preocupaciones de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con la Convención, o

ASLI GIBİDİR



b) graves preocupaciones de que existe una falta de mantenimiento y la administración efectiva de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con la Convención,

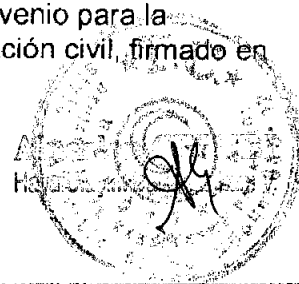
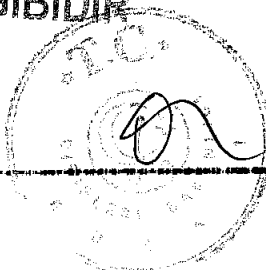
la Parte Contratante que efectúe la inspección podrá, a los efectos del Artículo 33 de la Convención, concluir que los requisitos bajo los cuales se habían expedido el certificado o certificados para las que las aeronaves o con respecto a la tripulación de la aeronave o convalidados, o que los requisitos en virtud del cual se opera esa aeronave, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas por la Convención.

4. En caso de que el acceso a los efectos de llevar a cabo una inspección en pista de una aeronave operada por la aerolínea designada de una Parte Contratante, de conformidad con el párrafo (3) anterior sea negada por el representante de la aerolínea, la otra Parte Contratante tendrá la libertad para inferir que serías preocupaciones del tipo mencionado en el apartado (4) anterior surgen y sacar las conclusiones que se hace referencia en dicho párrafo.
5. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de la aerolínea de la otra Parte Contratante de inmediato en el caso de que la primera Parte Contratante concluya, ya sea como resultado de una inspección en pista, la negación de un acceso a una inspección en rampa o de una serie de inspecciones en pista, la consulta o de otra manera, que la acción inmediata es esencial para la seguridad de la operación aérea.
6. Cualquier medida adoptada por una Parte Contratante de conformidad con los párrafos (2) o (6) anterior cesarán una vez que la base para la toma de esa acción deja de existir.

ARTÍCULO 14 SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. En consonancia con sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integrante 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 del Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, la Convención para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en

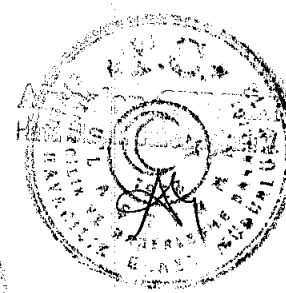
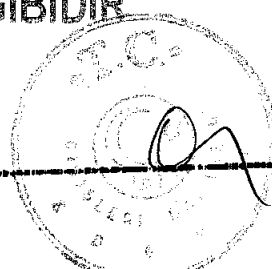
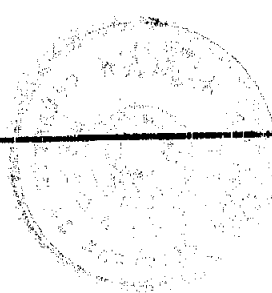
ASLI GIBIDIR



Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los Aeropuertos que operan en la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 o el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, hecho en Montreal el 1 de marzo 1991 o cualquier otro Convenio de seguridad de la aviación para que las Partes Contratantes sean partes.

2. Previa solicitud, las Partes contratantes se prestarán toda la asistencia necesaria a la otra para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y para hacer frente a cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación Civil.
3. Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con todas las normas de seguridad de la aviación y las prácticas recomendadas pertinentes fijadas por la OACI y que se denominan Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes. Ellos exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los operadores de aeronaves que tengan su centro de actividad principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación que sean aplicables a las Partes Contratantes. En consecuencia, cada Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante de la diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas de seguridad aérea de los anexos mencionados. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar consultas inmediatas con la otra Parte Contratante en cualquier momento para discutir cualquier diferencia de que se efectuarán de conformidad con el párrafo 2 del Artículo 24 (Consultas y Enmienda) de este Acuerdo.
4. Cada Parte Contratante conviene en que dichos operadores de aeronaves pueden ser obligados a observar las disposiciones de seguridad de la aviación mencionadas en el párrafo (3) anterior exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante deberá asegurar que se apliquen medidas adecuadas de manera efectiva en su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, equipaje de mano, y las tiendas de equipaje, la carga y la aeronave antes y durante el embarque o la carga. Cada Parte Contratante estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de adoptar medidas especiales de seguridad razonables para afrontar una amenaza determinada.

ASLI GIBİDİR

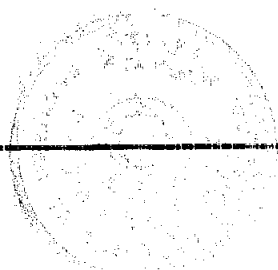


5. Cuando un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a resolver rápidamente y de forma segura a dicho incidente o amenaza del mismo, con el mínimo riesgo para la vida.
6. Cada Parte Contratante tomará las medidas, según lo juzgue factible, para asegurarse de que una aeronave objeto de un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita, que ha aterrizado en el territorio del Estado respectivo se retenga en tierra, a menos que su partida esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger la vida humana. Siempre que sea posible, se tomarán las medidas sobre la base de consultas mutuas.

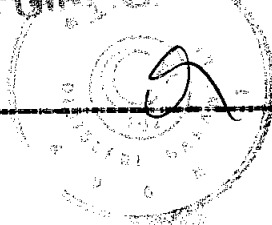
ARTÍCULO 15

SEGURIDAD DE LOS DOCUMENTOS DE VIAJE

1. Cada Parte Contratante se compromete a adoptar medidas para garantizar la seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.
2. A este respecto, cada Parte Contratante se compromete a establecer controles sobre la creación legal, emisión, verificación y uso de pasaportes y otros documentos de viaje y documentos de identidad emitidos por, o en nombre de, esa Parte Contratante.
3. Cada Parte Contratante se compromete a establecer o mejorar los procedimientos para asegurar que los documentos de viaje y de identidad expedidos por ella son de tal calidad que no puedan ser utilizados indebidamente con facilidad ni ser alterados, replicados o expedidos ilegalmente con facilidad.
4. De conformidad con el objetivo anterior, cada Parte Contratante deberá emitir sus pasaportes y otros documentos de viaje, según el Doc 9303 de la OACI, Documentos de viaje de lectura: Parte 1-Pasaportes de lectura mecánica, Part2-Visados de lectura mecánica, y / o Part3-tamaño 1 y Documentos tamaño2 viaje de lectura mecánica Oficial.
5. Cada Parte Contratante se compromete aún más a intercambiar información operativa sobre los documentos de viaje falsos o falsificados, y cooperar con el otro para fortalecer la resistencia contra el fraude en los documentos de viaje, incluyendo la falsificación documentos de viaje, el uso de documentos de viaje falsos o falsificados, el uso de los documentos de viaje válidos por impostores, el uso indebido de documentos de viaje auténticos por los titulares legítimos en cumplimiento de la comisión de un



ASL GIBIR



delito, el uso de documentos de viaje caducados o revocados y el uso de documentos de viaje obtenidos de forma fraudulenta.

ARTÍCULO 16 **SISTEMAS DE RESERVA POR COMPUTADORA (SRC)**

Cada Parte Contratante aplicará el Código de Conducta de la OACI para la Reglamentación y Explotación de los Sistemas Informatizados de Reserva dentro de su territorio.

ARTÍCULO 17 **PROHIBICIÓN DE FUMAR**

1. Cada Parte contratante prohibirá o hará que sus compañías aéreas prohíban fumar en todos los vuelos de transporte de pasajeros operados por sus aerolíneas entre los territorios de las Partes Contratantes. Esta prohibición se aplica a todas las ubicaciones dentro de la aeronave y estará en vigor desde el momento que una aeronave comienza abordaje de los pasajeros hasta el momento en que el desembarque de los pasajeros sea completado.
2. Cada Parte Contratante adoptará todas las medidas que considere razonables para asegurar el cumplimiento por parte de sus compañías aéreas y sus pasajeros y tripulantes dentro de las disposiciones del presente artículo, incluida la imposición de sanciones adecuadas en caso de incumplimiento, de acuerdo con las leyes y reglamentos aplicables.

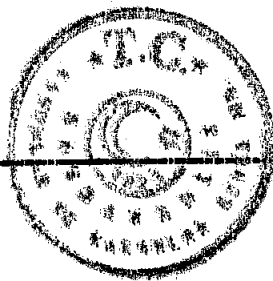
ARTÍCULO 18 **PROTECCIÓN AMBIENTAL**

Las Partes Contratantes apoyan la necesidad de proteger el medio ambiente mediante la promoción del desarrollo sostenible de la aviación. Las Partes Contratantes convienen en lo que respecta a las operaciones entre sus respectivos territorios a cumplir con las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 16 y la política de la OACI existentes y la orientación en materia de protección del medio ambiente.

ARTÍCULO 19 **APLICABILIDAD A LOS VUELOS CHÁRTER / VUELOS NO REGULARES**

1. Las disposiciones recogidas en los Artículos 7 Impuestos, Derechos de Aduana y Otros Cargos, 9 Impuestos a los Usuarios, 10 Personal No Nacional Y el Acceso a Los Servicios Locales, 11 Conversión de Moneda y Transferencia de Beneficios, 12 Reconocimiento Mutuo de Certificados y Licencias, 13 Seguridad Aérea, 14 Seguridad de la Aviación, 22 Estadística, 23 Aplicación de Leyes y Reglamentos y 24 Consultas y Enmienda de este Convenio se aplican también a Chárter y otros vuelos no regulares operados por las compañías aéreas de una Parte Contratante en o desde el territorio de la otra Parte Contratante Parte y a las compañías aéreas que operan este tipo de vuelos.

ASLI GIBIDIR



2. Lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo no afectará las leyes y reglamentaciones nacionales que regulan la autorización de los vuelos chárter o los vuelos no regulares o la conducta de las compañías o las otras partes involucradas en la organización de este tipo de operaciones.

ARTÍCULO 20 ARRENDAMIENTO

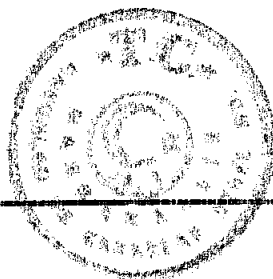
1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá impedir la utilización de aeronaves arrendadas para servicios bajo este Acuerdo que no cumplan con los artículos 13 (Seguridad Aérea) y 14 (Seguridad de a Aviación) del presente Acuerdo.
2. Sujeto al párrafo 1 anterior, las aerolíneas designadas de cada Parte Contratante podrá utilizar aeronaves arrendadas en cualquier empresa, incluyendo otras compañías aéreas, siempre que ello no dé lugar a una aerolínea menor ejercer derechos de tráfico que no tiene.

ARTÍCULO 21 PRESENTACIÓN DE ITINERARIO

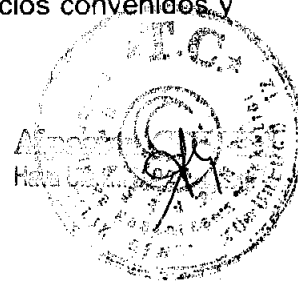
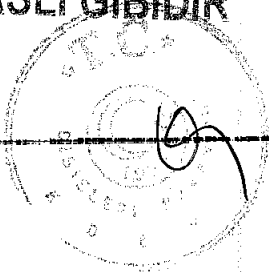
1. La(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte Contratante presentará(n) sus itinerarios previstos para la aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante en cada periodo agendado (verano e invierno) por lo menos treinta (30) días antes de la operación del servicio acordado.
2. Para vuelos suplementarios que la aerolínea designada de una Parte Contratante desee operar en los servicios convenidos fuera del horario de vuelo aprobado, dicha aerolínea tiene que solicitar un permiso previo de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Dichas solicitudes se presentarán de acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales de las Partes Contratantes. El mismo procedimiento se puede aplicar a cualquier modificación del mismo.

ARTÍCULO 22 ESTADÍSTICAS

Las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes suministrarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a petición de éstos, tales declaraciones periódicas o de otro tipo de estadísticas que se requieran razonablemente con el propósito de revisar la capacidad ofrecida en los servicios convenidos por las aerolíneas designadas de la primera Parte Contratante. Dichas declaraciones deberán incluir toda la información necesaria para determinar la cantidad de tráfico transportado por dicha aerolínea en los servicios convenidos y el origen y destino de dicho tráfico.



ASLI GIBİDİR



ARTÍCULO 23

APLICACIÓN DE LAS LEYES Y REGLAMENTOS NACIONALES

1. Las leyes y los reglamentos de una Parte Contratante en relación con la entrada a, permanencia o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, o a la operación y navegación de dichas aeronaves o vuelos de tales aeronaves sobre ese territorio deberán ser aplicadas a las aeronaves de la aerolínea designada por la otra Parte Contratante.
2. Las leyes y los reglamentos que gobiernan la entrada a, permanencia, o salida del territorio de una Parte Contratante de pasajeros, tripulación, equipaje o carga, incluyendo correo, como los trámites relativos a la entrada, la salida, la limpieza, la emigración y la inmigración, la seguridad de la aviación, pasaportes, aduanas, moneda, correos, salud y sanidad serán cumplidos por o por cuenta de dichos pasajeros, tripulaciones, equipajes, carga o correo transportados por las aeronaves de las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante mientras se encuentren en dicho territorio.
3. Cada Parte Contratante deberá, tras una solicitud de la otra Parte Contratante, suministrar las copias de las leyes, reglamentos y procedimientos mencionados en el presente Acuerdo.

ARTÍCULO 24

CONSULTAS Y ENMIENDA

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán periódicamente con miras a la aplicación, interpretación, aplicación o enmienda del presente Acuerdo y de sus anexos.
2. Si una Parte Contratante solicita consultas con miras a modificar el presente Acuerdo o sus anexos, dichas consultas se iniciarán a la brevedad posible, pero no más tarde de sesenta (60) días desde la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud por escrito, a menos que se acuerde lo contrario por las Partes Contratantes. Estas consultas se pueden realizar a través de la discusión o por correspondencia. Cada Parte Contratante deberá preparar y presentar al realizar dichas consultas pruebas pertinentes en apoyo de su posición con el fin de facilitar las decisiones racionales y económicos que se deben tomar.
3. Si cualquiera de las Partes Contratantes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Convenio, dicha modificación



entrará en vigor cuando las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de sus procedimientos constitucionales.

4. Modificación a los anexos se pueden hacer por acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes. Se aplicarán provisionalmente a partir de la fecha en que se hayan acordado y entrará en vigor cuando se confirmó mediante un intercambio de notas diplomáticas.

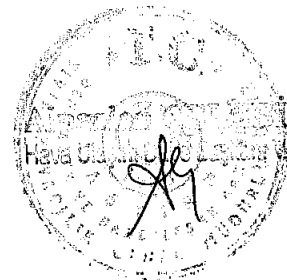
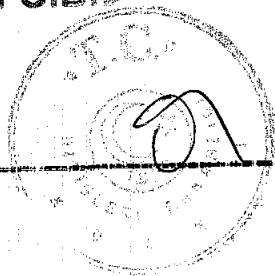
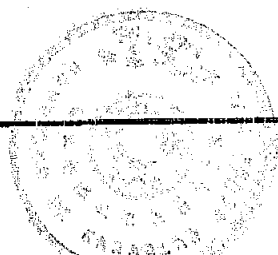
ARTÍCULO 25 SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. Si surgiera alguna controversia entre las Partes Contratantes relativas a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes deberán en primer lugar intentar resolver su controversia mediante negociaciones entre las Autoridades Aeronáuticas de los Estados de ambas Partes Contratantes.
2. Si dichas autoridades aeronáuticas no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia se resolverá por vía diplomática.
3. Si las Partes Contratantes no llegan a un acuerdo de conformidad con los párrafos (1) y (2) anteriores, cualquiera de las Partes Contratantes podrá, de conformidad con sus leyes y reglamentos pertinentes someter la controversia a un tribunal arbitral de tres personas, uno nombrado por cada uno de las Partes Contratantes y el tercero, quien será el árbitro, elegido por un acuerdo entre los dos representantes escogidos por las Partes Contratantes, siempre que dicho árbitro no sea nacional del Estado de ninguna de las Partes Contratantes, y que sea un nacional de un Estado que tenga relaciones diplomáticas con cada una de las Partes Contratantes en el momento de la cita.

Cada Parte Contratante nombrará a su representante en el plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción, a través de correo certificado, de una notificación de arbitraje. El árbitro será nombrado dentro de un nuevo plazo de sesenta (60) días siguientes a la designación del representante por cada una de las Partes Contratantes.

Si una de las Partes Contratantes no logra designar a su representante dentro del plazo establecido o en caso de que los representantes elegidos lleguen a un acuerdo sobre el árbitro en el plazo mencionado, cada Parte Contratante podrá solicitarle al Presidente del Consejo de la OACI que nombre el árbitro o los representantes por cada Parte en defecto, según el caso lo requiera.

ASLI GIBİDİR



4. El Vice-Presidente o un miembro de alto rango del Consejo de la OACI, que no sea nacional de cualquiera de las Partes Contratantes, según sea el caso, podrá sustituir al Presidente de la OACI en sus funciones arbitrales, según lo mencionado en el párrafo (3) de este artículo, en caso de ausencia o incompetencia de este último.
5. El tribunal arbitral determinará sus procedimientos y el lugar del arbitraje con sujeción a las disposiciones acordadas entre las Partes Contratantes.
6. Las decisiones del tribunal arbitral serán definitivas y obligatorias para las Partes Contratantes en la controversia.
7. Si cualquiera de las Partes Contratantes o la aerolínea designada de una Parte Contratante incumple la resolución dictada conforme al párrafo (2) del presente artículo, la otra Parte Contratante podrá limitar, suspender o revocar los derechos o privilegios que se han otorgado en virtud de este Acuerdo a la Parte Contratante en defecto.
8. Cada Parte Contratante sufragará los gastos de su representante. Los gastos del árbitro, incluyendo sus / sus honorarios y gastos incurridos por la OACI en relación con el nombramiento del árbitro y / o el representante del partido en incumplimiento a lo que se refiere en el párrafo (3) del presente artículo, serán compartidos en partes iguales por las Partes Contratantes.
9. A la espera de la presentación al arbitraje y hasta que el tribunal arbitral publique el veredicto, las Partes Contratantes deberán, salvo en el caso de rescisión, seguir cumpliendo con todas sus obligaciones en virtud del presente Acuerdo, sin perjuicio de un ajuste final de conformidad con el citado veredicto.

ARTÍCULO 26 REGISTRO

El presente Acuerdo, sus Anexos y sus modificaciones, deberán ser registrados en la OACI.

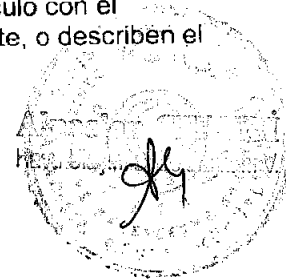
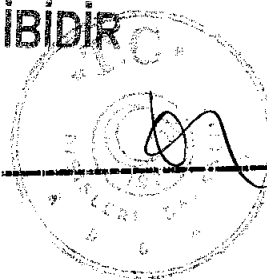
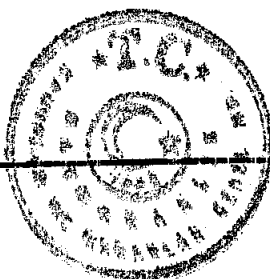
ARTÍCULO 27 ACUERDOS MULTILATERALES

En caso de conclusión de una convención o acuerdo multilateral sobre transporte aéreo de los que ambas Partes Contratantes se adhieren, el presente Acuerdo podrá ser modificado para cumplir con las disposiciones de dicho acuerdo o convención.

ARTÍCULO 28 TÍTULOS

Los títulos se insertan en el presente Acuerdo en la cabeza de cada artículo con el propósito de referencia y conveniencia y de ninguna manera definen límite, o describen el alcance o intención de este Contrato

ASLI GIBİDİR



ARTICULO 29 VIGENCIA Y TERMINACIÓN

El presente Acuerdo se celebra por un periodo ilimitado de tiempo.

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante su decisión de rescindir el presente Acuerdo. Dicho aviso deberá ser notificado simultáneamente a la OACI.

En tal caso, el Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación sea retirada de mutuo acuerdo antes de la expiración de dicho plazo. En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, se considerará que la notificación ha sido recibida catorce (14) días hábiles siguientes a la fecha en que la OACI ha recibido la comunicación de la misma.

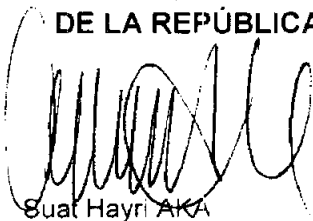
ARTICULO 30 ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo entrará en vigor cuando las Partes Contratantes hayan notificado mutuamente el cumplimiento de sus formalidades legales con respecto a la celebración y la entrada en vigor de los acuerdos internacionales.

En fe de lo cual, los plenipotenciarios abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo comprendiendo treinta (30) Artículos y dos (2) anexos y se han fijado al mismo sus sellos.

Hecho en Ankara el día decimocuarto del mes de abril del año 2014 en dos ejemplares, en los idiomas turco, español e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencia en la aplicación, interpretación o aplicación, el texto en inglés prevalecerá.

**POR EL GOBIERNO
DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA**



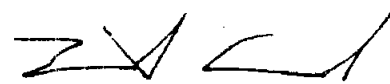
Suat Hayri AKA

Subsecretario Adjunto

Ministerio de Transportes,

Asuntos Marítimos y Comunicaciones

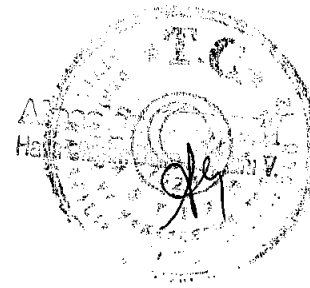
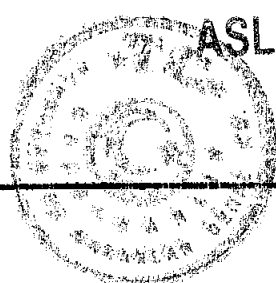
**POR EL GOBIERNO
DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ**



Mayra AROSEMENA

Viceministro

Ministerio de Asuntos Exteriores



**ANEXO I
CUADRO DE RUTAS**

1. Las aerolíneas designadas por la República de Turquía tendrán derecho a operar servicios aéreos en ambas direcciones de la siguiente manera:

Desde	Puntos Intermedios	Hacia	Puntos más allá
Puntos en Turquía	Cualquier Punto (*)	Ciudad de Panamá Colon	Cualquier Punto (*)

2. Las aerolíneas designadas por la República de Panamá tendrán derecho a operar servicios aéreos en ambas direcciones de la siguiente manera:

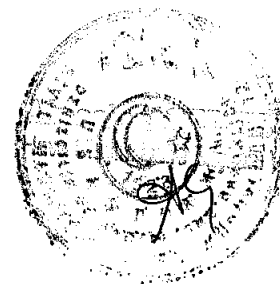
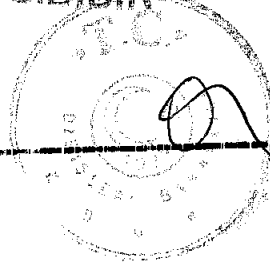
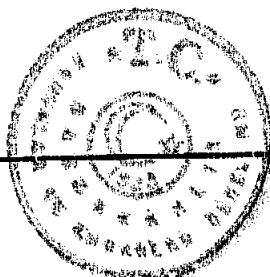
Desde	Puntos Intermedios	Hacia	Puntos más allá
Puntos en Panamá	Cualquier Punto (*)	Estambul Ankara	Cualquier Punto (*)

Notas:

(*) Los puntos intermedios y más allá de los puntos de las vías anteriores, y los derechos de tráfico de quinta libertad, que pueden ejercerse en tales puntos por las aerolíneas designadas, se determinarán de forma conjunta entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

(*) Los puntos intermedios y más allá pueden ser omitidos por la aerolínea(s) designada en uno o en todos los vuelos, a su discreción, siempre que tales servicios en esta ruta deberán comenzar y finalizar en el territorio de la Parte Contratante que ha designado la compañía aérea.

ASLI GIBIDIR



ANEXO II CÓDIGO COMPARTIDO

La aerolínea designada(s) de cualquiera de las Partes Contratantes podrán concretar acuerdos de mercadeo, tales como reserva de capacidad, códigos compartidos u otros acuerdos comerciales con:

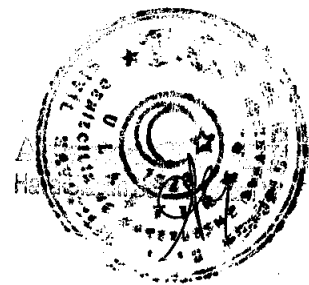
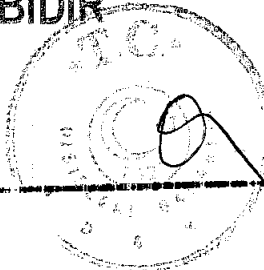
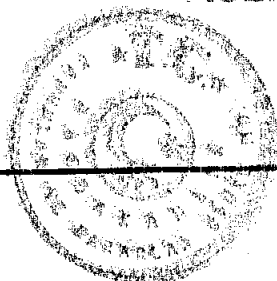
- a) una aerolínea o aerolíneas de la misma Parte Contratante;
- b) una o varias aerolíneas de la otra Parte Contratante;
- c) una o varias aerolíneas de un tercer país

a condición de que todas las compañías aéreas en los arreglos anteriores mantienen la ruta adecuada y derechos de tráfico, y, respecto a cada boleto vendido, el comprador es informado en el punto de venta que aerolínea operará los distintos sectores del servicio.

Para acuerdos para compartir códigos a terceros todas las compañías aéreas en dichos acuerdos están sujetas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes. En caso de que un tercero no autorice o permita arreglos comparables entre las aerolíneas de la otra Parte Contratante y de otras compañías aéreas con servicios hacia, desde y a través de dicho tercer país, las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante en cuestión tienen el derecho de no aceptar tales arreglos.

Es la comprensión común de las dos Partes Contratantes de que los servicios de código compartido no se cuentan en contra del derecho de frecuencias de la aerolínea comercializada.

ASLI GIBİDİR



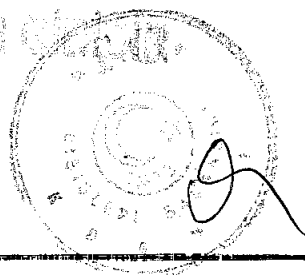
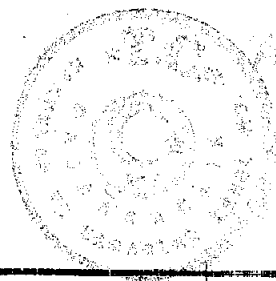
AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY

AND

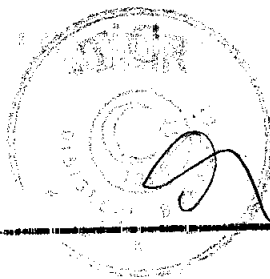
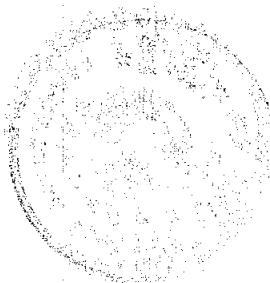
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PANAMA



CONTENT

<u>ARTICLE</u>	<u>TITLE</u>
1	DEFINITIONS
2	GRANT OF RIGHTS
3	DESIGNATION AND AUTHORIZATION
4	REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION
5	CAPACITY
6	TARIFFS
7	TAXES, CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES
8	DIRECT TRANSIT
9	USER CHARGES
10	NON -NATIONAL PERSONNEL AND ACCESS TO LOCAL SERVICES
11	CURRENCY CONVERSION AND REMITTANCE OF EARNINGS
12	MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES
13	AVIATION SAFETY
14	AVIATION SECURITY
15	SECURITY OF TRAVEL DOCUMENTS
16	COMPUTER RESERVATION SYSTEMS (CRS)
17	BAN ON SMOKING
18	ENVIRONMENTAL PROTECTION
19	APPLICABILITY TO CHARTER/NON SCHEDULED FLIGHTS
20	LEASING
21	FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION
22	STATISTICS
23	APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS
24	CONSULTATIONS AND AMENDMENT
25	SETTLEMENT OF DISPUTES
26	REGISTRATION
27	MULTILATERAL AGREEMENTS
28	TITLES
29	VALIDITY AND TERMINATION
30	ENTRY INTO FORCE

ANNEX I	ROUTE SCHEDULE
ANNEX II	CODE SHARING



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

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

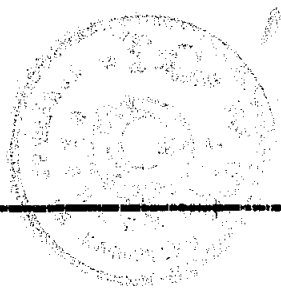
Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities,

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

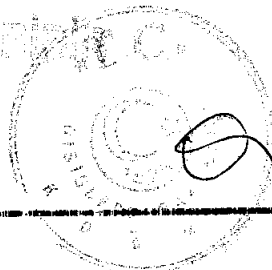
Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affecting the operation of air services, and undermine public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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

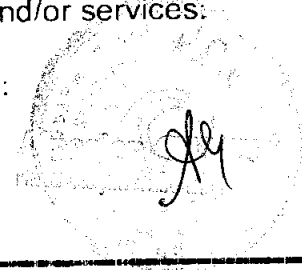
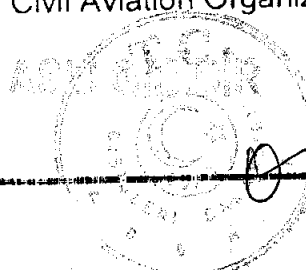
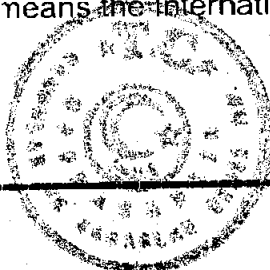


ASU C. 1000

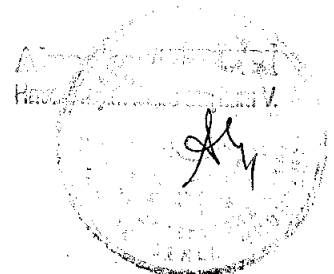
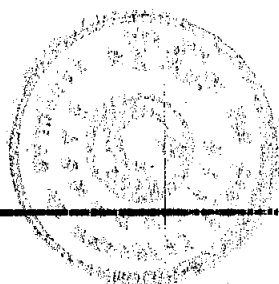


ARTICLE I DEFINITIONS

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires it, the terms:
- a. "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Republic of Turkey, the Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications, Directorate General of Civil Aviation (DGCA) and in the case of the Republic of Panama, the Civil Aviation Authority (CAA), or in both cases any person or body authorised to exercise the functions presently assigned to the said authorities;
 - b. "Agreement" means, this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;
 - c. "Agreed services" means, the international air services which can be operated, according to provisions of this Agreement on the specified routes;
 - d. "Annex" means the Annex to this Agreement or any amendments thereto, in accordance with the provisions of Article 24 (Consultations and Amendment) of this Agreement.
 - e. "Air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings specified in Article 96 of the Convention;
 - f. "Capacity" means,
 - in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on the route or section of a route,
 - in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;
 - g. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes of the Convention under Articles 90 and 94 thereof, so far as those annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;
 - h. "Designated airline(s)" means any airline(s) which has/have been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
 - i. "Ground-handling" means and includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services;
 - j. "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;



- k. "International air transportation" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
- l. "Marketing airline" means an airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline, through code-sharing;
- m. "Schedule" means the schedule of the routes to operate air transportation services annexed to the present Agreement and any modifications thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 24 (Consultations and Amendment) of the present Agreement;
- n. "Specified routes" means the routes established or to be established in the Annex to this Agreement;
- o. "Spare parts" means, articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines;
- p. "Tariff" means any fare, rate or charge, the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and/or cargo, excluding mail, in air transportation, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by airlines, including their agents and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- q. "Territory" has the meaning specified in Article 2 of the Convention;
- r. "Traffic" means, passengers, baggage, cargo and mail;
- s. "Regular equipment" means articles, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment;
- t. "User charges" means fees or rates levied for the use of airports, navigational facilities and other related services offered by one Contracting Party to the other.

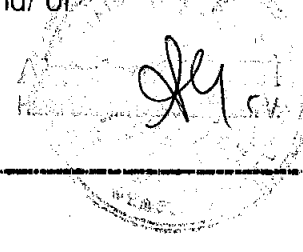
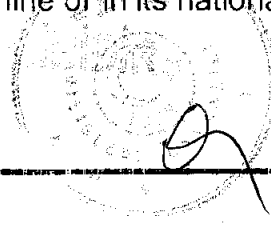


ARTICLE 2 GRANT OF RIGHTS

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

ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. Such designation shall be effected by virtue of a written notification through diplomatic channels.
2. On receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to paragraphs (3) and (4) of this Article, grant without delay to the designated airline(s) the appropriate operating authorization.
3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require an airline(s) designated by the other Contracting Party to satisfy that it is (they are) qualified to 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 authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 (Grant of Rights) of this Agreement, in any case where the following conditions are not satisfied:
 - a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; and/ or



- b. the Government designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 13 (Aviation Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement.
5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a capacity agreed upon and a tariff established in accordance with the provisions of Article 5 (Capacity) and Article 6 (Tariffs) of this Agreement are in force in respect of that service.

ARTICLE 4

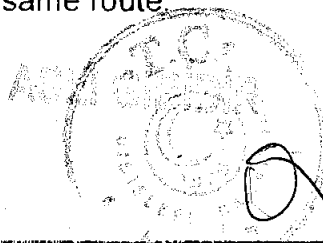
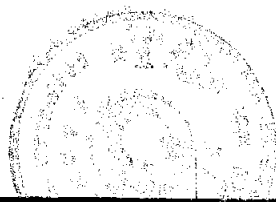
REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 (Grant of Rights) of this Agreement by an airline/s designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:
- a. in any case where substantial ownership and effective control of that airline is not vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or,
 - b. in case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting the rights; or,
 - c. in case that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the State of other Contracting Party. In such case consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request for consultations made by either Contracting Party.

ARTICLE 5

CAPACITY

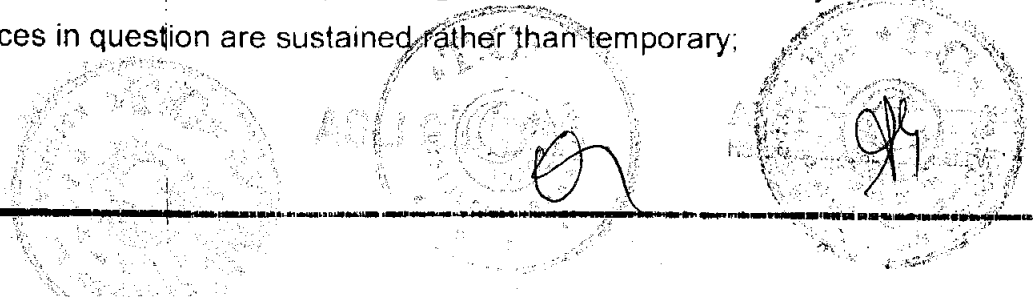
1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall enjoy fair and equal opportunity for the operation of air services between the territories of the two Contracting Parties.
2. In the operation by the designated airline(s) of either Contracting Party of the specified air services, the interests of the airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so it does not affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same route.



3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements of passengers and cargo including mail between the territories of the Contracting Parties.
4. In the operation of the agreed services, the total capacity to be provided and the frequency of the services to be operated by the designated airlines of each Contracting Party shall be, at the outset, mutually determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the services are inaugurated. Such capacity and frequency of services initially determined may be reviewed and revised from time to time by said authorities.

ARTICLE 6 TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow the tariffs for international air services operated to/from/through its territory to be established by the designated airlines at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to :
 - a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
 - b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - c. protection of airlines from prices that is artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. The tariffs established under paragraph (1) shall not be required to be filed by the designated airlines of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval unless the relevant Contracting Party requires the filing of such tariffs by virtue of its domestic laws and/or regulations.
3. Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, in the establishment of tariffs, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor, being a designated airline of the other Contracting Party, or excluding such a competitor from a route.
4. The Contracting Parties agree that the following airline practices, in relation to the establishment of tariffs, may be regarded as possible unfair competitive practices which may merit closer examination:
 - a. charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;
 - b. the practices in question are sustained rather than temporary;



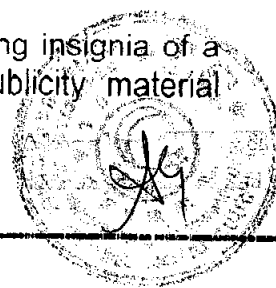
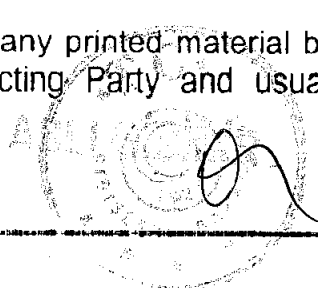
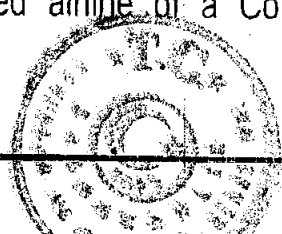
- c. the practices in question have a serious economic effect on, or cause significant damage to, designated airline(s) of the other Contracting Party; and
- d. behaviour indicating an abuse of dominant position on the route.

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

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

ARTICLE 7 TAXES, CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

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



distributed without charge by that designated airline intended for use in the operation of international services until such time as they are re-exported,

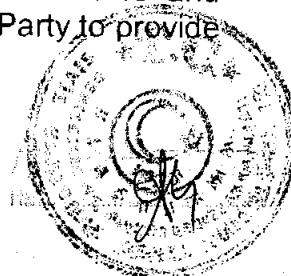
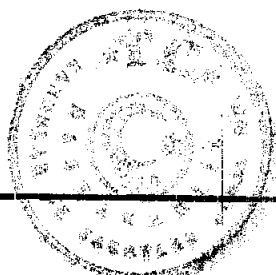
3. Materials referred to in paragraph (2) above shall be subject to supervision or control of customs authorities.
4. The regular airborne equipment, spare parts (including engines), aircraft stores and supplies of fuels and lubricants (including hydraulic fluids) as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they shall be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations of that Contracting Party.
5. The fees corresponding to the services performed in relation to the storage and customs clearance will be charged in accordance with the national laws and regulations of the State of the Contracting Parties.

ARTICLE 8 DIRECT TRANSIT

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control except in respect of security measures against violence, air piracy and smuggling of narcotics & psychotropic substances. Such baggage, cargo and mail shall be exempt from customs, excise and similar duties, fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

ARTICLE 9 USER CHARGES

1. Airports, aviation security and other related facilities and services that are provided in the territory of one Contracting Party shall be available for use by the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time arrangements for use are made.
2. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be permitted, in accordance with the national laws and regulations of both Contracting Parties, to perform its own specified ground handling services in the territory of the other Contracting Party and, at its option, to have ground handling services provided in whole or in part by any agent authorized, if required by domestic laws and regulations, by the competent authorities of the other Contracting Party to provide such services.



3. The setting and collection of fees and charges imposed in the territory of one Contracting Party on an airline of the other Contracting Party for the use of airports, aviation security and other related facilities and services shall be just and fair. Any such fees and charges shall be assessed on an airline of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time the fees or charges are imposed.
4. Each Contracting Party shall encourage discussions between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities, or where practicable, through airlines' representative organizations. Users shall be informed, with as much notice as possible, of any proposals for changes in user charges, to enable them to express their views before the changes are made.

ARTICLE 10

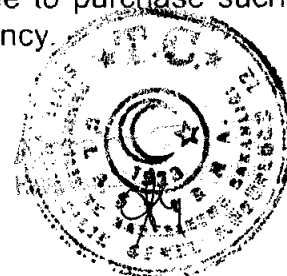
NON- NATIONAL PERSONNEL AND ACCESS TO LOCAL SERVICES

1. In accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment the designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled to bring in and to maintain in the territory of the other Contracting Party their own administrative, commercial, sales, operational, technical and other specialist staff who are required for the operation of the agreed services.
2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services and personnel of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and which has been authorized to perform such services for other airlines.
3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party. Consistent with such laws and regulations each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph (1) of this Article.

ARTICLE 11

CURRENCY CONVERSION AND REMITTANCE OF EARNINGS

1. Each designated airline(s) shall have the right to sell and issue its own transportation documents in the territory of the other Contracting Party through its sales offices and, at its discretion, through its agents. Such airlines shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation in any convertible currency and/or in local currency.



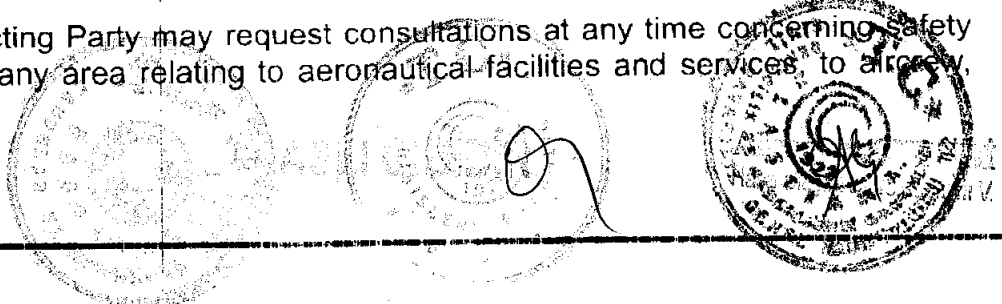
2. Each designated airline(s) shall have the right to convert and remit to its country, on demand, at the official rate of exchange, the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of traffic. In the absence of appropriate provisions of a payments agreement between the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

ARTICLE 12 MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Convention. However, each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or any other State.
2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph (1) above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization (ICAO), the other Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4 (Revocation or Suspension of Operating Authorization) of this Agreement.

ARTICLE 13 AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities and services, to agree,

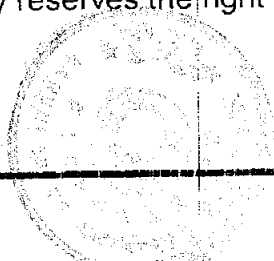


aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

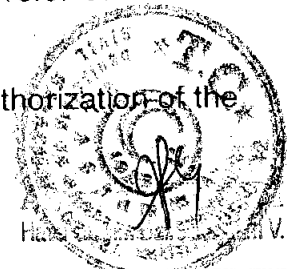
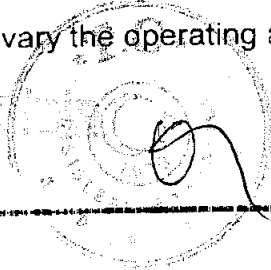
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer, in the aspects mentioned in paragraph 1 of this Article, safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum ICAO standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action within an agreed period. Failure to take appropriate action within the agreed period shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation, Suspension or Limitations of Authorization) of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 16 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of the airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the State of the other Contracting Party may, while within the territory of the State of the other Contracting Party, be made subject of an examination (in this Article called "ramp inspection"), without unreasonable delay. This would be an inspection by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft. However, the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the objective of this inspection will be to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment, in accordance with the established effective norms on the basis of the Convention. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
 - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

4. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airline of a Contracting Party in accordance with paragraph (3) above is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
5. Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the



ASU 81-10

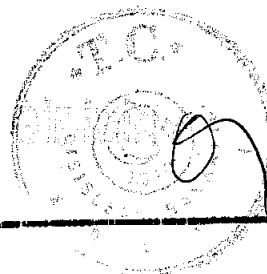
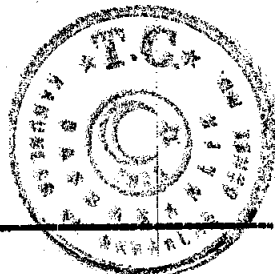


airline of the other Contracting Party immediately in the case the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, the denial of an access to a ramp inspection or a series of ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

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

ARTICLE 14 AVIATION SECURITY

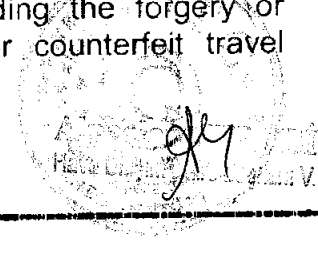
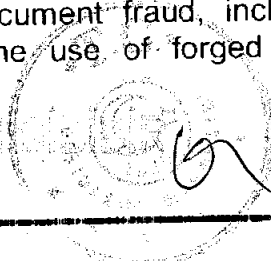
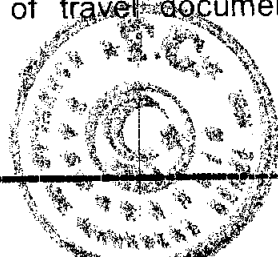
1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference is an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their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



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

ARTICLE 15 SECURITY OF TRAVEL DOCUMENTS

1. Each Contracting Party agrees to adopt measures to ensure the security of their passports and other travel documents.
2. In this regard, each Contracting Party agrees to establish controls on the lawful creation, issuance, verification and use of passports and other travel documents and identity documents issued by, or on behalf of, that Contracting Party.
3. Each Contracting Party also agrees to establish or improve procedures to ensure that travel and identity documents issued by it are of such quality that they cannot easily be misused and cannot readily be unlawfully altered, replicated or issued.
4. Pursuant to the objective above, each Contracting Party shall issue their passports and other travel documents in accordance with ICAO Doc 9303, Machine Readable Travel Documents: Part 1-Machine Readable Passports, Part2- Machine Readable Visas, and/or Part3- Size 1 and Size2 Machine Readable Official Travel Documents.
5. Each Contracting Party further agrees to exchange operational information regarding forged or counterfeit travel documents, and to cooperate with the other to strengthen resistance to travel document fraud, including the forgery or counterfeiting of travel documents, the use of forged or counterfeit travel



documents, the use of valid travel documents by imposters, the misuse of authentic travel documents by rightful holders in furtherance of the commission of an offence, the use of expired or revoked travel documents, and the use of fraudulently obtained travel documents.

ARTICLE 16 COMPUTER RESERVATION SYSTEMS (CRS)

Each Contracting Party shall apply the ICAO Code of Conduct for the Regulation and Operation of Computer Reservation Systems within its territory.

ARTICLE 17 BAN ON SMOKING

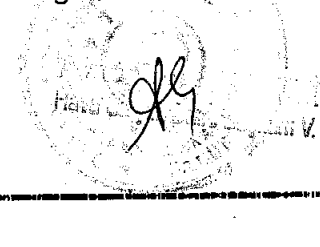
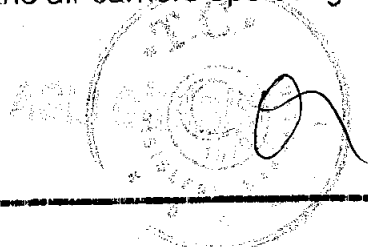
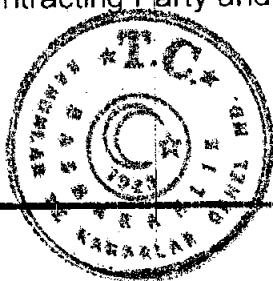
1. Each Contracting Party shall prohibit or cause their airlines to prohibit smoking on all flights carrying passengers operated by its airlines between the territories of the Contracting Parties. This prohibition shall apply to all locations within the aircraft and shall be in effect from the time an aircraft commences enplanement of passengers to the time deplanement of passengers is completed.
2. Each Contracting Party shall take all measures that it considers reasonable to secure compliance by its airlines and by their passengers and crew members within the provisions of this Article, including the imposition of appropriate penalties for non-compliance in accordance with applicable laws and regulations.

ARTICLE 18 ENVIRONMENTAL PROTECTION

The Contracting Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Contracting Parties agree with regard to operations between their respective territories to comply with the ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) of Annex 16 and the existing ICAO policy and guidance on environmental protection.

ARTICLE 19 APPLICABILITY TO CHARTER/NON SCHEDULED FLIGHTS

1. The provisions set out in Articles 7 Taxes, Customs Duties and Other Charges, 9 User Charges, 10 Non-National Personnel and Access to Local Services, 11 Currency Conversion and Remittance of Earnings, 12 Mutual Recognition of Certificates and Licenses, 13 Aviation Safety, 14 Aviation Security, 22 Statistics, 23 Application of Laws and Regulations and 24 Consultations and Amendment of this Agreement apply as well to charters and other non-scheduled flights operated by the air carriers of one Contracting Party into or from the territory of the other Contracting Party and to the air carriers operating such flights.



2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect national laws and regulations governing the authorization of charter or non-scheduled flights or the conduct of air carriers or other parties involved in the organization of such operations.

ARTICLE 20 LEASING

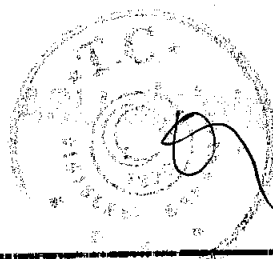
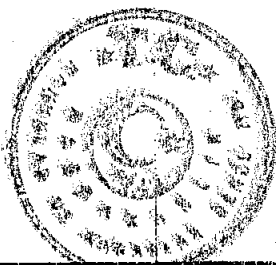
1. Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Articles 13 (Aviation Safety) and 14 (Aviation Security) of this Agreement.
2. Subject to paragraph 1. above, the designated airlines of each Contracting Party may use aircraft leased from any company, including other airlines, provided that this would not result in a lesser airline exercising traffic rights it does not have.

ARTICLE 21 FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party on each schedule period (summer and winter) at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services.
2. For supplementary flights which the designated airline of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved flight schedule, that airline has to request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests shall be submitted in accordance with the national laws and regulations of the Contracting Parties. The same procedure shall be applied to any modification thereof.

ARTICLE 22 STATISTICS

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

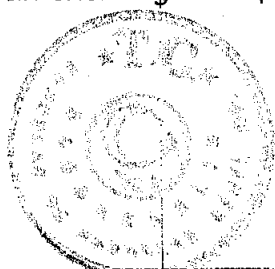


ARTICLE 23 APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and the regulations of a Contracting Party relating to the entry into, sojourn in or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft or flights of such aircraft over that territory shall be applied to aircraft of the airline designated by the other Contracting Party.
2. The laws and the regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in or departure from its territory of passengers, crew, baggage or cargo, including mail, such as formalities relating to entry, exit, clearance, emigration and immigration, aviation security, passports, customs, currency, postal, health and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party while they are within the said territory.
3. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party, supply the copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

ARTICLE 24 CONSULTATIONS AND AMENDMENT

1. In a spirit of close co-operation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement and the Annexes thereto.
2. Should one Contracting Party request consultations with a view to modify this Agreement or its Annexes, such consultations shall begin at the earliest possible date but not later than sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives the written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence. Each Contracting Party shall prepare and present during such consultations relevant evidence in support of its position in order to facilitate rational and economic decisions to be taken.
3. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such modification enters into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfilment of their constitutional procedures.
4. Amendments to the Annexes may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall be applied provisionally from the date they have been agreed upon and enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.



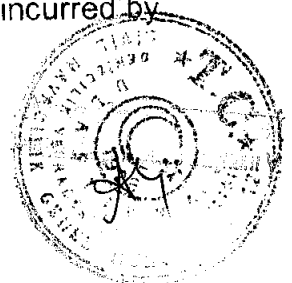
ARTICLE 25 SETTLEMENT OF DISPUTES

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

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

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

4. The Vice-President or a senior member of the ICAO Council, not being a national of either of the Contracting Parties, as the case may be, shall replace the President of ICAO in its arbitral duties, as mentioned in paragraph (3) of this Article, in case of absence or incompetence of the latter.
5. The arbitral tribunal shall determine its procedures and the place of arbitration subject to provisions agreed upon between the Contracting Parties.
6. The decisions of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Contracting Parties to the dispute.
7. If either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with the decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which have been granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.
8. Each Contracting Party shall bear the expenses of its own arbitrator. The expenses of the umpire, including his/her fees and any expenses incurred by



ICAO in connection with the appointment of the umpire and/or the arbitrator of the Party in default as referred to in paragraph (3) of this Article shall be shared equally by the Contracting Parties.

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

ARTICLE 26 REGISTRATION

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

ARTICLE 27 MULTILATERAL AGREEMENTS

In the event of conclusion of a multilateral convention or agreement concerning air transport to which both Contracting Parties adhere, this Agreement shall be modified to conform to the provisions of such convention or agreement.

ARTICLE 28 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 29 VALIDITY and TERMINATION

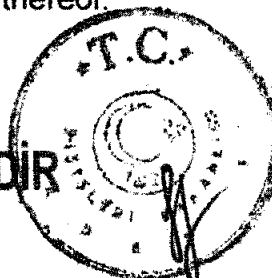
This Agreement is concluded for an unlimited period of time.

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

In such case, the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) working days after the date on which ICAO will have received communication thereof.



ASLI GIBİDİR



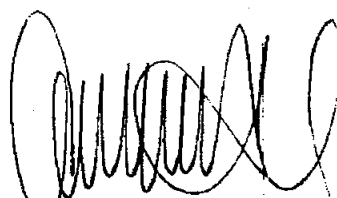
ARTICLE 30 ENTRY INTO FORCE

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

In witness thereof, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement comprising thirty (30) Articles and two (2) Annexes and have affixed thereto their seals.

Done at Ankara this fourteenth day of April 2014 in duplicate, in the Turkish, Spanish and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.

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



Suat Hayri AKA

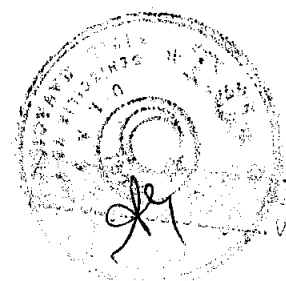
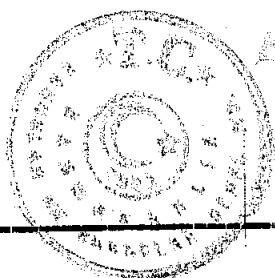
Deputy Undersecretary
Ministry of Transport,
Maritime Affairs and Communications

**FOR THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF PANAMA**



Mayra AROSEMENA

Vice Minister
Ministry of Foreign Affairs



ANNEX I ROUTE SCHEDULE

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

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Turkey	Any point (*)	Panama City Colon	Any point (*)

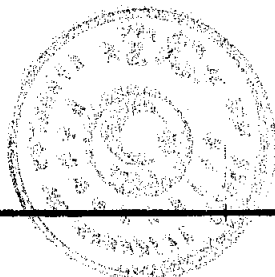
2. The airlines designated by the Republic of Panama shall be entitled to operate air services in both directions as follows:

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Panama	Any point (*)	Istanbul Ankara	Any point (*)

Notes:

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

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



ANNEX II CODE SHARING

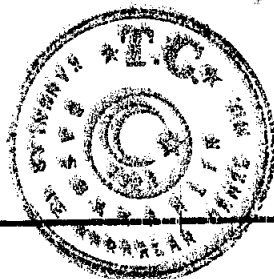
The designated airline(s) of either Contracting Party may enter into marketing arrangements such as blocked space, code sharing or other commercial arrangements with:

- a) an airline or airlines of the same Contracting Party;
- b) an airline or airlines of other Contracting Party;
- c) an airline or airlines of a third country

provided that all airlines in the above arrangements hold the appropriate route and traffic rights, and, in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service.

For third party code share arrangements all airlines in such arrangements are subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Should such a third party not authorized or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country, the aeronautical authorities of the concerned Contracting Party have the right not to accept such arrangements.

It is the common understanding of both Contracting Parties that code-share services are not counted against the frequency entitlement of the marketing airline.



ASU GİRİŞİ

