

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Gelen Kâğıtlar Listesi'nde yayımlanan 494468 evrak numaralı "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Nikaragua Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması"nın onaylanmasının uygun bulunduğu dair kanun teklifi ve gerekçesi ekte sunulmuştur.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

Mustafa Şentop

Mustafa ŞENTOP
Tekirdağ Milletvekili

TBMM BAŞKANLIĞI	
Tali Komisyon	Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm
Esas Komisyon	Dışişleri
Tarih : 1.8 Temmuz 2019	Esas No: 2/2028

TBMM KANUNLAR ve KARARLAR BŞK.LİĞİ
11 Temmuz 2019
Numara:

TBMM GELEN EVRAK
11 Temmuz 2019
No: 502302
EBYS'ye AKTARILMIŞTIR

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ VE NİKARAGUA CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ARASINDA HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASININ
ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TEKLİFİ**

MADDE 1- (1) 6 Aralık 2016 tarihinde Nassau'da imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Nikaragua 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 Cumhurbaşkanı yürütür.



T.C. CUMHURBAŞKANLIĞI

Sayı : 68244839-599- 108497
Konu : Anlaşma

26 Haziran 2019

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

6 Aralık 2016 tarihinde Nassau, Bahamalar'da imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Nikaragua Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması"nı Anayasanın 90 ıncı maddesi gereğince onaylanması uygun bulunmak üzere ilişikte bilgilerinize sunarım.



Recep Tayyip ERDOĞAN
Cumhurbaşkanı

Ek:

- 1- Anlaşma (Türkçe, İspanyolca, İngilizce)
- 2- Genel Gerekçe

T.C. GELİTİM BAKANLIĞI	
GELİTİM LİSANSI	
27 Haziran 2019	
No:	494468
GELİTİM LİSANSI	

GENEL GEREKÇE

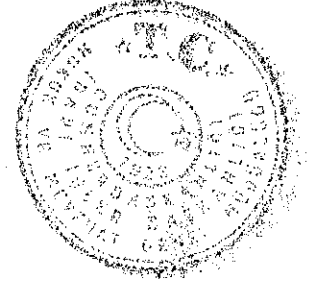
5 Haziran 1945 tarihli ve 4749 sayılı Kanunla tasdik olunan 7 Aralık 1944 tarihli Şikago Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşmasında ticari hakların düzenlenmesi konusunda bir mutabakata ulaşılamamış, bu nedenle ticari hakların ikili sözleşmeler yolu ile düzenlenmesi gereği doğmuştur. Gerek Türkiye gerek diğer devletler, 11 Şubat 1946 tarihinde ABD ve İngiltere arasında imzalanan Bermuda Anlaşmasına dayanarak ikili anlaşmalar tesis etmek yoluna gitmişlerdir.

Ülkemizin coğrafi durumu ve uluslararası hava servislerinin ülkemizden geçmesinin sağlayacağı çıkarlar göz önünde tutularak, aynı zamanda milli sivil havacılığımızı teşvik etmek ve kalkındırmak amacı ile bugüne kadar birçok ülke ile hava ulaştırma anlaşması imzalanmıştır. Türkiye'nin yaptığı bu anlaşmalar Bermuda tipine uygun olup esas olarak çerçeve anlaşma niteliğindedir ve mütekabiliyet esasına dayanmaktadır.

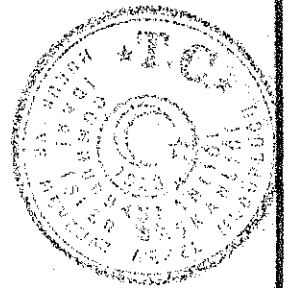
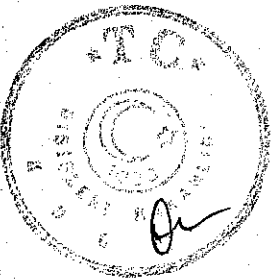
Bu itibarla, "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Nikaragua Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması" 6 Aralık 2016 tarihinde Nassau, Bahamalar'da imzalanmıştır.

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

Söz konusu Anlaşma, iki ülke arasındaki ekonomi, kültür ve turizm alanlarındaki işbirliğinin daha ileri bir düzeye getirilmesini sağlaması bakımından faydalı bulunmaktadır.

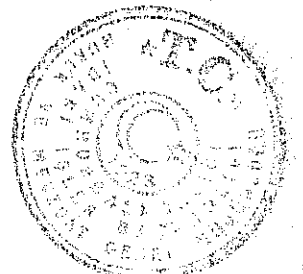


TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
VE
NİKARAGUA CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA
HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI



İÇİNDEKİLER

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



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

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

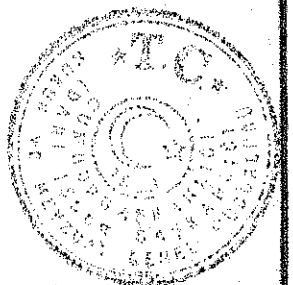
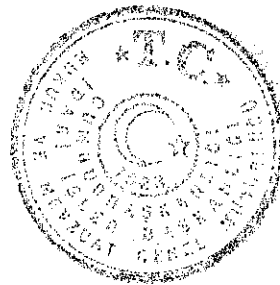
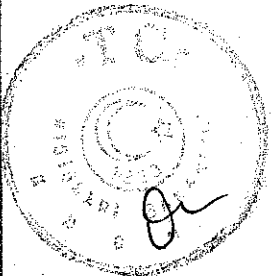
Uluslararası hava hizmetlerine ilişkin fırsatların genişletilmesini kolaylaştırmak isteyerek,

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

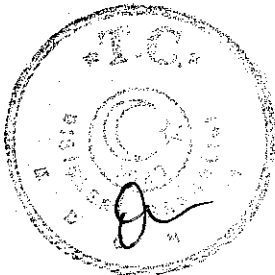
Kendi ülkeleri arasında ve dışında hava hizmetleri tesis etmek ve yürütmek amacıyla bir anlaşmaya varmayı arzu ederek,

AŞAĞIDAKİ MADDELERDE ANLAŞMIŞLARDIR:

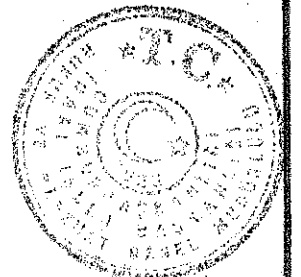
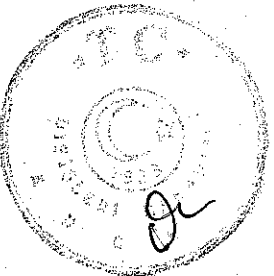


MADDE 1
TANIMLAR

1. Bu Anlaşma'nın amacı doğrultusunda, metin içeriği aksini gerektirmediği takdirde:
 - a. "Havacılık Otoriteleri" terimi; Türkiye Cumhuriyeti için, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığını, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü (SHGM); Nikaragua Cumhuriyeti için Sivil Havacılık Otoritesini veya bahse konu her iki ülke için hâlihazırda bu otoritelere tevdi edilmiş olan görevleri yerine getirmeye yetkili herhangi bir kurum veya kişiyi ifade etmektedir;
 - b. "Anlaşma" terimi bu Anlaşmayı, Eklerini ve bunlarda yapılacak herhangi bir değişikliği ifade etmektedir;
 - c. "Mutabık Kalınan Hizmetler" terimi; yolcuların, bagajların, kargonun ve postanın taşınmasına ilişkin olarak, belirlenen hatlarda işbu Anlaşma hükümlerine göre sunulabilecek uluslararası hava hizmetlerini ifade etmektedir;
 - d. "Ek" terimi; işbu Anlaşmanın her nevi Ekini veya bu Anlaşma'nın 25. maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda her nevi 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
 - 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 sayısı ile çarpımını ifade etmektedir;
 - g. "Sözleşme" terimi; 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Hakkında Sözleşmeyi ifade etmekte ve her iki Akit Tarafın yürürlüğe koyması veya kabul etmesi koşuluyla, Sözleşmenin 90. maddesi uyarınca kabul edilen tüm Ekleri ve 90. ve 94. maddeler uyarınca Sözleşmenin Eklerinde yapılan tüm değişiklikleri içermektedir;
 - h. "Tayin edilen havayolu (havayolları)" terimi; bu Anlaşma'nın 3. maddesi (Tayin ve Yetkilendirme) uyarınca tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş havayolunu ifade etmektedir;



- i. "Yer Hizmetleri" terimi; yolcu, kargo ve bagaj hizmetleri ve ikram tesisleri ve/veya hizmetleri de dâhil olmak ancak bunlarla sınırlı kalmamak kaydıyla çeşitli hizmetlerin teminini ifade etmektedir;
- j. "ICAO" terimi; Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünü ifade etmektedir;
- k. "Uluslararası hava taşımacılığı" terimi; birden fazla ülkenin hava sahası üzerinde yapılan hava taşımacılığını ifade etmektedir;
- l. "Pazarlamacı havayolu" terimi, kod paylaşımı vasıtasıyla başka bir havayolu tarafından işletilen bir hava aracı ile hava taşımacılığı hizmeti sunan havayolunu ifade etmektedir;
- m. "Hat Çizelgesi" terimi; işbu Anlaşma'nın Ek 'inde yer aldığı şekliyle hava taşımacılığı hizmetlerinin sunulacağı hatların çizelgesini ve işbu Anlaşma'nın 25. Maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda bu hat çizelgesi üzerinde yapılan değişiklikleri ifade etmektedir;
- n. "Belirlenen hatlar" terimi, bu Anlaşma'nın Ekinde onaylanmış veya onaylanacak hatları ifade etmektedir;
- o. "Ücret tarifi" terimi; bağlantılı tüm ulaşım vasıtaları da dâhil 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;
- p. "Ülke" terimi; Akit Tarafların her birinin ulusal mevzuatında tanımlanan anlamlarında kullanılmaktadır;
- q. "Olağan teçhizat" terimi; ikmal malzemeleri ve çıkartılabilir nitelikteki yedek parçalar ve malzemeler dışında, ilk yardım ve yaşamsal teçhizat da dâhil olmak üzere, uçuş sırasında kullanılan tüm malzemeleri ifade etmektedir;
- r. "Kullanıcı ücretleri" terimi, bir Akit Tarafça diğerine sağlanan havalimanlarının, seyrüsefer tesislerinin ve ilgili diğer hizmetlerin kullanımı için tahsil edilen harçları ve ücretleri ifade etmektedir.
- s. "Kanunlar ve düzenlemeler" terimi, hava taşımacılığına ilişkin kuralları da kapsamaktadır.

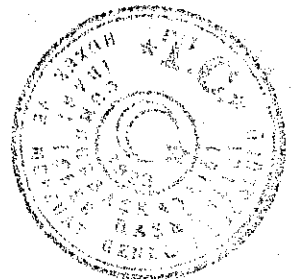
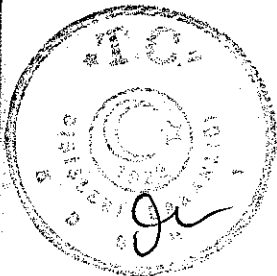


MADDE 2 HAKLARIN TANINMASI

1. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayollarının bu 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. diğer Akit Tarafın ülkesindeki noktalar arasında, her iki ülke arasında ve diğer Akit Tarafın ülkesi arasında doğrudan ya da kendi ülkesi üzerinden, havayolunu tayin etmiş olan diğer Tarafın ülkesindeki herhangi bir noktayı içermeyecek ve hatlar, uçuş frekansları ve havayolunun mülkiyetinde bulunan ya da kiralama veya charter usulü ile işletilen uçuş malzemesi ile ilgili herhangi bir sınırlamaya tabi tutulmayacak şekilde, yolcuların ve kargonun birlikte ya da kargo hariç tutulacak şekilde taşınabilmesi için düzenli veya düzensiz sefer gerçekleştirme hakkı.
 - d. Bu Anlaşma'da belirtilen sair haklar.
2. Bu maddenin (1.) fıkrasında yer verilen hiçbir husus, bir Akit Tarafın havayollarına, diğer Akit Tarafın ülkesinde, diğer Akit Tarafın ülkesindeki başka bir noktaya ücret veya kira karşılığı taşınmak üzere trafik alma ayrıcalığı verdiği şeklinde anlaşılamaz.

MADDE 3 TAYİN VE YETKİLENDİRME

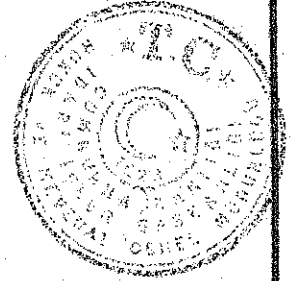
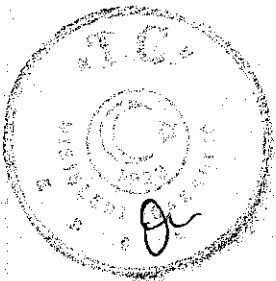
1. Her bir Akit Taraf, belirlenen hatlarda, mutabık kalınan hizmetleri işletmesi amacıyla bir veya daha fazla havayolunu tayin etme hakkına sahip olacaktır. Bu tayin, diplomatik kanallar aracılığıyla yazılı bildirim yoluyla gerçekleştirilir.
2. Söz konusu tayin bildiriminin tebellüğ edilmesi üzerine,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



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

MADDE 4
İŞLETME YETKİSİNİN REDDİ, İPTALİ, ASKIYA ALINMASI, DEĞİŞTİRİLMESİ VEYA SINIRLANDIRILMASI

1. Her bir Akit Taraf, aşağıdaki hallerde, diğer Akit Tarafça tayin edilen herhangi bir havayoluna verilmiş bulunan işletme yetkisini reddetme, iptal etme, değiştirme veya sınırlama veya diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolu (havayolları) tarafından işbu Anlaşma'nın 2. maddesinde (Hakların Tanınması) belirtilen hakların kullanılmasını askıya alma veya bu hakların kullanılmasına yönelik olarak gerekli gördüğü şartları tatbik etme hakkına sahip olur:
 - a. söz konusu havayolunun mülkiyetinin büyük bir kısmının ve etkin kontrolünün söz konusu havayolunu tayin eden Akit Tarafın kendisinde veya uyruğundakilerin yetkisinde olduğuna kani olmaması veya,
 - b. söz konusu havayolunun bu hakları tanıyan Akit Tarafın kanunlarına ve düzenlemelerine uymaması; veya
 - c. söz konusu havayolunun bu Anlaşmada belirtilen koşullara göre işletilmemesi halinde.
2. İptalin, askıya alma işleminin veya bu Maddenin (1) fıkrasında belirtilen şartların derhal uygulanması kanunların ve düzenlemelerin ihlalinin devam etmesini önlemek açısından zaruri değilse, sözü geçen hak, ancak diğer Akit Taraf Devletinin havacılık otoriteleri ile istişare edildikten sonra kullanılabilir. Bu durumda istişarelerin, herhangi bir Akit Tarafın istişarede bulunmayı talep ettiği tarihten itibaren altmış (60) günlük bir süre içerisinde başlaması gerekmektedir.

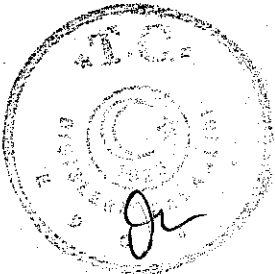


MADDE 5 KAPASİTE

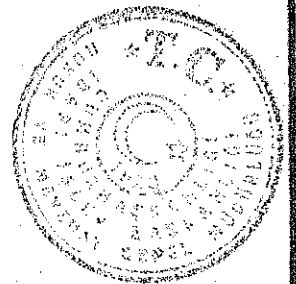
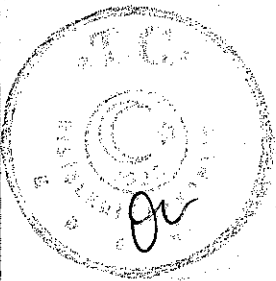
1. Her iki Akit Tarafın tayin edilen havayoluna (havayollarına), iki Akit Tarafın ülkeleri arasında hava hizmetlerini yürütmeleri için adil ve eşit düzeyde imkân sağlanır.
2. Belirlenen hava hizmetlerinin herhangi bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından işletilmesinde, aynı hatların tümünde veya bir kısmında sunduğu hizmetlerin haksız yere etkilenmesini önlemek amacı ile, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun çıkarları dikkate alınır.
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 olur.
4. Mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesinde sağlanacak toplam kapasite tayin edilen havayolları tarafından serbestçe belirlenecek ve işletilecek hizmetlerin frekansları, başlangıçta, söz konusu seferler başlamadan önce, Akit Tarafların havacılık otoriteleri tarafından karşılıklı olarak belirlenir. Başlangıçta belirlenen kapasitenin ve hizmetlerin frekansının artırılması konusunda havacılık otoriteleri tarafından zaman içerisinde mutabakata varılabilir.

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 kâr oranı ve diğer havayollarının tarifeleri de dâhil olmak üzere ilgili tüm etkenlerin dikkate alınması suretiyle makul seviyelerde belirlenmesine izin verir. Akit Taraflarca müdahale aşağıdaki hallerle sınırlıdır:
 - a. Haksız rekabet uygulamalarını, rekabete aykırı uygulamaları ve ayrımcı ücretleri önlemek;
 - b. Makul olmayan derecede yüksek veya kısıtlayıcı ücretlerden tüketicileri korumak;
 - c. Havayollarını doğrudan veya dolaylı devlet sübvansiyonundan veya desteğinden kaynaklanan düşük ücretlerden korumak.



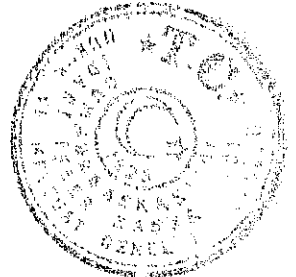
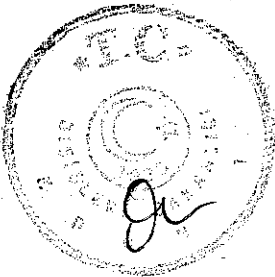
2. Bu maddenin 1. fıkrası uyarınca belirlenen ücret tarifeleri ile ilgili olarak herhangi bir Akit Tarafın tayin edilen havayollarının diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinden onay alması gerekmemektedir.
3. Yukarıda yer verilen hükümlere bakılmaksızın, Akit Tarafların ulusal havacılık acentelerinin, tayin edilen havayolları tarafından sunulan hava taşımacılığı hizmetlerine ilişkin ücret tarifelerini takip altında bulundurmalarına olanak sağlayacak etkili mekanizmalar oluşturmalarıdır.
4. Akit Taraflar, tayin ettikleri havayolunun veya havayollarının tek başlarına veya herhangi bir diğer havayolu veya havayolları ile birlikte, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu olan rakibini ciddi bir biçimde zayıflatmak veya zayıflatma amacı taşıyan veya söz konusu havayolunu hat dışı bırakabilecek veya hat dışı bırakmayı amaçlayan bir biçimde rekabet karşısı uygulamalar yürütmesine, kendi yerel hukukları gereğince müsaade etmezler.
5. Akit Taraflar, ücret tarifelerinin havayolu tarafından belirlenmesine ilişkin olarak aşağıda belirtilen uygulamaların daha yakından incelenmesi gerekebilecek, haksız rekabet uygulamaları olarak değerlendirilebileceği hususunda mutabıktır:
 - a. belirlenen hatlardaki hizmetlerin sağlanabilmesindeki maliyetleri tümüyle karşılamayacak ücretlerin ve fiyatların oluşturulması;
 - b. söz konusu uygulamaların geçici olmak yerine süreklilik arz etmesi;
 - c. söz konusu uygulamaların diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları) üzerinde önemli ekonomik etkileri olması ya da bu havayolunu (havayollarını) ciddi şekilde zarara uğratması; ve
 - d. hattaki hakim konumun suistimaline işaret eden davranışlar;
 - e. hakim konumun suistimali niteliğindeki muvazaalı düzenlemeler veya fiiller; ve
 - f. her bir Akit Tarafın rekabet ile ilgili mevzuatı doğrultusunda tespit edilebilecek sair fiiller.
6. Havacılık otoritelerinden herhangi birinin, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu tarafından teklif edilen veya uygulanan ücret tarifesinden memnun olmaması halinde, içlerinden herhangi birinin talebi üzerine, havacılık otoriteleri sorunu istişare yoluyla çözmeye çalışırlar. 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 bulunmaz.
7. Yukarıdaki fıkra ile bağlantılı olarak, Akit Taraflar, rekabete aykırı herhangi bir uygulamanın mevcut olma olasılığını tespit etmiş olduklarını, her bir ülkenin yerel mevzuatı doğrultusunda ulusal rekabet kurumuna bildirebilir.



8. Yukarıdaki hükümlere bakılmaksızın, bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları, talep edilmesi halinde, diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine bu otoritelerin belirlediği şekil ve düzen çerçevesinde ve en az her altı ayda bir kez ve en son sunulanda herhangi bir artış veya azalma halinde özel durumlarda, ücret tarifelerinin oluşturulmasına dair bilgi verir.
9. Akit Taraflardan hiçbiri, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayollarına; kapasite, frekans veya trafiğe ilişkin olarak, bu Anlaşma'nın amaçlarına ters düşecek nitelikte rüçhan hakkı zorunluluğu, uçuş kotası, itiraz hakkından feragat tazminatı veya sair şartlar uygulayamaz.

MADDE 7 VERGİLER, GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER ÜCRETLER

1. Beraberindeki olağan teçhizatı, yedek parçaları (motorlar da dâhil olmak üzere), yakıt ve yağ stokları (hidrolik yağlar da dâhil olmak üzere) ve ikmal malzemeleri (uçuş sırasında yolculara ikram edilen veya satışı yapılan yiyecek, içecek, alkol, sigara ve diğer ürünler) de dâhil olmak üzere, herhangi bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun uluslararası hava hizmetlerinde işletilen hava aracı diğer Akit Tarafın ülkesine varışta, bu teçhizat ve stoklar yeniden ihraç edilene veya bu devletin ülkesi üzerinden yapılacak yolculuğun bir kısmında hava aracının içerisinde kullanılana kadar hava aracında kalmak kaydıyla, her türlü gümrük harcından, muayene ücretinden ve diğer harç veya vergilerden muaf olur.
2. Aşağıda sayılan maddeler de, gerçekleştirilen seferlere ilişkin taşımacılık ücretleri dışında, benzer harç ve vergilerden muaf tutulur:
 - a. Akit Taraflardan herhangi birinin ülkesinde, bu Akit Tarafın otoritelerinin belirlediği sınırlar içerisinde kalmak kaydıyla, diğer Akit Tarafın uluslararası hizmetlerde bulunan hava aracında kullanılmak üzere söz konusu hava aracına alınan ikmal malzemeleri.
 - b. Hava aracına alındıkları Akit Tarafın ülkesi üzerindeki uçuşların bir kısmında kullanılacak olsalar dahi, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolu tarafından uluslararası hizmetlerde işletilen hava aracına tedarik edilen yedek parçalar (hidrolik yağlar da dâhil olmak üzere),
 - c. Hava aracına alındıkları Akit Tarafın ülkesi üzerindeki uçuşların bir kısmında kullanılacak olsalar dahi, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolu tarafından uluslararası hizmetlerde işletilen hava aracına tedarik edilen yakıt ve yağlar (hidrolik yağlar da dâhil olmak üzere),



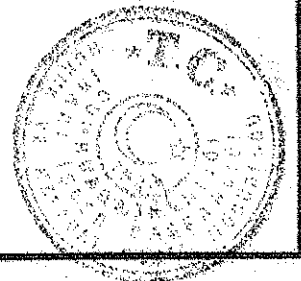
- d. Herhangi bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun amblemini taşıyan basılı bilet stokları, havayolu konşimentoları ve sair basılı materyaller ile tayin edilen havayolu tarafından yeniden ihraç edilene kadar, uluslararası hizmetlerde kullanmak için ücretsiz dağıtılan mutata tanıtım materyalleri,
3. Yukarıda (2.) fıkrada belirtilen malzemeler gümrük otoritelerinin denetimine veya kontrolüne tabi olur.
4. Herhangi bir Akit Tarafın hava aracındaki olağan hava teçhizatları, yedek parçalar (motorlar da dâhil olmak üzere), hava aracı malzemeleri ve yakıt ve yağ tedarikleri (hidrolik yağlar da dâhil olmak üzere) ve diğer malzeme ve tedarikler diğer Akit Tarafın ülkesinde sadece o ülkenin gümrük otoritelerinin onayı ile indirilebilir. Bu durumda, bunlar söz konusu Akit Tarafın gümrük düzenlemelerine göre yeniden ihraç edilene veya sair şekillerde elden çıkartılana kadar söz konusu otoritelerin gözetiminde tutulur.
5. Depolama ve gümrüklemeyle ilişkin hizmetler için tarh edilen harçlar Akit Taraf Devletlerin ulusal yasa ve yönetmeliklerine uygun olarak tahsil edilir.

MADDE 8 TRANSİT GEÇİŞ

Akit Tarafların kanun ve düzenlemelerine 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 ile ilgili olarak basitleştirilmiş bir kontrole veya Taraflarca havacılık güvenliğine ilişkin olarak belirlenmiş sair kontrollere tabi tutulurlar. 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 tutulur.

MADDE 9 KULLANICI ÜCRETLERİ

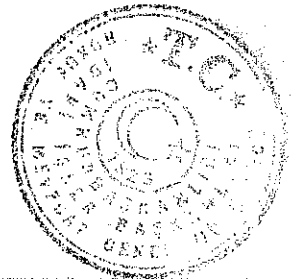
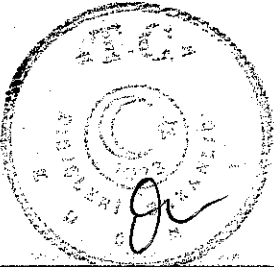
1. Bir Akit Tarafın kendi ülkesinde bulunan havalimanları, havacılık güvenliği, diğer ilgili imkânları ve hizmetleri, diğer Akit Tarafın havayollarının kullanımına, kullanım anlaşmalarının yapıldığı tarih itibarıyla benzer uluslararası hava hizmetleri ile iştigal eden herhangi bir havayoluna sağlanan en iyi koşullardan daha az avantajlı koşullarla sunulmaz.



2. Bir Akit Tarafça tayin edilen havayolunun veya havayollarının, her iki Akit Tarafın ulusal yasa ve yönetmeliklerine uygun bir şekilde, diğer Akit Tarafın ülkesinde kendisi tarafından belirlenmiş yer hizmetlerini yürütmesine ve kendi tercihi doğrultusunda, yerel kanun ve yönetmelikler uyarınca gerekli görülmesi halinde, tamamen ya da kısmen, diğer Akit Tarafın yetkili makamları tarafından yetkilendirilmiş herhangi bir acenteden sağlanan yer hizmetlerini almasına izin verilir.
3. Havalimanları, havacılık güvenliği tesisleri ve diğer ilgili tesisler ve hizmetlerin diğer Akit Tarafın havayolu tarafından kullanımı için bir Akit Tarafın ülkesinde uygulanan ücret ve harçların belirlenmesi ve tahsilatı adil ve eşit olacaktır. Bu harçlar ve ücretler, bu harçların ve ücretlerin uygulandığı zamanda benzer uluslararası hava hizmetlerinde bulunan herhangi bir havayoluna sağlanan en iyi koşullardan daha az elverişli olmamak kaydıyla oluşturulur.
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 destekler ve teşvik ederler. Kullanıcılar, her bir Tarafın belirlenmiş kanunları doğrultusunda, değişiklikler yapılmadan önce görüşlerini belirtebilmelerini sağlamak üzere, kullanıcı ücretlerindeki her değişiklik teklifi hakkında mümkün olduğu kadar önceden bilgilendirilir.

MADDE 10 YABANCI PERSONEL VE YEREL HİZMETLERE ERİŞİM

1. Bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolu veya havayolları, diğer Akit Tarafın ülkesine giriş, ülkesinde ikamet ve çalışmayla ilgili kanun ve düzenlemelerine uygun şekilde mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesi için gerekli olan kendi idari, ticari, satış, operasyonel, teknik ve diğer uzman çalışanlarını diğer Akit Tarafın ülkesine getirebilecek ve ülkesinde bulundurabilir.
2. Bu maddenin birinci fıkrası kapsamında ortaya konmakta olan söz konusu personel ihtiyaçları, Akit Tarafların tayin edilen havayolunun veya havayollarının tercihleri doğrultusunda bu havayolunun veya havayollarının kendi personeli vasıtasıyla veya diğer Akit Tarafın ülkesinde diğer havayollarına bu tür hizmetler sunulması konusunda yetkilendirilmiş herhangi bir kuruluş, şirket veya havayolu tarafından sunulan hizmetlerden ve personelden faydalanmak suretiyle karşılanabilir.
3. Bu temsilciler ve personel diğer Akit Tarafın yürürlükteki yasalarına ve düzenlemelerine tabi olurlar. Her bir Akit Taraf bu yasalar ve düzenlemeler doğrultusunda ve müteakibliyet esasına tabi olmak kaydıyla, gerekli çalışma izinlerini, ziyaretçi vizelerini veya benzeri dokümanları gereksiz gecikmelere mahal vermeksizin, bu maddenin (1.) fıkrasında belirtilen temsilcilere ve personele temin eder.

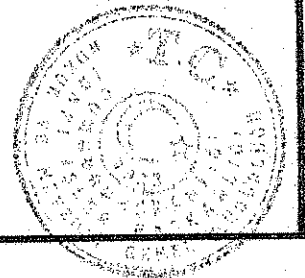
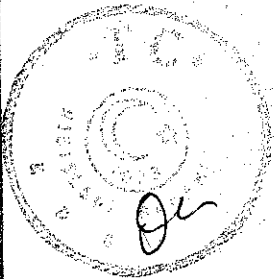


MADDE 11
DÖVİZLERİN ÇEVİRİLMESİ VE KAZANÇLARIN TRANSFERİ

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

MADDE 12
SERTİFİKALARIN VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI

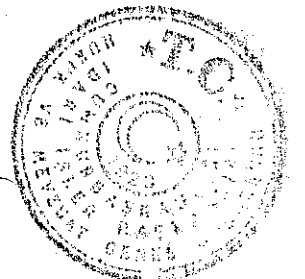
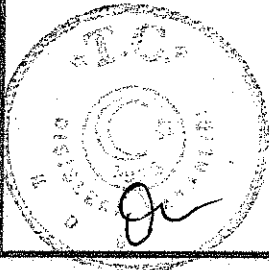
1. Bir Akit Tarafça tanzim edilen veya geçerli sayılan ve halen geçerli olan uçuşa elverişlilik sertifikaları, yeterlilik sertifikaları ve lisanslar, bu sertifika veya lisansların tanzim edildiği veya geçerli sayıldığı koşulların, Şikago Sözleşmesi uyarınca belirlenen asgari standartlara eşit veya daha yüksek seviyede olması kaydıyla, mutabık kalınan hava hizmetlerinin belirlenen hatlarda yürütülmesi amacıyla diğer Akit Tarafça da tanınır. 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 bulunulan 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 edebilir. Uygun bir anlaşmaya varılamaması durumu, işbu Anlaşma'nın 4. maddesinin (İşletme Yetkisinin Reddi, İptali, Askıya Alınması, Değiştirilmesi veya Sınırlandırılması) uygulanmasına gerekçe oluşturur.

MADDE 13 HAVACILIK EMNİYETİ

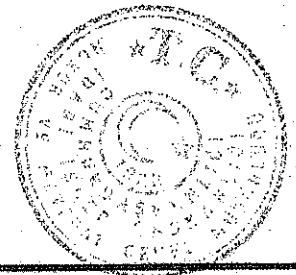
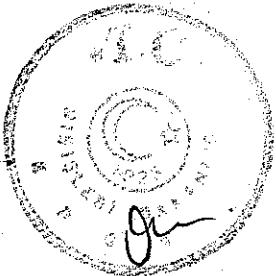
1. Akit Taraflardan herhangi biri, diğer Akit Tarafça havacılık tesislerine ve hizmetlerine, mürettebata, hava aracına veya bunların işletilmesine ilişkin herhangi bir alanda benimsenmiş bulunan emniyet standartları ile ilgili olarak herhangi bir zamanda istişarelerde bulunmayı talep etme hakkına sahip olur. Bu istişareler, söz konusu talebin yapıldığı tarihten itibaren otuz (30) gün içinde gerçekleştirilir.
2. Bu istişareleri müteakiben, Akit Taraflardan herhangi birinin diğer Akit Tarafın bu alanlardaki emniyet standartlarını, bu maddenin 1. fıkrasında belirtilen hususlarda, en azından söz konusu tarih itibarıyla Sözleşmede belirtilen asgari standartlara eşit şekilde sağlamadığını ve uygulamadığını tespit etmesi halinde, sözü geçen Akit Taraf bu tespitlerini ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından tavsiye edilen asgari standartlara uygunluğun sağlanması için atılması gereken adımları diğer Akit Tarafa bildirecek ve diğer Akit Taraf da kararlaştırılan süre içerisinde gerekli düzeltici önlemleri alır. Belirlenen süre içerisinde gerekli düzeltici önlemlerin alınmaması, bu Anlaşma'nın 4. maddesinin (İşletme Yetkisinin Reddi, İptali, Askıya Alınması, Değiştirilmesi veya Sınırlandırılması) uygulanmasına gerekçe oluşturur.
3. Sözleşmenin 16. maddesinde öngörülen yükümlülükler bakımaksızın, bir Akit Tarafın havayolu tarafından veya bu havayolu adına diğer Akit Taraf Devletin ülkesine incek veya ülkesinden kalkacak şekilde gerçekleştirilen uçuşlarda işletilen bir hava aracının diğer Akit Taraf Devletin Ülkesinde bulunduğu sırada, olağandışı bir gecikmeye yol açmamak şartıyla denetime (bu 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 olur.



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 itibarıyla yürürlükte bulunan asgari standartlara uygun olmadığı yönünde ciddi kaygıların oluşması veya
 - b) sözleşme uyarınca belirlenmiş olan ve denetimin gerçekleştirildiği tarih itibarıyla 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 olur.
5. Bir Akit Tarafın tayin edilen 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 bu 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 olur.
7. Akit Taraflardan herhangi birinin bu maddenin (2.) veya (6.) fıkraları uyarınca aldığı tedbirler, bu tedbirin alınmasını gerektiren durumun ortadan kalkmasıyla sona erdirilir.

MADDE 14 HAVACILIK GÜVENLİĞİ

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



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 bulunurlar.
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 ederler. Akit Taraflar, kendi tescillerindeki hava aracı işletmecilerinin veya işyeri merkezi ya da daimi ikametgâhı kendi ülkelerinde bulunan hava aracı işletmecilerinin ve ülkelerindeki havalimanı işletmecilerinin Akit Tarafları bağlayan bu tür havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini sağlarlar. Bu bağlamda her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa kendi ulusal düzenlemeleri ve uygulamaları ile yukarıda belirtilen Ek'lerdeki havacılık güvenlik standartları arasındaki farklılıkları bildirmelidir. Her bir Akit Taraf herhangi bir zamanda diğer Akit Taraf ile bu tür farklılıkları müzakere etmek amacı ile bu Anlaşma'nın 25. maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) 2. fıkrası hükümleri doğrultusunda gerçekleştirilmek üzere acil istisna talebinde bulunabilirler.
4. Her bir Akit Taraf, hava aracı işletmelerinin, diğer Akit Tarafın, ülkesine girişte, bu ülkeden çıkışta veya bu ülkede bulunulan süre içerisinde uyulmasını talep ettiği ve yukarıda yer alan (3.) fıkra da atıfta bulunulan havacılık güvenliği hükümlerine uymalarının istenebileceği hususunda mutabıktır. Ayrıca, Akit Taraflardan her biri ülkesinde hava aracının korunması ve yolcuların, mürettebatın el bagajlarının, genel bagajın, kargo ve hava aracı ikmal malzemelerinin yükleme ve boşaltma öncesinde ve sırasında kontrolü amacıyla yeterli emniyet tedbirlerinin alınması ve etkin şekilde uygulanmasını sağlar. Akit Taraflardan her biri, özel bir tehdidin bertaraf edilmesi amacıyla diğer Akit Tarafın makul özel güvenlik tedbirleri alınması yolunda yapacağı herhangi bir talebi olumlu bir şekilde dikkate alır.
5. Sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesi olayının veya bu doğrultuda bir tehdidin vuku bulması veya hava aracına, hava aracının yolcularına ve mürettebatına, havalimanlarına veya hava seyrüsefer tesislerine yönelik diğer yasadışı müdahalelerin meydana gelmesi halinde Akit Taraflar, haberleşmede kolaylık sağlayarak ve bu tür bir olayın veya olay tehdidinin, insan hayatına yönelik riski asgari düzeyde tutacak şekilde, hızlı ve emniyetli bir şekilde sona erdirilmesini amaçlayan diğer uygun tedbirleri alarak birbirlerine yardımcı olurlar.
6. Her bir Akit Taraf, kalkışı, insan hayatının korunmasına ilişkin asli görevlerini yerine getirmek için gerekli olmadıkça, ilgili Devletin ülkesine iniş yapmış olan, yasadışı yollarla ele geçirilmiş veya diğer yasadışı müdahale eylemlerine maruz kalmış bir hava aracının, yerde kalmasını sağlamak üzere pratikte mümkün olan önlemleri alır. Pratikte mümkün olduğu takdirde bu tip önlemler karşılıklı istisna temelinde alınır.



MADDE 15
KOD PAYLAŞIMI

1. Her bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolu (havayolları), Türkiye Cumhuriyeti için Türkiye Cumhuriyeti Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün, Nikaragua için de Sivil Havacılık Otoritesinin, önceden iznini almak suretiyle:
 - a. aynı Akit Tarafın herhangi bir havayolu veya havayolları;
 - b. diğer Akit Tarafın herhangi bir havayolu veya havayolları;
 - c. üçüncü bir ülkenin havayolu veya havayolları;ile bloke yer angajmanı, kod paylaşımı veya diğer ticari uygulamalar gibi pazarlama uygulamalarına katılabilir.
2. Yukarıdaki uygulamalara katılan tüm havayolları, uygun hat ve trafik haklarına sahip olacak ve satılan her bilet için, alıcıyı satış noktasında hizmetin hangi kısmında hangi havayolunun görev yapacağı konusunda bilgilendirirler.
3. Üçüncü Taraf Kod Paylaşımı düzenlemeleri için, bu düzenlemeler içinde yer alan tüm havayolları her iki Akit Tarafın havacılık otoritelerinin onayına tabi olur. 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.
4. Kod Paylaşımı hizmetlerinin hava yolu pazarlamasının frekans hakkından sayılmayacağı hususu her iki Akit Tarafın ortak anlayışdır.

MADDE 16
SEYAHAT BELGELERİNİN GÜVENLİĞİ

1. Her bir Akit Taraf, pasaportlarının güvenliğini sağlayacak önlemler almayı kabul etmektedir.
2. Her bir Akit Taraf ayrıca emisyon kontrollerinin, doğrulanmasının ve düzenlenen pasaportların rahatlıkla kötüye kullanılamayacak ve rahatlıkla yasadışı şekilde tahrif edilemeyecek, kopyalanamayacak veya tanzim edilemeyecek nitelikte olmasını temin edecek usuller geliştirmeyi kabul etmektedir.
3. Yukarıda belirtilen amaca istinaden, her bir Akit Taraf, pasaportlarını ve diğer seyahat belgelerini ICAO Doküman 9303 Makine Tarafından Okunabilir Seyahat Belgeleri: Bölüm 1- Makine Tarafından Okunabilir Pasaportlar, Bölüm 2- Makine Tarafından Okunabilir Vizeler, ve/veya Bölüm 3- Makine Tarafından Okunabilir Ebat 1 ve Ebat 2 Resmi Seyahat Belgeleri doğrultusunda düzenler.
4. Her bir Akit Taraf, taklit edilmiş veya sahte seyahat belgelerine ilişkin operasyonel bilgi alışverişinde bulunmayı ve seyahat belgelerinde sahteciliği, taklit edilmiş veya sahte seyahat belgelerinin kullanımını, geçerli seyahat belgelerinin sahtekârlarca kullanımını, hak sahipleri tarafından gerçek seyahat belgelerinin bir suçun işlenmesi sırasında kötüye kullanımını, süresi dolmuş veya iptal edilmiş seyahat belgelerinin kullanımını ve sahtecilikle ele geçirilmiş seyahat belgelerinin kullanımını içeren seyahat belgesi dolandırıcılığına karşı mücadeleyi güçlendirmek amacı ile diğer Akit Tarafla işbirliği yapmayı kabul etmektedir.



MADDE 17
BİLGİSAYARLI REZERVASYON SİSTEMLERİ (CRS)

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

MADDE 18
SİGARA YASAĞI

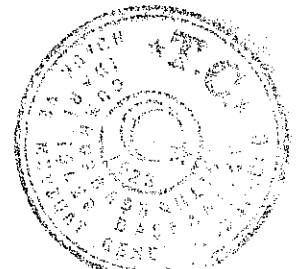
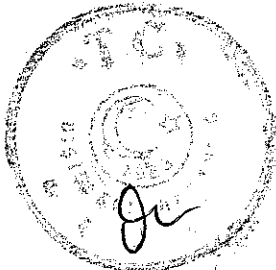
1. Her bir Akit Taraf, Akit Taraflar arasında kendi ülkesine ait havayolu şirketleri tarafından işletilen ve yolcu taşınan tüm uçuşlarda sigara içilmesini yasaklayacak veya kendi ülkesine ait havayolu şirketlerinin yasaklamasını sağlar. Bu yasak, hava aracının tüm bölümlerinde uygulanır ve yolcular uçağa alınmaya başladığı andan, yolcuların uçaktan indirilmesinin tamamlandığı ana kadar geçerli olur.
2. Her bir Akit Taraf, kendi havayollarının, yolcularının ve mürettebatının bu Anlaşma'nın hükümlerine uymasını sağlamak amacı ile bu kurallara uyulmaması durumunda gerekli cezaların uygulanması da dâhil olmak üzere makul gördüğü tüm önlemleri alır.

MADDE 19
ÇEVRENİN KORUNMASI

Akit Taraflar, havacılığın sürdürülebilir gelişimini teşvik ederek çevrenin korunması ihtiyacını desteklerler. Akit Taraflar, ilgili ülkeleri arasındaki operasyonlara ilişkin ICAO Standartlarına ve Sözleşme Ekinin Tavsiye Edilen Uygulamalarına (SARP'ler) ve çevrenin korunmasına ilişkin mevcut ICAO politikasına ve kılavuzuna uymayı kabul etmektedirler.

MADDE 20
CHARTER/TARİFESİZ UÇUŞLARA UYGULANABİLİRLİK

1. Bu Anlaşma'nın 24. maddesi (Ulusal Kanunların ve Düzenlemelerin Uygulanması), 13. maddesi (Havacılık Emniyeti), 12. maddesi (Sertifika ve Lisansların Karşılıklı Tanınması), 14. maddesi (Havacılık Güvenliği), 7. maddesi (Vergiler, Gümrük Harçları ve Diğer Ücretler), 23. maddesi (İstatistikler), 9. maddesi (Kullanıcı Ücretleri), 10. maddesi (Yerel Hizmetlere Erişim ve Yabancı Personel), 11. maddesi (Döviz Dönüşümü ve Kazançların Transferi) ve 25. maddesinde (İstisnalar ve Değişiklikler) belirtilen hükümler, bir Akit Tarafın hava taşıyıcıları tarafından diğer Akit Tarafın ülkesine veya ülkesinden yapılacak olan charter ve diğer tarifesiz uçuşlara ve bu tür uçuşları gerçekleştiren diğer hava taşıyıcılarına da uygulanır.
2. Bu maddenin (1.) fıkrasındaki hükümler, charter veya tarifesiz uçuşların onaylanmasını veya bu operasyonların organizasyonlarında yer alan hava taşıyıcılarının veya diğer tarafların sevk ve idaresini düzenleyen ulusal yasa ve yönetmelikleri etkilemez.



MADDE 21 KİRALAMA

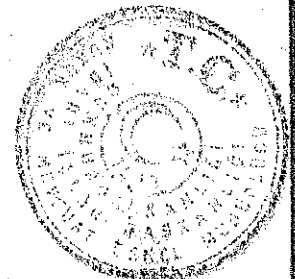
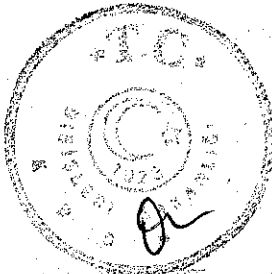
1. Her bir Akit Taraf, bu Anlaşma kapsamındaki hizmetler için kiralanın ve işbu Anlaşma'nın 13. Maddesinde (Havacılık Emniyeti) ve 14. Maddesinde (Havacılık Güvenliğı) belirtilen standartlara uygun olmayan hava araçlarının kullanımını önler.
2. Yukarıdaki fıkraya tabi olmak kaydıyla, her bir Akit Tarafça tayin edilen havayolları, kiraya veren havayolunun sahip olmadığı trafik haklarını kullanmasına yol açmaması koşuluyla, diğer havayolları da dâhil olmak üzere herhangi bir firmadan kiralanmış olan hava aracını kullanabilir.

MADDE 22 UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI

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

MADDE 23 İSTATİSTİKLER

Akit Tarafların havacılık otoriteleri, talep edilmesi halinde, diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine, birinci Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından mutabık kalınan hizmetlerde sunulan kapasitenin değerlendirilmesi amacıyla makul ölçülerde gerekli olabilecek periyodik istatistikî raporlar veya sair istatistikî raporlar sunarlar. 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 içerir.

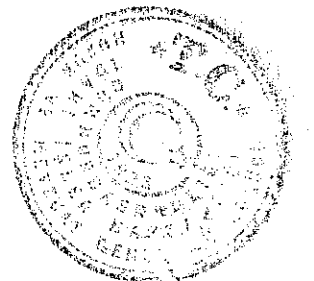
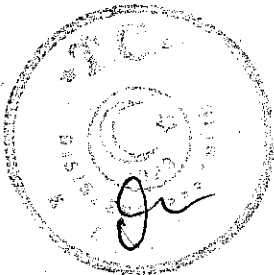


MADDE 24
ULUSAL KANUNLARIN VE DÜZENLEMELERİN UYGULANMASI

1. Bir Akit Tarafın uluslararası hava hizmetlerinde kullanılan bir hava aracının ülkesine girişi, ülkesinde kalışı veya ülkesinden 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 uygulanır.
2. Bir Akit Tarafın yolcu, mürettebat, bagajlar veya posta da dâhil olmak üzere kargonun ülkesine girişi, kalışı veya ayrılışıyla ilgili giriş, çıkış, gümrükleme, göç ve iltica, havacılık güvenliği, pasaport, gümrük, döviz, posta, sağlık ve karantina gibi formaliteleri düzenleyen kanunlarına ve düzenlemelerine, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından taşınan yolcu, mürettebat, bagajlar, kargo ve posta tarafından veya onlar adına, bu ülkede bulundukları süre zarfında uyulur.
3. Akit Taraflardan herhangi birinin kendi ülkesinde yerel hava hizmetlerinin sunulmasına ilişkin kanunlarına ve düzenlemelerine, bu Akit Tarafın ülkesinde kabotaj işlemleri gerçekleştirmeleri durumunda, diğer Akit Tarafın havayolları tarafından da uyulur.
4. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın talebi üzerine işbu Anlaşma'da atıfta bulunulan ilgili kanunların, düzenlemelerin ve prosedürlerin suretlerini karşı tarafa sunar.

MADDE 25
İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER

1. Akit Tarafların Havacılık Otoriteleri, yakın işbirliği anlayışı içinde, zaman zaman bu Anlaşma'nın ve Eklerinin uygulanması, yorumlanması, tatbiki veya tadili amacı ile birbirleriyle istişareler yürütürler.
2. Bir Akit Tarafın bu Anlaşma veya Ekleri üzerinde değişiklik yapmak amacıyla istişarede bulunmayı talep etmesi durumunda, Akit Taraflarca aksi yönde bir karar alınmadığı müddetçe bu istişareler Akit Taraflardan birinin, diğer Akit Tarafça yazılı olarak yapılan talebi aldığı tarihten itibaren en kısa sürede ve her hâlukarda en geç altmış (60) gün içerisinde başlar. Bu istişareler müzakere veya yazışma yoluyla gerçekleştirilir. Her bir Akit Taraf, bu istişareler sırasında mantıklı ve ekonomik kararların alınabilmesini kolaylaştırmak amacıyla, tutumunu destekleyen ilgili gerekçeleri hazırlar ve sunar.
3. Akit Taraflardan herhangi birinin bu Anlaşma'nın herhangi bir hükmü üzerinde değişiklik yapılmasını talep etmesi halinde, söz konusu değişiklik, Akit Tarafların birbirlerine, gerekli iç prosedürlerinin tamamlandığını bildirmelerinden sonra yürürlüğe girer.
4. Eklerdeki ve hizmetlerin kapasitesine yönelik değişiklikler (madde 5) Akit Tarafların havacılık otoritelerinin kendi aralarında doğrudan anlaşmasıyla da yapılabilir. Değişiklikler geçici olarak karşılıklı mutabakata varıldığı tarihten itibaren uygulanmaya başlanır ve diplomatik nota teatisi ile teyit edilmesinden sonra yürürlüğe girer.



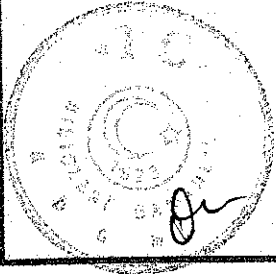
MADDE 26
İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ

1. Bu Anlaşma'nın yorumlanmasında veya uygulanmasında Akit taraflar arasında herhangi bir uyuşmazlık çıkması durumunda, Akit Taraflar öncelikle uyuşmazlıklarını her iki Akit Taraf Devletinin havacılık otoriteleri arasında müzakere yoluyla çözmeye çaba gösterirler.
2. Söz konusu Havacılık Otoritelerinin müzakereler yoluyla çözüme ulaşamamaları halinde, uyuşmazlık diplomatik kanallar yoluyla çözüme kavuşturulur.
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 itibariyle her iki Akit Tarafın da diplomatik ilişkide olduğu bir Devletin vatandaşı olmak kaydıyla, bu iki hakem tarafından seçilecek, üç hakemden oluşan bir hakem heyetine sunabilir.

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

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 edebilir.

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 bu maddenin (3.) fıkrasında belirtilen sorumluluklarını üstlenir.
5. Tahkim Heyeti, usullerini ve tahkim işleminin yerini Akit Taraflar arasında mutabık kalınan hükümlere tabi olmak kaydıyla belirler.
6. Tahkim Heyeti, kararını kurulduğu tarihten itibaren en geç altmış (60) gün içerisinde verir.
7. Tahkim Heyetinin kararları aralarında uyuşmazlık bulunan Akit Taraflar açısından nihai ve bağlayıcı nitelik taşır.



8. Akit Taraflardan herhangi birinin veya Akit Taraflardan herhangi biri tarafından tayin edilen havayolunun bu maddenin (2.) fıkrası uyarınca verilen karara uymaması durumunda, diğer Akit Taraf, temerrüde düşen Akit Tarafa bu Anlaşma uyarınca sağlanan hakları veya ayrıcalıkları sınırlandırabilir, askıya alabilir veya iptal edebilir.
9. Her bir Akit Taraf, kendi hakeminin masraflarını karşılar. Bu 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 paylaşılır.
10. Tahkime başvurulmasından itibaren tahkim heyeti kararını açıklayana dek, Akit Taraflar fesih hali dışında, verilen nihai karar doğrultusunda yapılabilecek düzeltmelere halel getirmeksizin, bu Anlaşmadan doğan bütün yükümlülüklerini yerine getirmeye devam ederler.

MADDE 27 TESCİL

Bu Anlaşma, Ekleri ve bunlarda yapılacak tüm değişiklikler ICAO nezdinde tescil edilir.

MADDE 28 ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR

Her iki Akit Tarafın da hava ulaştırmasına dair çok taraflı bir sözleşme veya anlaşmaya taraf olmaları halinde, bu Anlaşma söz konusu sözleşme veya anlaşma'nın hükümlerine uyum sağlayacak şekilde değiştirilir.

MADDE 29 GEÇERLİLİK ve SONA ERME

Bu Anlaşma süresiz olarak akdedilmiştir.

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

Bu durumda, sona erme bildirimi, karşılıklı mutabakatla süre bitiminden önce geri çekilmediği takdirde, bu Anlaşma sona erme bildiriminin diğer Akit Tarafça tebellüğ edildiği tarihten on iki (12) ay sonra sona erer. 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 edilir.



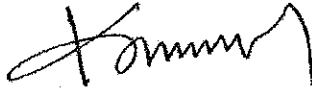
MADDE 30
YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

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

Yukarıdaki hususlar muvacehesinde, aşağıda imzaları bulunan ve ilgili Hükümetler tarafından bu yönde usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş tam yetkili temsilciler otuz (30) Maddeden ve bir (1) Ekten ibaret olan bu Anlaşmayı imzalamış ve bu Anlaşmaya kendilerinin mühürlerini vaz etmiş bulunmaktadır.

Her bir metin birbirine eşdeğer olmak üzere Nassau, Bahamalar'da 2016 yılının Aralık ayının 6. gününde Türkçe, İngilizce ve İspanyolca dillerinde çift nüsha halinde düzenlenmiştir. Yürütmede, yorumlamada veya uygulamada herhangi bir farklılığın oluşması halinde, İngilizce metin hâkim gelir ve geçerli olur.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ADINA



Bahri KESİCİ

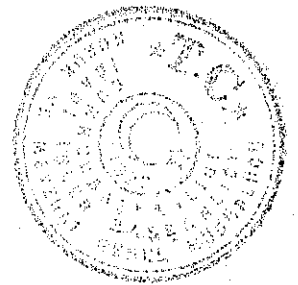
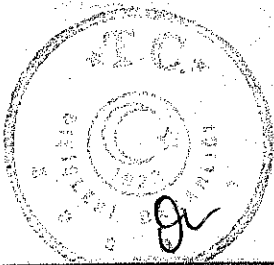
Genel Müdür V.

NİKARAGUA CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ADINA



Kaptan Carlos Salazar Sánchez

Sivil Havacılık Genel Müdürü



EK I
HAT ÇİZELGESİ

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

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	Öte Noktalar
Türkiye'deki Noktalar	Herhangi bir Nokta	Managua ve daha sonra belirlenecek farklı bir nokta	Herhangi bir Nokta

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

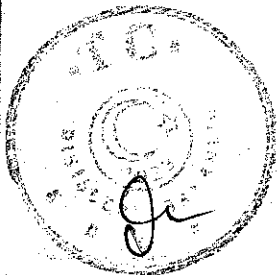
Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	Öte Noktalar
Nikaragua'daki Noktalar	Herhangi bir Nokta	İstanbul ve daha sonra belirlenecek farklı bir nokta.	Herhangi bir Nokta

Notlar:

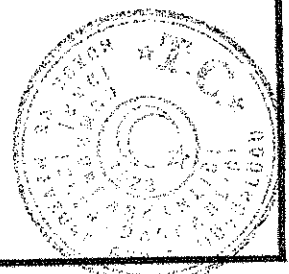
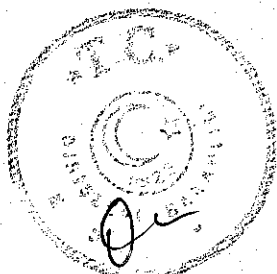
Tayin edilen havayolları, yolcuların ve kargonun ayrı ayrı veya birlikte taşınmasına yönelik düzenli seferlere ilişkin olarak 3.ve 4. trafik haklarını kullanma yetkisine sahip olurlar.

Yukarıdaki hatlar arasındaki ara noktalar ve öte noktalar ile tayin edilen havayolları tarafından bu noktalar arasında kullanılabilecek 5. trafik hakları her iki Akit Tarafın havacılık otoriteleri arasında müştereken belirlenir.

İlgili güzergâhtaki hizmetlerin başlangıç ve bitiş noktasının, havayolunu tayin eden Akit Tarafın ülkesi içinde bulunması koşuluyla, tayin edilen havayolu, tamamen kendi takdirinde olmak kaydıyla, herhangi bir uçuşta ya da hiçbir uçuşta ara noktaları ve öte noktaları kullanmayabilir.



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

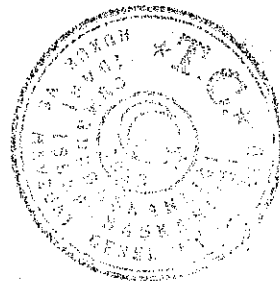
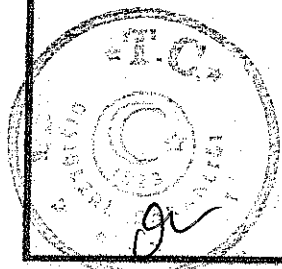


CONTENT

ARTICLE TITLE

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

ANNEX I ROUTE SCHEDULE



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

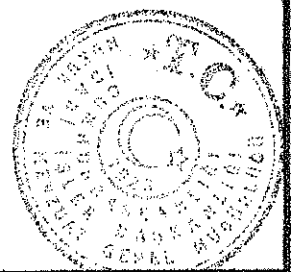
Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities,

Recognizing 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 jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation, and

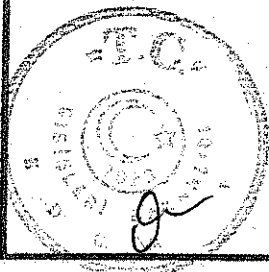
Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

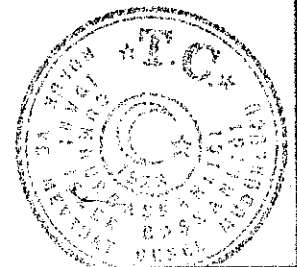
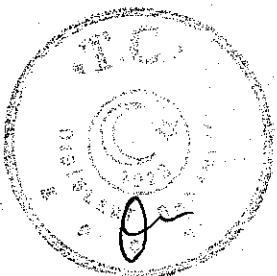


ARTICLE I DEFINITIONS

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 (DGCA) and in the case of the Republic of Nicaragua, the Civil Aviation Authority, 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 of transport of passengers, baggage, cargo and mail, which can be operated, according to the provisions of this Agreement on the specified routes;
 - d. "Annex" means any Annex to this Agreement or any amendments thereto, in accordance with the provisions of Article 25 (Consultations and Amendment) of this Agreement.
 - e. "Air service" "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings specified in Article 96 of the Convention;
 - f. "Capacity" means,
 - in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on the route or section of a route,
 - in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;
 - g. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes of the Convention under Articles 90 and 94 thereof, so far as those annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;
 - h. "Designated airline(s)" means any airline(s) which has/have been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;



- i. "Ground-handling" means and includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services;
- j. "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;
- k. "International air transportation" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
- l. "Marketing airline" means an airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline, through code-sharing;
- m. "Schedule" means the schedule of the routes to operate air transportation services annexed to the present Agreement and any modifications thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 25 (Consultations and Amendment) of the present Agreement;
- n. "Specified routes" means the routes established or to be established in the Annex to this Agreement;
- o. "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;
- p. "Territory" the established on the national legislation of each Contracting Parties;
- q. "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;
- r. "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.
- s. "Laws and regulations" also includes the rules that have on air transport.

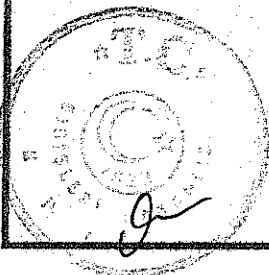


ARTICLE 2 GRANT OF RIGHTS

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. the right to perform regular and non regular services, combined of passenger and cargo or exclusive of cargo, between points in the territory of the other Contracting Party, between both territories and between the territory of the other Contracting Party, directly or through its own territory, such services might not include any point in the territory of the other Party designating the airline, without limitations on routes, flight frequencies and flight material that may be owned, leased or chartered;
 - 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 of hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. Such designation shall be effected by virtue of a written notification through diplomatic channels.
2. On receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to paragraphs (3) and (4) of this Article, grant without delay to the designated airline(s) the appropriate operating authorization.
3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require an airline(s) designated by the other Contracting Party to satisfy that it is (they are) qualified to 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.

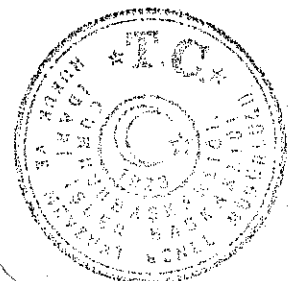
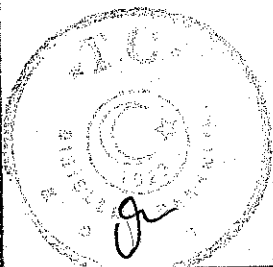


4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 (Grant of Rights) of this Agreement, in any case where the Contracting Party is not satisfied that:
 - a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; and/or
 - b. the Government designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 13 (Aviation Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement.
5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a capacity agreed upon and a tariff is established in accordance with the provisions of Article 5 (Capacity) and Article 6 (Tariffs) of this Agreement.

ARTICLE 4

DENIAL, CANCELLATION, SUSPENSION, MODIFICATION OR LIMITATION OF OPERATING AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to deny, cancel, modify or limit 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 substantial ownership 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.
2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultations aeronautical authorities of the State of other Contracting Party. In such a case consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

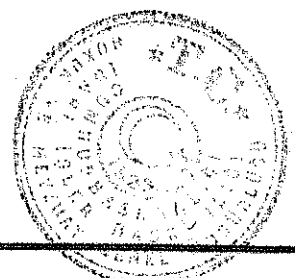
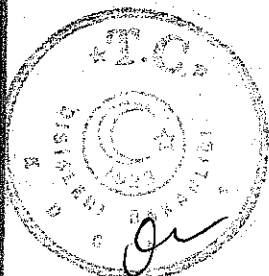


ARTICLE 5 CAPACITY

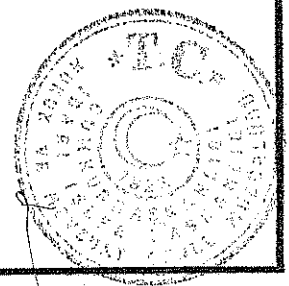
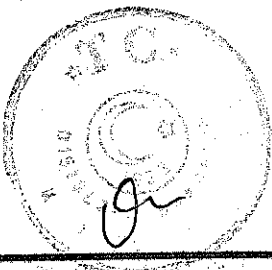
1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall enjoy fair and equal opportunity for the operation of air services between the territories of two Contracting Parties.
2. In the operation by the designated airline(s) of either Contracting Party of the specified air services, the interests 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 will be freely determined by the designated airlines; and the frequency of the services to be operated shall be, at the outset, determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the services are inaugurated. Increasing of the capacity and frequency of services initially determined will be agreed between the aeronautical authorities.

ARTICLE 6 TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow the tariffs for international air services operated to/from/through its territory to be established by the designated airlines at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to :
 - a. prevention of practices of unfair competition and anti-competitive practices and discriminatory rates;
 - b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive;
 - c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.



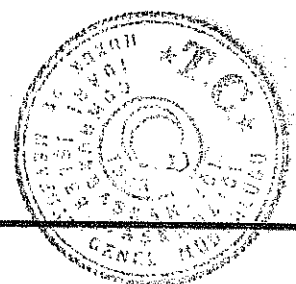
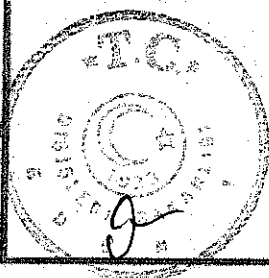
2. The tariffs established under paragraph (1) shall not be required to be filed by the designated airlines of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval.
3. Notwithstanding the above, the Contracting Parties shall establish effective mechanisms that enable national aviation agencies monitor the tariffs of air transport services offered by designated airlines.
4. Neither Contracting Party shall allow that its designated airline or airline(s) carry out anti-competitive practices, according to the domestic law of each Party, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, 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.
5. 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. behavior indicating an abuse of dominant position on the route;
 - e. collusive arrangement or actions that constitute abuse of dominant position; and
 - f. others that can be identified, according to the competition legislation of each Contracting Party,
6. In the event that either aeronautical authority dissatisfied with a tariff proposed or in effect for an airline of the other Contracting Party, the aeronautical authorities will endeavor 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.
7. In connection with the above paragraph, the Contracting Parties shall at any time that it is aware of the possible existence of an anticompetitive practice, whether it may be, inform the national competition authority, in accordance with the domestic law of each country.



8. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of one Contracting Party shall provide, on request, to the aeronautical authorities the other Contracting Party the information relating to the establishment of the tariffs, in a manner and format as specified by such authorities, and at least every six months and extraordinarily when any increase or decrease over the last presented.
9. No Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

ARTICLE 7 TAXES, CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

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



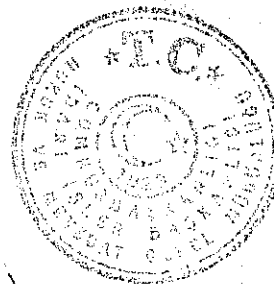
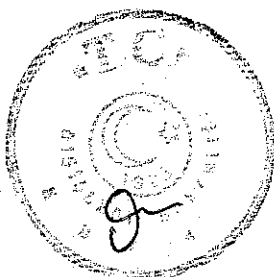
- d. printed ticket stock, airway bills any printed material bearing the insignia of a designated airline of a Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline intended for use in the operation of international services until such time as they are re-exported.
3. Materials referred to in paragraph (2) above shall be subject to supervision or control of customs authorities.
4. The regular airborne equipment, spare parts (including engines), aircraft stores and supplies of fuels and lubricants (including hydraulic fluids) as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they shall be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations of that Contracting Party.
5. The fees corresponding to the services performed in relation to the storage and customs clearance will be charged in accordance with the national laws and regulations of the State of the Contracting Parties.

ARTICLE 8 DIRECT TRANSIT

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a control in respect of security measures against violence, air piracy and smuggling of narcotics and psychotropic substances; or others established by the Parties, related with aviation security. 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 favorable than the most favorable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time arrangements for use are made.

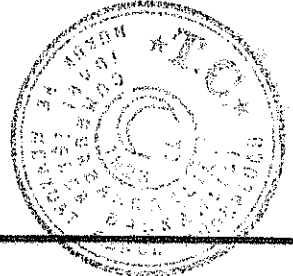
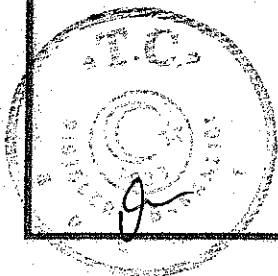


2. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be permitted, in accordance with the national laws and regulations of both Contracting Parties, to perform its own specified ground handling services in the territory of the other Contracting Party and, at its option, to have ground handling services provided in whole or in part by any agent authorized, if required by domestic laws and regulations, by the competent authorities of the other Contracting Party to provide such services.
3. The setting and collection of fees and charges imposed in the territory of one Contracting Party on an airline of the other Contracting Party for the use of airports, aviation security and other related facilities and services shall be just and fair. Any such fees and charges shall be assessed on an airline of the other Contracting Party on terms no less favorable than the most favorable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time the fees or charges are imposed.
4. Each Contracting Party shall encourage discussions between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities, or where practicable, through airlines' representative organizations. Users shall be informed, in accordance with the laws established by each Party 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 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 established in the first paragraph of this article may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services and personnel of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and which has been authorized to perform such services for other airlines.
3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party. Consistent with such laws and regulations each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph (1) of this Article.

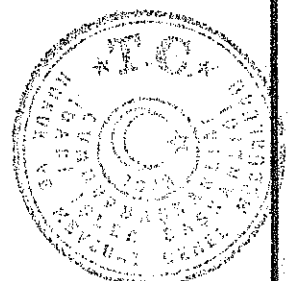
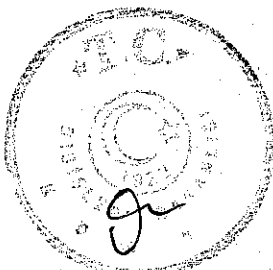


ARTICLE 11
CURRENCY CONVERSION AND REMITTANCE OF EARNINGS

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

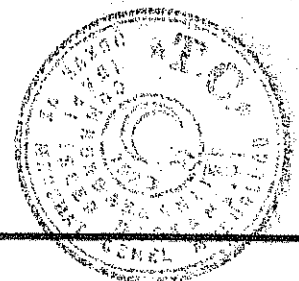
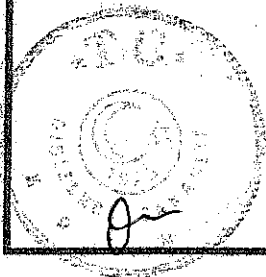
1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes provided that the requirements 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 (Denial, Cancellation, Suspension, Modification or Limitation of Operating Authorization) of this Agreement.

ARTICLE 13 AVIATION SAFETY

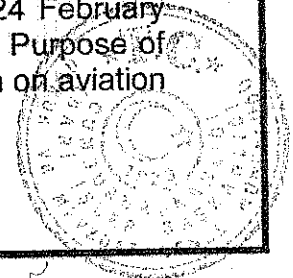
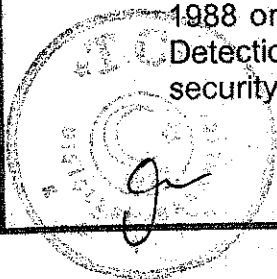
1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities and services, to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that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



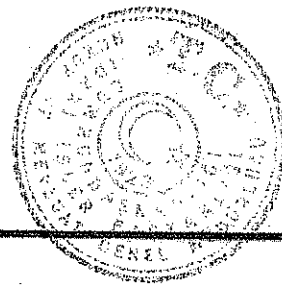
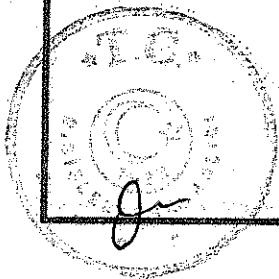
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a) Serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
 - b) Serious concerns that there is a lack of effective 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 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 a 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 to 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 inspections, 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 the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 or the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection done at Montreal on 1 March 1991 or any other Convention on aviation security to which the Contracting Parties are parties.



2. Upon request, the Contracting Parties shall provide all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties, in their mutual relations, shall act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by ICAO and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences which shall be held in accordance with paragraph 2 of Article 25 (Consultations and Amendment) of this Agreement.
4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall secure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, and baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof, with minimum risk to life.
6. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference, which has landed in the territory of the respective State is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

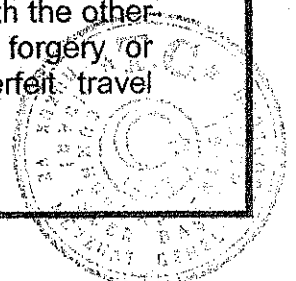
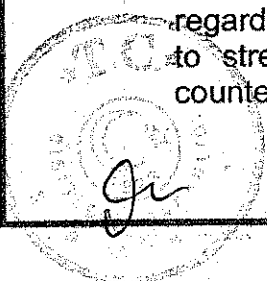


ARTICLE 15 CODE SHARING

1. The designated airline(s) of either Contracting Party may conclude prior authorization, in the case of Turkey, Turkish Directorate General of Civil Aviation, and in the case of Nicaragua of the Civil Aviation Authority, marketing arrangements such as blocked space, code sharing or other commercial arrangements with:
 - a. An airline or airlines of the same Contracting Party;
 - b. An airline or airlines of other Contracting Party;
 - c. An airline or airlines of a third country
2. The airlines in the above arrangements shall hold the appropriate route and traffic rights, and, in respect of each ticket sold, purchaser shall be informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service.
3. 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 authorize 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.
4. It is the common understanding of both Contracting Parties that code-share services are not counted against the frequency entitlement of the marketing airline.

ARTICLE 16 SECURITY OF TRAVEL DOCUMENTS

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



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

ARTICLE 17

COMPUTER RESERVATION SYSTEMS (CRS)

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

ARTICLE 18

BAN ON SMOKING

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

ARTICLE 19

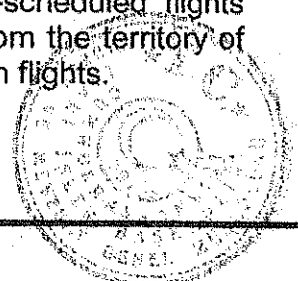
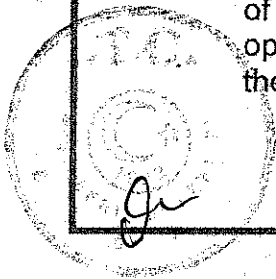
ENVIRONMENTAL PROTECTION

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

ARTICLE 20

APPLICABILITY TO CHARTER/NON SCHEDULED FLIGHTS

1. The provisions set out in Articles 24 Application of Laws and Regulations, 13 Aviation Safety, 12 Mutual Recognition of Certificates and Licenses, 14 Aviation Security, 7 Taxes, Customs Duties and Other Charges, 23 Statistics, 9 User Charges, 10 Non-National Personnel and Access to Local Services, 11 Currency Conversion and Remittance of Earnings, and 25 Consultations and Amendment of this Agreement apply as well to charters and other non-scheduled flights operated by the air carriers of one Contracting Party into or from the territory of the other Contracting Party and to the air carriers operating such flights.



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

ARTICLE 21 LEASING

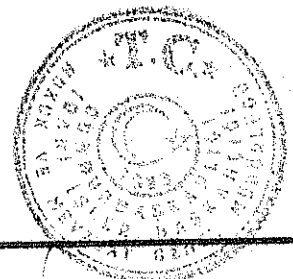
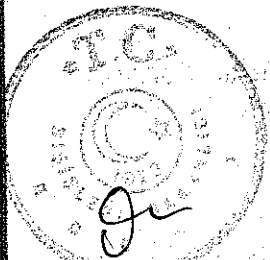
1. Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Articles 13 (Aviation Safety) and 14 (Aviation Security) of this Agreement.
2. Subject to paragraph above, the designated airlines of each Contracting Party may use aircraft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

ARTICLE 22 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 23 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.

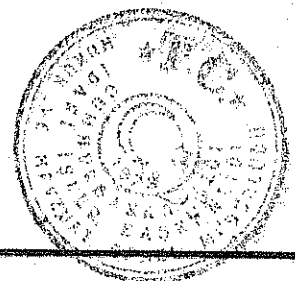
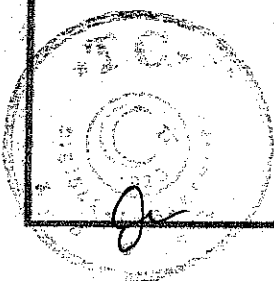


ARTICLE 24
APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

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. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the provision of domestic air services will be fulfilled by the airlines of the other Contracting Party, if they perform cabotage in the territory of the first Contracting Party.
4. 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 25
CONSULTATIONS AND AMENDMENT

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



4. Amendments to the Annexes and capacity of the services (article 5) may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall be applied provisionally from the date they have been agreed upon and enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

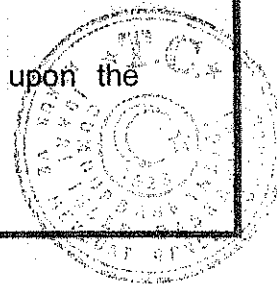
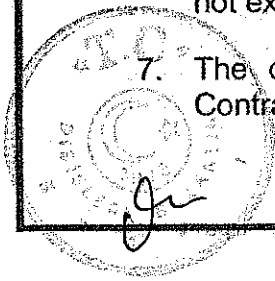
ARTICLE 26 SETTLEMENT OF DISPUTES

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

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

If a Contracting Party fails to nominate its arbitrator within the specified period or in case the chosen arbitrators fail to agree on the umpire within the mentioned period, each Contracting Party may request the President of the Council of ICAO to appoint the umpire or the arbitrator representing the Party 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. Once integrated the Arbitral Tribunal, it shall deliver its decision within a period not exceeding sixty (60) days.
7. The decisions of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Contracting Parties to the dispute.



8. 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.
9. 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.
10. Pending the submission to arbitration and thereafter until the arbitral tribunal publishes its award, the Contracting Parties shall, except in the event of termination, continue to perform all their obligations under this Agreement without prejudice to a final adjustment in accordance with the said award.

ARTICLE 27 REGISTRATION

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

ARTICLE 28 MULTILATERAL AGREEMENTS

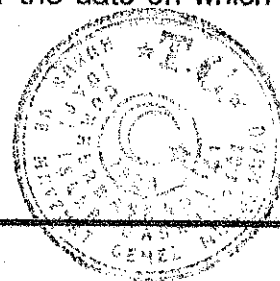
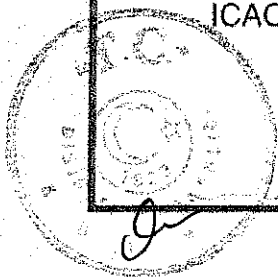
In the event of conclusion of a multilateral convention or agreement concerning air transport to which both Contracting Parties adhere, this Agreement shall be modified to conform with the provisions of such convention or agreement.

ARTICLE 29 VALIDITY and TERMINATION

This Agreement is concluded for an unlimited period of time.

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

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



**ARTICLE 30
ENTRY INTO FORCE**

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

In witness thereof, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement comprising thirty (30) Articles and one (1) Annex and have affixed thereto their seals.

Done at Nassau, Bahamas on this 6th day of December of the year 2016 in duplicate, in the English, Turkish, and Spanish 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**

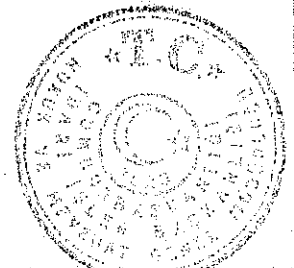
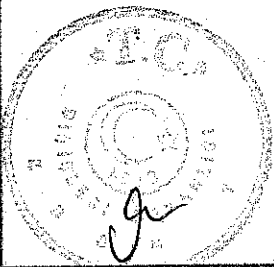


Mr. Bahri KESICI
Acting General Director
for Civil Aviation

**FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF NICARAGUA**



Capt. Carlos Salazar Sánchez
General Director for Civil Aviation



**ANNEX I
ROUTE SCHEDULE**

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

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Turkey	Any point	Managua and one point to be specified later	Any Point

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

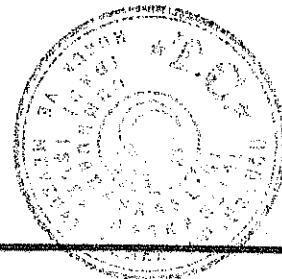
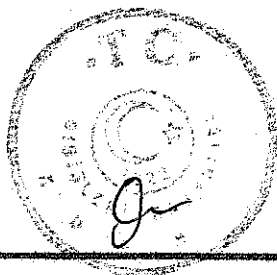
From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Nicaragua	Any point	Istanbul and one point to be specified later	Any point

Notes:

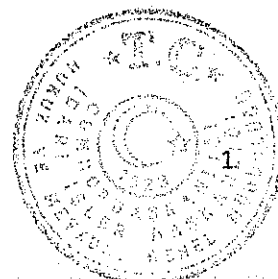
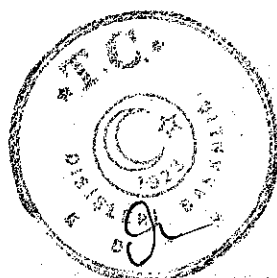
The designated airlines are authorized to exercise traffic rights of 3rd and 4th Air Freedoms, regarding regular transport service of passenger, cargo and mail separately or in combination.

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.



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

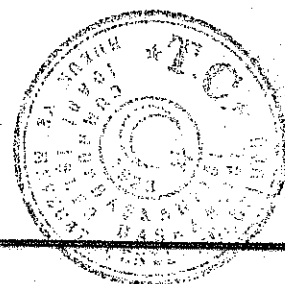
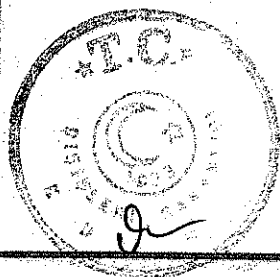


CONTENIDO

ARTÍCULO TÍTULO

1	DEFINICIONES
2	OTORGAMIENTO DE DERECHOS
3	DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN
4	DENEGACIÓN, CANCELACIÓN, SUSPENSIÓN, MODIFICACIÓN O LIMITACIÓN DE AUTORIZACIÓN PARA OPERAR
5	CAPACIDAD
6	TARIFAS
7	IMPUESTOS, DERECHOS DE ADUANA Y OTROS CARGOS
8	TRÁNSITO DIRECTO
9	CARGOS AL USUARIO
10	PERSONAL NO NACIONAL Y ACCESO A SERVICIOS LOCALES
11	CONVERSIÓN DE DIVISAS Y REMESA DE UTILIDADES
12	RECONOCIMIENTO MUTUO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS
13	SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
14	SEGURIDAD OPERACIONAL
15	CÓDIGOS COMPARTIDOS
16	SEGURIDAD DE DOCUMENTOS DE VIAJE
17	SISTEMA INFORMÁTICO DE RESERVA
18	PROHIBICIÓN DE FUMAR
19	PROTECCIÓN AMBIENTAL
20	APLICABILIDAD DE CHARTERS/VUELOS NO PROGRAMADOS
21	LEASING
22	PRESENTACIÓN DEL PROGRAMA DE VUELOS
23	ESTADÍSTICAS
24	APLICACIÓN DE LEYES Y REGULACIONES
25	CONSULTAS Y ENMIENDAS
26	ARREGLO DE DISPUTAS
27	REGISTRO
28	ACUERDOS MULTILATERALES
29	VALIDEZ Y TERMINACIÓN
30	VIGENCIA

ANEXO I CUADRO DE RUTAS



El Gobierno de la República de Turquía y el Gobierno de la República de Nicaragua, de ahora en adelante, las "Partes Contratantes",

Siendo Partes del Convenio de Aviación Civil Internacional y del Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, ambos abiertos para firma en Chicago, el siete de diciembre de 1944,

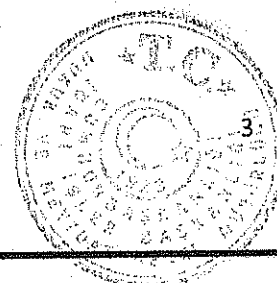
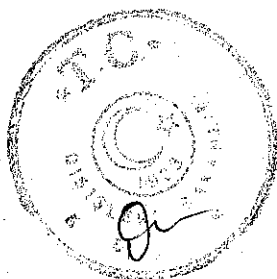
Deseando facilitar la expansión de las oportunidades de los servicios aéreos internacionales,

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

Deseando asegurar el mayor grado de seguridad en servicios aéreos internacionales y reafirmando su seria preocupación por actos o amenazas en contra de la seguridad de aeronaves, que ponen en riesgo la seguridad de las personas o la propiedad que adversamente afectan la operación de los servicios aéreos y socavan la confianza pública en la seguridad de la aviación civil; y

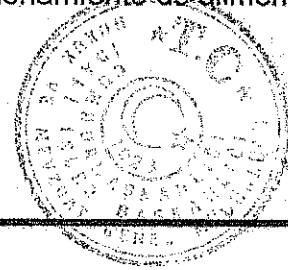
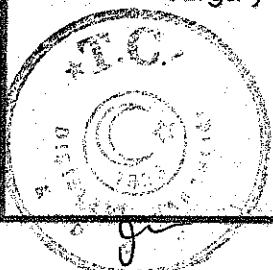
Deseando concluir un Acuerdo para el propósito de establecer y operar servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios,

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

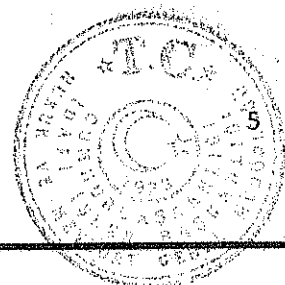
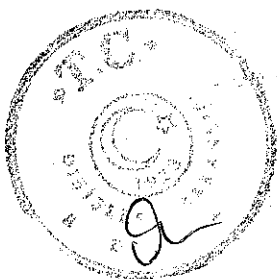


ARTÍCULO 1 DEFINICIONES

1. Para el propósito de este Acuerdo, a no ser que el contexto requiera lo contrario, los términos:
 - a) "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de la República de Turquía, el Ministerio de Transporte, Marítimo y Comunicaciones; y en el caso de la República de Nicaragua la Autoridad de Aviación Civil (AAC), o en ambos casos, cualquier persona o entidad autorizada para ejercer funciones asignadas, en ese momento, a tales autoridades.
 - b) "Acuerdo" significa este Acuerdo, su anexo y cualquier enmienda;
 - c) "Servicios acordados" significa los servicios aéreos internacionales de transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo que pueden ser operados de acuerdo a las disposiciones de este Acuerdo en las rutas especificadas;
 - d) "Anexo" significa, el Anexo a este Acuerdo o cualquier enmienda al mismo, de conformidad a las disposiciones del Artículo 25 (Consultas y Enmiendas) a este Acuerdo;
 - e) "Servicio aéreo", "Servicio aéreo internacional", "Línea aérea" y "Escala para fines no comerciales" tienen el significado especificado en el Artículo 96 de la Convención;
 - f) "Capacidad" significa,
 - En relación a una aeronave, la carga útil de esa aeronave disponible en la ruta o sección de la ruta,
 - En relación a un servicio aéreo específico, la capacidad de la aeronave utilizada en tal servicio multiplicada por la frecuencia operada por la aeronave durante un período o en una ruta o sección de ruta;
 - g) "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a firma en Chicago, el siete de diciembre de 1944, e incluye cualquier anexo adoptado bajo el Artículo 90 de esa Convención y cualquier enmienda a los anexos de la Convención bajo los artículos 90 y 94, siempre y cuando esos anexos y enmiendas se hayan hecho efectivas o hayan sido ratificadas por ambas Partes Contratantes;
 - h) "Aerolínea(s) designada(s)" significa, cualquier aerolínea(s) que haya(n) sido designada(s) y autorizada(s) de conformidad al Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo;
 - i) "Asistencia en tierra" significa e incluye, pero no se limita, a la asistencia de pasajeros, carga y equipaje y a las facilidades y/o servicios del aprovisionamiento de alimentos;



- j) "OACI" significa Organización de Aviación Civil Internacional;
- k) "Transporte aéreo internacional" significa transporte aéreo que pasa por espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;
- l) "Aerolínea comercializadora" significa una aerolínea que ofrece transporte aéreo en una aeronave operada por otra aerolínea a través de códigos compartidos;
- m) "Cuadro de Rutas" significa el programa de las rutas que operan servicios de transporte aéreo anexo al presente Acuerdo y cualquier otra modificación que se acuerde de conformidad a lo dispuesto en el Artículo 25 (Consultas y Enmiendas) del presente Acuerdo;
- n) "Rutas especificadas" significa las rutas establecidas o a ser establecidas en el Anexo de este Acuerdo;
- o) "Tarifa" significa cualquier precio, tasa o cargo que será pagado por el transporte de pasajeros, equipaje y/o carga, excluyendo correo, en transporte aéreo, incluyendo cualquier otro modo de transporte relacionado, cobrado por las aerolíneas, incluyendo sus agentes y las condiciones que regulan la disponibilidad de dichos precios, tasas o cargos;
- p) "Territorio" lo establecido en la legislación nacional de cada una de las Partes Contratantes.
- q) "Equipo regular" significa artículos, adicionales a la carga y repuestos desmontables para el uso a bordo de una aeronave durante el vuelo, que incluye el equipo de primeros auxilios y supervivencia;
- r) "Cargos al usuario" son las tarifas o tasas recaudadas por el uso de aeropuertos, facilidades de navegación y otros servicios relacionados, ofrecidos por una de las Partes Contratantes a la otra Parte;
- s) "Leyes y regulaciones" comprenden además los reglamentos que se tienen en materia de transporte aéreo.

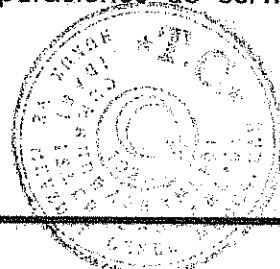
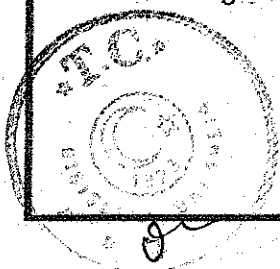


ARTÍCULO 2 OTORGAMIENTO DE DERECHOS

1. Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los siguientes derechos, para llevar a cabo servicios aéreos internacionales programados en las rutas especificadas en el Anexo I de este Acuerdo, por las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante:
 - a) Volar sin aterrizar a través del territorio de la otra Parte Contratante,
 - b) Hacer paradas en el mencionado territorio para fines no comerciales,
 - c) El derecho de prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros y carga ó exclusivos de carga, entre puntos del territorio de la otra Parte Contratante, entre ambos territorios y entre el territorio de la otra Parte Contratante, directamente o a través de su propio territorio, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la otra Parte que designa la línea aérea; sin limitaciones en cuanto a rutas, frecuencias y material de vuelo, que podrá ser propio, arrendado o fletado.
 - d) Otros derechos especificados en este Acuerdo.
2. Nada del párrafo (1) de este artículo deberá ser considerado para conferir a las aerolíneas de una Parte Contratante, el privilegio de iniciar, en el territorio de la otra Parte Contratante, tráfico con remuneración o por contratación y destinado para otro punto en el territorio de esa otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 3 DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN

1. Cada Parte Contratante tiene el derecho de designar una o más aerolíneas para el propósito de operar los servicios acordados en las rutas especificadas. Tal designación deberá ser realizada en virtud de una notificación escrita a través de los canales diplomáticos.
2. Recibida tal designación, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante deberán, en concordancia a los párrafos (3) y (4) de este artículo, otorgar, sin demora, a la(s) aerolínea(s) designada (s) la correspondiente autorización de operación.
3. Las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán requerir a la(s) aerolínea(s) designada(s) por la otra Parte Contratante, que asegure que es o están calificadas para cumplir con las condiciones prescritas bajo las leyes y regulaciones, normal y razonablemente aplicadas a las operaciones de servicios

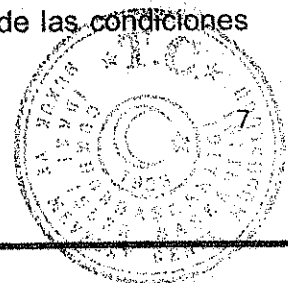


aéreos internacionales por tales autoridades de conformidad con las disposiciones de la Convención.

4. Cada parte Contratante se reserva el derecho de rehusarse a otorgar las autorizaciones de operación mencionadas en el párrafo (2) de este artículo, o de imponer las condiciones que considere necesarias en el ejercicio, por una aerolínea designada, de los derechos especificados en el Artículo 2 (Otorgamiento de Derechos) de este Acuerdo, en cualquier caso donde la Parte Contratante no esté satisfecha con que:
 - a) La propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea, recaigan en la Parte Contratante que designa la aerolínea o en sus nacionales; y/o
 - b) El Gobierno que designa la aerolínea esté manteniendo y administrando los estándares establecidos en el Artículo 13 (Seguridad de la Aviación) y en el Artículo 14 (Seguridad Operacional) de este Acuerdo.
5. Cuando una aerolínea haya sido designada y autorizada, podrá iniciar, en cualquier momento, a operar los servicios acordados, siempre que una capacidad acordada y una tarifa establecida, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 5 (Capacidad) y el artículo 6 (Tarifas) de este Acuerdo, estén vigentes respecto a ese servicio.

ARTÍCULO 4 DENEGACIÓN, CANCELACIÓN, SUSPENSIÓN, MODIFICACIÓN O LIMITACIÓN DE AUTORIZACIÓN PARA OPERACIÓN

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de denegar, cancelar, modificar o limitar la autorización para operar, o de suspender el ejercicio de los derechos especificados en el artículo 2 (Otorgamiento de Derechos) de este Acuerdo a la (s) aerolínea(s), designada(s) por la otra Parte Contratante o a imponer las condiciones que considere necesarias en el ejercicio de estos derechos:
 - a) En cualquier caso que no esté satisfecha la propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea, que concierne a la Parte Contratante que designa a la aerolínea o a sus nacionales; o
 - b) En caso que esa aerolínea no cumpla con las leyes y regulaciones de la Parte Contratante que otorga los derechos; o
 - c) En caso que esa aerolínea no opere conforme a las condiciones prescritas bajo este Acuerdo.
2. A no ser que la revocación, suspensión o la imposición inmediata de las condiciones



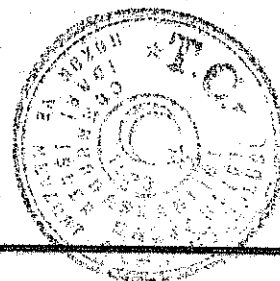
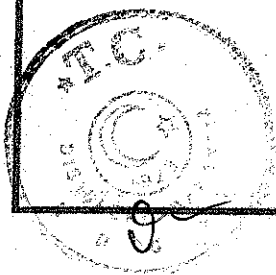
mencionadas en el párrafo (1) de este Artículo, sea esencial para que se prevengan incumplimientos posteriores a las leyes y regulaciones; tal derecho deberá ser ejercido únicamente después de consultas a las Autoridades Aeronáuticas del Estado de la otra Parte Contratante. En tal caso, las consultas comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días después de la fecha en que, cualquiera de las Partes Contratantes, las hayan solicitado.

ARTÍCULO 5 CAPACIDAD

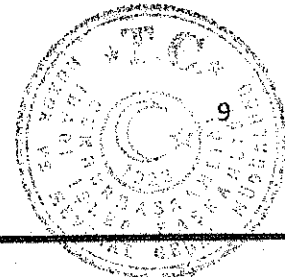
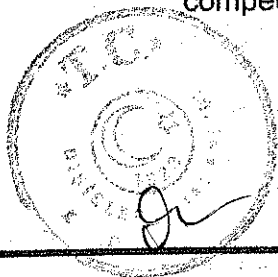
1. La(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte Contratante disfrutará(n) de justas e iguales oportunidades para la operación de servicios aéreos entre los territorios de ambas Partes Contratantes.
2. En la operación, por la(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte Contratante, de los servicios aéreos especificados, los intereses de la aerolínea de la otra Parte Contratante deberán ser tomados en consideración para no afectar indebidamente los servicios que ésta última provea, en todo o en parte, en la misma ruta.
3. Los servicios acordados provistos por las líneas aéreas designadas de las Partes Contratantes, deberán tener estrecha relación con los requerimientos del público para el transporte en las rutas especificadas, y deberán tener como su objetivo principal, el suministro dentro de un factor de carga razonable, de capacidad adecuada para llevar los actuales y razonablemente anticipados requerimientos de los pasajeros y de carga, incluyendo correo entre los territorios de las Partes Contratantes.
4. En la operación de los servicios acordados, la capacidad total provista será libremente determinada por las aerolíneas designadas; y la frecuencia de los servicios a ser operados deberán, desde el principio, ser determinados por las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes antes que los servicios sean iniciados. El incremento de la capacidad y frecuencia de los servicios, inicialmente determinados, serán acordados entre las autoridades aeronáuticas.

ARTÍCULO 6 TARIFAS

1. Cada Parte Contratante permitirá que las tarifas para los servicios aéreos internacionales operados hacia/desde/a través de sus territorios, sean establecidas por las aerolíneas designadas a niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los factores pertinentes, incluyendo costos de operación, beneficios razonables y las tarifas de otras aerolíneas. La intervención de las Partes Contratantes estará limitada a:



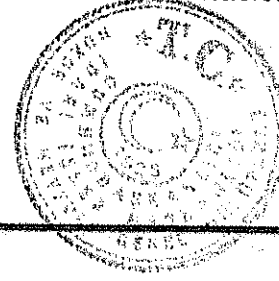
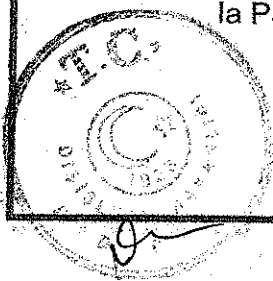
- a) Prevención de prácticas de competencia desleal, prácticas anticompetitivas o tarifas discriminatorias;
 - b) Protección de los consumidores de precios que sean irrazonablemente altos o restrictivos.
 - c) Protección de las aerolíneas de los precios que sean artificialmente bajos debido al subsidio o apoyo directo o indirecto gubernamental.
2. No será requisito que las aerolíneas de una Parte Contratante presenten las tarifas establecidas bajo el párrafo (1), a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante para aprobación.
3. No obstante lo anterior, las Partes Contratantes crearán mecanismos efectivos que permitan a los organismos de aeronáutica nacional monitorear las tarifas de los servicios de transporte aéreo ofrecidos por las líneas áreas designadas.
4. Ninguna de las Partes Contratantes permitirá que su(s) aerolínea(s) designada(s), lleve (n) a cabo prácticas anticompetitivas, según el derecho interno de cada Parte, ya sea en conjunto con cualquier otra aerolínea(s) o separadamente, con la intención de afectar o severamente debilitar al competidor, al ser una aerolínea designada de la otra Parte Contratante, o excluyendo a tal competidor de una ruta.
5. Las Partes Contratantes acuerdan que las siguientes prácticas de aerolíneas, en relación al establecimiento de tarifas, pueden considerarse como posibles prácticas competitivas injustas, las cuales requerirán un examen más minucioso:
- a) Cobro de tarifas y tasas en rutas, a niveles que en total, sean insuficientes para cubrir los costos de la prestación de servicios con los que se relacionan;
 - b) Que las prácticas en cuestión sean prolongadas en lugar de temporales;
 - c) Las prácticas en cuestión tengan un efecto económico serio en, o causen daño significativo a, la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante;
 - d) Comportamiento indicando abuso de posición dominante en una ruta;
 - e) Acuerdos colusorios o acciones que constituyan abusos de la posición dominante;
y
 - f) Entre otras que pueden ser identificadas, de acuerdo a la legislación en materia de competencia de cada Parte Contratante.



6. En el evento que cualquier Autoridad Aeronáutica no esté satisfecha con la tarifa, propuesta o vigente, de una aerolínea de la otra Parte Contratante, las autoridades aeronáuticas procurarán llegar a un acuerdo a través de consultas, si así lo solicitara cualquier autoridad. En cualquier caso, la Autoridad Aeronáutica de una Parte Contratante no deberá tomar acción unilateral para prevenir la entrada en vigencia o la continuación de una tarifa de una aerolínea de la otra Parte Contratante.
7. En relación al párrafo anterior las Partes Contratantes deberán, en cualquier momento que se tenga conocimiento de la posible existencia de una práctica anticompetitiva, cualquiera que esta sea, informar a la autoridad de competencia nacional, conforme al derecho interno de cada país.
8. No obstante lo anterior, las aerolíneas designadas de una Parte Contratante facilitarán, a solicitud, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante la información relativa al establecimiento de las tarifas, en la forma y formato que se especifique por dichas autoridades, y al menos cada seis meses y extraordinariamente cuando cualquier aumento o disminución sobre las últimas presentadas.
9. Ninguna Parte Contratante impondrá a la aerolínea designada de la otra Parte Contratante requisitos de una primera denegación, porcentaje de alza, tasa de no objeción, o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea inconsistente con los propósitos de este Acuerdo.

ARTÍCULO 7 IMPUESTOS, DERECHOS DE ADUANA Y OTROS CARGOS

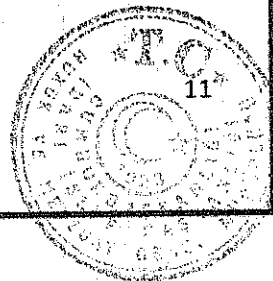
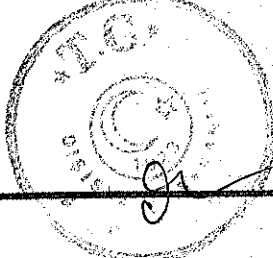
1. La aeronave operada en servicios aéreos internacionales por la aerolínea designada de cualquiera de las Partes Contratantes, así como su equipo regular, repuestos (incluyendo motores), suministros de combustible y lubricantes (incluyendo fluidos hidráulicos) y cargas de la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas, licor, tabaco y otros productos para venta o uso de los pasajeros durante el vuelo) llevados a bordo, estará exenta de derechos aduanales, tasas de inspección y otros impuestos o tasas a su llegada al territorio de la otra Parte Contratante, considerando que tal equipo y suministros permanecen a bordo de la aeronave hasta que sean re-exportados o utilizadas a bordo de la misma, en parte del vuelo a ejecutarse sobre ese territorio.
2. Los siguientes artículos también estarán exentos de los mismos impuestos y tasas, en relación con la excepción del transporte correspondiente a los servicios prestados:
 - a) Suministros llevados a bordo en el territorio de cualquier Parte Contratante, dentro de los límites establecidos por las autoridades de la mencionada Parte Contratante y para el uso a bordo de la aeronave comprometida a un servicio internacional de la Parte Contratante;



- b) Piezas de repuesto (incluidos los fluidos hidráulicos) destinados a suplir a las aeronaves utilizadas en servicios internacionales por la aerolínea designada de la otra Parte Contratante, incluso cuando dichas provisiones sean utilizadas para la parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte Contratante en que se toman a bordo;
 - c) Combustible y lubricantes (incluyendo fluidos hidráulicos) destinados para suplir la aeronave operada en servicios internacionales por la aerolínea designada de la otra Parte Contratante, aún cuando estos suministros sean usados en la parte del vuelo sobre el territorio, de la otra Parte Contratante, en el cual fueron tomados a bordo.
 - d) Tickets impresos de reserva, billetes de avión, cualquier material impreso portador de la insignia de la aerolínea designada de una Parte Contratante y el material publicitario usual distribuido sin cargo por la aerolínea designada, para el uso en la operación de servicios internacionales hasta que sean re-exportados.
3. Los materiales mencionados en el párrafo (2) estarán sujetos a supervisión o control de autoridades aduanales.
4. El equipo regular a bordo, repuestos (incluyendo motores), suministros a bordo de la aeronave y suministros de combustible y lubricantes (incluyendo fluidos hidráulicos), así como los materiales y suministros mantenidos a bordo de la aeronave de cualquiera de las Partes Contratantes, pueden ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante, únicamente con la aprobación de las autoridades aduanales de ese territorio. En tal caso, serán puestas bajo supervisión de las mencionadas autoridades hasta que sean re-exportadas o desechadas de acuerdo a las regulaciones aduaneras de esa Parte Contratante.
5. Las tasas correspondientes a los servicios ejecutados en relación al almacenamiento y despacho de aduanas serán cobradas de acuerdo a las leyes y regulaciones nacionales del Estado de las Partes Contratantes.

ARTÍCULO 8 TRÁNSITO DIRECTO

De acuerdo a las leyes y regulaciones de cada Parte Contratante, los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo a través del territorio de una Parte Contratante y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para tal propósito, deberán ser sujetos de un control relacionado con medidas de seguridad contra la violencia, terrorismo aéreo y contrabando de estupefacientes y sustancias psicotrópicas; u otras establecidas por las Partes, relacionadas con la Seguridad de la Aviación. El equipaje, la carga y el correo estarán exentos de impuestos similares, tasas, y cargos no basados en los costos por el servicio prestado a la llegada.



ARTÍCULO 9 CARGOS AL USUARIO

1. Aeropuertos, seguridad de la aviación y otras facilidades y servicios relacionados que son prestados en el territorio de una Parte Contratante, estarán disponibles para el uso por las aerolíneas de la otra Parte Contratante bajo términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles a cualquier aerolínea comprometida en servicios aéreos internacionales similares, al momento en que los arreglos para el uso sean acordados.
2. La(s) aerolínea(s) designada(s) de una Parte Contratante estará(n) autorizada(s), de conformidad con las leyes y regulaciones nacionales de ambas Partes Contratantes, a realizar sus propios servicios específicos de asistencia en tierra, en el territorio de la otra Parte Contratante y tendrá la opción de que tales servicios le sean provistos, en todo o en parte, por cualquier agente autorizado, de acuerdo a leyes y regulaciones locales, por las autoridades competentes de la otra Parte Contratante para prestar tales servicios.
3. El ajuste y recolecta de las tasas y cargos impuestos en el territorio de una Parte Contratante sobre una aerolínea de otra Parte Contratante por el uso de aeropuertos, seguridad de aviación y otras facilidades y servicios relacionados deberán ser acordes y justos. Cualquier tasa o cargos deberán ser evaluados en una aerolínea de la otra Parte Contratante bajo términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier aerolínea comprometida en servicios aéreos internacionales similares al momento en que las tasas y los cargos sean impuestos.
4. Cada Parte Contratante promoverá discusiones entre sus autoridades de cobro competentes y las aerolíneas que usen los servicios y facilidades, o donde aplique, a través de organizaciones representantes de las aerolíneas. Los usuarios deberán estar informados, de conformidad con la legislación establecida por cada una de las Partes, de cualquier propuesta de cambios en las cargas al usuario, a manera de permitirles expresar sus opiniones antes de que los cambios sean hechos.

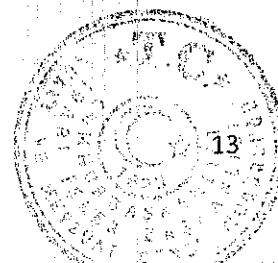
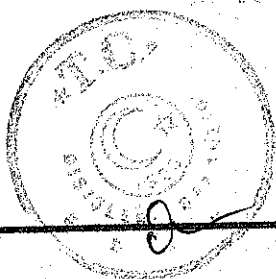
ARTÍCULO 10 PERSONAL NO NACIONAL Y ACCESO A SERVICIOS LOCALES

1. De acuerdo con las leyes y regulaciones de la otra Parte Contratante relacionadas con la entrada, residencia y contratación, la(s) aerolínea(s) designada(s) de una Parte Contratante, tendrán el derecho de traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante su propio personal administrativo, comercial, de ventas, operacional, técnico o cualquier otro especialista que sea requerido para la operación de los servicios acordados.

2. 3. Estos requisitos de personal establecidos en el primer párrafo de este artículo podrán, a opción de la(s) aerolínea(s) designada(s) de una Parte Contratante, ser satisfechos por su propio personal o utilizando servicios y personal de cualquier otra organización, compañía o aerolínea en el territorio de la otra Parte Contratante y que haya sido autorizada para prestar tales servicios para la aerolínea.
3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y regulaciones vigentes de la otra Parte Contratante. Consistentes con esas leyes y regulaciones, cada Parte Contratante deberá, sobre las bases de reciprocidad y con el mínimo retraso, otorgar las autorizaciones correspondientes de empleo, visas de visitante u otros documentos similares a los representantes y el personal mencionado en el párrafo (1) de este artículo.

ARTÍCULO 11 CONVERSIONES DE DIVISAS Y REMESAS DE UTILIDADES

1. Cada aerolínea designada tendrá el derecho de vender y emitir sus propios documentos de transporte en el territorio de la otra Parte Contratante, a través de salas de venta y, a discreción, a través de agentes. Tales aerolíneas tendrán el derecho de vender tal transporte, y cualquier persona será libre de comprar tal transporte en cualquier conversión de divisas y/o en moneda local.
2. Cada aerolínea designada tendrá derecho a convertir y remitir a su país, a solicitud, a la tasa de cambio oficial, el excedente de los ingresos sobre los gastos realizados en relación con el transporte de tráfico. En ausencia de apropiadas disposiciones de un acuerdo de pago entre las Partes Contratantes, la transferencia antes mencionada, será realizada en divisas convertibles y, de acuerdo a las leyes nacionales y regulaciones extranjeras aplicables.
3. La conversión y la remesa de tales ganancias será permitida sin restricción, a la tasa de cambio aplicable a las transacciones actuales que esté vigente al momento que tales ganancias sean presentadas para conversión y remesa, y no serán sujetas a cualquier cargo excepto aquellas normalmente realizadas por los bancos por llevar a cabo tales conversiones y remesas.
4. La(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte Contratante tendrán el derecho, de pagar los gastos locales, incluyendo la compra de combustible en el territorio de la otra Parte Contratante, en moneda local o, de conformidad con las regulaciones de divisas, en moneda libremente convertible.

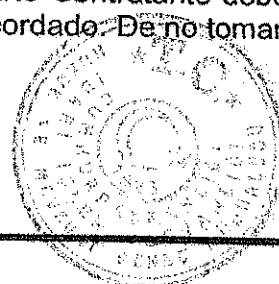
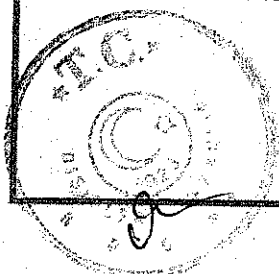


ARTÍCULO 12 RECONOCIMIENTO MUTUO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias emitidas o validadas por una Parte Contratante y que estén vigentes, serán reconocidas como válidas por la otra Parte Contratante para el propósito de operar los servicios acordados en las rutas especificadas, considerando que los requisitos bajo los cuales tales certificados o licencias fueron emitidos o validados son iguales o superiores a los estándares mínimos que están o serán establecidos en seguimiento a la Convención. Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho a rehusar el reconocimiento, para el propósito de vuelos sobre su propio territorio, de certificados de competencia y licencias otorgadas a sus propios nacionales o validadas para ellos por la otra Parte Contratante o por cualquier otro Estado.
2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados mencionados en el anterior párrafo (1), emitidas por las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante a cualquier persona o aerolínea designada o en relación a una aeronave usada en la operación de los servicios acordados, permiten diferencia con los estándares mínimos establecidos bajo la Convención y tal diferencia ha sido presentada ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la otra Parte Contratante podrá solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas con el propósito de aclarar la práctica en cuestión. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio se constituirá la base para la aplicación del artículo 4 (Denegación, Cancelación, Suspensión, Modificación o Limitación de Autorización para Operación) de este Acuerdo.

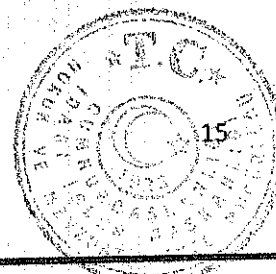
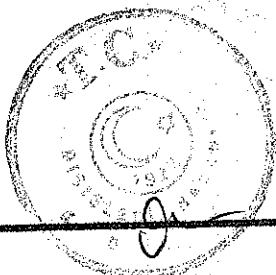
ARTÍCULO 13 SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte Contratante puede solicitar consultas en cualquier momento concernientes a los estándares de protección en cualquier área relacionada con las facilidades y servicios aeronáuticos de la tripulación, a la aeronave o de las operaciones adoptadas por la otra Parte Contratante. Tales consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días posteriores a la solicitud.
2. Si, después de las consultas, una de las Partes Contratantes se percata 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 cualquier área al menos de la misma manera que los estándares mínimos establecidos al momento de conformidad con la Convención, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante de sus resultados y los pasos considerados necesarios para ajustarlos a los mínimos estándares de la OACI, y esa otra Parte Contratante deberá tomar las acciones correctivas apropiadas dentro del período acordado. De no tomarse



las acciones correspondientes dentro del periodo acordado, esto será motivo para la aplicación del artículo 4 (Denegación, Cancelación, Suspensión, Modificación o Limitación de Autorización para Operación) de este Acuerdo.

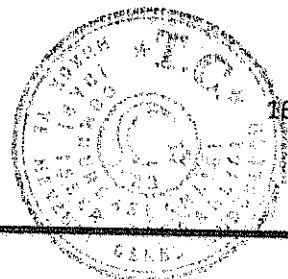
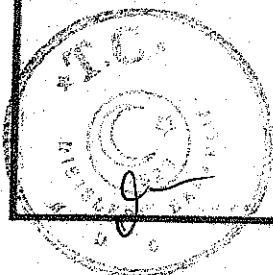
3. A pesar de las obligaciones mencionados en el artículo 16 de la Convención, se acuerda que cualquier aeronave operada por o en representación de la aerolínea de una de las Partes Contratantes en servicios para y desde el territorio del Estado de la otra Parte Contratante podrá, mientras esté dentro del territorio del Estado de la otra Parte Contratante, ser sujeto de examinación (en este artículo llamada "inspección de rampa"), sin retraso injustificado. Esta será una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el artículo 33 de la Convención, el objetivo de esta inspección será revisar la validez de los documentos de la aeronave y los de la tripulación y la aparente condición de la aeronave y su equipo, de conformidad con las normas efectivas establecidas en base a la Convención.
4. Si tal inspección o series de inspecciones de rampa resultan en:
 - a) Serias preocupaciones que una aeronave o la operación de una aeronave no cumpla con los estándares mínimos establecidos a ese momento, de acuerdo a la Convención, o
 - b) Serias preocupaciones que existe falta de mantenimiento efectivo y administración de los estándares de protección establecidos a ese momento, de acuerdo a la Convención, la Parte Contratante que lleve a cabo la inspección deberá, para los propósitos del artículo 33 de la Convención, ser libre de concluir que los requisitos bajo los cuales el certificado o licencias, respecto a esa aeronave o respecto a la tripulación de la aeronave, han sido emitidos o validados o que los requisitos bajo los cuales esa aeronave es operada, no son iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos en seguimiento a la Convención.
5. En caso que el acceso para llevar a cabo la inspección de rampa de una aeronave operada por la aerolínea designada por una Parte Contratante de acuerdo con el párrafo (3) antes mencionado sea denegado por el representante de esa aerolínea, la otra Parte Contratante tendrá la libertad de inferir que surgen serias inquietudes como las mencionadas en el párrafo (4) y sacar las conclusiones mencionadas en ese párrafo.
6. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o variar la autorización de operación de la aerolínea de la otra Parte Contratante inmediatamente, en caso que la primera Parte Contratante concluya, ya sea por el resultado de una inspección de rampa, la denegación de acceso a una inspección o series de inspecciones de rampa, a consulta u otros, que esa acción inmediata es esencial para la protección de la operación de la aerolínea.



7. Cualquier acción por una Parte Contratante de acuerdo con los párrafos (2) y (6), será discontinuada una vez las bases para tomar tal acción dejen de existir.

ARTÍCULO 14 SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

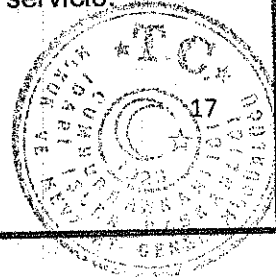
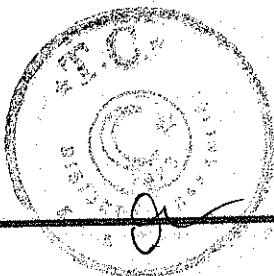
1. De conformidad con sus derechos y obligaciones bajo leyes internacionales, las Partes Contratantes reafirman que sus obligaciones mutuas para proteger la seguridad de la aviación civil en contra de actos ilegales de interferencia, forman parte integral de este Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones bajo leyes internacionales, las Partes Contratantes actuarán, particularmente, de conformidad con las disposiciones de la Convención sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, suscrito en Tokio el 14 de septiembre de 1963, de la Convención para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, suscrito en la Haya el 16 de diciembre de 1970, de la Convención para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, suscrito en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y del Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, suscrito en Montreal el 24 de febrero de 1988 o la Convención sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991 u otra convención en seguridad de la aviación del cual las Partes Contratantes sean parte.
2. A solicitud, las Partes Contratantes se proveerán mutuamente la asistencia necesaria para prevenir actos ilícitos de apoderamientos de aeronaves civiles y otros actos ilícitos en contra de la seguridad de tal aeronave, sus pasajeros y su tripulación; de aeropuertos y facilidades de navegación y para manejar cualquier otra amenaza a la seguridad de aviación civil.
3. Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con todos los estándares de seguridad de aviación y con las prácticas correspondientes recomendadas establecidas por la OACI y los anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en la medida que tales disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes. Deberán requerir que los operadores de las aeronaves de su registro, los operadores de aeronaves que tienen su principal lugar de negocio o residencia permanente en su territorio y los operadores de los aeropuertos en su territorio, actúen de conformidad con las disposiciones de seguridad de aviación que sean aplicables a las Partes Contratantes. Consecuentemente, cada Parte Contratante avisará a la otra Parte Contratante, de cualquier diferencia entre sus regulaciones y prácticas nacionales y los estándares de seguridad de aviación de los Anexos mencionados anteriormente. Cualquier Parte Contratante podrá solicitar consultas inmediatas con la otra Parte Contratante en cualquier momento para discutir tales diferencias, mismas que deberán sostenerse de conformidad al párrafo 2 del artículo 25 (Consultas y Enmiendas) de este Acuerdo.



4. Cada Parte Contratante acuerda que tales operadores de aeronave pueden ser requeridos a observar las disposiciones de seguridad de aviación antes mencionadas en el párrafo (3), requeridas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o durante la estadía en el territorio de la otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante asegurará que las medidas adecuadas sean efectivamente aplicadas dentro de su territorio para proteger la aeronave y para inspeccionar a los pasajeros, tripulación, equipaje de mano y maletas, cargo y suministros de la aeronave, antes de y durante el abordaje o la carga. Cada Parte Contratante también tendrá amables consideraciones con cualquier solicitud de la otra Parte Contratante para medidas razonables especiales de seguridad para tratar una amenaza particular.
5. Cuando ocurra un incidente o amenaza de incidente de un apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de tal aeronave, sus pasajeros y la tripulación, aeropuertos o facilidades de navegación, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a finalizar rápidamente y de manera segura, tal incidente o amenaza de incidente, con el mínimo riesgo a la vida.
6. Cada Parte Contratante tomará tales medidas, en cuanto las juzgue factibles, para asegurar que una aeronave sujeta de un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita, que haya aterrizado en el territorio del Estado respectivo, sea detenida en tierra a menos que su despegue sea necesario por el deber superior de proteger la vida humana. Cuando sea posible, tales medidas serán tomadas en base a consultas mutuas.

ARTÍCULO 15 CÓDIGOS COMPARTIDOS

1. La(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte Contratante podrá(n) celebrar previa autorización, para el caso de Nicaragua, de la Autoridad de Aviación Civil y para el caso de Turquía, la Dirección General de Aviación Civil de Turquía, arreglos comerciales tales como espacios bloqueados, códigos compartidos u otros arreglos comerciales con:
 - a) Una aerolínea o aerolíneas de la misma Parte Contratante;
 - b) Una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte Contratante;
 - c) Una aerolínea o aerolíneas de un tercer país.
2. Las aerolíneas en los arreglos mencionados deberán mantener la ruta y derechos de tráfico apropiados y, en relación a cada boleto vendido, el comprador deberá estar informado en el punto de venta, cuál aerolínea operará cada sector del servicio.



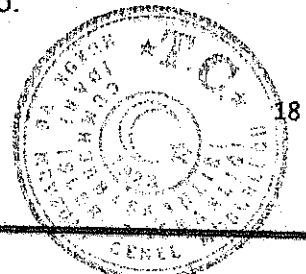
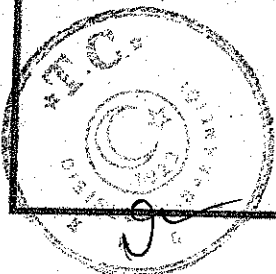
3. Para códigos compartidos con terceras partes, todas las aerolíneas en tales arreglos están sujetas a aprobación por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes. De no ser aprobada la tercera parte o autorizada para arreglos similares entre las aerolíneas de la otra Parte Contratante y otras aerolíneas en servicios para, desde y a través de ese tercer país, las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante interesada tienen el derecho de no aceptar tales arreglos.
4. Es de común entendimiento de ambas Partes Contratantes que el servicio de códigos compartidos no se considera en contra del derecho de frecuencia de la línea aérea comercial.

ARTÍCULO 16 **SEGURIDAD DE DOCUMENTOS DE VIAJE**

1. Cada Parte Contratante acuerda adoptar medidas que garanticen la seguridad de sus pasaportes.
2. Cada Parte Contratante acuerda mejorar los procedimientos para garantizar que los controles de emisión, verificación y uso de los pasaportes emitidos, sean de tal calidad que no puedan ser fácilmente mal utilizados y que no puedan ser ilícitamente alterados, copiados o emitidos.
3. En seguimiento a los objetivos anteriores, cada Parte Contratante emitirá sus pasaportes y otros documentos de viaje de acuerdo a la OACI, Doc 9303, Documentos de Viaje legibles por Máquinas: Parte 1- pasaportes legibles por máquina, Parte 2 – Visas legibles por máquinas, y/o Parte 3 – Documentos oficiales de viaje legibles por máquina, tamaño 1 y 2.
4. Cada Parte Contratante, además acuerda intercambiar información operacional relacionada con documentos de viaje falsificados y a cooperar con la otra, para fortalecer la resistencia al fraude de documentos, incluyendo la falsificación de documentos de viaje, el uso de documentos falsificados, el uso de documentos válidos por impostores, el mal uso de documentos de viaje por legítimos titulares en seguimiento a la comisión de una ofensa, el uso de documentos de viaje que hayan expirados o hayan sido revocados y el uso de documentos de viaje obtenidos fraudulentamente.

ARTÍCULO 17 **SISTEMA INFORMÁTICO DE RESERVA**

Cada Parte Contratante aplicará el Código de Conducta de la OACI para la Regulación y Operación del Sistema Informático de Reserva dentro de su territorio.



ARTÍCULO 18 PROHIBICIÓN DE FUMAR

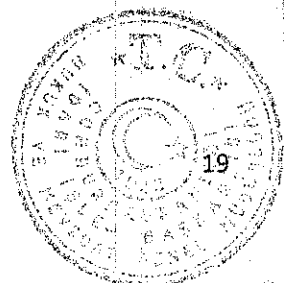
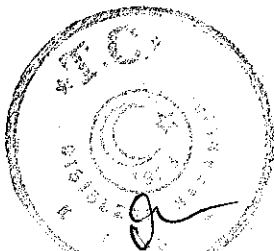
1. Cada Parte Contratante prohibirá o hará que su aerolínea prohíba fumar en todos los vuelos de pasajeros operados por su(s) aerolínea(s) entre los territorios de las Partes Contratantes. Esta prohibición aplicará a todos los lugares dentro de la aeronave y entrará en vigencia desde que la aeronave comience el abordaje de pasajeros hasta el momento en que el desembarque esté completado.
2. Cada Parte Contratante tomará las medidas que considere razonables para asegurar el acatamiento de lo dispuesto en este artículo, por parte de sus aerolíneas, sus pasajeros y los miembros de la tripulación, incluyendo la imposición de penas apropiadas por incumplimiento.

ARTÍCULO 19 PROTECCIÓN AMBIENTAL

Las Partes Contratantes apoyan la necesidad de proteger el medio ambiente por medio de la promoción del desarrollo de la aviación sostenible. Las Partes Contratantes acuerdan, respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios, a cumplir con los estándares y prácticas recomendadas por la OACI, del anexo y la existente política y guía OACI sobre protección ambiental.

ARTÍCULO 20 APLICABILIDAD PARA CHARTER/VUELOS NO PROGRAMADOS

1. Las disposiciones establecidas en los artículos 24 Aplicación de Leyes y Regulaciones, 13 Seguridad de la Aviación, 12 Reconocimiento Mutuo de Certificados y Licencias, 14 Seguridad Operacional, 7 Tasas, Impuestos Aduanales y Otros cargos, 23 Estadísticas, 9 Cargos al Usuario, 10 Personal No Nacional y Acceso a Servicios Locales, 11 Conversión de Divisas y Remesa de Utilidades, y 25 Consultas y Enmiendas de este Acuerdo, aplican tanto a los charters como a otros vuelos no programados operados por las aerolíneas de una Parte Contratante para y desde el territorio de la otra Parte Contratante y para las aerolíneas operando esos vuelos.
2. Las disposiciones del párrafo 1 de este Artículo no afectarán las leyes y regulaciones nacionales que gobiernen la autorización de charters o vuelos no programados o la conducta de las organizaciones u otras partes involucradas en la organización de tales operaciones.



ARTÍCULO 21 LEASING

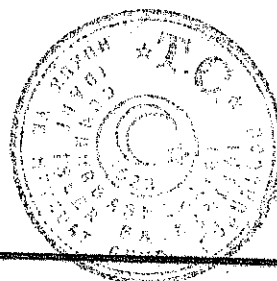
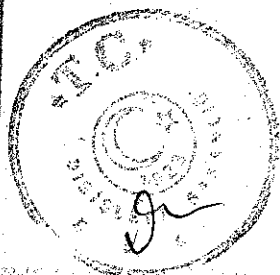
1. Cualquier Parte Contratante podrá prohibir la utilización de aeronaves en leasing, que presten servicios bajo este Acuerdo, cuando no cumplan con los artículos 13 (Seguridad de la Aviación) y 14 (Seguridad Operacional) de este Acuerdo.
2. Sin perjuicio del párrafo anterior, las aerolíneas designadas de cada Parte Contratante, podrán usar aeronaves en leasing de cualquier compañía, incluyendo otras aerolíneas, siempre que ello no implique una aerolínea menor ejerciendo derechos de tráfico que no posee.

ARTÍCULO 22 PRESENTACIÓN DE ITINERARIOS

1. La(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte Contratante presentarán itinerarios previstos, para aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante en cada período programado (verano e invierno) por lo menos treinta (30) días antes de la operación de los servicios acordados.
2. Para vuelos suplementarios que la aerolínea designada de una de las Partes Contratantes desee operar en base a los servicios acordados fuera de los vuelos programados aprobados, esa aerolínea debe solicitar permiso previo de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Tales solicitudes serán presentadas de conformidad a las leyes y regulaciones nacionales de las Partes Contratantes. El mismo procedimiento se aplicará a cualquier modificación.

ARTÍCULO 23 ESTADÍSTICAS

Las Autoridades Aeronáuticas de cualquier Parte Contratante proveerán a la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante, a solicitud, informes estadísticos periódicos para el propósito de revisar la capacidad provista en los servicios acordados por las aerolíneas designadas de la primera Parte Contratante. Tales informes deberán incluir toda la información solicitada para determinar la cantidad de tráfico de esa aerolínea bajo los términos de los servicios acordados y los orígenes y destinos de tal tráfico.



ARTÍCULO 24

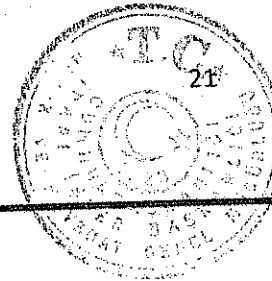
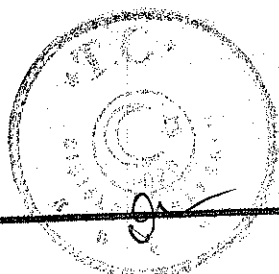
APLICACIÓN DE LEYES Y REGULACIONES NACIONALES

1. Las leyes y regulaciones de una Parte Contratante relacionada a la entrada, permanencia o salida de su territorio, de una aeronave comprometida en servicios aéreos internacionales, en la operación y navegación de tal aeronave o los vuelos de tal aeronave sobre ese territorio, serán aplicadas a la aeronave de la aerolínea designada por la otra Parte Contratante.
2. Las leyes y regulaciones de una Parte Contratante que gobiernen la entrada a, permanencia en o la salida de su territorio, de pasajeros, tripulación, equipaje o carga, incluyendo correo, como formalidades relacionadas a la entrada, salida, despacho de aduana, migración e inmigración, seguridad de la aviación, pasaportes, aduanas, divisas, correo, salud y cuarentena, deben ser acatadas por o en representación de tales pasajeros, tripulación, equipaje, carga o correspondencia llevados por la aeronave de la aerolínea designada de la otra Parte Contratante mientras estén dentro del mencionado territorio.
3. Las leyes y regulaciones de una Parte Contratante, relacionados con la provisión de servicios aéreos domésticos, serán cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, si realizan cabotaje en el territorio de la primera Parte Contratante.
4. Cada Parte Contratante deberá, a solicitud de la otra Parte Contratante, suplir copias de las leyes relevantes, regulaciones y procedimientos referidos en este Acuerdo.

ARTÍCULO 25

CONSULTAS Y ENMIENDAS

1. En el espíritu de una estrecha cooperación, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes deberán consultarse mutuamente de forma regular, con miras a la implementación, interpretación, aplicación o enmienda de este Acuerdo y su Anexo.
2. De solicitar, una Parte Contratante, consultas con el propósito de modificar este Acuerdo o su Anexo, tales consultas comenzarán lo más pronto posible pero no más tarde de sesenta (60) días después desde la fecha en que la otra Parte Contratante reciba solicitud escrita, a no ser que se acuerde lo contrario por las Partes Contratantes. Tales consultas pueden ser realizadas a través de discusiones o por correspondencia. Cada Parte Contratante preparará y presentará durante tales consultas, evidencia relevante que apoye su posición con el propósito de facilitar la toma racional y económica de la decisión.
3. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera que desea modificar cualquier disposición de este Acuerdo, tales modificaciones entrarán en vigencia cuando las



Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de los procesos constitucionales.

4. Enmiendas al Anexo I, podrán ser realizadas por acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes. Deberán ser aplicadas provisionalmente desde la fecha en que fueron acordadas y entrar en vigencia cuando sean confirmadas por un intercambio de notas diplomáticas.

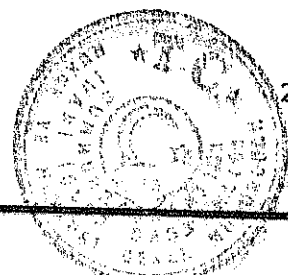
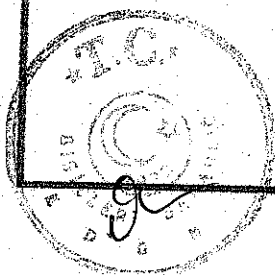
ARTÍCULO 26 ARREGLO DE DISPUTAS

1. Si cualquier disputa surge entre las Partes Contratantes relacionada con la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes Contratantes, en primer lugar, harán el esfuerzo de arreglar su disputa por negociaciones entre las autoridades de aviación de los Estados de ambas Partes Contratantes.
2. Si las mencionadas autoridades aeronáuticas fallan en llegar a un arreglo por medio de negociación, la disputa será resuelta a través de canales diplomáticos.
3. Si las Partes Contratantes fallan en llegar a un arreglo en concordancia a los párrafos (1) y (2) anteriores, cualquier Parte Contratante puede, conforme a sus leyes y regulaciones relevantes, referir la disputa a un tribunal arbitral de tres árbitros, uno a ser nombrado por cada Parte Contratante y el tercero, quien será el árbitro arbitrador acordado por los dos árbitros elegidos, siempre que tal árbitro no sea nacional de ninguno de los Estados de las Partes Contratantes y debe ser nacional de un Estado que tenga relaciones diplomáticas con cada una de las Partes Contratantes al momento de su designación.

Cada Parte Contratante nominará su árbitro dentro de un período de sesenta (60) días desde la fecha de recibido, a través de correspondencia registrada, de una notificación de arbitraje. El árbitro arbitrador será nombrado dentro de un período adicional de sesenta (60) días, siguiendo el nombramiento de los árbitros por cada Parte Contratante.

Si una Parte Contratante falla en nombrar su árbitro dentro del período especificado o, en caso de que los árbitros elegidos no acuerden el árbitro arbitrador dentro del mencionado período, cada Parte Contratante puede solicitar al Presidente del Consejo de la OACI, que nombre el árbitro arbitrador o al árbitro que represente a la Parte en defecto, como lo requiera el caso.

4. El Vicepresidente o miembro de alto rango del Consejo de la OACI, no siendo nacional de ninguna de las Partes Contratantes, dependiendo del caso, reemplazará al Presidente de la OACI en sus facultades arbitrales mencionadas en el párrafo (3) de este artículo, en caso de ausencia o incompetencia.



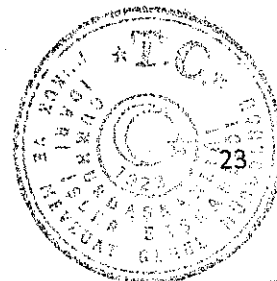
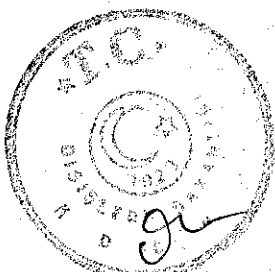
5. El tribunal arbitral determinará sus procedimientos y el lugar de arbitraje sujeto a las disposiciones acordadas entre las Partes Contratantes.
6. Una vez que el tribunal arbitral haya sido integrado, este emitirá su resolución en un plazo no mayor de sesenta (60) días.
7. Las decisiones del tribunal arbitral serán finales y vinculantes a las Partes Contratantes en disputa.
8. Si cada Parte Contratante o la aerolínea designada de cada Parte Contratante falla en acatar la decisión tomada bajo el párrafo (2) de este artículo, la otra Parte Contratante podrá limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio que haya sido otorgado en virtud de este Acuerdo a la Parte Contratante en defecto.
9. Cada Parte Contratante correrá con los gastos de su propio árbitro. Los gastos del árbitro arbitrador, incluyendo sus honorarios y cualquier otro gasto incurrido por la OACI en relación al nombramiento del árbitro arbitrador y/o del árbitro de la Parte en defecto como se menciona en el párrafo (3) de este artículo, serán compartidos equitativamente por las Partes Contratantes.
10. Hasta que se presente a arbitraje y hasta que el tribunal arbitral publique su sentencia, las Partes Contratantes deberán, a excepción del caso de terminación, continuar con todas sus obligaciones bajo este Acuerdo sin perjuicio de un ajuste final de conformidad a la mencionada sentencia.

ARTÍCULO 27 REGISTRO

Este Acuerdo, su Anexo y todas las enmiendas serán registrados en la OACI.

ARTÍCULO 28 ACUERDOS MULTILATERALES

En caso de una celebración de un convenio multilateral o de un acuerdo concerniente al transporte aéreo al cual ambas Partes se adhieran, este Acuerdo será modificado para acoplarse a las disposiciones de la Convención o Acuerdo.

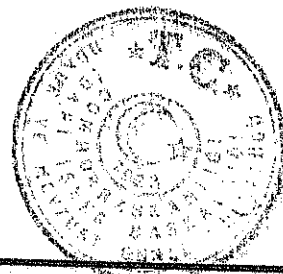
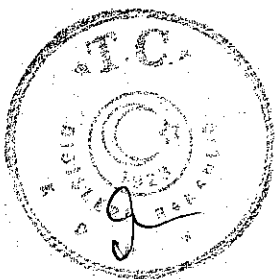


ARTÍCULO 29
VALIDEZ Y TERMINACIÓN

Este Acuerdo es celebrado por un tiempo indefinido.

Cada Parte Contratante podrá en cualquier momento, dar aviso a la otra Parte Contratante de su decisión de terminar este Acuerdo; tal aviso deberá ser simultáneamente comunicado a la OACI.

En tal caso, este Acuerdo se terminará en doce (12) meses después de la fecha de recibo de aviso por la otra Parte Contratante, a no ser que el aviso de terminación sea retirado por mutuo acuerdo antes de que este período expire. En ausencia de notificación de recibo por la otra Parte Contratante, el aviso se considerará recibido catorce (14) días hábiles después de la fecha en que la OACI haya recibido tal comunicación.



ARTÍCULO 30 VIGENCIA

Este Acuerdo entrará en vigencia cuando las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente del cumplimiento de sus formalidades legales en relación a la celebración y vigencia de acuerdos internacionales.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios firmantes, estando debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo que comprende treinta (30) artículos y un anexo y han puesto sus sellos.

Hecho el Nassau, Bahamas el 06 de Diciembre de 2016 en duplicado, en Turco, Español e Inglés, todos los textos autenticados por igual. En caso de divergencia en la implementación, interpretación o aplicación, el texto en inglés prevalecerá.

POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA
DE TURQUÍA

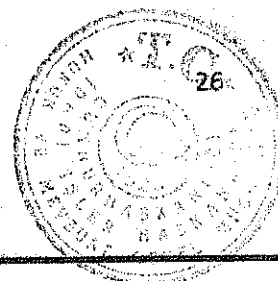
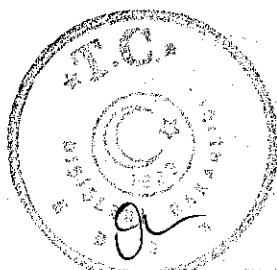


Sr. Bahri KESICI
Director General de Aviación Civil

POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA
DE NICARAGUA



Cap. Carlos Salazar Sánchez
Director General de Aviación Civil



ANEXO I **CUADRO DE RUTAS**

1. La aerolínea designada por la República de Turquía tendrá el derecho de operar servicios aéreos en ambas direcciones, de la siguiente manera:

Desde	Puntos intermedios	A	Puntos más allá
Puntos en Turquía	Cualquier punto	Managua y otro punto a ser especificado después	Cualquier punto

2. La aerolínea designada por la República de Nicaragua tendrá el derecho de operar servicios aéreos en ambas direcciones, de la siguiente manera:

Desde	Puntos intermedios	A	Puntos más allá
Puntos en Nicaragua	Cualquier punto	Estambul y otro punto a ser especificado después	Cualquier punto

Notas:

Las aerolíneas designadas están autorizadas a ejercer derechos de tráfico de Tercera y Cuarta Libertades del Aire, para el servicio de transporte regular de pasajeros, carga y correo, en forma separada o en combinación.

Los puntos intermedios y puntos más allá en las rutas anteriores y la 5ta libertad de derechos de tráfico, que pueden ser ejercidos en tales puntos por las aerolíneas designadas pueden ser conjuntamente determinados entre las autoridades de aeronáutica de ambas Partes Contratantes. Las Partes Contratantes considerarán favorablemente la solicitud para los derechos de tráfico de la quinta libertad en base a oportunidades justas y equitativas.

Puntos intermedios y puntos más allá pueden ser omitidos por las aerolíneas designadas en cualquier o todos los vuelos a su discreción, considerando que tales servicios en esta ruta deben iniciar y terminar en el territorio de la Parte Contratante que designa la aerolínea.

