

T.C.
BAŞBAKANLIK
Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü

Sayı : 31853594-101-1167 -548
Konu : Kanun Tasarısı

24 /2 /2016

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

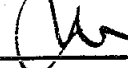
Dışişleri Bakanlığı'na hazırlanan ve Başkanlığınıza arzı Bakanlar Kurulu'na 11/1/2016 tarihinde kararlaştırılan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Ekvador Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı" ile gerekçesi ilişikte gönderilmiştir.

Gereğini arz ederim.


Ahmet DAVUTOĞLU
Başbakan

Ek:

- 1- Kanun Tasarısı
- 2- Gerekçe

TBMM BAŞKANLIĞI				
Tali Komisyon	Başbakanlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm			
Esas Komisyon	Dışişleri			
Tarih:	01 Mart 2016		E.No: 1/658	
Ysm.Uzm.	Bşk.Yrd.	Başkan	Gn.Sek.Yrd.	Gen.Sek.
				
TBMM BAŞKANI				

TBMM KAMUNLAR VE KAHARLAR BSK.LIGI
24 Subat 2016
Numara:

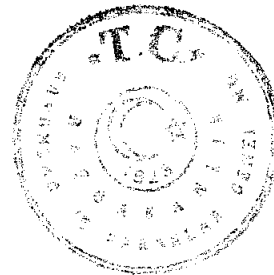
TBMM GENEL EVRAK
24 Subat 2016
No: 30328

GEREKÇE

5 Haziran 1945 tarihli 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 Ülkemiz gerekse 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. Akdedilen bu anlaşmalar Bermuda Anlaşması ilkelerine uygun olup, esas olarak çerçeve anlaşması niteliğindedir ve karşılıklılık esasına dayanmaktadır. Bu meyanda Hükümetimiz ile Ekvador Hükümeti arasında 20 Şubat 2015 tarihinde Ankara'da bir Hava Ulaştırma Anlaşması imzalanmıştır.

Türkiye ile Ekvador 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 olacağı mülahaza edilmektedir.



T/ 926

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

MADDE 1- (1) 20 Şubat 2015 tarihinde Ankara'da imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Ekvador Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması"nın onaylanması uygun bulunmuştur.

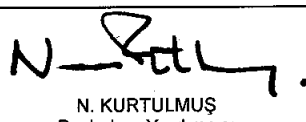
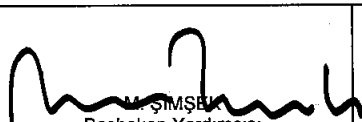
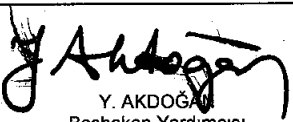
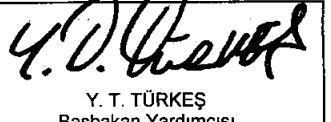
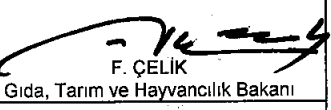
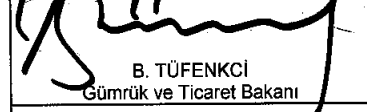
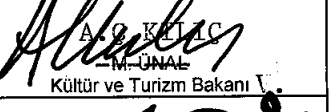
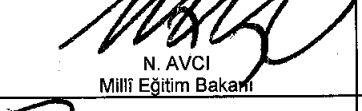
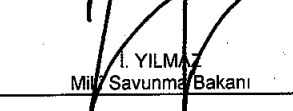
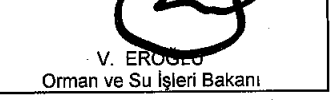
MADDE 2- (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

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

Eki

2015


AHMET DAVUTOĞLU
BAŞBAKAN

 N. KURTULMUŞ Başbakan Yardımcısı	 M. ŞİMŞEK Başbakan Yardımcısı	 Y. AKDOĞAN Başbakan Yardımcısı	 Y. T. TÜRKES Başbakan Yardımcısı
 L. ELVAN Başbakan Yardımcısı	 B. BOZDAĞ Adalet Bakanı	 S. RAMAZANOĞLU Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı	 V. BOZKIR Avrupa Birliği Bakanı
 F. SIK Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı	 S. SOYLU Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı	 M. SARI Çevre ve Şehircilik Bakanı	 M. ÇAVUŞOĞLU Dışişleri Bakanı
 M. ELITAŞ Ekonomi Bakanı	 B. ALBAYRAK Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı	 A. Ç. KILIÇ Gençlik ve Spor Bakanı	 F. ÇELİK Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanı
 B. TÜFENKCI Gümrük ve Ticaret Bakanı	 E. YILMAZ İçişleri Bakanı	 C. YILMAZ Kalkınma Bakanı	 A. K. KILIÇ Kültür ve Turizm Bakanı
 N. AĞBAL Maliye Bakanı	 N. AVCI Millî Eğitim Bakanı	 I. YILMAZ Millî Savunma Bakanı	 V. EROĞLU Orman ve Su İşleri Bakanı
 M. MÜEZZİNOĞLU Sağlık Bakanı	 B. YILDIRIM Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı		

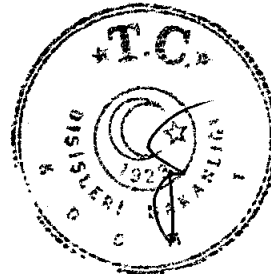
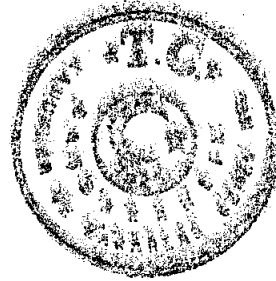
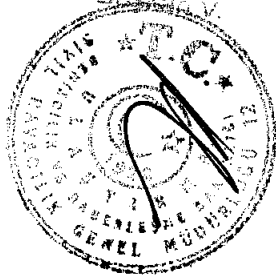
Dosya No:
101-1167

66

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
VE
EKVADOR CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA
HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI

ASLI GİBİDİR

Ayhan APTMAN
Hava Ulaştırma Daire
Baskan V.



İÇERİK

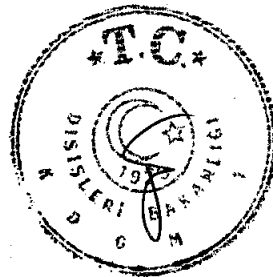
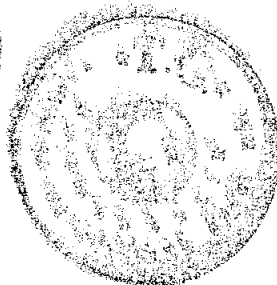
<u>MADDE</u>	<u>BASLIK</u>
1	TANIMLAR
2	HAKLARIN TANINMASI
3	TAYİN VE YETKİLENDİRME
4	İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI
5	KAPASİTE
6	ÜCRET TARİFELERİ
7	VERGİLER, GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER ÜCRETLER
8	TRANSİT GEÇİŞ
9	KULLANICI ÜCRETLERİ
10	YABANCI PERSONEL VE YEREL HİZMETLERE ERIŞİM
11	DÖVİZLERİN ÇEVİRİLMESİ VE KAZANÇLARIN TRANSFERİ
12	SERTİFİKALARIN VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI
13	HAVACILIK EMNİYETİ
14	HAVACILIK GÜVENLİĞİ
15	UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI
16	İSTATİSTİKLER
17	ULUSAL YASALARIN VE DÜZENLEMELERİN UYGULANMASI
18	İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER
19	İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ
20	TESCİL
21	ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR
22	BAŞLIKLAR
23	GEÇERLİLİK VE SONA ERME
24	YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

EK I
EK II

HAT ÇİZELGESİ
KOD PAYLAŞIMI

ASLI GİBİDİR

Aykurt AKIN
Hava Ulaştırma
Başkanı



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

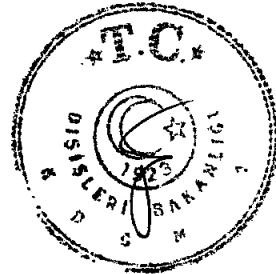
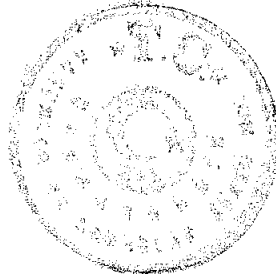
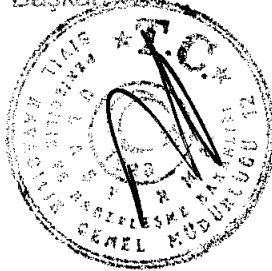
Hava araçlarının güvenliğine karşı yapılan, kişilerin ve mülklerin emniyetini tehdit eden, hava hizmetlerini olumsuz etkileyen ve sivil havacılığın emniyeti konusunda halkın güvenini sarsan eylemler ve tehlikeler konusundaki ciddi endişelerini teyit ederek ve uluslararası hava hizmetlerinde en üst seviyede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

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

AŞAĞIDAKİ MADDELERDE ANLAŞMIŞLARDIR:

ASLI GİBİDİR

Aykurt AKMAN
Hava Ulaştırma Daire
Başkanı

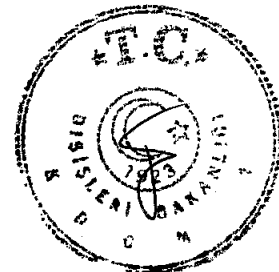
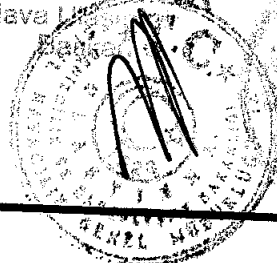


MADDE 1 TANIMLAR

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, Ekvador Cumhuriyeti için Ulusal Sivil Havacılık Konseyini veya bahse konu her iki ülke için halihazırda 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 18. 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 taşınabilen yükü veya,
 - 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 Sözleşmesini ifade etmekte ve her iki Akit Tarafça yürürlüğe konması veya kabul edilmesi koşuluyla, Sözleşmenin 90. Maddesi altında kabul edilen herhangi bir Eki ve 90. ve 94. Maddeler uyarınca Sözleşmenin Eklerinde yapılan herhangi bir değişikliği içermektedir;

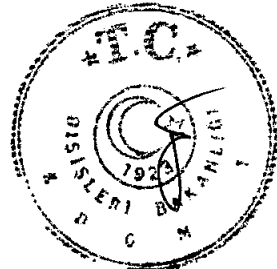
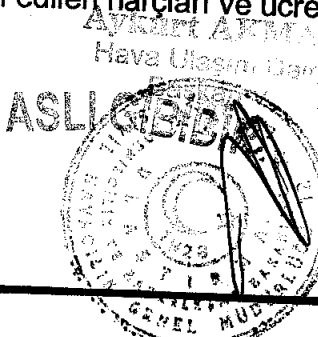
ASLİ GİBİDİR

Hava



[Handwritten signature]

- h. "Tayin edilen havayolu (havayolları)" terimi, bu Anlaşmanın 3. Maddesi (Tayin ve Yetkilendirme) uyarınca tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş havayolunu (havayollarını) ifade etmektedir;
- i. "Yer hizmetleri" terimi, bununla sınırlı olmamak kaydıyla yolcu, kargo ve bagaj hizmetleri ve ikram servisleri ve/veya hizmetlerinin teminini ifade etmekte ve içermektedir;
- j. "ICAO" terimi, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünü ifade etmektedir;
- k. "Uluslararası hava ulaşım" terimi, birden fazla Devletin ülkesi üzerindeki hava sahasının kullanıldığı hava ulaşımı ifade etmektedir;
- l. "Pazarlamacı havayolu" terimi, kod paylaşımı vasıtasıyla başka bir havayolu tarafınca işletilen hava aracı ile hava ulaşım hizmeti sunan havayolunu ifade etmektedir;
- m. "Hat Çizelgesi" terimi, işbu Anlaşmaya eklenen, hava taşımacılığı hizmetinin yapılacağı hatların çizelgesini ve işbu Anlaşmanın 18. Maddesi hükümlerine uygun olarak bu çizelge üzerinde yapılacak her türlü değişikliği ifade etmektedir;
- n. "Belirlenen hatlar" terimi; işbu Anlaşmanın Ek'inde belirtilen veya belirtilecek hatları ifade etmektedir;
- o. "Yedek parçalar" terimi; motorlar da dâhil olmak üzere, yenileme veya onarım amacı ile hava aracına monte edilecek aksamı ifade etmektedir;
- p. "Ücret tarifiesi" terimi; bağlantılı tüm ulaşım vasıtaları da dahil olmak üzere, hava taşımacılığında, yolcuların, bagajların ve/veya posta dışındaki kargoların taşınması için havayolları ve acenteleri tarafından tahsil edilecek her türlü bilet ücreti ile harçları ve sair giderleri ve bu bilet ücretleri ile harçların ve sair giderlerin tabi olduğu şartları ifade etmektedir;
- q. "Ülke" terimi; Sözleşmenin 2. Maddesinde belirtilmiş olan anlamı haizdir;
- r. "Trafik" terimi; yolcular, bagaj, kargo ve postayı ifade etmektedir;
- s. "Olağan teçhizat" terimi; çıkartılabilir yedek parçalar ve malzemeler dışında, ilk yardım ve yaşamsal teçhizatlar da dâhil uçuş sırasında kullanılan maddeleri ifade etmektedir;
- t. "Kullanıcı ücretleri" terimi, bir Akit Tarafça değerine sağlanan havalimanlarının, seyrüsefer tesislerinin ve ilgili diğer hizmetlerin kullanımı için tahsil edilen harçları ve ücretleri ifade etmektedir.



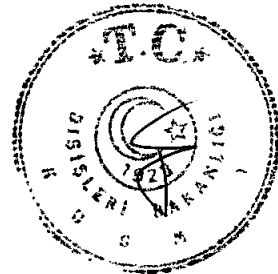
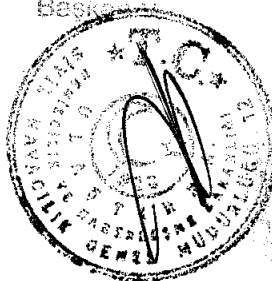
MADDE 2 HAKLARIN TANINMASI

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. birlikte veya birbirinden ayrı olarak uluslararası trafiği indirmek ve almak amacıyla bu Anlaşmanın Ek I' inde belirtilen o hat için ülkede belirlenen noktalarda duraklama hakkı,
 - d. işbu Anlaşmada belirtilen sair haklar.
2. Bu Maddenin (1.) fıkrasındaki hiçbir husus, bir Akit Tarafın havayoluna, diğer Akit Taraf ülkesinde bu diğer tarafın ülkesindeki başka bir noktaya ücret veya kira karşılığı taşınmak üzere trafik almak hakkını verdiği şeklinde anlaşılamaz. Kabotaja izin verilmemektedir.

MADDE 3 TAYİN VE YETKİLENDİRME

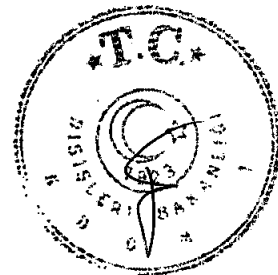
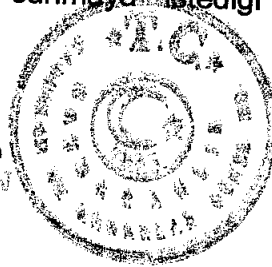
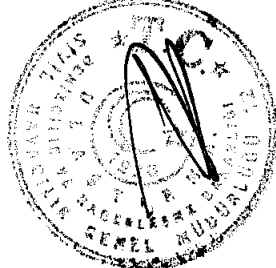
1. Her bir Akit Taraf, belirlenen hatlarda belirlenen hizmetleri işletmesi amacıyla bir veya daha fazla havayolunu tayin etme hakkına sahip olacaktır. Bu tayin, diplomatik kanallar aracılığıyla yazılı bildirim yoluyla gerçekleştirilecektir.
2. Söz konusu tayin bildiriminin tebellüğ edilmesi üzerine, diğer Akit Tarafın havacılık otoriteleri, işbu Maddenin (3.) ve (4.) fıkralarına tabi olarak, gereken işletme yetkisini gecikmeksizin tayin edilen havayoluna (havayollarına) tanıyacaktır.

ASLI GİBİDİR
Aykurt AYDIN
Hava Ulaştırma
Bakanlığı



3. Bir Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri, diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu bir 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 işyeri merkezinin söz konusu havayolunu tayin eden Akit Tarafın ülkesinde bulunması ve etkin kontrolünün de bu 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. Herhangi bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu bir hava taşıyıcısının mülkiyetinin ve etkin kontrolünün, doğrudan ya da mülkiyetinin büyük bir kısmını elinde bulunmak suretiyle, herhangi bir Akit Tarafın ikili hava ulaştırma anlaşması akdetmediği bir Devlete (üçüncü bir ülke) ve/veya bu Devletin vatandaşlarına ait olması ve bu Devlet için gereken trafik haklarının karşılıklı olarak tanınmaması durumunda, diğer Akit Taraf bu hava taşıyıcısının yetkisini veya iznini reddedebilecek, iptal edebilecek, askıya alabilecek veya sınırlandırabilecektir.
6. 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.

ASLI GİBİDİR
Aykurt Akın
Hava Ulaştırma Daire
Başkanı V.



[Handwritten signature]

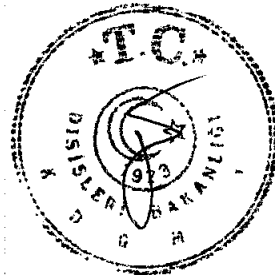
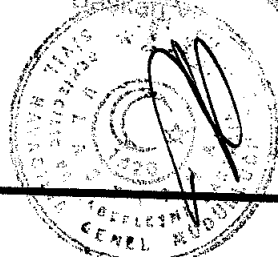
MADDE 4
İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI

1. Her bir Akit Taraf, aşağıdaki hallerde, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayoluna (havayollarına) verilmiş bulunan işletme yetkisini iptal etme veya bu havayolu (havayolları) 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 işyeri merkezinin söz konusu havayolunu tayin eden Akit Tarafın ülkesinde bulunduğu ve etkin kontrolünün de bu Akit Tarafın kendisinde veya uyuşundakilerin yetkisinde olduğuna emin olamaması 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 istişarelerin, herhangi bir Akit Tarafın talep tarihinden itibaren altmış (60) günlük bir süre içerisinde başlaması gerekmektedir.

MADDE 5
KAPASİTE

1. Akit Taraflarca tayin edilen havayoluna (havayollarına), hava hizmetlerini iki Akit Tarafın ülkeleri arasında yürütmeleri için adil ve eşit düzeyde imkan 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 havayolu nun çıkarları dikkate alınacaktır.

ASLİ GİZLİ
Aykurt AKIN
Hava Ulaştırma Daire Başkanı



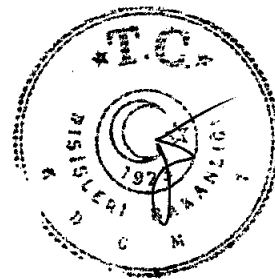
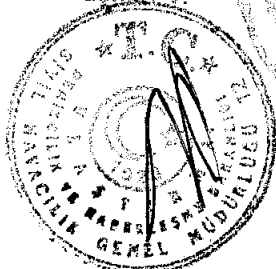
3. Akit Taraflarca tayin edilmiş havayolları tarafından sunulan, mutabık kalınan hizmetler, Akit Tarafların vatandaşlarının belirlenen hatlardaki ulaşım ihtiyaçları ile yakından ilintili olacak ve bu hava hizmetlerinin asli amacı Akit Tarafların ülkeleri arasında yolcular ve posta da dâhil olmak üzere 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 etmiş olduğu 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 zaman içinde söz konusu otoriteleri tarafından gözden geçirilebilir ve yeniden düzenlenebilir.

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. havayollarını doğrudan veya dolaylı devlet sübvansiyonundan veya desteğinden kaynaklanan, suni olarak düşürülmüş ücretlerden korumak.
2. Bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolları tarafından (1) fıkra uyarınca belirlenen ücret tarifeleri tarifeler diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinin onayını gerektirmeyecektir.

ASLI GİBİDİR

Aykurt AKMAN
Hava Ulaştırma Daire
Baskan V.

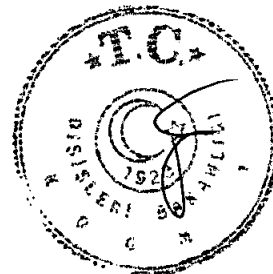
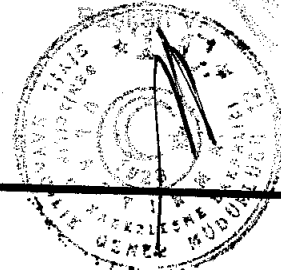


[Handwritten signature]

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 belirlenmesine ilişkin olarak aşağıdaki havayolu uygulamalarının adil olmayan rekabet uygulamaları olduğu ve yakın takip gerektirebileceği 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 edilmiş havayolu (havayolları) üzerinde önemli ekonomik etkileri olması veya önemli zarara uğratması; ve
 - d. hattaki hakim konumun suistimaline işaret eden davranışlar.
5. Havacılık otoritelerinden herhangi birinin, diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolu tarafından teklif edilen veya uygulanan ücret tarifesinden memnun olmaması halinde, içlerinden herhangi birinin talebi üzerine, havacılık otoriteleri sorunu istişare yoluyla çözmeye çalışacaklardır. Akit Taraflardan herhangi birinin havacılık otoritesi hiçbir surette diğer Akit Tarafın havayolunun ücret tarifesinin yürürlüğe girmesini veya hâlihazırda yürürlükte bulunan ücret tarifesinin uygulanmasının sürdürülmesini önlemek amacıyla tek taraflı müdahalede bulunmayacaktır.
6. Yukarıdaki hükümlere bakılmaksızın, bir Akit Tarafça tayin edilen havayolları, talep edilmesi halinde, diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine bu otoritelerin belirlediği şekil ve düzen çerçevesinde, ücret tarifelerinin oluşturulmasına dair bilgi verecektir.
7. Akit Taraflardan hiçbiri, diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayollarına, kapasite, frekans veya trafiğe ilişkin olarak, işbu Anlaşmanın amacına aykırı bir şekilde, rüçhan hakkı zorunluluğu, uçuş kotası, itiraz hakkından feragat tazminatı veya sair şartlar uygulayamaz.
8. Ücret tarifeleri hakkında havacılık otoritelerine bilgi verilmesi tayin edilen havayollarının sorumluluğundadır.

ASLI GİBİDİR

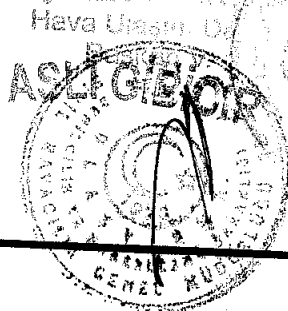
Hava Ulaştırma Bakanlığı



[Handwritten signature]

MADDE 7
VERGİLER, GÜMRÜK HARÇLARI
VE DİĞER ÜCRETLER

1. Herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen havayolunun mutabık kalınan hizmetlerde işletilen hava aracı beraberindeki olağan teçhizatı, yedek parçaları (motorlar da dâhil olmak üzere), yakıt, yağ (hidrolik sıvılar ve yağlar da dâhil olmak üzere) ve ikmal malzemeleri (yiyecek, içecek ve sigara da dahil olmak üzere) ile birlikte diğer Akit Tarafın ülkesine vardığında, mütekabiliyet esasına tabi olmak koşuluyla ve bu teçhizat ve maddeler yeniden ihraç edilene kadar hava aracında kalmak kaydıyla, her türlü gümrük harcından, muayene ücretinden ve diğer harç veya vergilerden muaf olacaktır.
2. Gerçekleştirilen hizmete ilişkin harçlar ve vergiler dışında, mütekabiliyet esasına tabi olmak kaydıyla, aşağıda sayılan teçhizat ve maddeler de her türlü gümrük harcından, muayene ücretinden ve diğer harç veya vergilerden muaf olacaktır:
 - a. diğer Akit Tarafın ülkesi üzerindeki uçuşların bir kısmında kullanılacak olsalar dahi, tayin edilen havayolları tarafından mutabık kalınan hizmetlerde işletilen bir hava aracında kullanılmak üzere diğer Akit Tarafın ülkesine getirilen olağan teçhizat, yedek parçalar (motorlar da dâhil olmak üzere), yakıt, yağ (hidrolik sıvılar ve yağlar da dâhil olmak üzere) ve ikmal malzemeleri (yiyecek, içecek ve sigara da dahil olmak üzere);
 - b. tayin edilen havayolları tarafından mutabık kalınan hizmetlerde kullanılan hava aracının bakım ve onarımı için diğer Akit Tarafın ülkesine giren yedek parçalar (motorlar da dahil olmak üzere) ve olağan havacılık teçhizatı.
3. İşbu Maddenin (1) ve (2) fıkralarında atıfta bulunulan teçhizat ve maddeler, diğer Akit Tarafın ülkesine diğer Akit Tarafın Gümrük otoritelerinin onayı ile indirilebilecektir. Bu teçhizat ve malzemeler söz konusu Akit Tarafın gümrük mevzuatına göre yeniden ihraç edilene veya sair şekillerde elden çıkartılana kadar diğer Akit Tarafın Gümrük otoritelerinin gözetiminde ve kontrolü altında tutulacaktır.
4. Diğer Akit Tarafça kendi ülkesinde diğer havayollarına da aynı istisnaların tanınması koşuluyla, işbu Madde'nin (1) ve (2) fıkralarında yer verilen istisnalar ayrıca herhangi bir Akit Tarafça tayin edilmiş bir havayolunun, diğer havayolları ile işbu Maddenin 1. ve 2. fıkralarında belirtilen teçhizatın ve malzemelerin diğer Akit Devletin ülkesinde ödünç verilmesi ya da devredilmesi konusunda bir anlaşma akdetmiş olması durumunda da uygulanacaktır.



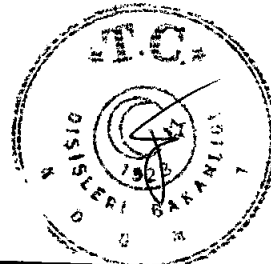
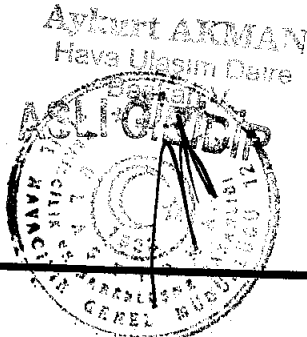
5. Herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen havayolunun, diğer Akit Tarafın ülkesine getirilen basılı bilet stokları, havayolu konşimentoları ve tanıtım materyalleri, mütekabiliyet esasına tabi olmak kaydıyla her türlü gümrük harcından, muayene ücretinden ve diğer harç veya vergilerden muaf olacaktır.

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 rüsumdan 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 itibariyle benzer uluslararası hava hizmetleri ile iştirak eden herhangi bir havayoluna sağlanan en iyi koşullardan daha az avantajlı koşullarla sunulmayacaktır.
2. Bir Akit Tarafça tayin edilen havayolunun veya havayollarının, mütekabiliyet esasına tabi olmak kaydıyla, her iki Akit Tarafın ulusal yasa ve düzenlemelerine uygun bir şekilde, diğer Akit Tarafın ülkesinde kendisi tarafından belirlenmiş yer hizmetlerini yürütmesine ve kendi tercihi doğrultusunda, yerel kanun ve düzenlemeler uyarınca gerekli görülmesi halinde, tamamen ya da kısmen, diğer Akit Tarafın yetkili makamları tarafından yetkilendirilmiş herhangi bir acenteden sağlanan yer hizmetlerini almasına izin verilecektir.
3. Bir Akit Tarafın ülkesinde, diğer Akit Tarafın havayoluna, havalimanlarının, havacılık güvenliği tesislerinin ve diğer ilgili tesislerin ve hizmetlerin kullanımı için tarh edilen ücretler ve harçlar hakkaniyetli ve adil bir şekilde belirlenecek ve tahsil edilecektir. Bu ücretler ve harçlar diğer Akit Tarafın havayoluna, bu ücretlerin ve harçların tarh edildiği tarih itibariyle, benzer uluslararası hava hizmetleri ile iştirak eden herhangi bir havayoluna sağlanan en iyi koşullardan daha az avantajlı koşullarda tarh edilmeyecektir.



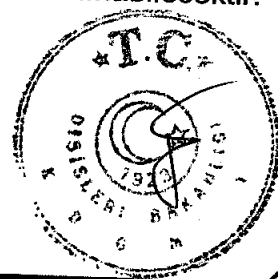
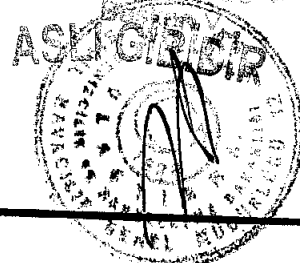
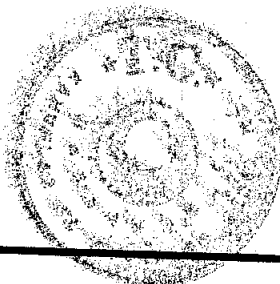
4. Akit Taraflar, söz konusu ücretleri ve harçları tarh eden yetkili mercileri ile söz konusu hizmetlerden ve tesislerden faydalanan havayolları arasında veya pratikte mümkün olması halinde, söz konusu havayollarını temsil eden kuruluşlar arasında görüşmeler ve müzakereler yapılmasını destekleyecekler ve teşvik edeceklerdir. 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 Tarafça tayin edilen havayolu veya havayolları, mutabık kalınan hizmetlerin yürütülmesi için gerekli olan idari, ticari, satış, operasyonel, teknik ve diğer uzman personelini, diğer Akit Tarafın ülkesine giriş, ikamet ve istihdamla ilgili yasa ve yönetmeliklerine uygun bir şekilde, diğer Akit Tarafın ülkesine getirme ve burada bulundurma hakkına sahip olacaktır.
2. Bu personel ihtiyaçları, Akit Taraflarca tayin edilmiş 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 müteakabiliyet esasına tabi olmak kaydıyla, gerekli çalışma izinlerini, ziyaretçi vizelerini veya benzeri dokümanları gereksiz gecikmelere mahal vermeksizin, işbu Madde'nin (1.) fıkrasında belirtilen temsilcilere ve personele temin edecektir.

MADDE 11 DÖVİZ DÖNÜŞÜMÜ VE KAZANÇLARIN TRANSFERİ

1. Tayin edilen her bir havayolu, kendi taşımacılık belgelerini, diğer Akit Tarafın ülkesinde satış ofisleri ve tamamen kendi tercihinde olmak kaydıyla acenteleri aracılığıyla satma ve düzenleme hakkına sahip olacaktır. Söz konusu havayolları, sundukları taşımacılık hizmetlerini çevrilebilir para birimleri üzerinden ve/veya ilgili ülkenin yerel para birimi üzerinden satma hakkına sahip olacaklar ve bu taşımacılık hizmetleri herkes tarafından yukarıda belirtilen para birimleri üzerinden serbestçe satın alınabilecektir.

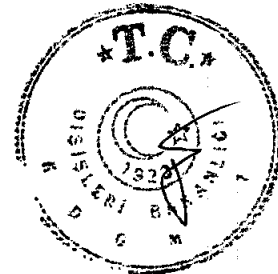
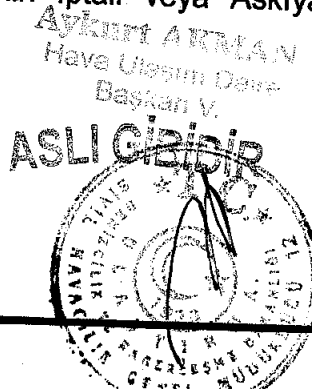
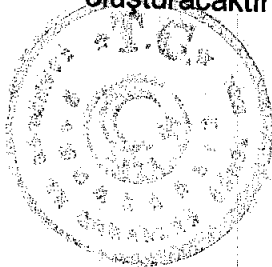


2. Tayin edilen havayolları, trafiğin taşınması ile ilgili olarak üstlendikleri giderlerden artan gelirleri, talep etmeleri halinde, resmi döviz kuru üzerinden çevirerek ülkelerine havale etme hakkına sahip olacaklardır. Akit Taraflar arasında ödemelerle ilgili olarak uygun hükümlere sahip bir anlaşma 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, söz konusu gelirlerin çevirme ve havale işlemi için ibraz edildiği anda geçerli olan döviz kuru üzerinden, herhangi bir sınırlama getirilmeden izin verilecektir.
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.

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.

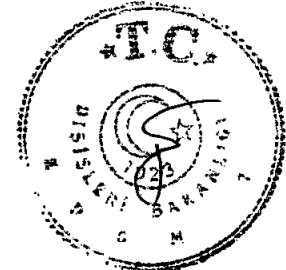
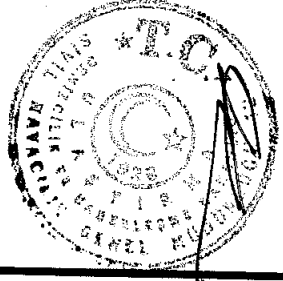


[Handwritten signature]

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, talep tarihinden itibaren 30 gün içerisinde gerçekleştirilecektir.
2. Bu istişarelere müteakiben, Akit Taraflardan herhangi birinin diğer Akit Tarafın işbu Maddenin (1.) fıkrasında belirtilen hususlara ilişkin emniyet standartlarını en azından ilgili tarihte Sözleşme uyarınca belirlenen asgari standartlara eşit şekilde sağlamadığını ve uygulamadığını tespit etmesi halinde, sözü geçen Akit Taraf bu tespitlerini ve asgari ICAO standartlarına uygunluğun sağlanması için atılması gereken adımları diğer akit Tarafa bildirecek ve diğer Akit Taraf da müştereken belirlenen süre içerisinde gereken düzeltici önlemleri alacaktır. Diğer Akit Tarafın müştereken belirlenen süre içerisinde gerekli düzeltici önlemleri almaması, işbu Anlaşmanın 4. Maddesinin (Yetkilendirmenin İptali veya Askıya Alınması) uygulanması için gerekçe teşkil edecektir.
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 halihazırda yürürlükte bulunan normlara uygun olarak hava aracının ve mürettebatın belgelerinin geçerliliği ile hava aracının ve teçhizatının görünürdeki durumunu kontrol etmek olacaktır.

ASLI GİBİ
Avkurt AKMAK
Hava Ulaştırma
Başkanı v.

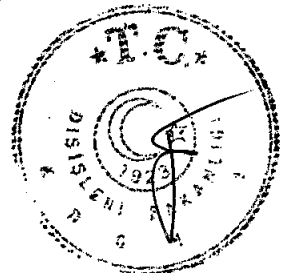
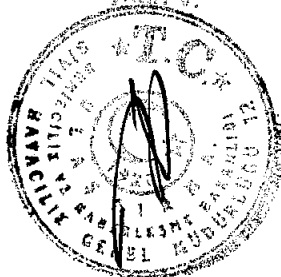


[Handwritten signature]

4. Bu şekilde icra edilen herhangi bir rampa denetimi ya da 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.
5. Bir Akit Tarafça tayin edilmiş olan bir 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 fıkra da belirtilen sonuçları çıkarabilecektir.
6. 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
7. Akit Taraflardan herhangi birinin işbu Madde'nin (2.) veya (6.) fıkraları uyarınca aldığı tedbirler, bu tedbirin alınmasını gerektiren durumun ortadan kalkmasıyla sona erdirilecektir.

ASLI GİBİDİR

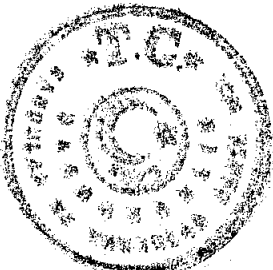
Aykurt ATMA
Hava Ulaştırma Daire
Başkanı V.



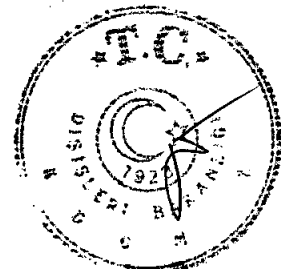
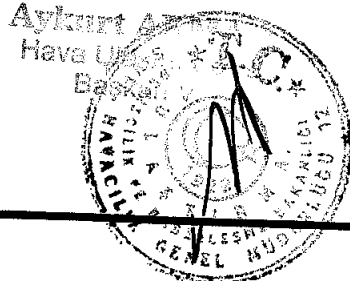
19

MADDE 14 HAVACILIK GÜVENLİĞİ

1. Akit Taraflar, uluslararası hukuktan doğan hak ve yükümlülükleri doğrultusunda, sivil havacılık güvenliğinin yasa dışı müdahalelere karşı korunması amacıyla birbirlerine karşı üstlendikleri yükümlülüğün, bu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini teyit ederler. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut haklarının ve yükümlülüklerinin genel niteliklerini kısıtlamaksızın, özellikle 14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzalanan Hava araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin 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 İlişkin Sözleşme ve 24 Şubat 1988 tarihinde Montreal'de imzalanan Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Limanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine İlişkin 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 Taraftan, bu tip farklılıkları diğer Akit Tarafa görüşmek için bu Anlaşmanın 18. Maddesinin 2. fıkrası hükümleri uyarınca gerçekleştirilmek üzere acil istişare talebinde bulunabilecektir.



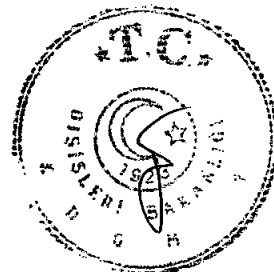
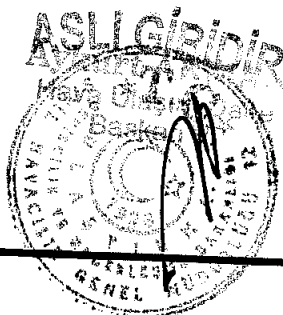
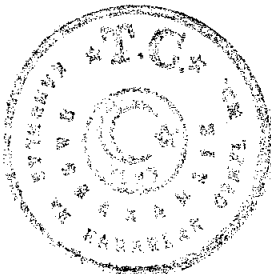
ASLİ GİBİDİR



4. Akit Taraflar söz konusu hava aracı işletmecilerinin, diğer Akit Tarafın ülkesine giriş için, bu ülkeden çıkış için veya bu ülkede kalınan süre zarfında diğer Akit Tarafça, yukarıda yer alan (3.) fıkrada atıf yapılan havacılık güvenliği hükümlerine uymalarının istenebileceği hususunda mutabıktır. Akit Taraflardan her biri, kendi ülkelerinde hava aracının güvenliğinin sağlanması, yolcuların, mürettebatın, el bagajlarının, bagajların, kargonun ve ikmal malzemelerinin yükleme ve boşaltma sırasında ve öncesinde kontrol edilmesi amacıyla yeterli tedbirlerin alınmasını ve etkin şekilde uygulanmasını sağlayacaktır. Akit Taraflardan her biri, belirli bir tehdidin bertaraf edilmesi amacıyla diğer Akit Tarafın makul ölçülerde özel güvenlik tedbirleri alınması yolunda yapacağı herhangi bir talebi olumlu şekilde dikkate alacaktır.
5. Sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesi olayının veya bu doğrultuda bir tehdidin vuku bulması veya bu hava aracının, hava aracının yolcularının ve mürettebatının, havalimanlarının veya hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine yönelik diğer yasadışı müdahalelerin meydana gelmesi halinde Akit Taraflar, haberleşmede ve bu tür bir olayın veya tehdidinin insan hayatı konusunda riski asgariye indirmek suretiyle hızlı ve emniyetli biçimde sona erdirilmesini amaçlayan diğer uygun tedbirlerin alınmasında kolaylık sağlayarak birbirlerine yardımcı olacaklardır.
6. Her bir Akit Taraf, kalkışı insan hayatını korumak için gerekli olmadıkça, yasadışı yollarla ele geçirilmiş veya diğer yasadışı müdahale eylemlerine maruz kalmış ve kendi ülkesine iniş yapmış olan bir hava aracının, yerde kalmasını sağlamak üzere pratikte mümkün olan gerekli önlemleri alacaktır. Mümkün olduğu durumlarda bu tip önlemler karşılıklı istişarelere dayanılarak alınacaktır.

MADDE 15 UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI

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



MADDE 16 İSTATİSTİKLER

Akit Tarafların havacılık otoriteleri, talep edilmesi halinde, diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine, birinci Akit Tarafın tayin etmiş olduğu 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.

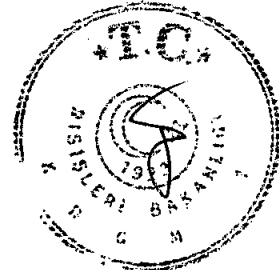
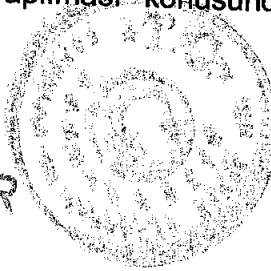
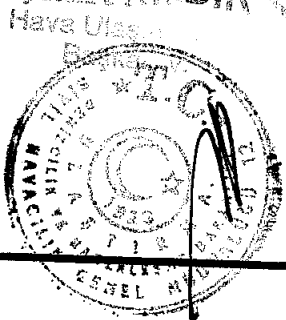
MADDE 17 ULUSAL KANUNLARIN VE DÜZENLEMELERİN UYGULANMASI

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, bagaj veya posta da dâhil olmak üzere kargonun ülkesine girişi, kalışı veya ayrılışıyla ilgili giriş, çıkış, gümrükleme, göç, havacılık güvenliği, pasaport, döviz, posta, sağlık ve karantina gibi formaliteleri düzenleyen yasalarına ve düzenlemelerine, söz konusu ülke sınırları dâhilinde bulundukları süre zarfında, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayollarının hava araçları tarafından taşınan yolcu, mürettebat, bagaj, kargo veya posta tarafından veya onlar adına uyulacaktır.
3. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın talebi üzerine bu Anlaşmada belirtilen ilgili yasa, düzenleme ve prosedürlerin kopyasını karşı tarafa sağlayacaktır.

MADDE 18 İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER

1. Akit Tarafların Havacılık Otoriteleri, yakın işbirliği anlayışı içinde, zaman zaman işbu Anlaşmanın ve Eklerinin uygulanması, yorumlanması, tatbiki veya gerekli değişikliklerin yapılması konusunda birbirleriyle istişareler yürüteceklerdir.

ASLİ GİRİDİR



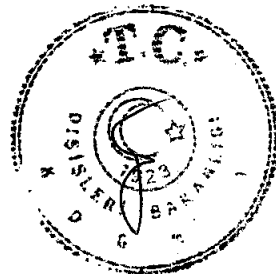
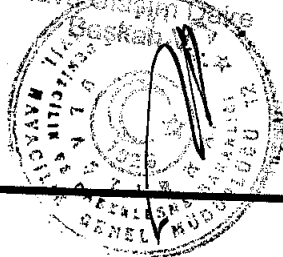
[Handwritten signature]

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 tebellüğ ettiği tarihten itibaren en kısa sürede ve her hâl ve kârda 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 I 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 19 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.

ASLI GİBİDİR
AKTİT AKMAN
Hava Alanı



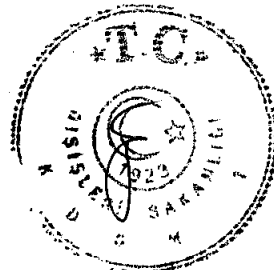
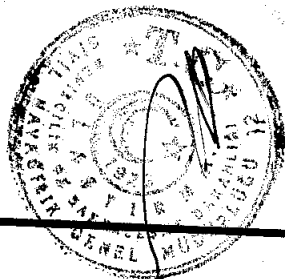
Taraflar, uyuşmazlığın tahkime götürüleceğine dair bildirimi taahhütlü posta ile tebellüğ ettikleri tarihi izleyen altmış (60) gün içinde aday gösterecekleri hakemi belirleyeceklerdir. Tahkim heyeti başkanı olarak görev yapacak olan üçüncü hakem Akit Tarafların hakemlerini belirledikleri tarihten itibaren 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 ihtilaf bulunan Akit Taraflar açısından nihai ve bağlayıcı nitelik taşıyacaktır.
7. Eğer bir Akit Taraf veya Akit Taraflardan birinin tayin edilmiş havayolu bu Maddenin (2.) paragrafına göre verilen karara uymazsa, diğer Akit Taraf bu Anlaşma doğrultusunda diğer Akit Tarafa sağlanan hakları veya ayrıcalıkları sınırlandırabilir, askıya alabilir veya iptal edebilir.
8. Her bir Akit Taraf kendi hakeminin masraflarını karşılayacaktır. 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 paylaşılabilecektir.
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

Hava Ulaştırma Genel Müdürlüğü
Başkanı v.



29

**MADDE 20
TESCİL**

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

**MADDE 21
ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR**

Uluslararası hava taşımacılığına ilişkin olarak, her iki Akit Tarafın da taraf olduğu çok taraflı bir sözleşmenin veya anlaşmanın imzalanması halinde, işbu Anlaşma söz konusu sözleşme veya anlaşmanın hükümlerine uyum sağlayacak şekilde değiştirilecektir.

**MADDE 22
BAŞLIKLAR**

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

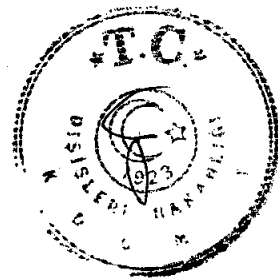
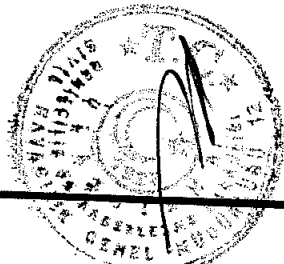
**MADDE 23
GEÇERLİLİK ve SONA ERME**

İşbu Anlaşma süresiz olarak geçerli olmak üzere imzalanmıştır.

Akit Taraflardan herhangi biri her an diğer Akit Tarafa işbu Anlaşmayı feshetmek istediğini yazılı olarak bildirebilecektir; bu bildirim eşzamanlı olarak Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne de ulaştırılacaktır.

Bu durumda, sona erme bildirimi, karşılıklı mutabakatla süre bitiminden önce geri çekilmediği takdirde, işbu Anlaşma sona erme bildiriminin diğer Akit Tarafça 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.

ASLI GİBİDİR
AYKURT AKMAZ
Hava Ulaştırma Dairesi
Başkan V.



[Handwritten signature]

MADDE 24
YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

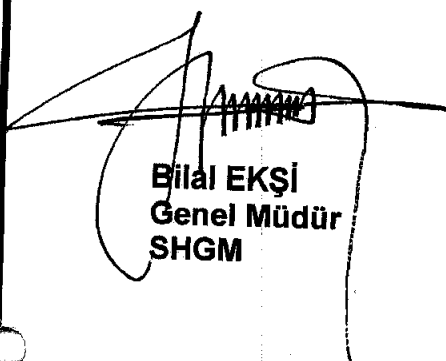
İşbu Anlaşma, Akit Tarafların, uluslararası anlaşmaların akdedilmesine ve yürürlüğe girişine ilişkin olarak kendilerinin yasal formalitelerinin yerine getirildiğini birbirlerine bildirdikleri tarihte yürürlüğe girecektir.

Yukarıdaki hususlar muvacehesinde, aşağıda imzaları bulunan ve ilgili Hükümetler tarafından bu yönde usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş tam yetkili temsilciler yirmi dört (24) Maddeden ve iki (2) Ekten ibaret olan işbu Anlaşmayı imzalamış ve işbu Anlaşmaya kendilerinin mühürlerini vaz etmiş bulunmaktadır.

2015 yılının Şubat ayının yirminci gününde Ankara'da, her bir metin birbirine eşdeğer olmak üzere, Türkçe, İspanyolca ve İngilizce dillerinde iki eş nüsha halinde düzenlenmiştir. Yürütmeye, yorumlamaya veya uygulamada herhangi bir farklılığın oluşması halinde, İngilizce metin hâkim gelecek ve geçerli olacaktır.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA

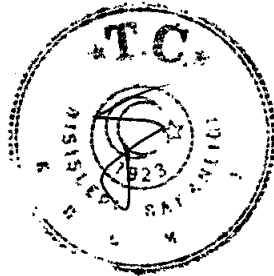
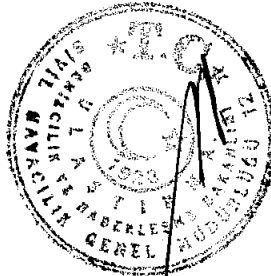
EKVADOR CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA


Bilal EKŞİ
Genel Müdür
SHGM


Augusto Saá CORRIERE
Büyükelçi

ASLI GİBİDİR

Aykurt AKMAZ
Hava Uçuşu Operasyonları
Başkanı V.



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	Bogota Caracas Sao Paulo ve Herhangi bir nokta (*)	Ekvador'daki noktalar	Lima ve Herhangi bir nokta (*)

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

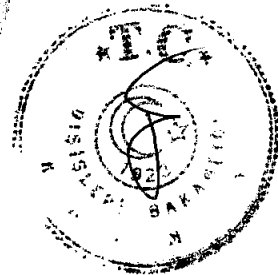
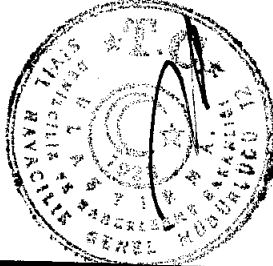
Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	İleri Noktalar
Ekvador'daki noktalar	Herhangi bir nokta (*)	Türkiye'deki noktalar	Herhangi bir nokta (*)

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 GİRİDİR
Aytekin Altın
Hava Ulaştırma Dairesi
Başkanı V.



[Handwritten signature]

EK II KOD PAYLAŞIMI

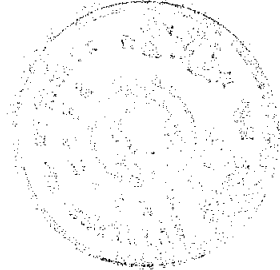
Her bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolu (havayolları);

- aynı Akit Tarafın herhangi bir havayolu veya havayolları;
- diğer Akit Tarafın herhangi bir havayolu veya havayolları;
- üçüncü bir ülkenin herhangi bir havayolu veya havayolları;

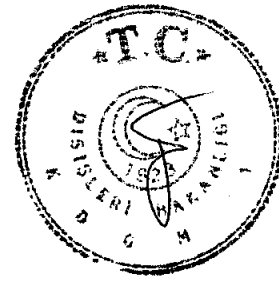
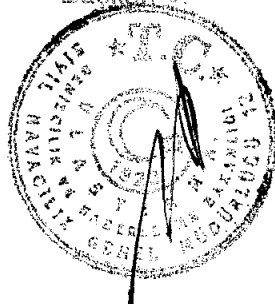
ile, bu düzenlemelerde yer alan tüm havayollarının gerekli hat ve trafik haklarına sahip olmaları ve satılan her bilet için, alıcıyı satış noktasında hizmetin hangi kısmında hangi havayolunun görev yapacağı konusunda bilgilendirmeleri koşuluyla, bloke yer angajmanı, kod paylaşımı veya diğer ticari uygulamalar 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 seferlere ilişkin olarak, ilgili üçüncü tarafın, diğer Akit Tarafın havayolları ile diğer havayolları arasında benzer 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 anlayışdır.



ASLI GİBİDİR
Aykanet AYTA
Hava Ulaştırma Bakanlığı
Başkan Yardımcısı



[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

CONVENIO DE SERVICIOS AÉREOS

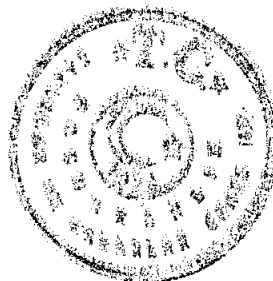
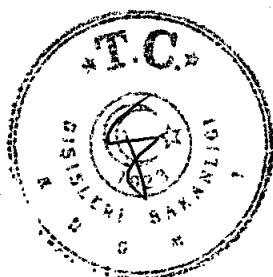
ENTRE

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA

Y

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

ASLI GIBİDİR



CONTENIDO

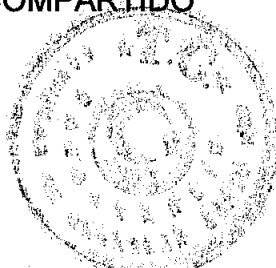
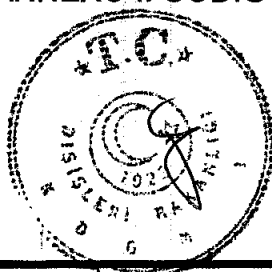
ARTÍCULO TÍTULO

- 1 DEFINICIONES
- 2 CONCESIÓN DE DERECHOS
- 3 DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN
- 4 REVOCACIÓN O SUSPENSIÓN DE AUTORIZACIÓN DE OPERACIÓN
- 5 CAPACIDAD
- 6 TARIFAS
- 7 IMPUESTOS, DERECHOS ADUANEROS Y OTROS CARGOS
- 8 TRÁNSITO DIRECTO
- 9 COBROS AL USUARIO
- 10 PERSONAL NO NACIONAL Y ACCESO A SERVICIOS LOCALES
- 11 CONVERSIÓN DE DIVISAS Y REMISIÓN DE GANANCIAS
- 12 RECONOCIMIENTO MUTUO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS
- 13 SEGURIDAD OPERACIONAL
- 14 SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
- 15 ENTREGA DE ITINERARIOS DE VUELO
- 16 ESTADÍSTICAS
- 17 APLICACIÓN D E LEYES Y REGULACIONES NACIONALES
- 18 CONSULTAS Y ENMIENDAS
- 19 RESOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS
- 20 REGISTRO
- 21 ACUERDOS MULTILATERALES
- 22 TÍTULOS
- 23 VIGENCIA Y TERMINACIÓN
- 24 ENTRADA EN VIGENCIA

ANNEXO I CUADRO DE RUTAS

ANNEXO II CÓDIGO COMPARTIDO

ASLI GIBİDİR



El Gobierno de la República de Turquía y el Gobierno de la República del Ecuador, en adelante denominados las "Partes Contratantes";

Signatarios de la Convención sobre Aviación Civil Internacional y del Acuerdo sobre Tránsito de Servicios Aéreos Internacionales, ambos abiertos para su firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando facilitar la extensión de oportunidades de servicios aéreos internacionales;

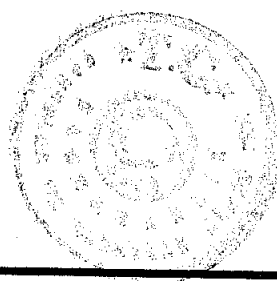
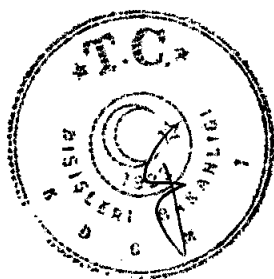
Reconociendo que los servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos promueven el crecimiento económico, el comercio, el turismo, las inversiones y el bienestar de los consumidores;

Deseando garantizar el más alto nivel de seguridad operacional y protección en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su grave preocupación en relación con actos o amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de las personas o de los bienes, afectando negativamente la operación de los servicios aéreos, y minan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil; y

Deseando celebrar un Convenio para fines de establecer y explotar servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios,

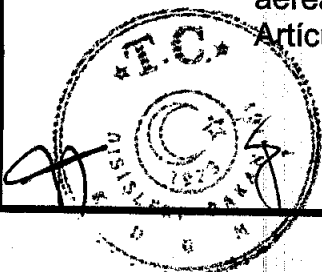
HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

ASLI GIBİDİR



ARTÍCULO 1 DEFINICIONES

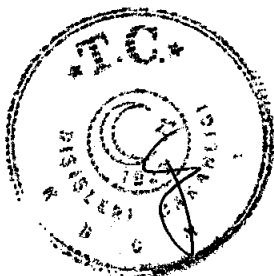
1. A los fines del presente Convenio, a menos que del contexto se infiera otra cosa, los términos:
 - a. "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de la República de Turquía, el Ministerio de Transporte, Asuntos Marítimos y Comunicaciones, Dirección General de Aviación Civil; y en el caso de la República del Ecuador, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Consejo Nacional de Aviación Civil y/o la Dirección General de Aviación Civil; o, en ambos casos, cualquier otra persona o entidad facultada para ejercer las funciones que están actualmente asignadas a dichas autoridades;
 - b. "Convenio" significa el presente Convenio, sus Anexos y cualquier enmienda a los mismos;
 - c. "Servicios acordados" significa los servicios aéreos internacionales que pueden ser operados de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, en las rutas especificadas;
 - d. "Anexo" significa el Anexo del presente Convenio o cualquier enmienda al mismo, de conformidad con las disposiciones del Artículo 18 (Consultas y Enmiendas) del presente Convenio;
 - e. "Servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" tienen los significados especificados en el Art. 96 de la Convención;
 - f. "Capacidad" significa:
 - En relación a una aeronave, la carga útil disponible de esa aeronave sobre una ruta o sección de una ruta;
 - En relación a un servicio aéreo especificado, la capacidad de la aeronave utilizada en dicho servicio multiplicada por la frecuencia operada por dicha aeronave durante un período dado en una ruta o sección de una ruta;
 - g. "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta para su firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de dicha Convención, y cualquier enmienda a los Anexos o a la Convención en virtud de los Artículos 90 y 94 de la misma, en la medida en que dichos Anexos y enmiendas han entrado en vigor o han sido ratificadas por ambas Partes Contratantes;
 - h. "Línea o líneas aéreas designadas" significa cualesquier línea o líneas aéreas que han sido designadas y autorizadas de conformidad con el Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Convenio;



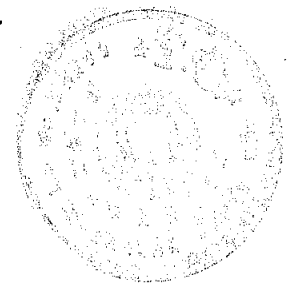
ASLI GIBİDİR

Aykurt AKMAN
Hava Ulaştırma Daire
Başkanı

- i. "Asistencia en tierra" significa e incluye pero no se limita al manejo de pasajeros, carga y equipaje, y la prestación de servicios de alimentación y/u otros servicios;
- j. "OACI" significa la Organización de Aviación Civil Internacional;
- k. "Transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que pasa por el espacio aéreo del territorio de más de un Estado;
- l. "Línea aérea comercializadora" significa una línea aérea que ofrece transporte aéreo en una aeronave operada por otra línea aérea, por medio de código compartido;
- m. "Itinerario" significa el cuadro de rutas para operar los servicios de transporte aéreo anexo al presente Convenio y cualquier modificación del mismo conforme lo acordado, de conformidad con las disposiciones del Artículo 18 del presente Convenio;
- n. "Rutas especificadas" significa las rutas establecidas o que serán establecidas en el Anexo del presente Convenio;
- o. "Repuestos" significa artículos que sirven para reparar o reemplazar una pieza para incorporarla en una aeronave, inclusive motores;
- p. "Tarifa" significa cualquier pasaje, tasa o cobro, los precios que deberán pagarse por el transporte de pasajeros, equipaje y/o carga, excluyendo correo, por transporte aéreo, incluyendo cualquier otro modo de transporte en relación con los mismos, cobrados por las líneas aéreas, inclusive por sus agentes, y las condiciones que rigen la disponibilidad de dicho pasaje, tasa o cobro;
- q. "Territorio" tiene el significado especificado en el Art. 2 de la Convención;
- r. "Tráfico" significa el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo;
- s. "Equipo regular" significa los artículos, distintos a las provisiones y repuestos de carácter removible, que son usados a bordo de una aeronave durante el vuelo, incluyendo equipos de primeros auxilios y supervivencia;
- t. "Cobros al usuario" significa tasas o derechos cobrados por el uso de aeropuertos, facilidades de aeronavegación y otros servicios afines prestados por una Parte Contratante a la otra Parte.



ASLI GIBIDIR



[Handwritten signature]

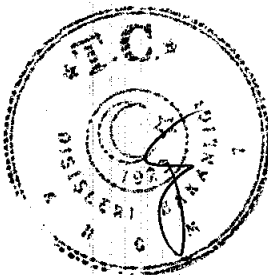
[Handwritten signature]

ARTÍCULO 2 CONCESIÓN DE DERECHOS

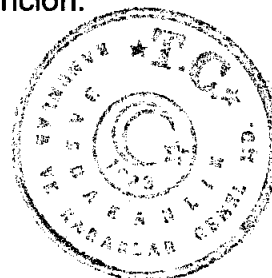
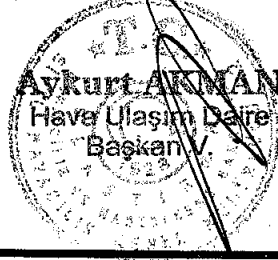
1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la conducción de servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo I del presente Convenio por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante:
 - a. sobrevolar sin aterrizar por 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 de este Convenio con el propósito de desembarcar y embarcar tráfico internacional en combinación o de manera separada;
 - d. los demás derechos especificados en el presente Convenio.
2. Nada en el párrafo (1) del presente Artículo podrá ser interpretado en el sentido de conferir a una Parte Contratante el privilegio de tomar, en el territorio de la otra Parte Contratante, tráfico transportado por remuneración o contrata, y destinado a otro punto en el territorio de esa otra Parte Contratante. El cabotaje no está permitido.

ARTÍCULO 3 DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho a designar a una o más líneas aéreas para fines de operar los servicios acordados en las rutas especificadas. Dicha designación se realizará mediante notificación por escrito a través de la vía diplomática.
2. A la recepción de dicha designación, las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, con sujeción a las disposiciones de los párrafos (3) y (4) de este Artículo, concederán sin demora a la línea o líneas aéreas designadas las correspondientes autorizaciones de operación.
3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante podrán exigir que la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante demuestren que están calificadas para cumplir las condiciones prescritas en las leyes y regulaciones, normal y razonablemente aplicadas a las operaciones de los servicios aéreos internacionales por dichas autoridades de conformidad con las disposiciones de la Convención.



ASLI GIBİDİR

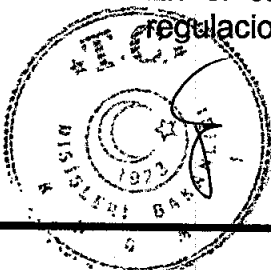


4. Cada Parte Contratante tendrá derecho a negarse a conceder la autorización de operación mencionada en el párrafo (2) del presente Artículo, o imponer aquellas condiciones que considere necesarias para el ejercicio, por parte de una línea aérea designada, de los derechos especificados en el Artículo 2 (Concesión de Derechos) del presente Convenio, en cualquier caso en que la Parte Contratante no esté satisfecha de que:
 - a. El domicilio principal y el control regulatorio efectivo de dicha línea aérea corresponden a la Parte Contratante que designa a la línea aérea, o a sus nacionales; y/o
 - b. El gobierno que designa a la línea aérea mantiene y administra los estándares previstos en el Artículo 13 (Seguridad Operacional) y el Artículo 14 (Seguridad de la Aviación) del presente Convenio.
5. Cada Parte Contratante podrá denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones o permisos de un transportador aéreo designado por la otra Parte Contratante, cuando el transportador aéreo es de propiedad de, y efectivamente controlado, directamente o mediante participación mayoritaria, por un Estado (tercer país) y/o nacionales de un Estado con el que cualquiera de las Partes Contratantes no tiene un acuerdo bilateral de servicios aéreos, y los derechos de tráfico necesarios para ese Estado no están recíprocamente disponibles.
6. Cuando una línea aérea haya sido de este modo designada y autorizada, podrá comenzar en cualquier momento a operar los servicios acordados, siempre que la capacidad acordada y la tarifa establecida de conformidad con las disposiciones del Artículo 5 (Capacidad) y del Artículo 6 (Tarifas) de este Convenio estén en vigor con respecto a ese servicio.

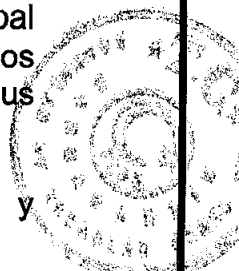
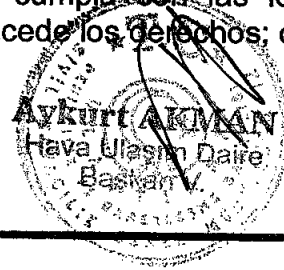
ARTÍCULO 4

REVOCACIÓN O SUSPENSIÓN DE AUTORIZACIÓN DE OPERACIÓN

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 Convenio por parte de una línea aérea designada por la otra Parte contratante, o de imponer las condiciones que parezcan necesarias para el ejercicio de estos derechos:
 - a. En cualquier caso en que no esté satisfecha de que el lugar principal de negocios y el control efectivo de esa línea aérea se halle en manos de la Parte Contratante que designa a la línea aérea, o de sus nacionales;
 - b. En el caso de que dicha línea aérea no cumpla con las leyes y regulaciones de la Parte Contratante que concede los derechos; o



ASLI GİBİDİR

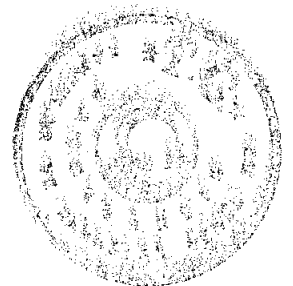
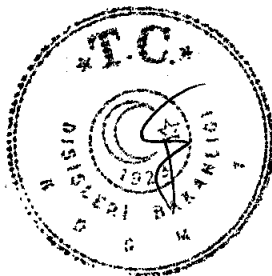


- c. En el caso que la línea aérea no realice la explotación de conformidad con las condiciones previstas en virtud del presente Convenio.
2. A menos que la inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo (1) del presente Artículo sea esencial para impedir nuevas violaciones de las leyes y regulaciones, dichos derechos serán ejercidos sólo después de consultas con las autoridades aeronáuticas del Estado de la otra Parte Contratante. En ese caso, las consultas comenzarán dentro de un plazo de sesenta (60) días contados desde la fecha de la solicitud de consulta realizada por cualquiera de las Partes Contratantes.

ARTÍCULO 5 CAPACIDAD

1. Las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante tendrán oportunidad igual y justa para explotar los servicios aéreos entre los territorios de las Partes Contratantes.
2. Las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante, al explotar los servicios acordados, tendrán en consideración los intereses de las líneas aéreas designadas de la otra Parte contratante a fin de no afectar indebidamente los servicios que esta última ofrezca en toda o en parte de la misma ruta.
3. Los servicios acordados que ofrezcan las líneas aéreas designadas de las Partes Contratantes estarán en estrecha relación con las necesidades del público para el transporte en las rutas especificadas y tendrán como objetivo principal el ofrecer, a un factor de carga razonable, la capacidad adecuada para cumplir con los requerimientos actuales y razonablemente previstos del transporte de pasajeros y carga, incluyendo correo, entre los territorios de la Partes Contratantes.
4. En la explotación de los servicios acordados, la capacidad total que será proporcionada y la frecuencia de los servicios que serán operados por las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante será determinada conjuntamente al principio por las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes antes de inaugurar los servicios. Dicha capacidad y la frecuencia de los servicios inicialmente determinados podrán ser revisados y modificados de vez en cuando por dichas autoridades.

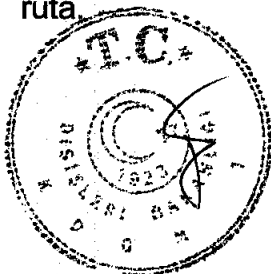
ASLI GIBİDİR



[Handwritten signature]

ARTÍCULO 6 TARIFAS

1. Cada Parte Contratante permitirá que las tarifas por los servicios aéreos explotados desde/hacia/a través de su territorio sean establecidas por las líneas aéreas designadas a niveles razonables, dando debida consideración a todos los factores pertinentes, incluyendo el costo de la explotación, un beneficio razonable y las tarifas de las otras líneas aéreas. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:
 - a. Prevenir prácticas o precios irrazonablemente discriminatorios;
 - b. Proteger a los clientes de precios que son irrazonablemente altos o restrictivos debido al abuso de una posición dominante; y
 - c. Proteger a las líneas aéreas de precios que son artificialmente bajos debido a un subsidio o apoyo directo o indirecto de un gobierno.
2. No se requerirá que las tarifas establecidas en virtud del párrafo (1) sean presentadas por las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante para su aprobación.
3. Ninguna de las Partes Contratantes permitirá que sus líneas aéreas designadas, en el establecimiento de tarifas, ya sea conjuntamente con cualquier otra línea o líneas aéreas o por separado, abusen del poder del mercado de tal forma que se tenga o se proponga tener el efecto de debilitar gravemente a un competidor que es una línea aérea designada de la otra Parte Contratante, o de excluir a dicho competidor de una ruta.
4. Las Partes Contratantes acuerdan que las siguientes prácticas de las líneas aéreas, en relación con el establecimiento de tarifas, pueden ser consideradas como prácticas competitivas posiblemente injustas que ameriten un análisis más detenido:
 - a. Cobrar precios o tarifas en rutas a niveles que, en su conjunto, sean insuficientes para cubrir los costos de prestación de los servicios a los que se relacionan;
 - b. Las prácticas en cuestión se mantienen en vez de ser temporales;
 - c. Las prácticas en cuestión tienen un grave efecto económico o causan un daño significativo a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante; y
 - d. Un comportamiento que indique el abuso de posición dominante en la ruta.



ASLI GIBIR

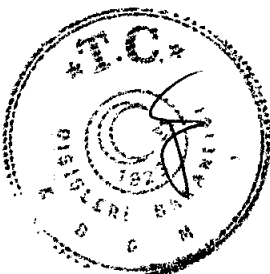
Aykurt AKMAN
Hava Ulaştırma Genel Müdürlüğü
Bakan V.



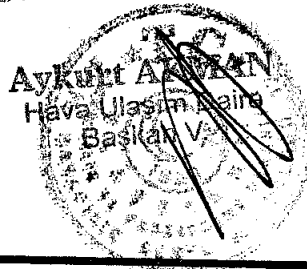
5. En el caso que cualquiera de las Autoridades Aeronáuticas no esté satisfecha con una tarifa propuesta o vigente para una línea aérea de la otra Parte Contratante, las autoridades aeronáuticas se esforzarán por resolver el tema mediante consultas, de así requerirlo cualquiera de las Autoridades. En cualquier caso, la autoridad aeronáutica de una Parte Contratante no tomará acciones unilaterales para prevenir la entrada en vigor o la continuación de una tarifa de una línea aérea de la otra Parte Contratante.
6. No obstante lo anterior, las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante proporcionarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, previa solicitud, la información relacionada con el establecimiento de las tarifas, en la forma y el formato especificados por dichas autoridades.
7. Ninguna Parte Contratante impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante requisitos de derecho de prioridad, coeficiente de vuelos, regalías por no objeciones, o cualquier otro requisito con respecto a capacidad, frecuencia o tráfico, que sería incompatible con los propósitos del presente Convenio.
8. Será obligación de las líneas aéreas proporcionar información de las tarifas a la Autoridad Aeronáutica.

ARTÍCULO 7 IMPUESTOS, DERECHOS ADUANEROS Y OTROS CARGOS

1. Cuando una aeronave explotada en los servicios acordados por las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante llega al territorio de la otra Parte Contratante, dicha aeronave y su equipo regular, repuestos (incluyendo motores), combustibles, aceites (incluidos lubricantes, líquidos hidráulicos) y provisiones de aeronaves (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) transportados a bordo de dichas aeronaves, estarán exentos, en base a reciprocidad, de todo derecho aduanero, impuesto, derecho de inspección y otras tarifas y cobros similares, siempre que dicho equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su re-exportación.
2. Los siguientes equipos y artículos también estarán exentos, en base a reciprocidad, de todo derecho aduanero, impuesto, derecho de inspección y otras tarifas y cobros similares, con excepción de los cobros correspondientes a los servicios prestados:



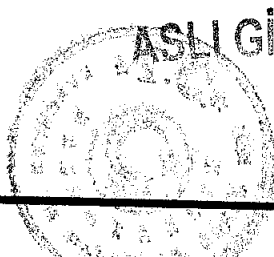
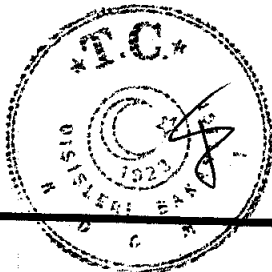
ASLI GIBİDİR



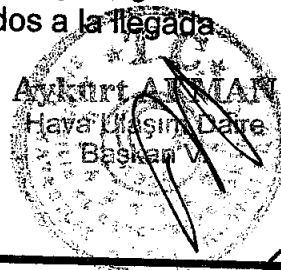
- a. Equipo regular, repuestos (incluyendo motores), combustibles, aceites (incluidos lubricantes, líquidos hidráulicos) y provisiones de aeronaves (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) transportados al territorio de la otra Parte Contratante, y destinados a ser usados en aeronaves operadas en los servicios acordados por las líneas aéreas designadas, aún cuando dicho equipo y artículos van a ser usados en parte del viaje realizado sobre el territorio de la otra parte Contratante.
 - b. Repuestos (incluyendo motores) ingresados en el territorio de la otra Parte Contratante para el mantenimiento o reparación de aeronaves operadas en los servicios acordados por las líneas aéreas designadas.
3. Los equipos y materiales mencionados en los párrafos (1) y (2) de este Artículo pueden ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante con la aprobación de las autoridades aduaneras de la otra Parte Contratante. Dichos equipos y materiales serán mantenidos bajo la supervisión o control de las autoridades aduaneras de la otra Parte Contratante hasta el momento de su reexportación, o dispuestos de otro modo de conformidad con las regulaciones aduaneras de la otra Parte Contratante.
 4. Las exenciones dispuestas en los párrafos (1) y (2) de este Artículo también deberán estar disponibles cuando una línea aérea designada de una Parte Contratante ha contratado con otra línea o líneas aéreas que gozan de igual manera de dichas exenciones en el territorio de la otra Parte Contratante, para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte Contratante, del equipo y los materiales especificados en los párrafos (1) y (2) de este Artículo.
 5. Las existencias de tickets impresos, conocimientos de embarque aéreo y los materiales de publicidad introducidos por la línea o líneas aéreas designadas de una Parte Contratante estarán exentos, en base a reciprocidad, de todo derecho aduanero, impuestos, derechos de inspección y tarifas y cobros similares.

ARTÍCULO 8 TRÁNSITO DIRECTO

Con sujeción a las leyes y regulaciones de cada Parte Contratante, los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo a través del territorio de una de las Partes Contratantes y que no salen de la zona del aeropuerto reservada para dicho fin, no estarán sujetos más que a una inspección muy simplificada salvo con respecto de las medidas de seguridad contra la violencia, la piratería aérea y el contrabando de drogas y sustancias sicotrópicas. Dicho equipaje, carga y correo estarán exentos del pago de derechos de aduana, al consumo y otros impuestos, tasas y cargos similares que no estén basados en el costo de los servicios prestados a la llegada.



ASLI GIBİDİR



ARTÍCULO 9 COBROS AL USUARIO

1. Los aeropuertos, la seguridad de la aviación y otras facilidades y servicios relacionados que son brindados en el territorio de una de las Partes Contratantes estarán disponibles para ser utilizados por las líneas aéreas de la otra Parte Contratante en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier línea aérea dedicada a servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se hacen los arreglos para su uso.
2. Se permitirá a la línea o líneas aéreas designadas de una Parte Contratante, de conformidad con las leyes y regulaciones nacionales de ambas Partes Contratantes, en base a la reciprocidad, prestar sus propios servicios en tierra en el territorio de la otra Parte Contratante y, a elección suya, hacer que los servicios en tierra sean prestados en su totalidad o parcialmente por cualquier agente autorizado, de así requerirlo las leyes y regulaciones nacionales, por las autoridades competentes de la otra Parte Contratante para brindar dichos servicios.
3. La fijación y cobranza de los derechos y cobros impuestos en el territorio de una de las Partes Contratantes a una línea aérea de la otra Parte Contratante por el uso de aeropuertos, seguridad de la aviación y otras facilidades y servicios relacionados, será justa y equitativa. Cualquiera de tales derechos y cobros serán impuestos a una línea aérea de la otra Parte Contratante en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier línea aérea dedicada a servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se imponen dichos derechos o cobros.
4. Cada Parte Contratante alentará discusiones entre sus autoridades competentes encargadas del cobro y las líneas aéreas que usan los servicios o facilidades, o en los casos en que sea factible, a través de las organizaciones representativas de las líneas aéreas. Los usuarios serán informados, con la mayor antelación posible, acerca de cualquier propuesta de cambios en los cobros a los usuarios, para permitirles expresar sus opiniones antes de que los cambios se realicen.

ARTÍCULO 10 PERSONAL NO NACIONAL Y ACCESO A SERVICIOS LOCALES

1. De conformidad con las leyes y regulaciones de la otra Parte Contratante relacionadas con la entrada, residencia y empleo, la línea o líneas aéreas designadas de una de las Partes Contratantes tendrán derecho a traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante al personal administrativo, comercial, de ventas, operacional, técnico y otro personal especializado que sea necesario para la operación de los servicios acordados.

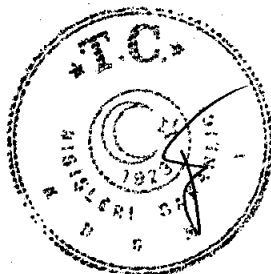
ASLI GIBİDİR

AYKUR AKMAN
Hava Üssü Daire
Başkanı

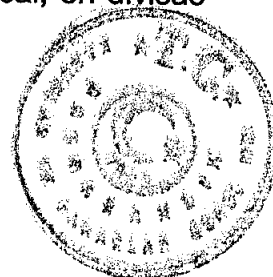
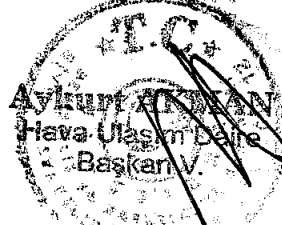
2. Estas necesidades de personal pueden, a opción de la línea o líneas aéreas designadas de una de las Partes Contratantes, satisfacerse con personal propio o empleando los servicios y el personal de otra organización, empresa o línea aérea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante y que esté autorizada a prestar esos servicios para otras líneas aéreas.
3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y regulaciones en vigor de la otra Parte Contratante. Con arreglo a dichas leyes y regulaciones, cada Parte Contratante otorgará, sobre una base de reciprocidad y con el mínimo de demora, las autorizaciones de empleo, los visados de visitante u otros documentos similares necesarios para los representantes y el personal mencionado en el párrafo (1) de este Artículo.

ARTÍCULO 11 CONVERSIÓN DE DIVISAS Y REMISIÓN DE GANANCIAS

1. Cada una de las líneas aéreas designadas tendrá derecho de vender y emitir sus propios documentos de transporte en el territorio de la otra Parte Contratante por medio de sus oficinas de ventas, y a su discreción, por medio de sus agentes. Dichas líneas aéreas tendrán el derecho de vender dicho transporte, y cualquier persona estará en libertad de comprar dicho transporte en cualquier divisa convertible y/o moneda local.
2. Cada línea aérea designada tendrá derecho a convertir y remitir a su país, a pedido, al tipo oficial de cambio, el excedente de las ganancias sobre gastos logrado en conexión con el transporte de tráfico. En ausencia de disposiciones adecuadas en un acuerdo sobre pagos entre las Partes Contratantes, la transferencia antes mencionada se hará en divisas convertibles y de conformidad con las leyes nacionales y regulaciones de cambio de divisas aplicables.
3. La conversión y la remisión de dichos ingresos se permitirá sin restricción al tipo de cambio aplicable a transacciones corrientes que estén vigentes en el momento en que los ingresos son presentados para su conversión y remisión.
4. Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho, a su discreción, a pagar por gastos locales, incluso compras de combustible, en el territorio de la otra Parte Contratante, en moneda local o, siempre que sea acorde con las regulaciones de moneda local, en divisas libremente convertibles.



ASLI GIBİDİR



ARTÍCULO 12 RECONOCIMIENTO MUTUO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias emitidos o validados por una de las Partes Contratantes y aun vigentes deberán ser reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para el propósito de explotar los servicios acordados en las rutas especificadas, siempre que los requisitos en virtud de los cuales dichos certificados o licencias fueron emitidos o validados sean iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos o que se establecerán de conformidad con la Convención. Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a reconocer, para el propósito de sobrevolar su propio territorio, certificados de competencia y licencias otorgados a sus propios ciudadanos o validados por la otra Parte Contratante o por cualquier otro Estado.
2. Si los privilegios y condiciones de las licencias o certificados mencionados en el párrafo (1) anterior, emitidos por las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes a cualquier persona o línea aérea designada o con respecto de una aeronave usada en la explotación de los servicios acordados, permite una diferencia de los estándares mínimos establecidos en virtud de la Convención, y cuya diferencia ha sido presentada a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la otra Parte Contratante puede solicitar consultas entre las Autoridades Aeronáuticas con miras a aclarar la práctica en cuestión. La incapacidad de llegar a un acuerdo satisfactorio será motivo para la aplicación del Artículo 4 (Revocación o Suspensión de Autorización de Operación) del presente Convenio.

ARTÍCULO 13 SEGURIDAD OPERACIONAL

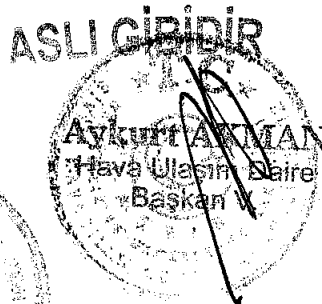
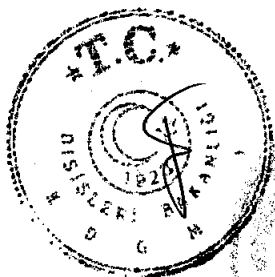
1. Cada Parte Contratante puede solicitar consultas en cualquier momento relacionadas con los estándares de seguridad operacional en cualquier área relacionada con las facilidades y servicios aeronáuticos, la tripulación, la aeronave o su operación, adoptados por la otra Parte Contratante. Dichas consultas se realizarán dentro de un plazo de treinta (30) días de dicha solicitud.
2. Si luego de dichas consultas, una Parte Contratante confirma que la otra Parte Contratante no mantiene ni administra efectivamente, en los aspectos mencionados en el párrafo (1) de este Artículo, los estándares de seguridad en cualquiera de dichas áreas que sean al menos iguales a los estándares mínimos establecidos en ese momento de conformidad con la Convención, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante de dichos hallazgos y los pasos que considera necesarios para conformarse a dichos estándares mínimos de la OACI, y dicha otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas adecuadas dentro del plazo acordado. El no tomar una acción apropiada dentro del plazo acordado

ASLI GIBIDIR

Aykurt AKMAN
Hava Ulaştırma Daire
Bağcı

será motivo para la aplicación del Artículo 4 (Revocación o Suspensión de Autorización de Operación) del presente Convenio.

3. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 16 de la Convención, queda convenido que cualquier aeronave operada por o en representación de la línea aérea de una Parte Contratante en servicios desde o hacia el territorio del Estado de la otra Parte Contratante puede, mientras esté en el territorio del Estado de la otra Parte Contratante, ser sometida a una inspección (en este Artículo denominada "inspección en rampa"), sin demoras innecesarias. La inspección será realizada por representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave. Sin embargo de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 de la Convención, el objetivo de esta inspección será verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y de su tripulación, así como la condición aparente de la aeronave y su equipo, de conformidad con las normas vigentes establecidas sobre la base de la Convención.
4. Si cualquiera de tales inspecciones en rampa o serie de inspecciones en rampa da lugar a:
 - a. una seria preocupación de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple los estándares mínimos establecidos en ese momento de conformidad con la Convención, o
 - b. una seria preocupación de que existe falta de mantenimiento y manejo efectivo de los estándares de seguridad operacional establecidos en ese momento de conformidad con la Convención,la Parte Contratante que realiza la inspección, a los fines del Artículo 33 de la Convención, estará en libertad de concluir que los requisitos en virtud de los cuales se emitió o validó el certificado o licencias con respecto de dicha aeronave o con respecto de la tripulación de dicha aeronave, o que los requisitos en virtud de los cuales dicha aeronave es operada, no son iguales o no superan los estándares mínimos establecidos de conformidad con la Convención.
5. En el caso que el acceso para los fines de realizar una inspección en rampa de una aeronave operada por la línea aérea designada de una Parte Contratante de conformidad con el párrafo (3) anterior, sea impedido por el representante de dicha línea aérea, la otra Parte Contratante estará en libertad de inferir que existen preocupaciones graves del tipo mencionado en el párrafo (4) anterior y sacar las conclusiones mencionadas en dicho párrafo.



6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente el permiso de operación de la línea aérea de la otra Parte Contratante en el caso de que la primera Parte Contratante concluya, ya sea como resultado de una inspección en rampa, la negación para acceder a una inspección en rampa o serie de inspecciones en rampa, consulta, o de otro modo, que una acción inmediata es esencial para la seguridad de la operación de una línea aérea.
7. Cualquier acción por parte de una Parte Contratante de conformidad con los párrafos (2) o (6) anteriores será discontinuada una vez que la razón para tomar dicha acción ha dejado de existir.

ARTÍCULO 14 SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. Acorde con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que su obligación hacia la otra Parte, de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos ilegales de interferencia, forma parte integral del presente Convenio. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán particularmente de conformidad con las disposiciones de la Convención sobre Delitos y Ciertos otros Actos Cometidos a bordo de Aeronaves, suscrita en Tokio el 14 de septiembre de 1963, la Convención para la Supresión de la Captura Ilícita de Aeronaves suscrita en La Haya el 16 de diciembre de 1970, la Convención para la Supresión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, suscrita en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el Protocolo para la Supresión de de Actos Ilícitos de Violencia en Aeropuertos que sirven a 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, realizado en Montreal el 1 de marzo de 1991, o cualquier otra convención sobre la seguridad de la aviación de la que las Partes Contratantes formen parte.
2. Las Partes Contratantes brindarán, previa solicitud, toda la asistencia necesaria a la otra Parte para prevenir actos de captura ilícita de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, de los aeropuertos y facilidades de aeronavegación, y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.
3. Las Partes Contratantes deberán, en sus relaciones mutuas, actuar de conformidad con todos los estándares de seguridad de la aviación y las prácticas recomendadas apropiadas establecidas por la OACI y designadas como Anexos a la Convención sobre Aviación Civil Internacional en la medida en que dichas disposiciones de seguridad son aplicables a ambas Partes Contratantes; deberán requerir que los operadores de aeronaves de su bandera u operadores de aeronaves que tienen su sede principal de negocios o su residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con dichas

ASLI GIBİDİR

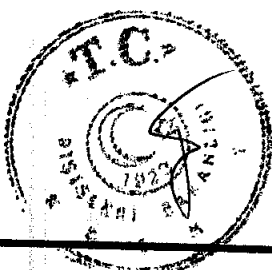
AYKUR ATAMAN
Hava Ulaştırma Daire Başkanı

disposiciones de seguridad de la aviación que son aplicables a las Partes Contratantes. En consecuencia, cada Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante cualquier diferencia entre sus regulaciones y prácticas nacionales y los estándares de seguridad de la aviación de los Anexos antes mencionados. Cualquiera de las Partes Contratantes puede solicitar consultas inmediatas con la otra Parte Contratante en cualquier momento para discutir cualquiera de tales diferencias, las mismas que se realizarán de conformidad con el párrafo 2 del Artículo 18 del presente Convenio.

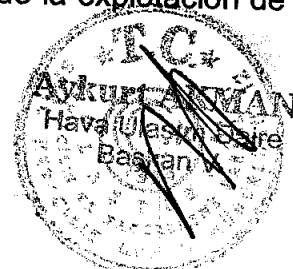
4. Cada Parte Contratante acuerda que se puede requerir que dichos operadores de aeronaves observen las disposiciones de seguridad de la aviación mencionadas en el párrafo (3) anterior requeridas por la otra Parte Contratante para entrar, salir, o permanecer en el territorio de aquella otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará que se apliquen efectivamente dentro de su territorio las medidas adecuadas para proteger a la aeronave y para inspeccionar a pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipaje, carga y provisiones de la aeronave antes y durante el embarque y carga. Cada Parte Contratante también considerará positivamente cualquier solicitud de la otra Parte Contratante para que adopte medidas razonables de seguridad especial para enfrentar una amenaza particular.
5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de captura ilícita de aeronaves civiles u otros actos ilegales contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o facilidades de aeronavegación, las Partes Contratantes se ayudarán mutuamente facilitando comunicaciones y otras medidas adecuadas para dar por terminado dicho incidente o amenaza de incidente de manera rápida y segura con un riesgo mínimo para las vidas humanas.
6. Cada Parte Contratante tomará aquellas medidas que pueda considerar prácticas para garantizar que una aeronave sometida a un acto de captura ilegal u otros actos de interferencia ilícita, que ha aterrizado en el territorio del Estado respectivo, sea detenida en tierra a menos que su salida se vuelva necesaria por el deber ineludible de proteger vidas humanas. Siempre que sea posible, dichas medidas se tomarán sobre la base de consultas mutuas.

ARTÍCULO 15 ENTREGA DE ITINERARIOS DE VUELO

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante entregarán el itinerario de vuelo planificado a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, para su aprobación, para cada periodo programado (verano e invierno) al menos treinta (30) días antes de la explotación de los servicios acordados.



ASLI GIBIDIR



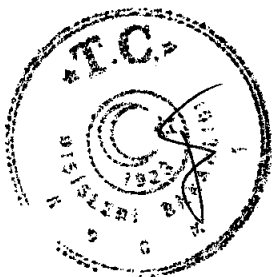
2. Para vuelos suplementarios que la línea aérea de una Parte Contratante desea explotar en los servicios acordados fuera del itinerario de vuelos aprobado, dicha línea aérea tiene que solicitar el permiso previo a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Dichas solicitudes serán presentadas de conformidad con las leyes y regulaciones nacionales de las Partes Contratantes. El mismo procedimiento se aplicará a cualquier modificación del mismo.

ARTÍCULO 16 ESTADÍSTICAS

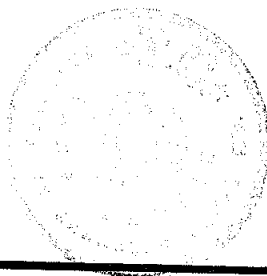
Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes proveerán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, previa solicitud, los reportes de estadísticas periódicas o de otra índole que puedan requerirse razonablemente con el fin de revisar la capacidad provista en los servicios acordados por las líneas aéreas designadas de la primera Parte Contratante. Dichos reportes incluirán toda la información requerida para determinar la cantidad de tráfico transportado por dichas líneas aéreas en los servicios acordados y los orígenes y destinos de dicho tráfico.

ARTÍCULO 17 APLICACIÓN DE LEYES Y REGULACIONES NACIONALES

1. Las leyes y regulaciones de una Parte Contratante relacionadas con la entrada, estadía o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales o con la operación y navegación de dichas aeronaves o vuelos de dichas aeronaves sobre ese territorio, se aplicarán a las aeronaves de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante.
2. Las leyes y regulaciones de una Parte Contratante que rigen para la entrada, estadía o salida de su territorio de pasajeros, tripulación, equipaje o carga, incluido correo, tales como las formalidades relacionadas con el ingreso, salida, desaduanización, emigración e inmigración, seguridad de la aviación, pasaportes, aduanas, divisas, correo, salud y cuarentena serán cumplidos por o en representación de dichos pasajeros, tripulación, equipaje, carga o correo transportados por la aeronave de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante mientras estén dentro de dicho territorio.
3. Cada Parte Contratante deberá, previa solicitud de la otra Parte Contratante, suministrar las copias de las leyes, regulaciones y procedimientos pertinentes mencionados en el presente Convenio.



ASLI GIBİDİR



ARTÍCULO 18 CONSULTAS Y ENMIENDAS

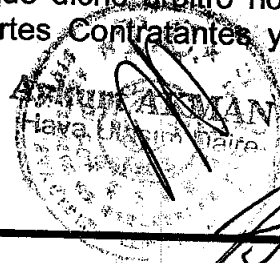
1. En un espíritu de estrecha cooperación, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán mutuamente de manera periódica con relación a la implementación, interpretación, aplicación o enmienda del presente Convenio y sus Anexos.
2. Si una de las Partes Contratantes solicita consultas con miras a modificar el presente Convenio o sus Anexos, dichas consultas empezarán lo más pronto posible pero dentro de un plazo de sesenta (60) días desde de la fecha en que la otra Parte Contratante recibe la solicitud escrita, a menos que ambas Partes Contratantes convengan otra cosa. Dichas consultas pueden realizarse mediante conversaciones o por correspondencia. Cada Parte Contratante preparará y presentará durante dichas consultas la evidencia pertinente para justificar su posición con el fin de facilitar la toma de decisiones racionales y económicas.
3. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera deseable enmendar cualquier disposición del presente Convenio, dicha modificación entrará en vigor cuando las Partes Contratantes se notifiquen mutuamente del cumplimiento de sus procedimientos constitucionales.
4. Las enmiendas al Anexo I pueden hacerse mediante acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes. Se aplicarán provisionalmente desde la fecha en que hayan sido acordadas y entrarán en vigor cuando sean confirmadas por el intercambio de notas diplomáticas.

ARTÍCULO 19 RESOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. Si surge cualquier controversia entre las Partes Contratantes relacionada con la interpretación o aplicación del presente Convenio, las Partes Contratantes se esforzarán en primer lugar por resolverla mediante negociaciones entre las Autoridades Aeronáuticas de los Estados de ambas Partes Contratantes.
2. Si dichas autoridades aeronáuticas no logran llegar a un acuerdo mediante negociación, la controversia será resuelta por la 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, de conformidad con sus leyes y regulaciones pertinentes, pueden someter la controversia a un tribunal arbitral de tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y el tercer árbitro, quien será el presidente, será acordado por los dos árbitros así elegidos, siempre que dicho árbitro no sea un nacional del Estado de cualquiera de las Partes Contratantes y



ASLİ GİBİDİR

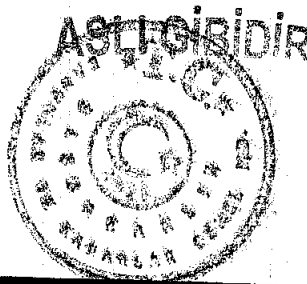
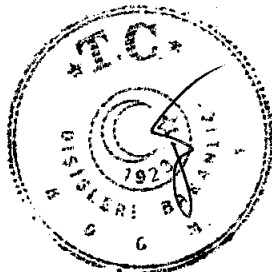


deberá ser un nacional de un Estado que tenga relaciones diplomáticas con cada una de las Partes Contratantes en el momento de su nombramiento.

Cada Parte Contratante nombrará a su árbitro dentro de un plazo de sesenta (60) días desde la fecha de recepción, por correo certificado, de una notificación de arbitraje. El presidente será nombrado en un período adicional de sesenta (60) días luego del nombramiento del árbitro de cada Parte Contratante.

Si cualquiera de las Partes Contratantes no nombra un árbitro dentro del periodo especificado, o si los árbitros designados no se ponen de acuerdo en la elección del presidente en el periodo mencionado, cada Parte Contratante puede solicitar al Presidente del Consejo de la OACI que designe al presidente o a un árbitro que represente a la Parte que incumple, según el caso.

4. El Vicepresidente o un alto miembro del Consejo de la OACI que no sea nacional de ninguna de las Partes Contratantes, según el caso, reemplazará al Presidente de la OACI en sus deberes arbitrales, conforme lo mencionado en el párrafo (3) del presente Artículo, en caso de ausencia o incompetencia de éste 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 vinculantes para las Partes Contratantes de la disputa.
7. Si cualquiera de las Partes Contratantes o la línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes no cumple con la decisión emitida en virtud del párrafo (2) del presente Artículo, la otra Parte Contratante puede limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio otorgado en virtud del presente Convenio a la Parte Contratante que incumple.
8. Cada Parte Contratante asumirá los costos de su propio árbitro. El costo del presidente, incluidos sus honorarios y cualesquiera otros costos incurridos por la OACI en conexión con el nombramiento del presidente y/o del árbitro de la Parte que incumple, conforme lo mencionado en el párrafo (3) del presente Artículo, será asumido en partes iguales por las Partes Contratantes.
9. En espera del sometimiento al arbitraje y posteriormente hasta que el tribunal arbitral publique su laudo, las Partes Contratantes deberán, salvo en el caso de terminación, seguir cumpliendo con todas sus obligaciones en virtud del presente Convenio, sin perjuicio de un reajuste definitivo de conformidad con dicho laudo.



ARTÍCULO 20 REGISTRO

El presente Convenio y sus Anexos y cualquier enmienda a los mismos serán registrados ante la OACI.

ARTÍCULO 21 ACUERDOS MULTILATERALES

En el caso de la celebración de una convención o acuerdo multilateral sobre transporte aéreo del que ambas Partes Contratantes sean signatarias, el presente Convenio será modificado para conformarse a las disposiciones de dicha convención o acuerdo multilateral.

ARTÍCULO 22 TÍTULOS

Se incluyen títulos en el presente Convenio al inicio de cada Artículo para fines de referencia y conveniencia y los mismos en ningún modo definen, limitan o describen el campo de acción o la intención del presente Convenio.

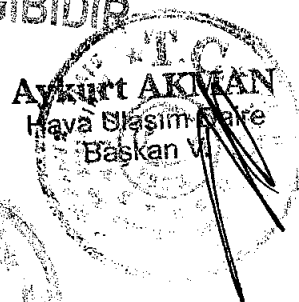
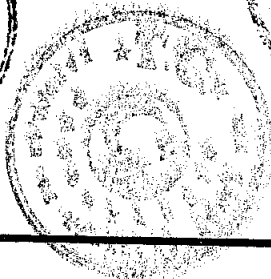
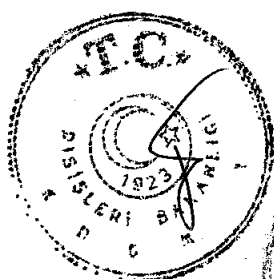
ARTÍCULO 23 VIGENCIA Y TERMINACIÓN

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

Cualquiera de las Partes Contratantes puede en cualquier momento notificar a la otra Parte Contratante su decisión de dar por terminado el presente Convenio; dicha notificación será comunicada de manera simultánea a la OACI.

En tal caso, el Convenio terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación de terminación sea retirada mediante acuerdo mutuo antes de la expiración de dicho periodo. Ante la falta de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, la notificación será considerada recibida catorce (14) días hábiles después de la fecha en la que la OACI reciba dicha notificación.

ASLI GİBİDİR



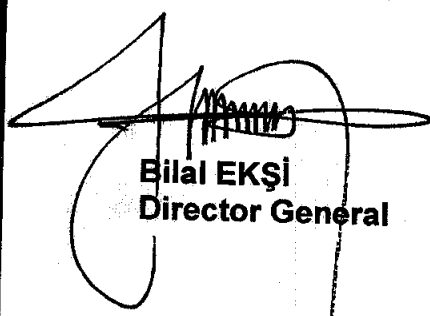
ARTÍCULO 24
ENTRADA EN VIGENCIA

El presente Convenio entrará en vigencia en cuanto las Partes Contratantes se notifiquen mutuamente que han concluido las formalidades legales para la celebración y entrada en vigor de acuerdos internacionales.

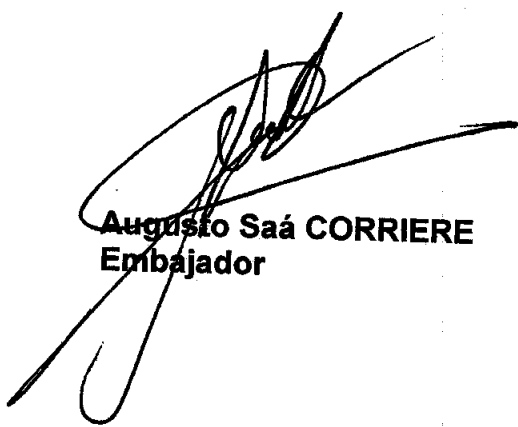
En fe de lo cual, los suscritos plenipotenciarios, debidamente autorizados para ello por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio, que comprende veinticuatro (24) Artículos y dos (2) Anexos, y han aplicado aquí sus sellos.

Dado en Ankara este 20 día de Febrero de 2015 por duplicado, en los idiomas turco, español e inglés, siendo todos los textos igualmente autenticados. En caso de cualquier divergencia en la implementación, interpretación o aplicación del presente Convenio, prevalecerá el texto en inglés.

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


Bilal EKŞİ
Director General

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DEL ECUADOR**


Augusto Saá CORRIERE
Embajador

ASLI GİBİDİR



Aykurt AKMAN
Hava Ulaştırma Daire
Başkanı



ANEXO I CUADRO DE RUTAS

1. Las líneas aéreas 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	Bogotá Caracas Sao Paulo y Cualquier punto (*)	Puntos en Ecuador	Lima y Cualquier punto (*)

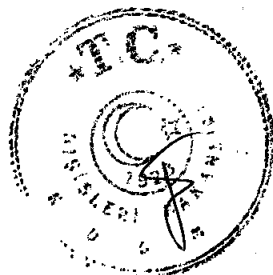
2. Las líneas aéreas designadas por la República de Ecuador tendrán derecho a operar servicios aéreos en ambas direcciones, de la siguiente manera:

Desde	Puntos intermedios	Hacia	Puntos más allá
Puntos en Ecuador	Cualquier punto (*)	Puntos en Turquía	Cualquier punto (*)

(*) Los puntos intermedios y los puntos más allá de las rutas señaladas, y los derechos de tráfico de quinta libertad, que pueden ejercerse en tales puntos por las líneas aéreas designadas, serán definidos conjuntamente entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

(*) Puntos intermedio y Puntos más allá pueden ser omitidos por la línea(s) aérea(s) designada(s) en cualquiera o en todos los vuelos, a su discreción, siempre que tales servicios en esa ruta deberán comenzar y finalizar en el territorio de la Parte Contratante que designa la línea aérea.

ASLI GIBİDİR



ANEXO II CÓDIGO COMPARTIDO

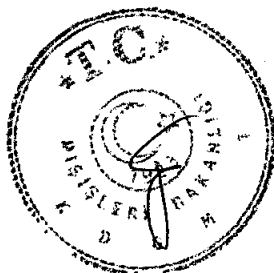
La línea aérea designada (s) de cualquiera de las Partes Contratantes podrá celebrar acuerdos de comercialización, tales como reserva de capacidad, códigos compartidos u otros acuerdos comerciales con:

- a) una o varias 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

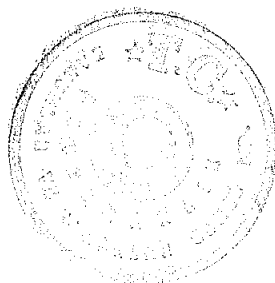
siempre que todas las compañías aéreas en los acuerdos anteriores mantengan los derechos de ruta y tránsito apropiados, y que, respecto a cada boleto vendido, el comprador sea informado en el punto de venta de la aerolínea operará cada sector del servicio.

Para los acuerdos de código compartido con terceras partes, todas las compañías aéreas de dichos acuerdos estarán sujetas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes. En caso de que una tercera parte no autorice o permita acuerdos comparables entre las líneas aéreas de la otra Parte Contratante y otras aerolíneas en servicios hacia, desde y vía ese tercer país, las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante en cuestión tienen el derecho de no aceptar tales acuerdos

Es la comprensión común de ambas Partes Contratantes que los servicios de código compartido no se imputarán a los derechos de frecuencia de la línea aérea de marketing.

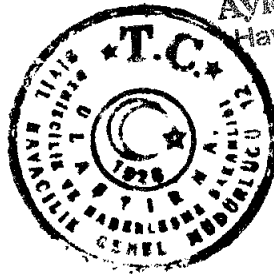


ASLI GIBİDİR

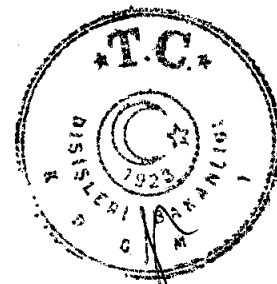
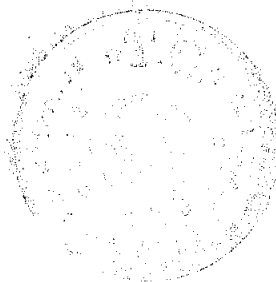


AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ECUADOR

ASLI GIBİDİR



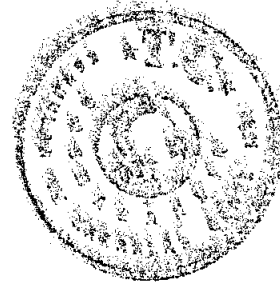
Aykurt AKMAN
Hava Ulaşım Daire
Başkanı



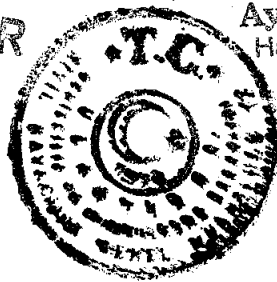
CONTENT

<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 LICENCES
13	AVIATION SAFETY
14	AVIATION SECURITY
15	FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION
16	STATISTICS
17	APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS
18	CONSULTATIONS AND AMENDMENT
19	SETTLEMENT OF DISPUTES
20	REGISTRATION
21	MULTILATERAL AGREEMENTS
22	TITLES
23	VALIDITY AND TERMINATION
24	ENTRY INTO FORCE

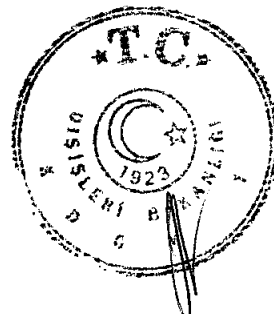
ANNEX I ROUTE SCHEDULE
ANNEX II CODE SHARING



ASLI GIBİDİR



Aykurt AKIN
Hava Ulaştırma Daire
Başkanı V.



The Government of the Republic of Turkey and the Government of the Republic of Ecuador 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,

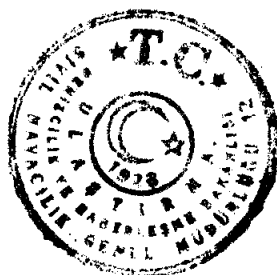
Recognising that efficient and competitive international air services enhance economic growth, trade, tourism, investment and the welfare of consumers,

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 affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation, and

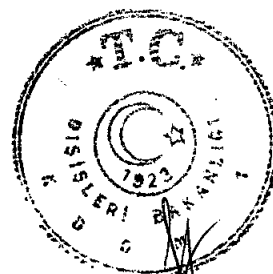
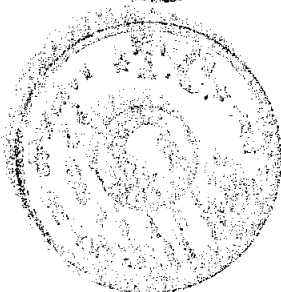
Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ASLI GIBİDİR



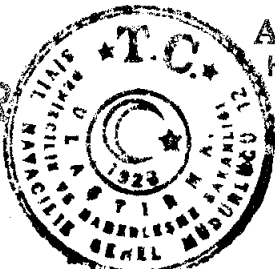
Aykurt AKMAN
Hava Ulaştırma Daire
Başkan



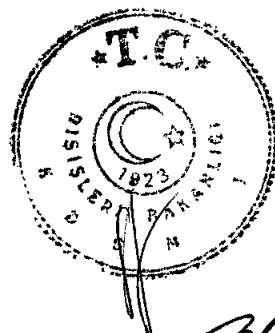
ARTICLE I DEFINITIONS

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

- a. "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Republic of Turkey, the Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications, Directorate General of Civil Aviation and in the case of the Republic of Ecuador, The National Civil Aviation Council or in both cases any person or body authorized 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 18 (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;

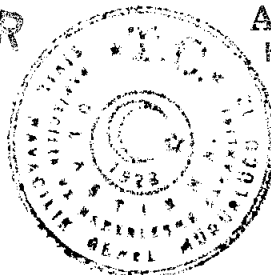
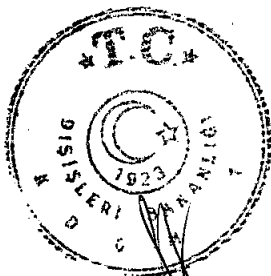


Aykurt AKMAN
Hava Ulaşım Daire
Başkanı V.



- 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 18 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.

ASLI GIBDIR



Aykurt AYMAN
Hava Ulaştırma Daire
Başkan V.



77

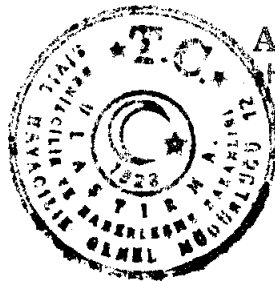
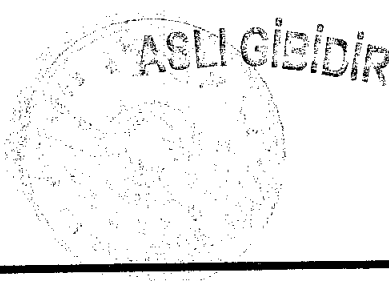
77

ARTICLE 2 GRANT OF RIGHTS

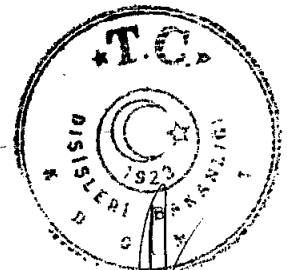
1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of scheduled international air services on the routes specified in Annex I to this Agreement by the designated airlines of the other Contracting Party:
 - a. to fly without landing across the territory 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. Cabotage is not allowed.

ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORIZATION

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 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 fulfill 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.



Aykurt AKMAN
Hava Ulaşım Daire
Başkan V.

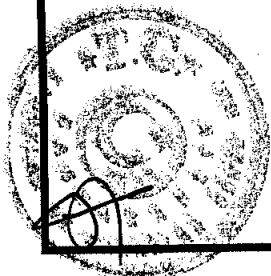


4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 (Grant of Rights) of this Agreement, in any case where the Contracting Party is not satisfied that:
- a. The principal place of business 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. Each Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the authorizations or permissions of an air carrier designated by the other Contracting Party where the air carrier is owned and effectively controlled directly or through majority ownership by a State (third country) and/or nationals of a State with which either Contracting Party does not have a bilateral air services agreement, and the necessary traffic rights to that State are not reciprocally available.
6. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a capacity agreed upon and a tariff established in accordance with the provisions of Article 5 (Capacity) and Article 6 (Tariffs) of this Agreement is in force in respect of that service.

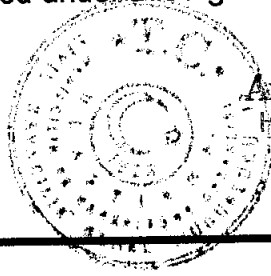
ARTICLE 4

REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION

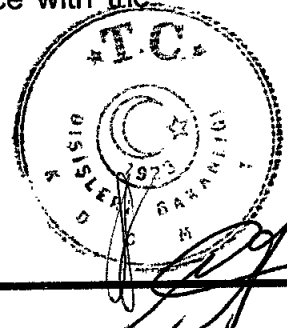
1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 (Grant of Rights) of this Agreement by an airline/s designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:
- a. in any case where it is not satisfied that the principal place of business and effective control of that airline is 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.



ASLI GİBİDİR



Aykurt AKIN
Hava Ulaştırma Dairesi
Başkan V.



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 aeronautical authorities of the State of other Contracting Party. In such a case consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

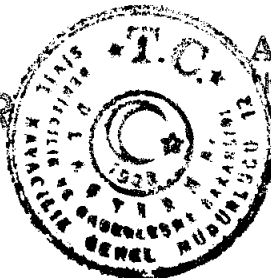
ARTICLE 5 CAPACITY

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

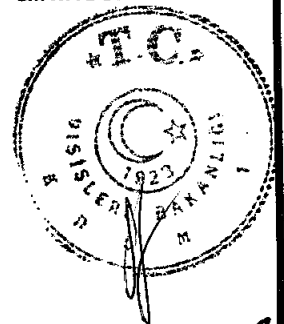
ARTICLE 6 TARIFFS

1. 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:

ASLI GIBIDIR



Aykurt AKMAN
Hava Ulaşım Daire
Başkan V.



- 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 are 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.

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:

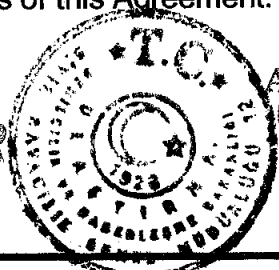
- a. charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;
- b. the practices in question are sustained rather than temporary;
- c. the practices in question have a serious economic effect on, or cause significant damage to, designated airline(s) of the other Contracting Party; and
- d. behaviour indicating an abuse of dominant position on the route.

5. In the event that either aeronautical authority is dissatisfied with a tariff proposed or in effect for an airline of the other Contracting Party, the aeronautical authorities will endeavour to settle the matter through consultations, if so requested by either authority. In any event, the aeronautical authority of a Contracting Party shall not take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a tariff of an airline of the other Contracting Party.

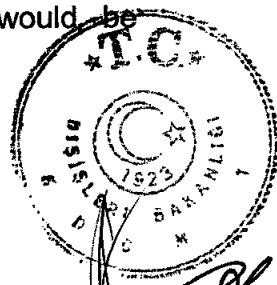
6. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of one Contracting Party shall provide, on request, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party the information relating to the establishment of the tariffs, in a manner and format as specified by such authorities.

7. 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.

ASLI GIBİDİR



Aykurt AKMAN
Hava Ulaştırma Daire
Başkan V.



8. It will be the responsibility of the designated airlines to give the information of the tariffs to the aeronautical authority.

ARTICLE 7 TAXES, CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. When an aircraft operated on the agreed services by the designated airline(s) of one Contracting Party arrives in the territory of the other Contracting Party, the said aircraft and its regular equipment, spare parts (including engines), fuels, oil (including hydraulic fluids, lubricants) and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt on the basis of reciprocity from all customs duties, taxes, inspection fees and other similar fees and charges, provided such equipment and items remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.
2. The following equipment and items shall also be exempt on the basis of reciprocity from all customs duties, taxes, inspection fees and other similar fees and charges, with the exception of charges corresponding to the services provided:
 - a. regular equipment, spare parts (including engines), fuels, oil (including hydraulic fluids, lubricants) and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) carried into the territory of the other Contracting Party and intended for use on aircraft operated on the agreed services by the designated airline(s), even when such equipment and items are to be used on part of the journey performed over the territory of the other Contracting Party;
 - b. spare parts (including engines) introduced into the territory of the other Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operated on the agreed services by the designated airline(s).
3. The equipment and items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be unloaded in the territory of the other Contracting Party with the approval of the Customs authorities of the other Contracting Party. Such equipment and items shall be kept under the supervision or control of the Customs authorities of the other Contracting Party up to such time as they are re-exported, or otherwise disposed of in accordance with the customs regulations of the other Contracting Party.
4. The exemption provided for in paragraphs (1) and (2) of this Article shall also be available where a designated airline of one Contracting Party has contracted with other airline(s), which similarly enjoy(s) such exemptions in the territory of the other Contracting Party, for the loan or transfer in the

ASLI GIBİDİR

Yavkurt AKMAN
Hava Ulaştırma Daire
Başkan V.

territory of the other Contracting Party of the equipment and items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article.

5. Printed ticket stock, air waybills and publicity materials introduced by the designated airline(s) of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party, shall be exempt on the basis of reciprocity from all customs duties, taxes, inspection fees and other similar fees and charges.

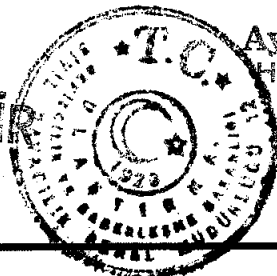
ARTICLE 8 DIRECT TRANSIT

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, exercise and similar duties, fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

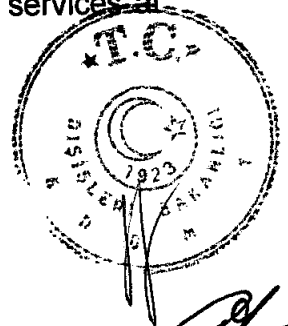
ARTICLE 9 USER CHARGES

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, on the basis of reciprocity, 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.

ASLI GIBIDIR



Aykurt AKMAN
Hava Ulaştırma Daire
Başkan V.



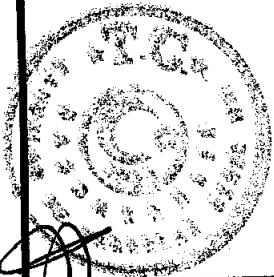
4. Each Contracting Party shall encourage discussions between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities, or where practicable, through airlines' representative organizations. Users shall be informed, with as much notice as possible, of any proposals for changes 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

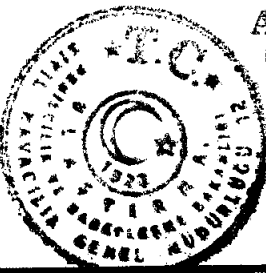
1. In accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment the designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled to bring in and to maintain in the territory of the other Contracting Party their own administrative, 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

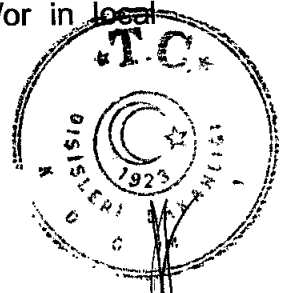
1. Each designated airline(s) shall have the right to sell and issue its own transportation documents in the territory of the other Contracting Party through its sales offices and, at its discretion, through its agents. Such airlines shall have the right to sell such transportation, and any person shall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



ASLI GIBİDİR



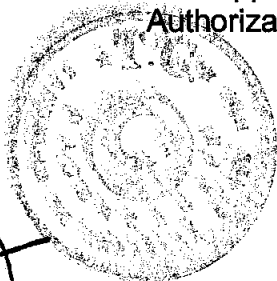
Aykurt AKMAN
Hava Ulaştırma Daire
Başkanı



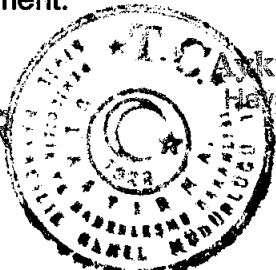
2. Each designated airline(s) shall have the right to convert and remit to its country, on demand, at the official rate of exchange, the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of traffic. In the absence of appropriate provisions of a payments agreement between the 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.
4. The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency or, provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.

ARTICLE 12 MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

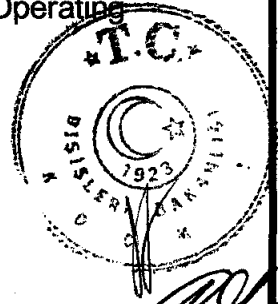
1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes provided that the requirements 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.



ASLI GIBİDİR



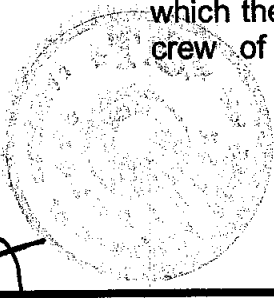
Kurt AKMAN
Hava Ulaşım Daire
Başkan V.



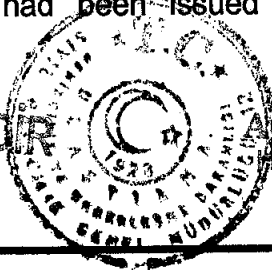
ARTICLE 13 AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities and services, to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer, in the aspects mentioned in paragraph 1 of this Article, safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum ICAO standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action within an agreed period. Failure to take appropriate action within the agreed period shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation or Suspension of Operating 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 base of the Convention.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a. serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
 - b. serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

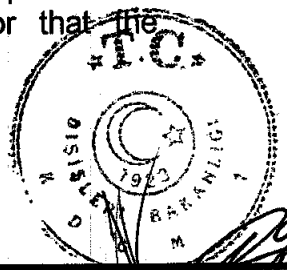
the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the



ACLI GIBİDİR



Avkurt AKMAN
Hava Ulaştırma Dairesi
Başkanı

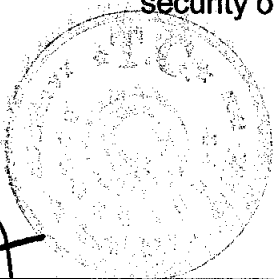


requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

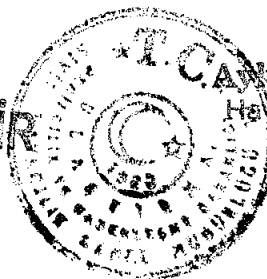
5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airline of a Contracting Party in accordance with paragraph (3) above is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
6. Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the airline of the other Contracting Party immediately in the case the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, the denial of an access to a ramp inspection or a series of ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 14 AVIATION SECURITY

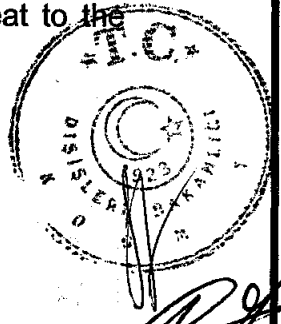
1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 or the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection done at Montreal on 1 March 1991 or any other Convention on aviation security to which the Contracting Parties are parties.
2. Upon request, the Contracting Parties shall provide all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.



ASLI GİBİDİR

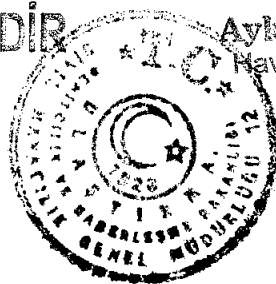


KURT AKMAN
Hava Ulaştırma Daire
Başkan

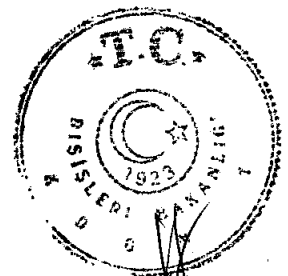


3. The Contracting Parties, in their mutual relations, shall act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by ICAO and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences which shall be held in accordance with paragraph 2 of Article 18 of this Agreement.
4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall secure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof, with minimum risk to life.
6. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference, which has landed in the territory of the respective State is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

ASLI GIBİDİR



Aykurt AKMAN
Hava Ulaşım Daire
Başkan V.



ARTICLE 15
FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION

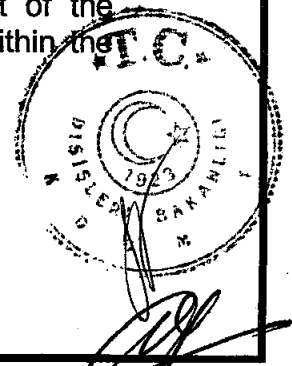
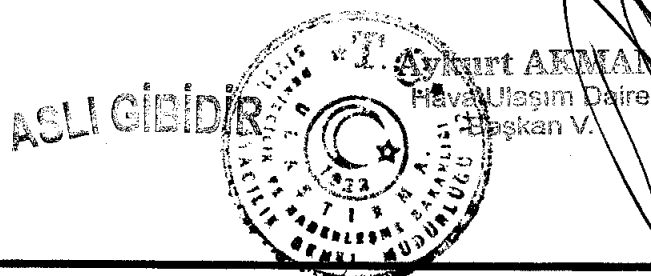
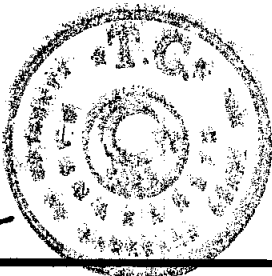
1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party on each schedule period (summer and winter) at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services.
2. For supplementary 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 16
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 17
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.



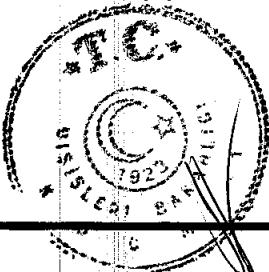
3. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party, supply the copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

ARTICLE 18 CONSULTATIONS AND AMENDMENT

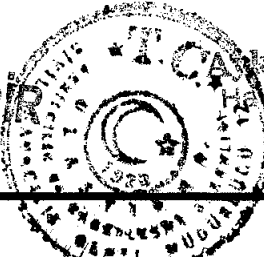
1. In a spirit of close co-operation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement and the Annexes thereto.
2. Should one Contracting Party request consultations 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 fulfillment of their constitutional procedures.
4. Amendments to the Annex I may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall be applied provisionally from the date they have been agreed upon and enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 19 SETTLEMENT OF DISPUTES

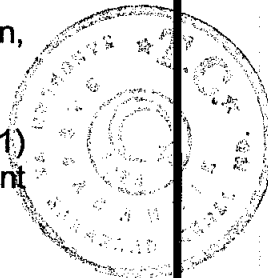
1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle their dispute by negotiations between Aeronautical Authorities of the States of both Contracting Parties.
2. If the said Aeronautical Authorities fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.
3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs (1) and (2) above, either Contracting Party may in accordance with its relevant



ASLI GIBIDIR



KURT AKMAN
Hava Ulaştırma Daire
Başkanı V.

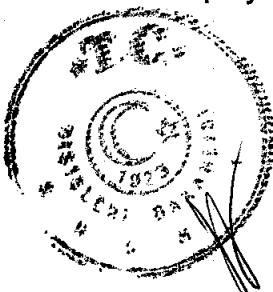


laws and regulations refer the dispute to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third arbitrator, who shall be the umpire, to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such arbitrator shall not be a national of the State either Contracting Party and shall be a national of a State having diplomatic relations with each of the Contracting Parties at the time of appointment.

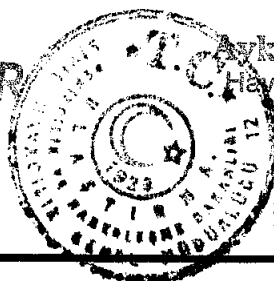
Each Contracting Party shall nominate its arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, through registered mail, of a notice of arbitration. The umpire shall be appointed within a further period of sixty (60) days following the appointment of the arbitrator by each of the Contracting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

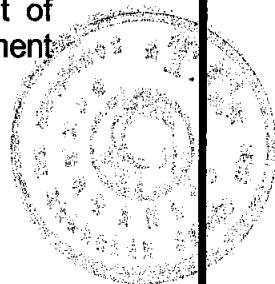
4. The Vice-President or a senior member of the ICAO Council, not being a national of either of the Contracting Parties, as the case may be, shall replace the President of ICAO in its arbitral duties, as mentioned in paragraph (3) of this Article, in case of absence or incompetence of the latter.
5. 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 there after until the arbitral tribunal publishes its award, the Contracting Parties shall, except in the event of termination, continue to perform all their obligations under this Agreement without prejudice to a final adjustment in accordance with the said award.



ASLI GIBİDİR



Aykurt AKMAN
Hava Ulaştırma Daire
Başkan



ARTICLE 20 REGISTRATION

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

ARTICLE 21 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 with the provisions of such convention or agreement.

ARTICLE 22 TITLES

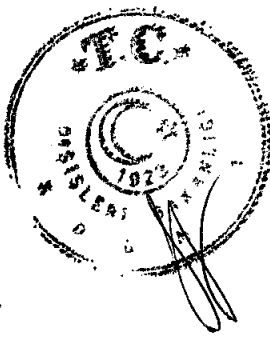
Titles are inserted in this Agreement at the head of each Article for the purpose of reference and convenience and in no way define limit, or describe the scope or intent of this Agreement.

ARTICLE 23 VALIDITY and TERMINATION

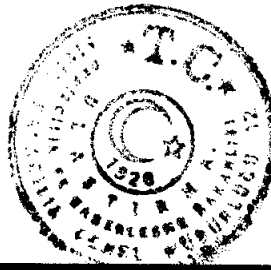
This Agreement is concluded for an unlimited period of time.

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.

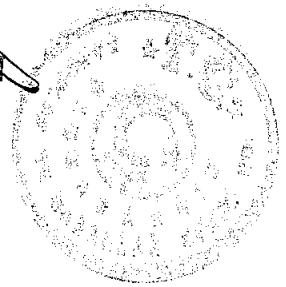
In such case, the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting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



Aykurt AKMAN
Hava Ulaştırma Daire
Başkan V.



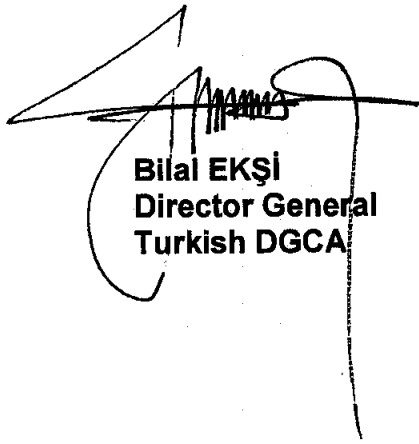
**ARTICLE 24
ENTRY INTO FORCE**

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

In witness thereof, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement comprising twenty four (24) Articles and two (2) Annexes and have affixed thereto their seals.

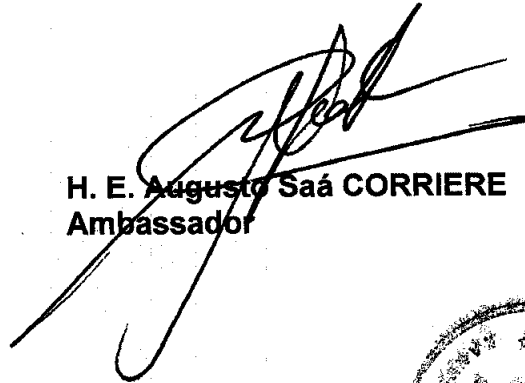
Done at Ankara this 20th day of February the year 2015 in duplicate, in the Turkish, Spanish and English languages, all texts being equally authenticated. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.

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

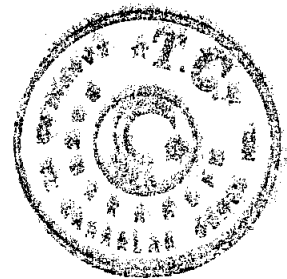


Bilal EKŞİ
Director General
Turkish DGCA

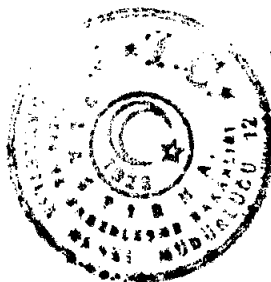
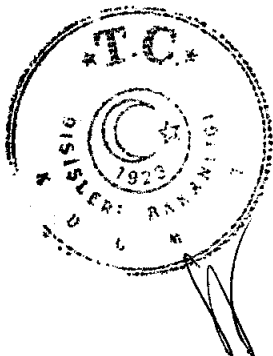
**FOR THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF ECUADOR**



H. E. Augusto Saá CORRIERE
Ambassador



ASLI GİBİDİR



Aykurt AKMAN
Hava Ulaştırma Daire
Başkanı

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	Bogota Caracas Sao Paulo and Any point (*)	Points in Ecuador	Lima and Any point (*)

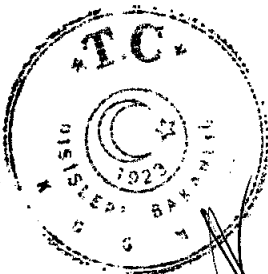
2. The airlines designated by the Republic of Ecuador shall be entitled to operate air services in both directions as follows:

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Ecuador	Any point (*)	Points in Turkey	Any point (*)

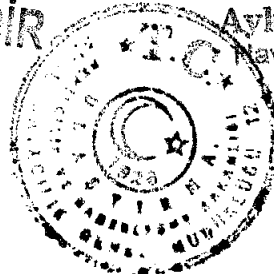
Notes:

(*) 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.

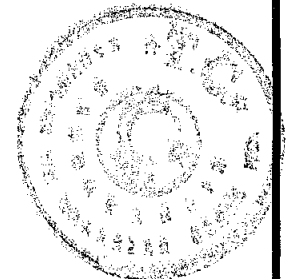
(*) Intermediate and beyond points may be omitted by the designated airline(s) on any or all flights at their discretion provided that such services on this route shall start and terminate in the territory of the Contracting Party designating the airline.



ASLI GIBİDİR



Aykurt AKMAN
Hava Ulaştırma Daire
Başkanı V.



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:

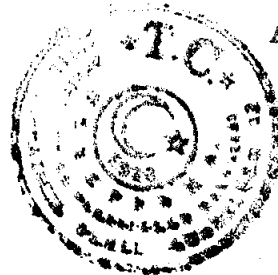
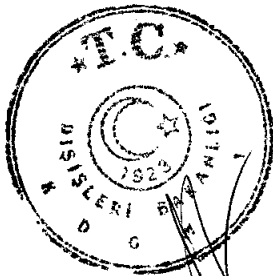
- an airline or airlines of the same Contracting Party;
- an airline or airlines of other Contracting Party;
- an airline or airlines of a third country

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.

ASLI GIBİDİR



Aykurt AKMAN
Hava Ulaştırma Daire
Başkanı

