

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Gelen Kâğıtlar Listesi'nde yayımlanan 494478 evrak numaralı "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Guatemala Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması"nın onaylanmasının uygun bulunduğuna dair kanun teklifi ve gerekçesi ekte sunulmuştur.

Gereğini saygılarımla arz ederim.


Mustafa ŞENTOP
Tekirdağ Milletvekili

TBMM BAŞKANLIĞI		
Tali Komisyon	Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm	
Esas Komisyon	Dışişleri	
Tarih :	18 Temmuz 2019	Esas No: 2/2032

TBMM
KANUNLAR ve KARARLAR BŞK.LİĞİ

11 Temmuz 2019

Numara:

**TBMM
GELEN EVRAK**

11 Temmuz 2019

No:

502309

EBYS'ye AKTARILMIŞTIR

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

MADDE 1- (1) 19 Nisan 2017 tarihinde Ankara’da imzalanan “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Guatemala 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.



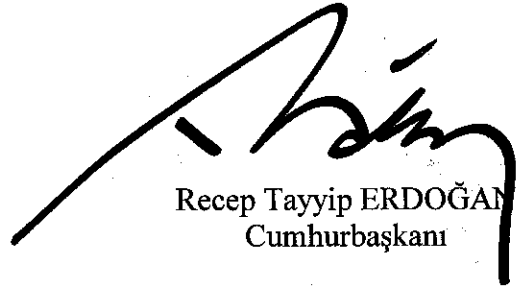
T.C. CUMHURBAŞKANLIĞI

Sayı : 68244839-599- 108516
Konu : Anlaşma

26 Haziran 2019

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

19 Nisan 2017 tarihinde Ankara'da imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Guatemala 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

TBMM
GELEN EVRAK
27 Haziran 2019
No: 494478
EBYS'ye AKTARILMIŞTIR

GENEL GEREKÇE

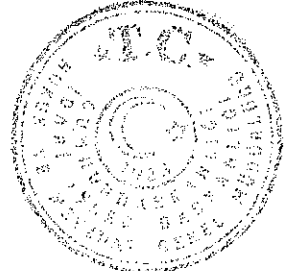
5 Haziran 1945 tarihli ve 4749 sayılı Kanunla tasdik olunan 7 Aralık 1944 tarihli Şikago Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşmasında ticari hakların düzenlenmesi konusunda bir mutabakata ulaşılamamış, bu nedenle ticari hakların ikili sözleşmeler yolu ile düzenlenmesi gereği doğmuştur. Gerek Türkiye gerek 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.

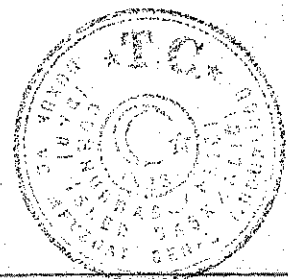
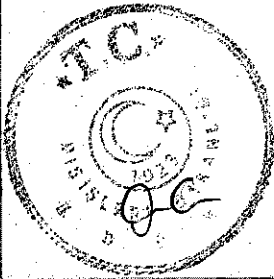
Bu itibarla, "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Guatemala Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması" 19 Nisan 2017 tarihinde Ankara'da imzalanmıştır.

Türkiye ile Guatemala 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
GUATEMALA CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA
HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI

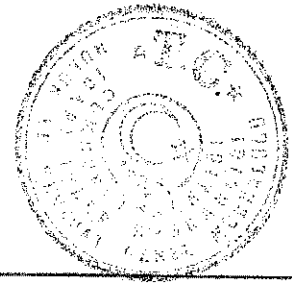
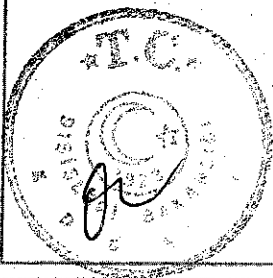


İÇİNDEKİLER

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

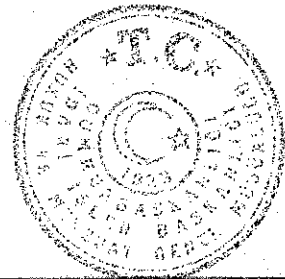
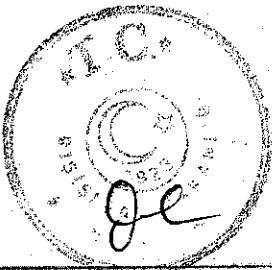
EK I
EK II

HAT ÇİZELGESİ
KOD PAYLAŞIMI



Bundan sonra "Akit Taraflar" olarak anılacak olan Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Guatemala Cumhuriyeti Hükümeti,
7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine ve Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Anlaşması'na 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 Bakanlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nü (SHGM); Guatemala Cumhuriyeti için Ulaştırma, Altyapı ve İskân Bakanlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nü 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 Anlaşma'yı, Eklerini ve bunlarda yapılacak herhangi bir değişikliği ifade etmektedir;

c. "Mutabık Kalınan Hizmetler" terimi; belirlenen hatlarda bu Anlaşma hükümlerine göre sunulabilecek uluslararası hava hizmetlerini ifade etmektedir;

d. "Ek" terimi; bu Anlaşma'nın Ekini veya bu Anlaşma'nın 24. maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda bu Ek üzerinde yapılan değişiklikleri ifade etmektedir;

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

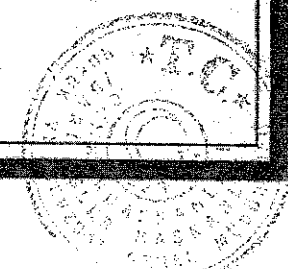
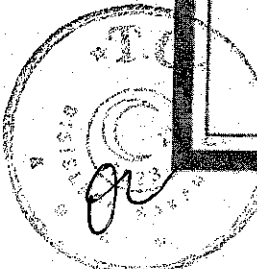
f. "Kapasite" terimi,

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

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

g. "Sözleşme" terimi; 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesini 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 (havayollarını) 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 Örgütü'nü 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; bu Anlaşma'nın Ek'inde yer aldığı şekliyle hava taşımacılığı hizmetlerinin sunulacağı hatların çizelgesini ve bu Anlaşma'nın 24. maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda bu hat çizelgesi üzerinde yapılan değişiklikleri ifade etmektedir;

n. "Belirlenen hatlar" terimi; bu Anlaşma'nın Ek'inde belirtilen veya belirtilecek hatları ifade etmektedir;

o. "Yedek parçalar" terimi; motorlar da dâhil olmak üzere, yenileme veya onarım amacı ile hava aracına monte edilecek aksamı ifade etmektedir;

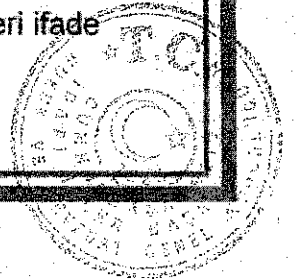
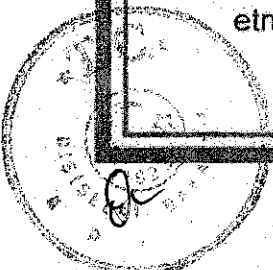
p. "Ücret tarifesi" terimi; bağlantılı tüm ulaşım vasıtaları da dâhil olmak üzere, hava taşımacılığında, yolcuların, bagajların ve/veya posta dışındaki kargoların taşınması için havayolları ve acenteleri tarafından tahsil edilecek her türlü bilet ücreti ile harçları ve sair giderleri ve bu bilet ücretleri ile harçların ve sair giderlerin tabi olduğu şartları ifade etmektedir;

q. "Ülke" terimi; Sözleşmenin 2. maddesinde belirtilmiş olan anlama haizdir;

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

s. "Olağan teçhizat" terimi; ikmal malzemeleri ve çıkartılabilir nitelikteki yedek parçalar ve malzemeler dışında, ilk yardım ve yaşamsal teçhizat da dâhil olmak üzere, uçuş sırasında kullanılan tüm malzemeleri ifade etmektedir;

t. "Kullanıcı ücretleri" terimi; bir Akit Tarafın diğerine sunduğu havalimanlarının, hava seyrüsefer tesislerinin ve ilgili diğer hizmetlerin kullanımı karşılığında havayollarına tarh edilen harçları ve ücretleri ifade etmektedir.



MADDE 2 HAKLARIN TANINMASI

1. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayollarının bu Anlaşmanın Ek I'inde belirlenen hatlar üzerinde tarifeli uluslararası hava hizmetlerini icra edebilmeleri için diğer Akit Tarafa aşağıda belirtilen hakları tanımaktadır:

- a. Diğer Akit Tarafın ülkesi üzerinden iniş yapmaksızın uçuş hakkı,
- b. Söz konusu ülkede trafik dışındaki amaçlar için duraklama hakkı,
- c. Uluslararası trafiği birlikte veya birbirinden ayrı olarak indirmek ve almak amacıyla bu Anlaşma'nın Ek I'inde belirtilen hat için ilgili ülkede belirlenen noktalarda duraklama 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 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 etmiş olduğu bir havayolunun (havayollarının), sözü geçen havacılık otoritelerince, uluslararası hava hizmetlerinin işletilmesinde normal ve makul bir şekilde uygulanan, yürürlükteki kanunlarının ve düzenlemelerinin şartlarını Sözleşmenin hükümlerine uygun olarak sağladığını (sağladıklarını) temin etmesini isteyebilir.

4. Her bir Akit Taraf, aşağıda belirtilen koşulların sağlandığından emin olamaması halinde, bu maddenin (2.) fıkrasında atıfta bulunulan işletme yetkilerini tanımayı reddedebilir veya tayin edilen havayolunun bu

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, söz konusu hizmetle ilgili olarak üzerinde mutabakata varılan bir kapasitenin ve saptanmış bir ücret tarifesinin yürürlükte olması koşuluyla, mutabık kalınan hizmetleri sunmaya istediği herhangi bir zamanda başlayabilir.

MADDE 4

İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI

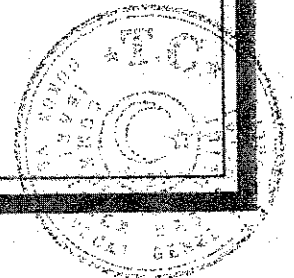
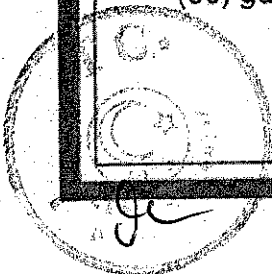
1. Her bir Akit Taraf, aşağıdaki hallerde, diğer Akit Tarafça tayin edilen herhangi bir havayoluna (havayollarına) verilmiş bulunan işletme yetkisini iptal etme veya bu havayolu tarafından bu Anlaşma'nın 2. maddesinde (Hakların Tanınması) belirtilen hakların kullanılmasını askıya alma veya bu hakların 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 Anlaşma'da 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 olmadıkça, sözü geçen hak, ancak diğer Akit Taraf Devletin 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), her 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 olur 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 her bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolları tarafından sağlanacak toplam kapasite ve sunulan hizmetlerin frekansı, söz konusu seferler başlamadan önce Akit Tarafların havacılık otoriteleri tarafından karşılıklı olarak belirlenir. Başlangıçta belirlenen kapasite ve hizmetlerin frekansı zaman içinde söz konusu otoriteleri tarafından gözden geçirilebilir ve yeniden düzenlenebilir.

MADDE 6 ÜCRET TARİFELERİ

1. Her bir Akit Taraf kendi ülkesine, kendi ülkesinden veya ülkesi üzerinden sunulacak uluslararası hava hizmetleri için uygulanacak ücret tarifelerinin, tayin edilen havayolları tarafından, işletme maliyeti, makul bir kar oranı ve diğer havayollarının tarifeleri de dâhil olmak üzere ilgili tüm etkenlerin dikkate alınması suretiyle makul seviyelerde belirlenmesine izin verir. Akit Taraflarca müdahale aşağıdaki hallerle sınırlıdır:
 - a. Makul olmayan ölçülerdeki ayrımcı ücret ve uygulamaları önlemek;
 - b. Pazardaki hâkim konumun kötüye kullanılmasından kaynaklanan çok yüksek veya kısıtlayıcı ücretlerden tüketicileri korumak; ve
 - 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 Tarafça tayin edilen havayollarının diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinden onay alması gerekmemektedir.

3. Akit Taraflar, tayin ettikleri havayolunun veya havayollarının ücret tarifelerini tek başlarına veya herhangi bir diğer havayolu veya havayolları ile birlikte belirlerken, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu olan rakibini ciddi bir biçimde zayıflatacak veya onu hat dışı bırakabilecek bir biçimde pazar gücünü suistimal etmesine izin vermez.

4. Akit Taraflar, ücret tarifelerinin havayolu tarafından belirlenmesine ilişkin olarak aşağıda belirtilen uygulamaların daha yakından incelenmesi gerekebilecek haksız rekabet uygulamaları olarak değerlendirilebileceği hususunda mutabıktır:

a. Belirlenen hatlardaki hizmetlerin sağlanabilmesindeki maliyetleri tümüyle karşılamayacak ücretlerin ve fiyatların oluşturulması;

b. Söz konusu uygulamaların geçici olmak yerine süreklilik arz etmesi;

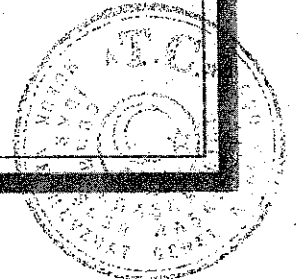
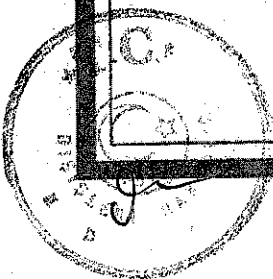
c. Söz konusu uygulamaların diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolu (havayolları) üzerinde önemli ekonomik etkileri olması ya da bu havayolunu (havayollarını) ciddi şekilde zarara uğratması;

d. hattaki hakim konumun suistimaline işaret eden davranışlar.

5. Havacılık otoritelerinden herhangi birinin, diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolu tarafından teklif edilen veya uygulanan ücret tarifesiinden 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.

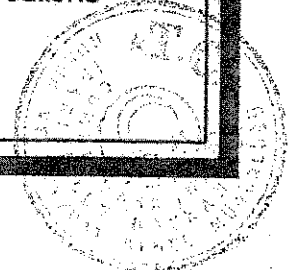
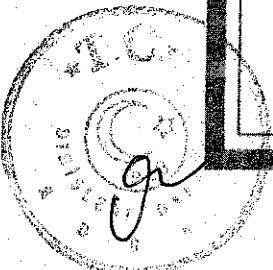
6. Yukarıdaki hükümlere bakılmaksızın, bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolları, talep üzerine diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine, bu otoritelerin belirlediği şekil ve düzen çerçevesinde ücret tarifelerinin oluşturulmasına dair bilgi verir.

7. Akit Taraflardan hiçbirisi, diğer Akit Tarafça 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. Bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolunun uluslararası hava hizmetlerinde işletilen hava aracı ve bununla birlikte olağan teçhizatları, yedek parçaları (motorlar da dâhil olmak üzere), yakıt ve yağ tedarikleri (hidrolik yağlar da dâhil olmak üzere), hava aracı ikmal malzemeleri (uçuş sırasında yolculara ikram edilen veya satışı yapılan yiyecek, içecek, alkol, sigara ve diğer ürünler) diğer Akit Tarafın ülkesine varışta, bu teçhizatlar ve tedarikler tekrar ihraç edilene veya bu ülke üzerinden yapılacak yolculuğun bir kısmında kullanılabileceği kadar hava aracında kalmak kaydıyla her türlü gümrük harcı, denetleme ücreti 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. herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından uluslararası hizmetlerde kullanılan hava aracının bakım ve onarımı için diğer Akit Tarafın ülkesine giren yedek parçalar (motorlar da dâhil olmak üzere) ve olağan havacılık teçhizatı,
 - c. hava aracına alındıkları Akit Tarafın ülkesi üzerindeki uçuşların bir kısmında kullanılacak olsalar dahi, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolu tarafından uluslararası hizmetlerde işletilen hava aracına tedarik edilen yakıt ve yağlar (hidrolik yağlar da dâhil olmak üzere),
 - d. Herhangi bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolunun amblemini taşıyan basılı bilet stokları, havayolu konşimentoları ve sair basılı materyaller ile tayin edilen havayolu tarafından yeniden ihraç edilene kadar, uluslararası hizmetlerde kullanmak için ücretsiz dağıtılan mutat 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 gümrüklemeye ilişkin hizmetler için tarh edilen harçlar Akit Taraf Devletlerin ulusal yasa ve yönetmeliklerine uygun olarak tahsil edilir.

MADDE 8 TRANSİT GEÇİŞ

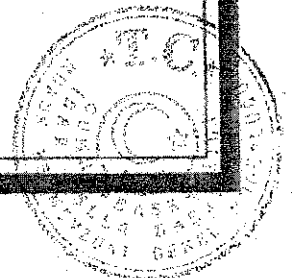
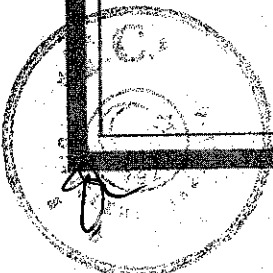
Akit Tarafların yasa ve yönetmeliklerine tabi olmak kaydıyla, bir Akit Tarafın ülkesinden transit geçişlerde, havalimanının bu amaçla ayrılan kısmını terk etmemek kaydıyla yolcular, bagaj, kargo ve posta, şiddete, hava korsanlığına, narkotik ve psikotrop madde kaçakçılığına karşı alınan güvenlik önlemleri haricinde sadece basitleştirilmiş bir kontrole tabi tutulurlar. Bu tür bagaj, 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 sağlanan havalimanları, havacılık güvenliğine ilişkin kolaylıkları ve diğer ilgili kolaylıkları ve hizmetleri, diğer Akit Tarafın havayollarının kullanımına, kullanım anlaşmalarının yapıldığı tarih itibariyle benzer uluslararası hava hizmetleri ile iştirak eden herhangi bir havayoluna sağlanan en iyi koşullardan daha az avantajlı koşullarla sunulmaz.

2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun veya havayollarının, her iki Akit Tarafın ulusal kanunlarına ve düzenlemelerine uygun bir şekilde, diğer Akit Tarafın ülkesinde kendisi tarafından belirlenmiş yer hizmetlerini yürütmesine ve kendi tercihi doğrultusunda, tamamen ya da kısmen, 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 olur. 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, 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 edilen 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 getirme ve ülkesinde bulundurma hakkına sahip olur.

2. Bu personel ihtiyaçları, Akit Tarafların tayin edilen havayolunun veya havayollarının tercihleri doğrultusunda bu havayolunun veya havayollarının kendi personeli vasıtasıyla veya diğer Akit Tarafın ülkesinde diğer havayollarına bu tür hizmetler sunulması konusunda yetkilendirilmiş herhangi bir kuruluş, şirket veya havayolu tarafından sunulan hizmetlerden ve personelden faydalanmak suretiyle karşılanabilir.

3. Bu temsilciler ve personel diğer Akit Tarafın yürürlükteki yasalarına ve düzenlemelerine tabi olacaklardır. Her bir Akit Taraf bu yasalar ve düzenlemeler doğrultusunda ve müteakabiliyet esasına tabi olmak kaydıyla, gerekli çalışma izinlerini, ziyaretçi vizelerini veya benzeri dokümanları gereksiz gecikmelere mahal vermeksizin, bu maddenin (1.) fıkrasında belirtilen temsilcilere ve personele temin eder.

MADDE 11

DÖVİZ DÖNÜŞÜMÜ 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) trafiğın taşınması ile ilgili olarak üstlendikleri giderlerden artan gelirleri, talep etmeleri halinde, resmi döviz kuru üzerinden çevirerek ölkelerine transfer etme hakkına sahip olur. Akit Taraflar arasında ödemelerle ilgili olarak uygun hükümlere sahip bir anlaşma akdedilmemiş ise, yukarıda belirtilen havale, çevrilebilir para birimleri üzerinden ve yürürlükteki ulusal kanunlara ve kambiyo düzenlemelerine uygun şekilde gerçekleştirilir.

3. Bu gelirlerin çevrilmesine ve havalesine cari işlemler için, söz konusu gelirlerin çevrilme ve havale için ibraz edildiği anda geçerli olan döviz kuru üzerinden, herhangi bir sınırlama getirilmeden izin verilir ve bu işlemler bankalar tarafından bu tür çevrilme ve havale işlemlerine uygulanan ücretler dışında başka bir ücrete veya harca tabi olmaz.

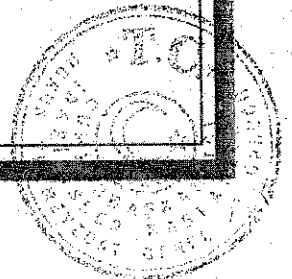
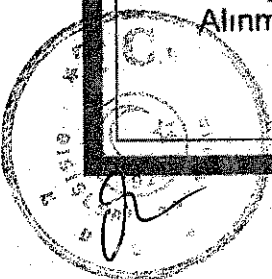
4. Akit Taraflarca tayin edilen havayolları, tamamen kendi takdirlerinde olmak kaydıyla, yakıt alımı da dâhil olmak üzere diğer Akit Tarafın ölkesinde üstlendikleri yerel giderleri, yerel para birimi üzerinden veya ulusal döviz mevzuatına uygun olmak kaydıyla serbestçe çevrilebilir bir para birimi üzerinden 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, belirlenen hatlarda mutabık kalınan hava hizmetlerinin yürütülmesi amacıyla diğer Akit Tarafça da tanınır. Ancak Akit Taraflar, kendi ölkelerinin 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 başvuruda bulunulmuş ise, diğer Akit Taraf, bu muallak uygulamanın açıklığa kavuşturulması amacıyla havacılık otoritelerinin istişarede bulunmasını talep edebilir. Uygun bir anlaşmaya varılamaması durumu, bu Anlaşma'nın 4. maddesinin (İşletme Yetkisinin İptali veya Askıya Alınması) 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, talep tarihinden itibaren 30 gün içerisinde gerçekleştirilir.

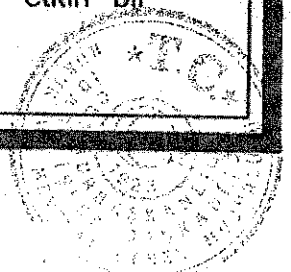
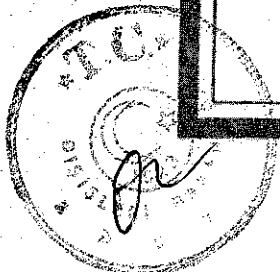
2. Bu istişarelere müteakiben, Akit Taraflardan herhangi birinin diğer Akit Tarafın bu maddenin (1.) fıkrasında belirtilen hususlara ilişkin emniyet standartlarını en azından ilgili tarihte Sözleşme uyarınca belirlenen asgari standartlara eşit şekilde sağlamadığını ve uygulamadığını tespit etmesi halinde, sözü geçen Akit Taraf bu tespitlerini ve asgari ICAO standartlarına uygunluğun sağlanması için atılması gereken adımları diğer akit Tarafa bildirir ve diğer Akit Taraf da müştereken belirlenen süre içerisinde gereken düzeltici önlemleri alır. Belirlenen süre içerisinde gerekli düzeltici önlemlerin alınmaması, bu Anlaşma'nın 4. maddesinin (İşletme Yetkisinin İptali, Askıya Alınması veya Sınırlandırılması) uygulamasına gerekçe oluşturur.

3. Sözleşmenin 16. maddesinde öngörülen yükümlülüklerle bakılmaksızın, bir Akit Tarafın havayolu tarafından veya bu havayolu adına diğer Akit Taraf Devletin ülkesine inecek veya ülkesinden kalkacak şekilde gerçekleştirilen uçuşlarda işletilen bir hava aracının diğer Akit Taraf Devletin Ülkesinde bulunduğu sırada, olağandışı bir gecikmeye yol açmamak şartıyla denetime (bu maddede "rampa denetimi" olarak adlandırılacaktır) tabi tutulabileceği konusunda mutabık kalınmıştır. Bu denetim hava aracının içinde veya çevresinde, diğer Akit Tarafın yetkili temsilcileri tarafından yapılır. Ancak, Sözleşmenin 33. maddesinde sözü edilen yükümlülükler uyarınca, söz konusu denetimin amacı, Sözleşme temelinde oluşturulan ve hâlihazırda yürürlükte bulunan normlara uygun olarak hava aracının ve mürettebatın belgelerinin geçerliliği ile hava aracının ve teçhizatının görünürdeki durumunu kontrol etmek 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 ilgili hava aracının mürettebatının 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 Tarafça tayin edilmiş olan bir havayolu tarafından işletilen bir hava aracına yukarıdaki (3.) fıkra uyarınca, rampa denetimi uygulanmasına söz konusu havayolunun temsilcisi tarafından müsaade edilmemesi durumunda, diğer Akit Taraf bu maddenin (4.) fıkrasında belirtilen ciddi kaygıların olduğu sonucuna varabilir ve söz konusu fıkroda belirtilen sonuçları çıkarabilir.

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 yükümlülüklerin genel niteliklerini kısıtlamaksızın, özellikle 14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzalanan Hava araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere ilişkin Sözleşme, 16 Aralık 1970 tarihinde Lahey'de imzalanan Hava araçlarının Yasadışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine İlişkin Sözleşme, 23 Eylül 1971 tarihinde Montreal'de imzalanan Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı İşlenen Suçların Önlenmesine ilişkin Sözleşme ve 24 Şubat 1988 tarihinde Montreal'de imzalanan Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Limanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine ilişkin

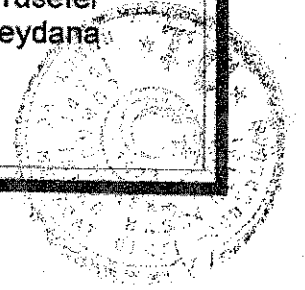
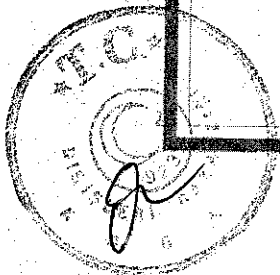
Protokol, 1 Mart 1991'de Montreal'de imzalanan Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesi Sözleşmesi veya Akit Tarafların taraf oldukları sivil havacılık güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir sözleşme hükümlerine uygun hareket ederler.

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 ikametgahı 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 24. maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) 2. fıkrası hükümleri doğrultusunda gerçekleştirilmek üzere acil istişare talebinde bulunabilir.

4. Akit Taraflar söz konusu hava aracı işletmecilerinin, diğer Akit Tarafın ülkesine giriş için, bu ülkeden çıkış için veya bu ülkede kalınan süre zarfında diğer Akit Tarafa, yukarıda yer alan (3.) fıkrafta atıf yapılan havacılık güvenliği hükümlerine uymalarının istenebileceği hususunda mutabıktır. Akit Taraflardan her biri, kendi ülkelerinde hava aracının güvenliğinin sağlanması, yolcuların, mürettebatın, el bagajlarının, bagajların, kargonun ve ikmal malzemelerinin yükleme ve boşaltma sırasında ve öncesinde kontrol edilmesi amacıyla yeterli tedbirlerin alınmasını ve etkin şekilde uygulanmasını sağlar. Akit Taraflardan her biri, belirli bir tehdidin bertaraf edilmesi amacıyla diğer Akit Tarafın makul ölçülerde özel güvenlik tedbirleri alınması yolunda yapacağı herhangi bir talebi olumlu şekilde dikkate alır.

5. Sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesi veya bu doğrultuda bir tehdidin vuku bulması veya hava aracının, hava aracının yolcularının ve mürettebatının, havalimanlarının veya hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine yönelik diğer yasadışı müdahalelerin meydana



gelmesi halinde Akit Taraflar, haberleşmede ve bu tür bir olayın veya tehdidinin insan hayatı konusunda riski asgariye indirmek suretiyle hızlı ve emniyetli biçimde sona erdirilmesini amaçlayan diğer uygun tedbirlerin alınmasında kolaylık sağlayarak birbirlerine yardımcı olurlar.

5. Her bir Akit Taraf, kalkışı insan hayatını korumak için gerekli olmadıkça, yasadışı yollarla ele geçirilmiş veya diğer yasadışı müdahale eylemlerine maruz kalmış ve kendi ülkesine iniş yapmış olan bir hava aracının, yerde kalmasını sağlamak üzere pratikte mümkün olan gerekli önlemleri alacaktır. Mümkün olduğu durumlarda bu tip önlemler karşılıklı istişarelere dayanılarak alınır.

MADDE 15 SEYAHAT BELGELERİNİN GÜVENLİĞİ

1. Her bir Akit Taraf, pasaport ve diğer seyahat belgelerinin güvenliğini sağlayacak önlemler almayı kabul eder.

2. Bu bağlamda, her bir Akit Taraf, söz konusu Akit Tarafça veya onun adına düzenlenen pasaportların ve diğer seyahat belgelerinin ve kimlik belgelerinin yasalara uygun biçimde oluşturulması, düzenlenmesi, onaylanması ve kullanılması amacı ile gerekli kontrol mekanizmalarını oluşturmayı ve uygulamayı kabul eder.

3. Her bir Akit Taraf ayrıca kendileri tarafından düzenlenen seyahat ve kimlik belgelerinin rahatlıkla suistimal edilemeyecek ve rahatlıkla yasadışı şekilde değiştirilemeyecek, kopyalanamayacak veya düzenlenemeyecek nitelikte olmasını temin edecek prosedürler koymayı ve geliştirmeyi kabul eder.

4. Yukarıda belirtilen amaca istinaden, her bir Akit Taraf, pasaportlarını ve diğer seyahat belgelerini ICAO Doküman 9303 Makine Tarafından Okunabilir Seyahat Belgeleri: 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.

5. 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 16 **BİLGİSAYARLI REZERVASYON SİSTEMLERİ (CRS)**

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

MADDE 17 **SİGARA YASAĞI**

1. Her bir Akit Taraf, Akit Taraflar arasında kendi ülkesine ait havayolu şirketleri tarafından işletilen ve yolcu taşınan tüm uçuşlarda sigara içilmesini yasaklar 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.

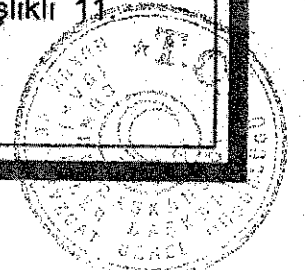
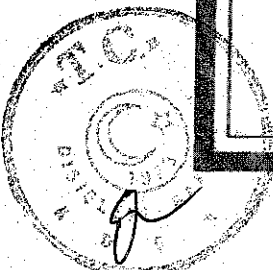
2. Her bir Akit Taraf, bu madde hükümlerince kendi havayollarının, yolcularının ve mürettebatının sigara yasağına uymasını sağlamak amacı ile bu kurallara uyulmaması durumunda, yürürlükteki yasa ve yönetmeliklere uygun olarak gerekli cezaların uygulanması da dâhil olmak üzere makul gördüğü tüm önlemleri alır.

MADDE 18 **ÇEVRENİN KORUNMASI**

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

MADDE 19 **CHARTER/TARİFESİZ UÇUŞLARA UYGULANABİLİRLİK**

1. Bu Anlaşma'nın Vergiler, Gümrük Harçları ve Diğer Ücretler başlıklı 7. maddesinde, Kullanıcı Ücretleri başlıklı 9. maddesinde, Yabancı Personelin Çalıştırılması ve Yerel hizmetlere Erişim başlıklı 10. maddesinde, Döviz Dönüşümü ve Kazançların Transferi başlıklı 11.



maddesinde, Sertifika ve lisansların Karşılıklı Tanınması başlıklı 12. maddesinde, Havacılık Emniyeti başlıklı 13. maddesinde, Havacılık Güvenliği başlıklı 14. maddesinde, İstatistikler başlıklı 22. maddesinde, Kanunların ve Düzenlemelerin Uygulanması başlıklı 23. maddesinde ve İstisnalar ve Değişiklikler başlıklı 24. maddesinde belirtilen hükümler, bir Akit Tarafın hava taşıyıcıları tarafından diğer Akit Tarafın ülkesine veya ülkesinden yapılacak olan charter ve diğer tarifesiz uçuşlara ve bu uçuşları gerçekleştiren hava taşıyıcılarına da 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 kanunları ve düzenlemeleri etkilemez.

MADDE 20 KİRALAMA

1. Her bir Akit Taraf, bu Anlaşma kapsamındaki hizmetler için kiralanan ve bu Anlaşma'nın 13. maddesi (Havacılık Emniyeti) ve 14. maddesine (Havacılık Güvenliği) uygun olmayan hava araçlarının kullanımını önleyebilir.

2. Yukarıdaki 1. 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 kirallanmış olan hava aracını kullanabilir.

MADDE 21 UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI

1. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları), her bir tarife dönemi için (yaz ve kış) mutabık kalınan hizmetlerin başlamasından en az otuz (30) gün önce planladığı uçuş programlarını onay için diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine sunar.

2. Bir Akit Tarafın tayin edilen havayolunun onaylanmış uçuş programı dışında mutabık kalınan hizmetler doğrultusunda düzenlemek istediği ek seferler için, sözü geçen havayolu diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinden önceden izin talep etmelidir. Bu tür talepler, Akit Tarafların ulusal kanunlarına ve düzenlemelerine uygun şekilde sunulur. Aynı usul yapılabilecek herhangi bir değişiklikte de uygulanır.

MADDE 22 İSTATİSTİKLER

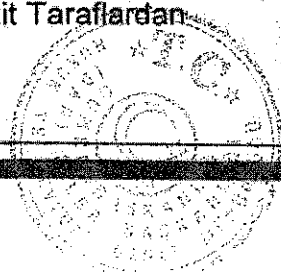
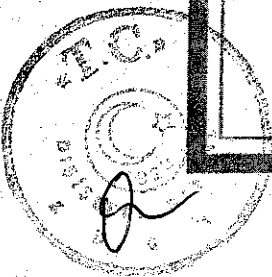
Akit Tarafların havacılık otoriteleri, talep edilmesi halinde, diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine, birinci Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından mutabık kalınan hizmetlerde sunulan kapasitenin değerlendirilmesi amacıyla makul ölçülerde gerekli olabilecek periyodik istatistiki raporlar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

MADDE 23 ULUSAL KANUNLARIN VE DÜZENLEMELERİN UYGULANMASI

1. Bir Akit Tarafın uluslararası hava hizmetlerinde kullanılan bir hava aracının ülkesine girişi, kalışı veya ayrılışını ya da bu hava aracının kendi ülkesi dâhilinde işletilmesini veya seyrüseferini ya da uçuşlarını düzenleyen kanunları ve düzenlemeleri diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolunun hava aracına 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. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın talebi üzerine bu Anlaşma'da atıfta bulunulan ilgili kanunların, düzenlemelerin ve prosedürlerin suretlerini karşı tarafa sunar.

MADDE 24 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, diğ er Akit Tarafça yazılı olarak yapılan talebi aldığı tarihten itibaren en kısa s urede ve her h al k arda en geç altmış (60) gün içerisinde başlar. Bu istışareler müzakere veya yazışma yoluyla gerçekleştirilebilir. Her bir Akit Taraf bu istışareler 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 h k m  üzerinde değişiklik yapılmasını talep etmesi halinde, söz konusu değişiklik Akit Tarafların anayasal prosedürlerinin tamamlandığını bildirmelerinden sonra yürürlüğe girer.

4. Ek'ler üzerindeki değişiklikler 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.

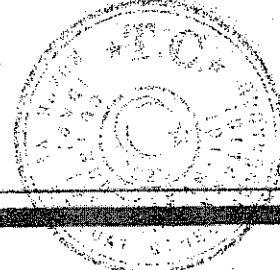
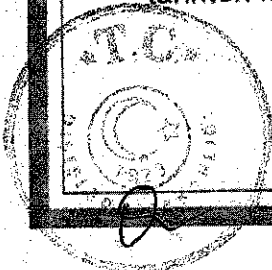
MADDE 25 İHTİLAFLARIN       

1. Bu Anlaşma'nın yorumlanmasında veya uygulanmasında Akit Taraflar arasında herhangi bir uyuşmazlık çıkması durumunda, Akit Taraflar öncelikle uyuşmazlıklarını her iki Akit Taraf Devletin Havacılık Otoriteleri arasında müzakere yoluyla çözmeye çaba 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  yesi her bir Akit Tarafça belirlenecek, üçüncü  yesi 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,    hakemden oluşan bir hakem heyetine sunabilir.

Taraflar, uyuşmazlığın tahkime g t r lece ine dair bildirimi taahhütlü posta ile tebell   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 Heyetinin kararları, aralarında uyuşmazlık bulunan Akit Taraflar açısından nihai ve bağlayıcı nitelik taşır.

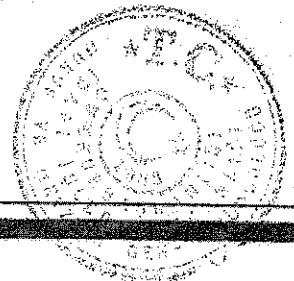
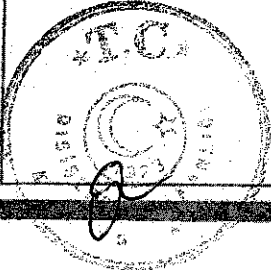
7. Akit Taraflardan herhangi birinin veya Akit Taraflardan herhangi biri tarafından tayin edilen havayolunun bu maddenin (2.) fıkrası uyarınca verilen karara uymaması durumunda, diğer Akit Taraf, temerrüde düşen Akit Tarafa bu Anlaşma uyarınca sağlanan hakları veya ayrıcalıkları sınırlandırabilir, askıya alabilir veya iptal edebilir.

8. 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.

9. Tahkime başvurulmasından itibaren tahkim heyeti kararını açıklayana dek, Akit Taraflar fesih hali dışında, verilen nihai karar doğrultusunda yapılabilecek düzeltmelere hâlel getirmeksizin, bu Anlaşma'dan doğan tüm yükümlülüklerini yerine getirmeye devam ederler.

MADDE 26 TESCİL

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



MADDE 27
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 anlaşmanın hükümlerine uyum sağlayacak şekilde değiştirilebilir.

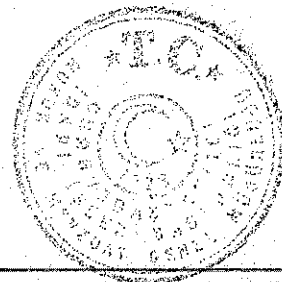
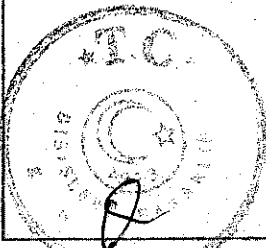
MADDE 28
BAŞLIKLAR

Madde başlıkları bu Anlaşma'ya sadece müracaat ve kolaylık amacıyla konulmuştur ve hiçbir surette bu Anlaşma'nın amaç ve kapsamının sınırını çizmez, kısıtlamaz veya tanımlamaz.

MADDE 29
GEÇERLİLİK ve SONA ERME

Bu Anlaşma süresiz olarak akdedilmiştir.
Akit Taraflardan herhangi biri her an diğer Akit Tarafa bu Anlaşma'yı 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.



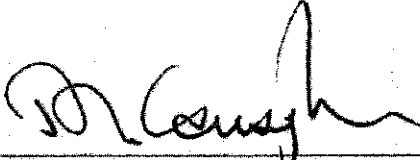
MADDE 30
YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

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 iki (2) Ekten ibaret olan bu Anlaşma'yı imzalamış ve bu Anlaşma'ya kendilerinin mühürlerini vaz etmiş bulunmaktadır.

2017 yılının Nisan ayının 19. gününde Ankara'da, her bir metin birbirine eşdeğer olmak üzere, Türkçe, İspanyolca ve İngilizce dillerinde iki eş nüsha halinde düzenlenmiştir. Yürütmede, yorumlamada veya uygulamada herhangi bir farklılığın oluşması halinde, İngilizce metin hâkim gelir ve geçerli olur.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA

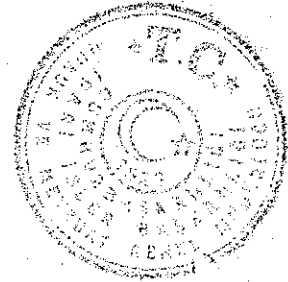
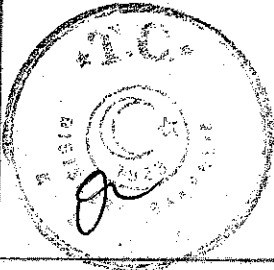
GUATEMALA CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA



Mevlüt Çavuşoğlu
Dışişleri Bakanı



Carlos Raúl Morales Moscoso
Dış İlişkiler Bakanı



EK I
HAT ÇİZELGESİ

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

Hareket Noktası Türkiye'deki Noktalar	Ara Noktalar Herhangi bir Nokta (*)	Varış Noktası Guatemala Şehri Mundo Maya	Öte Noktalar Herhangi bir Nokta (*)
--	---	---	---

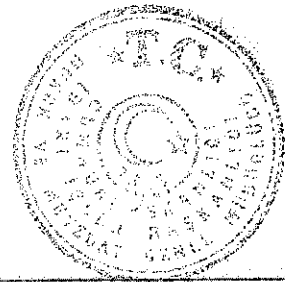
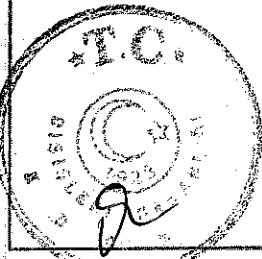
2. Guatemala Cumhuriyeti tarafından tayin edilen havayolları her iki yönde aşağıda belirtilen hava hizmetlerini işletme hakkına sahip olur:

Hareket Noktası Guatemala'daki Noktalar	Ara Noktalar Herhangi bir Nokta (*)	Varış Noktası İstanbul Ankara	Öte Noktalar Herhangi bir Nokta (*)
--	---	--	---

Notlar:

(*) 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 adil ve eşit esasta müştereken belirlenir.

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



EK II KOD PAYLAŞIMI

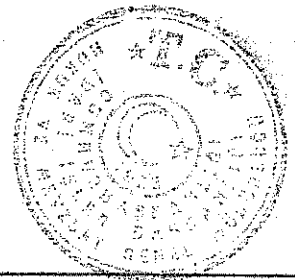
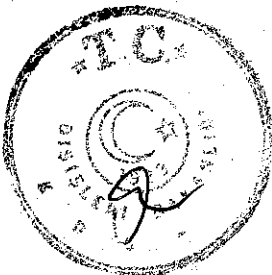
Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu (havayolları);

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

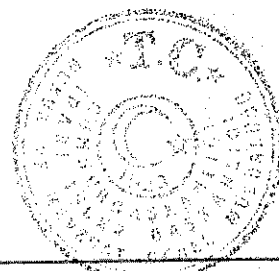
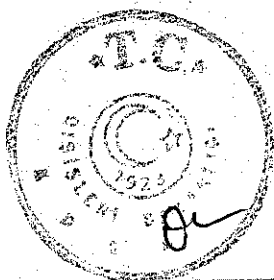
ile, söz konusu tüm havayollarının uygun hat ve trafik haklarına sahip olmaları ve satılan her bilet için, alıcıyı satış noktasında hizmetin hangi kısmında hangi havayolunun görev yapacağı konusunda bilgilendirmeleri koşuluyla, bloke yer angajmanı, kod paylaşımı veya diğer ticari uygulamalar gibi pazarlama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

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.

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



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

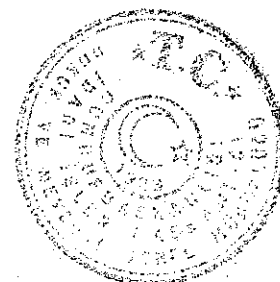
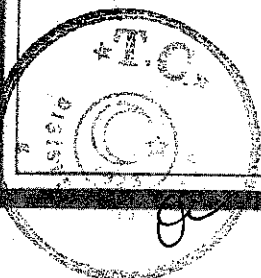


CONTENIDO

ARTÍCULO TÍTULO

1	DEFINICIONES
2	CONCESIÓN DE DERECHOS
3	DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN
4	REVOCACIÓN O SUSPENSIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE OPERACIÓN
5	CAPACIDAD
6	TARIFAS
7	IMPUESTOS, DERECHOS ADUANEROS Y OTROS GRAVÁMENES
8	TRÁNSITO DIRECTO
9	CARGOS AL USUARIO
10	PERSONAL EXTRANJERO Y ACCESO A SERVICIOS LOCALES
11	CONVERSIÓN DE MONEDA Y TRANSFERENCIA DE UTILIDADES
12	RECONOCIMIENTO MUTUO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS
13	SEGURIDAD AÉREA
14	SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
15	SEGURIDAD DE DOCUMENTOS DE VIAJE
16	SISTEMAS DE RESERVA POR COMPUTADORA (SRC)
17	PROHIBICIÓN DE FUMAR
18	PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE
19	APLICABILIDAD A VUELOS CHÁRTER/NO PROGRAMADOS
20	ARRENDAMIENTO
21	PRESENTACIÓN DEL ITINERARIO DE VUELOS
22	ESTADÍSTICAS
23	APLICACIÓN DE LEYES Y REGLAMENTOS NACIONALES
24	CONSULTAS Y MODIFICACIONES
25	SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS
26	REGISTRO
27	ACUERDOS MULTILATERALES
28	EPÍGRAFES
29	VIGENCIA Y TERMINACIÓN
30	ENTRADA EN VIGOR

ANEXO I ITINERARIO DE RUTAS
ANEXO II CÓDIGO COMPARTIDO



El Gobierno de la República de Turquía y el Gobierno de la República de Guatemala, en adelante referidos como "Partes Contratantes",

Siendo Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y el Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, ambos abiertos a firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944,

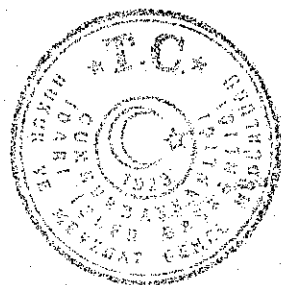
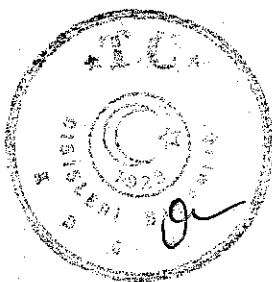
Deseando facilitar la expansión de las oportunidades de servicios aéreos internacionales,

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

Deseando garantizar el más alto grado de seguridad y protección en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su profunda preocupación sobre los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, las cuales comprometen la seguridad de las personas o de la propiedad, afectando desfavorablemente la operación de servicios aéreos y deteriorando la confianza pública en la seguridad de la aviación civil, y

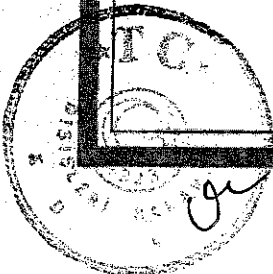
Deseando celebrar un Acuerdo con el propósito de establecer y operar servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá,

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:



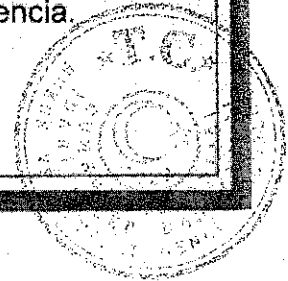
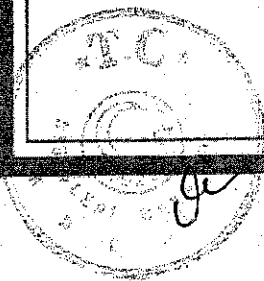
ARTÍCULO 1 DEFINICIONES

1. Para los efectos del presente Acuerdo, a menos que el contexto establezca lo contrario, los términos:
 - a. "Autoridades aeronáuticas" significa, en el caso de la República de Turquía, el Ministerio de Transporte, Asuntos Marítimos y Comunicaciones, Dirección General de Aviación Civil (DGCA, por sus siglas en inglés) y en el caso del Gobierno de la República de Guatemala, el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), o en ambos casos, cualquier persona o entidad autorizada para ejercer la funciones asignadas actualmente a dichas autoridades;
 - b. "Acuerdo" significa el presente Acuerdo, sus Anexos y cualesquiera enmiendas a los mismos;
 - c. "Servicios convenidos" significa los servicios aéreos internacionales que pueden ser operados de conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo en las rutas especificadas;
 - d. "Anexo" significa el Anexo del presente Acuerdo o cualquier modificación a los mismos, de conformidad con las disposiciones del Artículo 24 (Consultas y modificaciones) del presente Acuerdo;
 - e. "Servicio aéreo" "servicio aéreo internacional" "línea aérea" y "escala para fines no comerciales", poseen los significados especificados en el Artículo 96 del Convenio;
 - f. "Capacidad" significa,
 - con relación a una aeronave, a la capacidad de carga de una aeronave disponible en la ruta o en la sección de una ruta,
 - con relación a un servicio aéreo especificado, la capacidad de la aeronave utilizada para dicho servicio, multiplicada por la frecuencia operada por dicha aeronave dentro de un periodo determinado, en una ruta o en la sección de una ruta;
 - g. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944; e incluye cualquier Anexo adoptado conforme el Artículo 90 de dicho Convenio y cualquier enmienda a los Anexos del Convenio conforme los Artículos 90 y 94 del



mismo, siempre que tales anexos y enmiendas hayan entrado en vigor para o hayan sido ratificados por ambas Partes Contratantes;

- h. "Línea(s) aérea(s) designada(s)" significa cualesquiera línea(s) aérea(s) que haya/hayan sido designada(s) y autorizada(s) de conformidad con el Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo;
- i. "Servicio en tierra" significa e incluye pero no se limita a la asistencia de pasajeros, manejo de carga y equipaje, y a los suministros para los servicios de comida y otros;
- j. "OACI" significa Organización de Aviación Civil Internacional;
- k. "Transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que pasa a través del espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;
- l. "Línea aérea comercializadora" significa una línea aérea que ofrece transporte aéreo en una aeronave operada por otra línea aérea, a través de códigos compartidos;
- m. "Itinerario" significa el itinerario de las rutas en que se operen servicios de transporte aéreo, adjunto al presente Acuerdo, y cualesquiera modificaciones al mismo, según se acuerde, conforme lo dispuesto por el Artículo 24 (Consultas y Modificaciones) del presente Acuerdo;
- n. "Rutas especificadas" significa las rutas establecidas o por establecer en el Anexo de este Acuerdo;
- o. "Repuestos" significa artículos de reparación o de repuesto para ser incorporados a una aeronave, incluyendo motores;
- p. "Tarifa" significa cualquier costo, tasa o cargo, los precios a pagar por el transporte de pasajeros, equipaje y/o carga, excluyendo el correo, por vía aérea, incluyendo cualquier otro medio de transporte en conexión con aquella, aplicados por las líneas aéreas, incluidos sus agentes y las condiciones que regulen la disponibilidad de dicho costo, tasa o cargo;
- q. "Territorio" posee el significado especificado en el Artículo 2 del Convenio;
- r. "Tráfico" significa pasajeros, equipaje, carga y correo;
- s. "Equipo regular" significa artículos, distintos a las provisiones y repuestos extraíbles, destinados para su uso a bordo de una aeronave durante el vuelo, incluidos los equipos de primeros auxilios y de supervivencia.



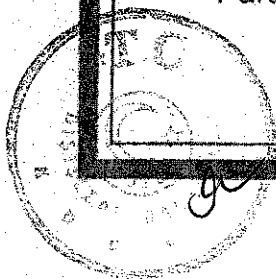
- t. "Cargos al usuario" significa las tarifas o tasas cobradas por el uso de aeropuertos, instalaciones de navegación y otros servicios relacionados ofrecidos por una Parte Contratante a la otra.

ARTÍCULO 2 CONCESIÓN DE DERECHOS

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la realización del itinerario de servicios aéreos internacionales, programado para las rutas especificadas en el Anexo I del presente Acuerdo, por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante:
 - a. sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante,
 - b. realizar escalas en dicho territorio con fines no comerciales,
 - c. realizar escalas en el territorio, en los mismos puntos especificados en el Anexo I de este Acuerdo para esa ruta, con el propósito de embarcar y desembarcar tráfico internacional, en combinación o por separado,
 - d. los derechos especificados en otra forma en el presente Acuerdo.
2. Nada en el párrafo (1) del presente Artículo se entenderá como una concesión a las líneas aéreas de una Parte Contratante del privilegio de embarcar en el territorio de la otra Parte Contratante, tráfico transportado por remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en el territorio de esa otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 3 DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar una o más líneas aéreas con el propósito de operar los servicios convenidos en las rutas especificadas. Dicha designación será efectuada en virtud de una notificación escrita a través de la vía diplomática.
2. Al recibir dicha designación, las autoridades aeronáuticas de cualquier Parte Contratante, sujeto a los párrafos (3) y (4) del presente Artículo,



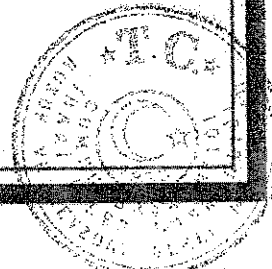
concederán, sin demora, la apropiada autorización de operación a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s).

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante, podrán solicitar a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, comprobar que está(n) calificada(s) para cumplir con las condiciones establecidas bajo las leyes y reglamentos aplicados, normal y razonablemente, por dichas autoridades, a las operaciones de los servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones del Convenio.
4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de negarse a otorgar las autorizaciones de operación referidas en el párrafo (2) del presente Artículo, o de imponer aquellas condiciones que estime necesarias para el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 (Concesión de Derechos) de este Acuerdo, por parte de una línea aérea designada, en cualquier caso en que la Parte Contratante no tenga seguridad de que:
 - a. la propiedad sustancial y el control efectivo de esa línea aérea corresponden a la Parte Contratante que designó la línea aérea o a sus nacionales; y/o
 - b. el Gobierno que ha designado la línea aérea continúa manteniendo y administrando las normas establecidas en el Artículo 13 (Seguridad Aérea) y en el Artículo 14 (Seguridad de la Aviación) del presente Acuerdo.
5. Cuando una línea aérea haya sido designada y autorizada conforme lo anterior, podrá iniciar, en cualquier momento, la operación de los servicios convenidos, siempre y cuando la capacidad acordada y las tarifas establecidas de conformidad con las disposiciones del Artículo 5 (Capacidad) y del Artículo 6 (Tarifas) de este Acuerdo, se encuentren en vigor con respecto a ese servicio.

ARTÍCULO 4

REVOCACIÓN O SUSPENSIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE OPERACIÓN

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de revocar una autorización de operación o de suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 (Concesión de Derechos) del presente Acuerdo, a una(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte Contratante, o de imponer aquellas condiciones que estime necesarias para el ejercicio de tales derechos:



- a. en cualquier caso en que no se compruebe que la propiedad sustancial y el control efectivo de esa línea aérea corresponden a la Parte Contratante que designa la línea aérea o a sus nacionales; o,
 - b. en caso de que la línea aérea incumpla las leyes o reglamentos de la Parte Contratante que otorga los derechos; o,
 - c. en caso de que esa línea aérea, en cualquier otra forma, no opere conforme las condiciones establecidas bajo el presente Acuerdo.
2. A menos que la inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo (1) del presente Artículo sea esencial para prevenir nuevas violaciones a las leyes o reglamentos, dicho derecho será ejercido únicamente luego de realizar consultas con las autoridades aeronáuticas del Estado de la otra Parte Contratante. En tal caso, las consultas iniciarán en un período de sesenta (60) días, a partir de la fecha de solicitud de las mismas, realizada por cualquiera de las Partes Contratantes.

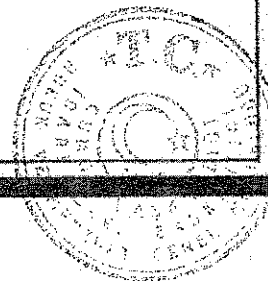
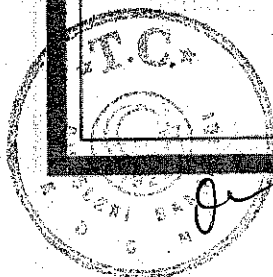
ARTÍCULO 5 CAPACIDAD

1. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante gozará(n) de oportunidades justas y equitativas para la operación de servicios aéreos entre los territorios de las dos Partes Contratantes.
2. En la operación de los servicios aéreos especificados, por parte de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cualquiera de las Partes Contratantes, se considerará los intereses de la línea aérea de la otra Parte Contratante, a fin de no afectar indebidamente los servicios que esta última preste en la misma ruta o en una sección de esta.
3. Los servicios convenidos, provistos por las líneas aéreas designadas de la Parte Contratante, se apegarán a las necesidades del público, de transportación en las rutas especificadas, y tendrán como objetivo primordial proveer, a un factor de carga razonable, la capacidad adecuada para responder a las necesidades actuales y razonablemente previsibles, de transporte de pasajeros, carga y correo, entre los territorios de las Partes Contratantes.
4. En la operación de los servicios convenidos, la capacidad total a ser provista y la frecuencia de los servicios a ser operados por las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante serán determinadas

mutuamente por las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes en primer lugar, previo a que los servicios sean inaugurados. Dicha capacidad y frecuencia de servicios, inicialmente determinadas, podrán ser revisadas y modificadas periódicamente por dichas autoridades.

ARTÍCULO 6 TARIFAS

1. Cada Parte Contratante permitirá que las tarifas de los servicios aéreos internacionales operados hacia/desde/a través de su territorio sean establecidas por las líneas aéreas designadas, en niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los factores pertinentes, incluyendo el costo de operación, ganancias razonables y las tarifas de otras líneas aéreas. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:
 - a. prevenir precios o prácticas discriminatorias no justificadas;
 - b. proteger a los consumidores de precios desmesuradamente altos o restrictivos debidos al abuso de una posición dominante; y
 - c. proteger a las líneas aéreas de precios que sean artificialmente bajos debido al subsidio o apoyo gubernamental, directo o indirecto.
2. Las tarifas establecidas conforme al párrafo 1 no requerirán ser presentadas por las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante, ante las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, para aprobación.
3. Ninguna Parte Contratante permitirá que su línea aérea o líneas aéreas designadas, abuse(n) de su poder de mercado en el establecimiento de tarifas, ya sea en conjunto con cualquier otra línea aérea o líneas aéreas, o por separado, de modo que pueda(n) debilitar, debilite(n) o haya(n) intentado debilitar gravemente a un competidor, siendo este una línea aérea designada de la otra Parte Contratante, o bien, que pueda(n) excluir, excluya(n) o haya(n) excluido a dicho competidor de una ruta.
4. Las Partes Contratantes acuerdan que las siguientes prácticas de una línea aérea, con relación al establecimiento de tarifas, pueden ser consideradas como posibles prácticas de competencia desleal, mismas que podrían ameritar un examen más detallado:



- a. el cobro de tarifas y tasas, sobre rutas, cuyo precio total sea insuficiente para cubrir los costos de prestación de los servicios a los que se refieran;
 - b. que las prácticas en cuestión sean prolongadas y no temporales;
 - c. que las prácticas en cuestión tengan un efecto económico serio o causen daños severos a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante; y
 - d. un comportamiento que indique un abuso de posición dominante en la ruta.
5. En el caso de que cualquiera de las autoridades aeronáuticas esté insatisfecha con la tarifa propuesta o puesta en vigor para una línea aérea de la otra Parte Contratante, las autoridades aeronáuticas se esforzarán por resolver el asunto a través de consultas, si así fuera solicitado por cualquiera de las autoridades. En cualquier caso, la autoridad aeronáutica de una Parte Contratante no actuará unilateralmente para prevenir la entrada en vigor o la continuación de una tarifa de una línea aérea de la otra Parte Contratante.
6. No obstante lo anterior, las líneas aéreas designadas de una de las Partes Contratantes proveerán, a solicitud de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, la información relacionada con el establecimiento de las tarifas, con arreglo a las condiciones y formatos especificados por dichas autoridades.
7. Ninguna Parte Contratante impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, el requisito de un primer rechazo ("first-refusal requirement"), la relación de elevación ("uplift ratio"), cargo de no objeción ("no-objection fee") o cualquier otro requisito en relación con la capacidad, frecuencia o tráfico, que pudiera resultar inconsistente con los propósitos del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 7

IMPUESTOS, DERECHOS ADUANEROS Y OTROS GRAVÁMENES

1. Las aeronaves utilizadas por la línea aérea designada de cualquier Parte Contratante, en la operación de servicios aéreos internacionales, así como su equipo regular, repuestos (incluyendo motores), suministros de combustible y lubricantes (incluyendo fluidos hidráulicos), y provisiones de la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas, licor, tabaco u otros productos para la venta o para el consumo de los pasajeros durante el vuelo) que estén a bordo de dichas aeronaves, estarán exentos de todos

los derechos aduaneros, tasas de inspección y otros derechos o impuestos, al arribar al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dicho equipo y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados o utilizados a bordo de la aeronave durante la parte del trayecto que se realice sobre ese territorio.

2. Los siguientes artículos también serán exentos de los mismos derechos aduaneros e impuestos relacionados, con excepción del cobro correspondiente al servicio prestado;

a. las provisiones de la aeronave llevadas a bordo en el territorio de cualquier Parte Contratante, dentro de los límites acordados por las autoridades de dicha Parte Contratante, y para su uso a bordo de la aeronave destinada a un servicio internacional de la otra Parte Contratante,

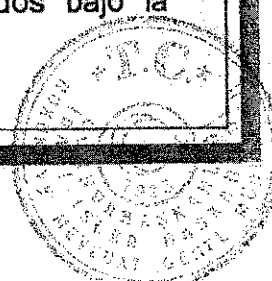
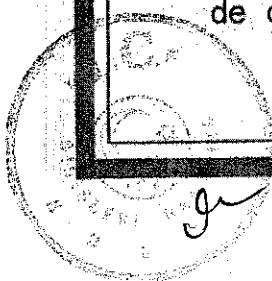
b. los repuestos (incluyendo motores) y el equipo aéreo regular, ingresado al territorio de cualquier Parte Contratante, para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en servicios internacionales por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante,

c. el combustible y los lubricantes (incluyendo fluidos hidráulicos) destinados a abastecer a las aeronaves operadas en servicios internacionales por la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, aun cuando dichos suministros sean utilizados en el tramo del viaje a ser efectuado sobre el territorio de la Parte Contratante donde hayan sido embarcados,

d. los boletos impresos en existencia, las guías aéreas, cualquier material impreso que contenga la insignia de la línea aérea designada de una Parte Contratante y el material publicitario usual distribuido sin costo por esa línea aérea designada, a ser utilizado en la operación de servicios internacionales, hasta el momento en que estos sean re-exportados,

3. Los materiales citados en el párrafo (2) anterior serán sujetos a la supervisión o control de autoridades aduaneras.

4. El equipo regular de la aeronave, los repuestos (incluyendo motores), las provisiones y suministros de combustible y lubricantes de la aeronave (incluyendo fluidos hidráulicos), así como los materiales y suministros que permanezcan a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante, únicamente con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En dicho caso, estos serán colocados bajo la



supervisión de las mencionadas autoridades hasta el momento en que sean re-exportados, o hasta que se disponga de ellos en cualquier otra forma, conforme a las leyes y reglamentos aduaneros de esa Parte Contratante.

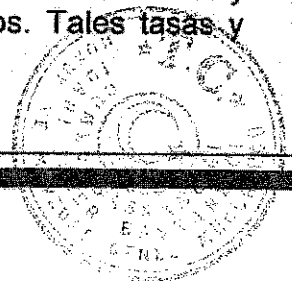
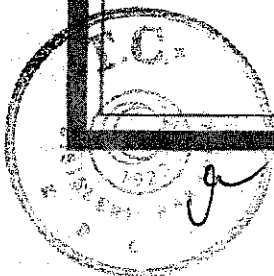
5. Las tasas correspondientes a los servicios prestados, relacionados con el almacenamiento y despacho de aduanas serán cobradas conforme a las leyes y reglamentos nacionales del Estado de las Partes Contratantes.

ARTÍCULO 8 TRÁNSITO DIRECTO

Con sujeción a las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante, los pasajeros, equipaje, carga y correo en tránsito directo a través del territorio de una Parte Contratante y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para dicho fin, únicamente estarán sujetos a un control muy simplificado, salvo en lo relacionado con las medidas de seguridad contra la violencia, piratería aérea y tráfico de narcóticos y sustancias psicotrópicas. Dicho equipaje, carga y correo estarán exentos de derechos aduaneros, impuestos internos específicos y gravámenes similares, tasas y cargos que no estén basados en el costo de los servicios prestados a la llegada.

ARTÍCULO 9 CARGOS AL USUARIO

1. Los aeropuertos, la seguridad de la aviación y otras instalaciones y servicios relacionados, que sean provistos en el territorio de una Parte Contratante, estarán disponibles para uso de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, en términos no menos favorables que los más favorables, disponibles para cualquier línea aérea vinculada a servicios aéreos internacionales similares al momento en que se lleven a cabo los arreglos para su uso.
2. La línea o líneas aéreas designadas de una Parte Contratante tendrá(n) permitido, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales de ambas Partes Contratantes, prestar su propio servicio en tierra, en el territorio de la otra Parte Contratante y, a su elección, obtener tal servicio, total o parcialmente, de cualquier agente autorizado.
3. El establecimiento y cobro de las tasas y cargos impuestos en el territorio de una Parte Contratante a una línea aérea de la otra Parte Contratante, para el uso de aeropuertos, seguridad de aviación y otras instalaciones y servicios relacionados, deberán ser justos y equitativos. Tales tasas y

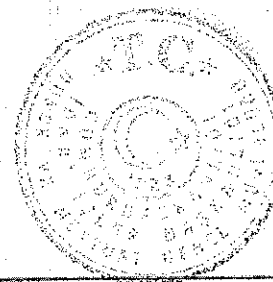
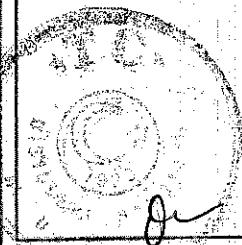


cargos deberán ser calculados para una línea aérea de la otra Parte Contratante en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier línea aérea involucrada en servicios aéreos internacionales similares al momento en que las tasas o cargos sean impuestos.

4. Cada Parte Contratante promoverá la realización de consultas entre sus autoridades tributarias competentes y las líneas aéreas que utilicen los servicios e instalaciones, o cuando sea favorable, a través de organizaciones representativas de las líneas aéreas. Los usuarios serán informados, con la mayor antelación posible, sobre cualquier propuesta de cambios en los cargos al usuario, a efecto de permitirles expresar sus puntos de vista antes de que los cambios sean realizados.

ARTÍCULO 10 PERSONAL EXTRANJERO Y ACCESO A SERVICIOS LOCALES

1. De conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante, relativos a la entrada, residencia y empleo, la línea o líneas aéreas designadas de una Parte Contratante estará(n) autorizada(s) para traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante su propio personal administrativo, comercial, de ventas, de operaciones, técnico y otros tipo de personal especializado, necesario para la operación de los servicios convenidos.
2. Los requerimientos de personal podrán ser satisfechos, a elección de la línea o líneas aéreas designadas de una Parte Contratante, por su propio personal o utilizando los servicios o el personal de cualquier otra organización, empresa o línea aérea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante y que haya sido autorizada para proveer tales servicios a otras líneas aéreas.
3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentos vigentes de la otra Parte Contratante. De conformidad con dichas leyes y reglamentos, cada Parte Contratante deberá, sobre la base de la reciprocidad y con la mínima demora, otorgar a los representantes y personal referidos en el párrafo (1) del presente Acuerdo, los permisos de trabajo, visas de turista u otros documentos similares que sean necesarios.

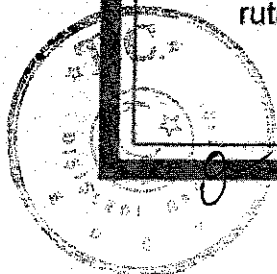


ARTÍCULO 11
CONVERSIÓN DE MONEDA Y
TRANSFERENCIA DE UTILIDADES

1. Cada línea aérea o líneas aéreas designada(s) tendrá(n) el derecho de vender y expedir su propia documentación de transportación en el territorio de la otra Parte Contratante, a través de sus oficinas de ventas y, a su discreción, por medio de sus agentes. Dichas líneas aéreas tendrán el derecho de comercializar el transporte, y cualquier persona será libre de adquirirlo en cualquier moneda convertible y/o en moneda local.
2. Cada una de las líneas aéreas designadas tendrá el derecho de convertir y de transferir a su país, a pedido, al tipo de cambio oficial, los excedentes de los ingresos sobre gastos alcanzados en relación con al transporte de tráfico. En ausencia de disposiciones adecuadas de un acuerdo de pagos entre las Partes Contratantes, las transferencias antes mencionadas se realizarán en divisas convertibles y de conformidad con las leyes nacionales y la regulación de moneda extranjera que sea aplicable.
3. La conversión y transferencia de dichos ingresos se permitirá sin restricciones, al tipo de cambio aplicable a las transacciones en curso, que se encuentre vigente al momento en que dichos ingresos sean presentados para su conversión y transferencia, y no estarán sujetas a ningún cargo, a excepción de aquellos normalmente aplicados por los bancos para la realización de dichas conversiones y transferencias.
4. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cada Parte Contratante tendrá(n) el derecho de pagar, a su discreción, gastos locales, incluyendo compras de combustible, en el territorio de la otra Parte Contratante, en moneda local o en divisas libremente convertibles, siempre y cuando ello sea acorde con la legislación monetaria local.

ARTÍCULO 12
RECONOCIMIENTO MUTUO DE CERTIFICADOS
Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias, expedidos o convalidados por una Parte Contratante y que se encuentren vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante con el propósito de operar los servicios convenidos en las rutas especificadas, siempre que los requisitos bajo los cuales dichos

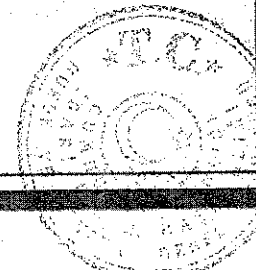
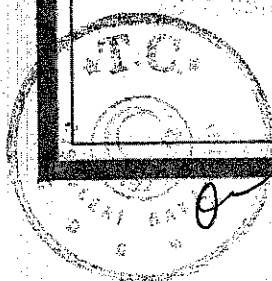


certificados o licencias fueron expedidos o convalidados, sean iguales o superiores a las normas mínimas que sean o puedan ser establecidas de conformidad con el Convenio. No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a reconocer, para efecto de los vuelos que se operen sobre su territorio, los certificados de competencia y las licencias expedidas o convalidadas a sus nacionales, por la otra Parte Contratante o cualquier otro Estado.

2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados mencionados en el párrafo (1) anterior, que hayan sido expedidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante a favor de cualquier persona o línea aérea designada o con respecto a una aeronave utilizada en la operación de los servicios convenidos, permitieran una diferencia con relación a las normas mínimas establecidas por el Convenio, y cuyas diferencias se han presentado ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la otra Parte Contratante podrá solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas, con el fin de clarificar la práctica en cuestión. En caso de no llegar a un acuerdo satisfactorio se justificará la aplicación del Artículo 4 (Revocación o Suspensión de la Autorización de Operación) del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 13 SEGURIDAD AÉREA

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas, en cualquier momento, respecto a las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte Contratante, en cualquier área relacionada con las instalaciones y servicios aeronáuticos, la tripulación, la aeronave o su operación. Dichas consultas tendrán lugar dentro de treinta (30) días a partir de la solicitud.
2. Si, luego de las consultas, una Parte Contratante encuentra que la otra Parte Contratante no mantiene ni administra efectivamente las normas de seguridad, en los aspectos mencionados en el párrafo 1 del presente Artículo, de manera que en cualquiera de dichos aspectos sean, al menos, equivalentes a las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, la primera Parte Contratante notificará los hallazgos a la otra Parte Contratante, así como las medidas que se considere necesarias para cumplir con las normas mínimas de la OACI, y la otra Parte Contratante adoptará las medidas correctivas adecuadas dentro de un plazo acordado. El incumplimiento en la adopción de las medidas adecuadas dentro del plazo acordado dará lugar a la aplicación del Artículo 4 (Revocación o Suspensión de la Autorización de Operación) del presente Acuerdo.



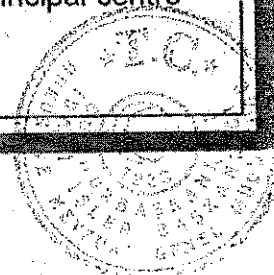
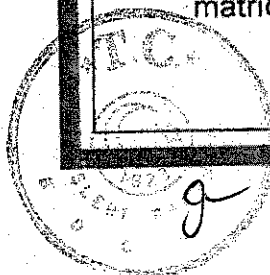
3. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 16 del Convenio, se acuerda que cualquier aeronave operada por o en nombre de la línea aérea de una Parte Contratante, en los servicios hacia o desde el territorio del Estado de la otra Parte Contratante, mientras se encuentre dentro del territorio del Estado de la otra Parte Contratante, podrá ser sujeta a una inspección (llamada "inspección en rampa", en este Artículo) siempre que ello no cause demora injustificada. Esta será una inspección realizada por representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo o alrededor de la aeronave. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, el objetivo de esta inspección será comprobar la validez, tanto de los documentos de la aeronave como de la tripulación, así como la condición visible de la aeronave y su equipo, en conformidad con las normas efectivas establecidas sobre la base del Convenio.
4. Si de tal inspección o serie de inspecciones en rampa resultan:
- a. graves indicios de que una aeronave o de que la operación de una aeronave no se ajusta a las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, o
 - b. graves indicios de que hay falta de mantenimiento y administración efectiva de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio,
- la Parte Contratante que lleve a cabo la inspección, de acuerdo con los fines establecidos en el Artículo 33 del Convenio, estará en libertad de concluir que los requisitos bajo los cuales hayan sido expedidos o convalidados, los certificados o licencias, con respecto a la aeronave o a su tripulación, o que los requisitos bajo los cuales la aeronave es operada, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.
5. En caso de que los representantes de la línea aérea designada de una Parte Contratante nieguen el acceso a una aeronave operada por esa línea aérea, para la realización de una inspección en rampa, de conformidad con el párrafo (3) del presente Artículo, la otra Parte Contratante estará en libertad de inferir que existen graves indicios de los referidos en el párrafo (4) del presente Artículo, y determinar las conclusiones referidas en dicho párrafo.
6. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de operación de la línea aérea de la otra Parte Contratante, en caso de que la primera Parte Contratante concluya, ya sea como resultado de una inspección en rampa, de la negación de acceso para la realización de una o varias inspecciones en rampa, de

consultas o de cualquier otra manera, que la acción inmediata es esencial para la seguridad operacional de una línea aérea.

7. Cualquier acción realizada por una Parte Contratante de conformidad con los párrafos (2) o (6) de este Artículo, será suspendida cuando dejen de existir las razones por las que se haya adoptado tal acción.

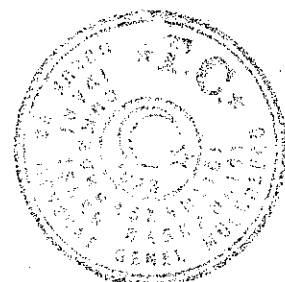
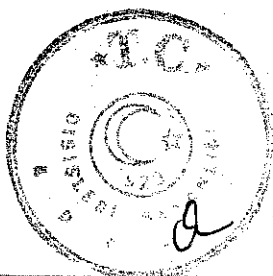
ARTÍCULO 14 **SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

1. En conformidad con sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes Contratantes confirman que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita constituye una parte fundamental del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en lo particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio, el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya, el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal, el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal, el 24 de febrero de 1988; o el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, hecho en Montreal, el 1 de marzo de 1991 o cualquier otro Convenio sobre seguridad de la aviación de que las Partes Contratantes sean parte.
2. Previa solicitud, las Partes Contratantes se prestarán toda la asistencia necesaria, para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, de los aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y de atender cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.
3. Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las normas de seguridad de la aviación y las prácticas adecuadas recomendadas, establecidas por la OACI y designadas como Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en la medida en que tales disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes. Solicitarán que los operadores de aeronaves de su matrícula, o los operadores de aeronaves que tengan su principal centro



de negocios o su residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación, según sean aplicables a las Partes Contratantes. De tal manera, cada Parte Contratante dará aviso a la otra Parte Contratante de cualquier diferencia entre sus regulaciones y prácticas nacionales y las normas de seguridad de la aviación contenidas en los Anexos mencionados anteriormente. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar, en cualquier momento, consultas de manera inmediata con la otra Parte Contratante, para discutir cualquiera de tales diferencias, las cuales deberán realizarse de conformidad con el párrafo 2 del Artículo 24 (Consultas y modificaciones) del presente Acuerdo.

4. Cada Parte Contratante acuerda que se podrá exigir a los operadores de aeronaves que observen las disposiciones de seguridad de la aviación, mencionadas en el párrafo (3) anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante asegurará que las medidas adecuadas sean aplicadas efectivamente dentro de su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipaje de carga y suministros de la aeronave, antes y durante el abordaje o carga. Cada Parte Contratante deberá, asimismo, considerar favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte Contratante, de adoptar medidas especiales de seguridad, que sean razonables, para afrontar una amenaza determinada.
5. En caso que ocurra un incidente o amenaza de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente, facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a detener en forma rápida y segura, dicho incidente o amenaza, con el menor riesgo para la vida.
6. Cada Parte Contratante tomará las medidas que considere factibles para garantizar que una aeronave, que sea objeto de un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita, y que haya aterrizado en el territorio del Estado respectivo, sea retenida, a menos que su partida sea necesaria por el imperioso deber de proteger la vida humana. Dichas medidas serán adoptadas sobre la base de consultas mutuas, siempre que sea factible.

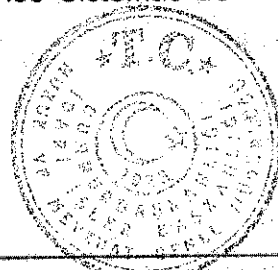
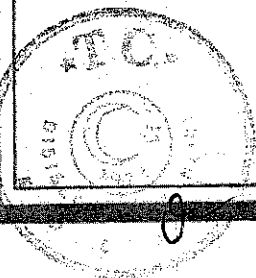


ARTÍCULO 15
SEGURIDAD DE DOCUMENTOS DE VIAJE

1. Cada Parte Contratante acuerda adoptar las medidas necesarias para garantizar la seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.
2. En ese sentido, cada Parte Contratante acuerda establecer controles para la creación, emisión, verificación y uso legal de pasaportes y otros documentos de viaje y documentos de identificación expedidos por o en nombre de esa Parte Contratante.
3. Cada Parte Contratante acuerda, asimismo, establecer o mejorar los procedimientos para garantizar que los documentos de viaje y de identificación expedidos por ella son de calidad tal que no pueden ser utilizados indebidamente con facilidad y no pueden ser fácilmente alterados, reproducidos o expedidos ilícitamente.
4. A efecto del objetivo anterior, cada Parte Contratante expedirá sus pasaportes y otros documentos de viaje de conformidad con el Documento 9303 de la OACI, Documentos de viaje de lectura mecánica: Parte 1 -Pasaportes de lectura mecánica, Parte 2 -Visas de lectura mecánica, y/o Parte 3 -Documentos oficiales de viaje de lectura mecánica de tamaño 1 y de tamaño 2.
5. Cada Parte Contratante acuerda, además, intercambiar información operativa en relación a documentos de viaje alterados o falsificados, y cooperar con la otra Parte para fortalecer la resistencia al fraude de documentos de viaje, incluyendo la alteración o falsificación de los documentos de viaje, el uso de documentos de viaje alterados o falsificados, el uso de documentos de viaje válidos por impostores, el uso indebido de documentos de viaje auténticos por los titulares legítimos, como continuación de la comisión de un delito, el uso de documentos de viaje vencidos o anulados, y el uso de documentos de viaje obtenidos fraudulentamente.

ARTÍCULO 16
SISTEMAS DE RESERVA POR COMPUTADORA (SRC)

Cada Parte Contratante aplicará, dentro de su territorio, el Código de Conducta de la OACI para la Regulación y Operación de los Sistemas de Reserva por Computadora.



ARTÍCULO 17 PROHIBICIÓN DE FUMAR

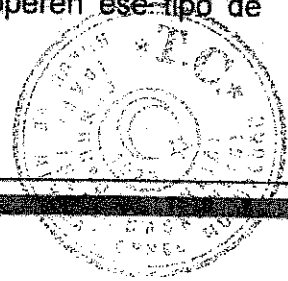
1. Cada Parte contratante prohibirá o hará que sus líneas aéreas prohíban fumar en todos los vuelos que transporten pasajeros, que sean operados por sus líneas aéreas, entre los territorios de las Partes Contratantes. Esta prohibición se aplicará a todas las ubicaciones dentro de la aeronave y permanecerá en vigor desde el momento en que una aeronave comience el abordaje de sus pasajeros hasta el momento en que estos hayan desembarcado por completo la aeronave.
2. Cada Parte Contratante adoptará todas las medidas que considere razonables para asegurar el cumplimiento de las disposiciones del presente Artículo, por parte de sus líneas aéreas y de sus pasajeros y miembros de la tripulación, incluyendo la imposición de sanciones adecuadas en caso de incumplimiento, de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables.

ARTÍCULO 18 PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Las Partes Contratantes apoyan la necesidad de proteger el medio ambiente mediante la promoción del desarrollo sostenible de la aviación. Las Partes Contratantes acuerdan cumplir con las Normas y Métodos Recomendados de la OACI (SARPs, por sus siglas en inglés) del Anexo 16 y con la política y guías de la OACI que existan sobre protección del medio ambiente, en lo que respecta a las operaciones entre sus respectivos territorios.

ARTÍCULO 19 APLICABILIDAD A VUELOS CHÁRTER/NO PROGRAMADOS

1. Las disposiciones establecidas en los Artículos 7 Impuestos, Derechos Aduaneros y Otros Gravámenes, 9 Cargos al Usuario, 10 Personal Extranjero y Acceso a Servicios Locales, 11 Conversión de Moneda y Transferencia de Utilidades, 12 Reconocimiento Mutuo de Certificados y Licencias, 13 Seguridad Aérea, 14 Seguridad de la Aviación, 22 Estadísticas, 23 Aplicación de Leyes y Reglamentos Nacionales, y 24 Consultas y Modificaciones, de este Acuerdo, también son aplicables a los vuelos chárter y otros vuelos no programados, operados por las líneas aéreas de una Parte Contratante, hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante, y a las líneas aéreas que operen ese tipo de vuelos.



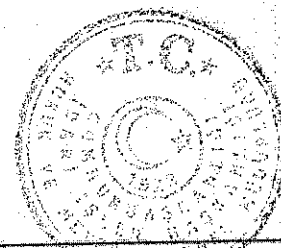
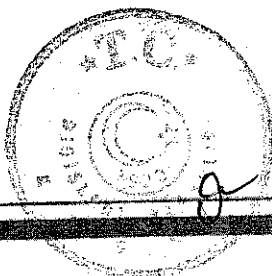
2. Las disposiciones establecidas en el párrafo 1 del presente artículo no afectarán las leyes y reglamentos nacionales que regulen la autorización de los vuelos chárter o los vuelos no programados, o la conducta de las compañías aéreas u otras partes involucradas en la organización de dichas operaciones.

ARTÍCULO 20 ARRENDAMIENTO

1. Cualquier Parte Contratante podrá impedir el uso de aeronaves arrendadas para los servicios convenidos en virtud de este Acuerdo, que no cumplan con los Artículos 13 (Seguridad Aérea) y 14 (Seguridad de la Aviación) del presente Acuerdo.
2. Con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán utilizar aeronaves arrendadas a cualquier empresa, incluyendo otras líneas aéreas, siempre y cuando que ello no dé lugar a que una línea aérea de menor categoría ejerza derechos de tráfico que no posea.

ARTÍCULO 21 PRESENTACIÓN DEL ITINERARIO DE VUELOS

1. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante presentarán el proyecto de su itinerario de vuelos, para aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, en cada período de programación (verano e invierno) al menos treinta (30) días antes de la operación de los servicios convenidos.
2. La línea aérea designada de una de las Partes Contratantes que desee operar vuelos adicionales en los servicios convenidos, fuera del itinerario de vuelos aprobado, tendrá que solicitar previamente el permiso de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Dichas solicitudes serán presentadas de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales de las Partes Contratantes. El mismo procedimiento será aplicado a cualquier modificación sobre lo anterior.



ARTÍCULO 22 ESTADÍSTICAS

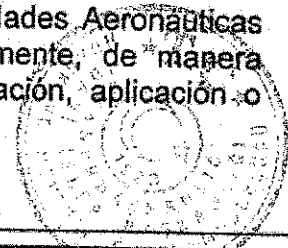
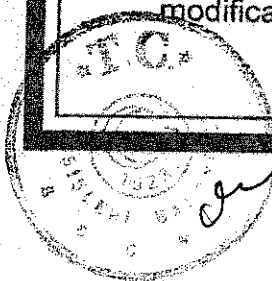
Las autoridades aeronáuticas de cualquier Parte Contratante proporcionarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, previa solicitud, estadísticas periódicas o de otro tipo, según sean razonablemente necesarias, para efecto de revisar la capacidad provista por las líneas aéreas designadas de la primera Parte Contratante, en los servicios convenidos. Dichas estadísticas incluirán toda la información necesaria para determinar la cantidad de tráfico transportado por esa línea aérea en los servicios convenidos, así como el origen y el destino de dicho tráfico.

ARTÍCULO 23 APLICACIÓN DE LEYES Y REGLAMENTOS NACIONALES

1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante, relativas a la entrada, permanencia o salida de aeronaves destinadas a la prestación de servicios aéreos internacionales, en o desde su territorio, o a la operación y navegación de tales aeronaves o vuelos de dichas aeronaves sobre ese territorio, serán aplicables a las aeronaves de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante.
2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante, que regulen la entrada, permanencia o salida de su territorio, de pasajeros, tripulación, equipaje o carga, incluido el correo, tales como las formalidades relativas a la entrada, salida, internación, emigración e inmigración, seguridad de la aviación, pasaportes, aduanas, moneda, servicio postal, salubridad y cuarentena, deberán ser cumplidos por o en nombre de los pasajeros, tripulaciones, equipaje, carga o correo, que sean transportados por las aeronaves de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, mientras se encuentren dentro de dicho territorio.
3. Cada Parte Contratante deberá, previa solicitud de la otra Parte Contratante, proporcionará copias de las leyes, reglamentos y procedimientos mencionados en el presente Acuerdo.

ARTÍCULO 24 CONSULTAS Y MODIFICACIONES

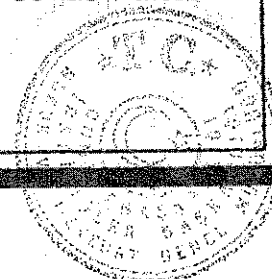
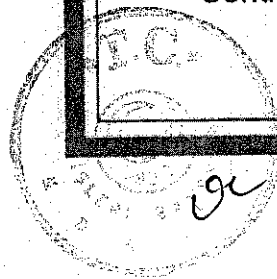
1. Con un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán mutuamente, de manera periódica, con vistas a la implementación, interpretación, aplicación o modificación del presente Acuerdo y sus Anexos.



2. En caso que una Parte Contratante solicite consultas con la intención de modificar el presente Acuerdo o sus Anexos, tales consultas iniciarán a la mayor brevedad posible, sin exceder de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud por escrito, salvo acuerdo en contrario entre las Partes Contratantes. Dichas consultas podrán llevarse a cabo de manera presencial o por correspondencia. Durante tales consultas, cada Parte Contratante preparará y presentará evidencia relevante para fundamentar su posición, a fin de facilitar la toma de decisiones racionales y económicas.
3. Si alguna de las Partes Contratantes considera conveniente modificar cualquier disposición del presente Acuerdo, dicha modificación entrará en vigor al momento en que ambas Partes Contratantes se hayan notificado el cumplimiento de sus procedimientos constitucionales.
4. Las modificaciones de los Anexos podrán ser efectuadas por acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes. Estas serán aplicadas provisionalmente desde la fecha en que hayan sido acordadas y entrarán en vigor cuando sean confirmadas mediante el canje de notas diplomáticas.

ARTÍCULO 25 SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

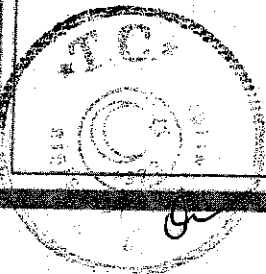
1. Si surgiera alguna controversia entre las Partes Contratantes respecto de la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes procurarán resolverla, en primera instancia, a través de negociaciones entre sus autoridades aeronáuticas.
2. Si tales autoridades aeronáuticas no lograran una solución a través de la negociación, la controversia se resolverá a través de los canales diplomáticos.
3. Si las Partes Contratantes no alcanzaran una solución de conformidad con los párrafos (1) y (2) anteriores, cualquiera de las Partes Contratantes podrá, de conformidad con sus leyes y reglamentos aplicables, someter la controversia a un tribunal arbitral conformado por tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y el tercer árbitro, que será el tercero en discordia, acordado por los dos árbitros nombrados por las Partes Contratantes, siempre que el tercer árbitro no sea nacional de ninguna de las Partes Contratantes y sea nacional de un Estado que tenga relaciones diplomáticas con cada una de las Partes Contratantes en el momento de su nombramiento.



Cada Parte Contratante nombrará su árbitro dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la notificación de arbitraje, por medio de correo certificado. El tercer árbitro será nombrado en un período no mayor de sesenta (60) días, después del nombramiento del árbitro de cada una de las Partes Contratantes.

Si una Parte Contratante no lograre nombrar su árbitro dentro del período especificado o, en el supuesto de que los dos árbitros nombrados no logren ponerse de acuerdo con respecto del tercer árbitro en el período referido, cada Parte Contratante podrá solicitar al Presidente del Consejo de la OACI que nombre al tercer árbitro o al árbitro de la Parte Contratante que no lo haya nombrado, según sea el caso.

4. En caso de ausencia o incompetencia del Presidente de la OACI, el Vicepresidente o un miembro de alto rango en el Consejo de la OACI, que no sea nacional de ninguna de las Partes Contratantes, según sea el caso, sustituirá al Presidente de la OACI en sus deberes arbitrales mencionados en el párrafo (3) de este Artículo.
5. El tribunal arbitral determinará sus procedimientos y la sede del arbitraje, sujeto a las disposiciones acordadas entre las Partes Contratantes.
6. Las decisiones del tribunal arbitral serán definitivas y vinculantes para las Partes Contratantes en la controversia.
7. Si cualquier Parte Contratante o línea aérea designada de cualquier Parte Contratante no cumple con la decisión tomada conforme al párrafo (2) de este Artículo, la otra Parte Contratante podrá limitar, suspender o revocar los derechos o privilegios que hayan sido otorgados con base en este Acuerdo, a la Parte Contratante que incumple.
8. Cada Parte Contratante sufragará los gastos de su propio árbitro. Los gastos del tercer árbitro, incluyendo sus honorarios y cualquier gasto en que incurra la OACI en relación con el nombramiento del tercer árbitro y/o el árbitro de una de las Partes Contratantes, mencionado en el párrafo (3) de este Artículo, serán compartidos en partes iguales entre las Partes Contratantes.
9. Durante el sometimiento de la controversia a arbitraje y hasta que el tribunal arbitral publique su laudo, las Partes Contratantes continuarán cumpliendo con todas sus obligaciones conforme a este Acuerdo, salvo el caso de terminación del mismo y sin perjuicio de un ajuste final, de conformidad con el referido laudo.



ARTÍCULO 26 REGISTRO

Este Acuerdo, sus Anexos y todas sus modificaciones, serán registrados ante la OACI.

ARTÍCULO 27 ACUERDOS MULTILATERALES

En el supuesto de la celebración de un convenio o acuerdo multilateral sobre transporte aéreo, al cual ambas Partes Contratantes se adhieran, el presente Acuerdo será modificado conforme a las disposiciones de dicho convenio o acuerdo.

ARTÍCULO 28 EPÍGRAFES

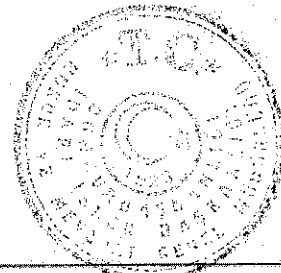
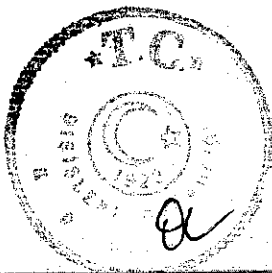
Los epígrafes insertados en el título de cada Artículo de este Acuerdo fueron colocados para efectos de referencia y conveniencia; no definen ni describen, en forma alguna, los límites, los alcances o los propósitos del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 29 VIGENCIA Y TERMINACIÓN

El presente Acuerdo se celebra por un período de tiempo indefinido.

Cualquier Parte Contratante podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo. Dicha notificación será comunicada simultáneamente a la OACI.

En tal caso, el Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación de la otra Parte Contratante, a menos que la notificación de terminación sea retirada por mutuo acuerdo, antes del vencimiento del período señalado. A falta de acuse de recibo de la otra Parte Contratante, la notificación se considerará recibida catorce (14) días hábiles después de la fecha en que la OACI haya recibido dicha notificación.



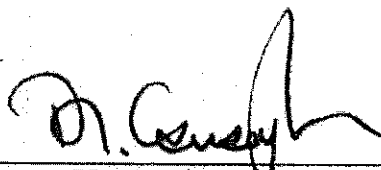
ARTÍCULO 30
ENTRADA EN VIGOR

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

En fe de lo cual, los infrascritos plenipotenciarios, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo, que comprende treinta (30) Artículos y dos (2) Anexos, y han estampado sus sellos al mismo.

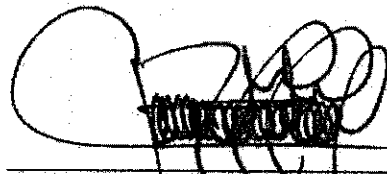
Hecho en Ankara, este día, 19 de abril del año 2017, en duplicado, en los idiomas turco, español e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencia en la implementación, interpretación o aplicación, el texto en inglés prevalecerá.

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

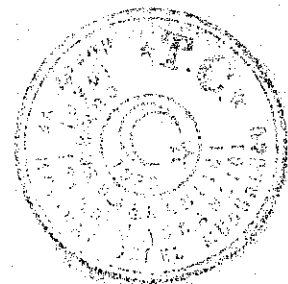
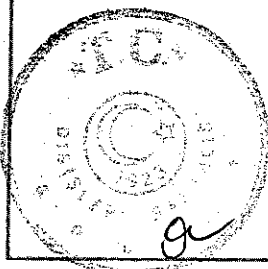


Mevlüt Çavuşoğlu
Ministro de Asuntos Exteriores

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE GUATEMALA**



Carlos Raúl Morales Moscoso
Ministro de Relaciones Exteriores



**ANEXO I
ITINERARIO DE RUTAS**

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

Desde	Puntos Intermedios	Hacia	Puntos más allá
Puntos en Turquía	Cualquier Punto (*)	Ciudad Guatemala Mundo Maya	de Cualquier Punto (*)

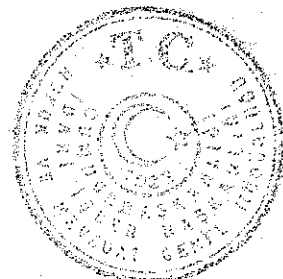
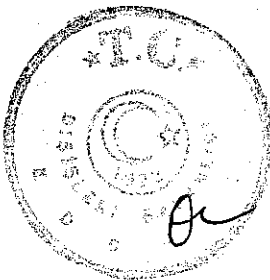
2. Las líneas aéreas designadas por la República de Guatemala tendrán derecho a operar servicios aéreos en ambas direcciones, de la siguiente manera:

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

Notas:

(*) Los puntos intermedios y los puntos más allá de las rutas arriba indicadas, así como los derechos de 5ª libertad de tráfico, que pueden ser ejercidos por las líneas aéreas designadas en aquellos puntos, serán determinados conjuntamente por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes sobre bases justas y equitativas.

(*) Los puntos intermedios y los puntos más allá podrán ser omitidos de manera discrecional por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) en cualquiera o en todos los vuelos, siempre y cuando dichos servicios en esa ruta inicien y terminen en el territorio de la Parte Contratante que haya designado a la(s) línea(s) aérea(s).



ANEXO II CÓDIGO COMPARTIDO

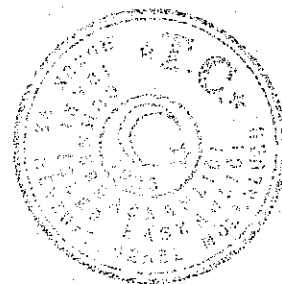
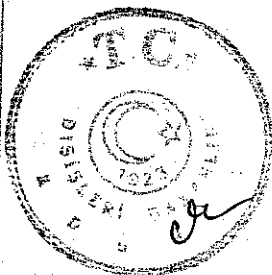
La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cualquier Parte Contratante podrá(n) celebrar acuerdos comerciales, tales como bloqueo de espacios, código compartido u otro tipo de acuerdo comercial con:

- a) una línea o líneas aéreas de la misma Parte Contratante;
- b) una línea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante;
- c) una línea o líneas aéreas de un tercer país

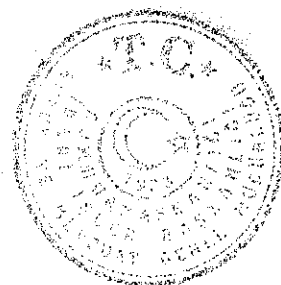
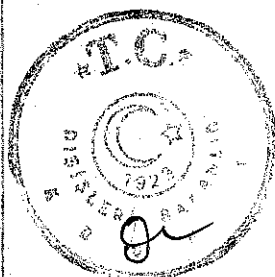
siempre que todas las líneas aéreas participantes en dichos acuerdos posean rutas y derechos de tráfico apropiados y, respecto de cada boleto vendido, que el comprador sea informado, en el punto de venta, de cuál línea aérea operará cada sección del servicio.

Todas las líneas aéreas participantes en acuerdos de código compartido celebrados con terceras partes estarán sujetas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes. Las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante interesada tienen el derecho de no aceptar dichos acuerdos cuando las terceras partes que participen en ellos no autoricen o no permitan la celebración de acuerdos semejantes entre las líneas aéreas de la otra Parte Contratante y otras líneas aéreas, en servicios hacia, desde y a través de ese tercer país.

Las Partes Contratantes entienden, mutuamente, que los servicios de código compartido no son contabilizados contra el número de frecuencias otorgadas a la línea aérea comercializadora.



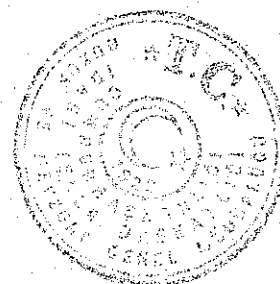
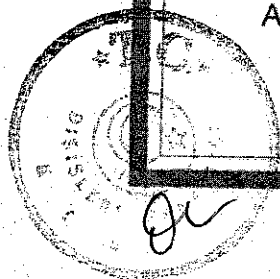
AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF GUATEMALA



CONTENT

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

ANNEX I ROUTE SCHEDULE
ANNEX II CODE SHARING



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

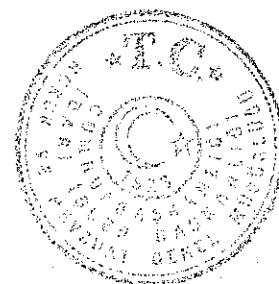
Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities,

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

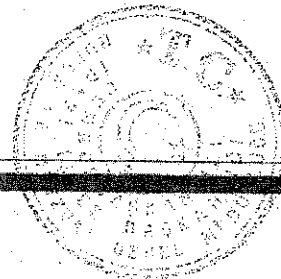
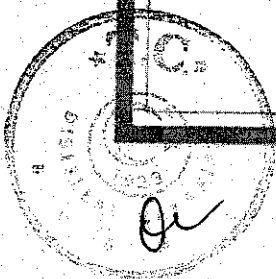
Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:



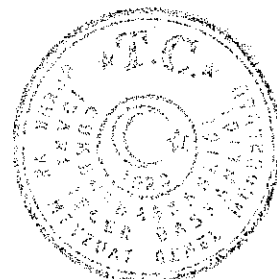
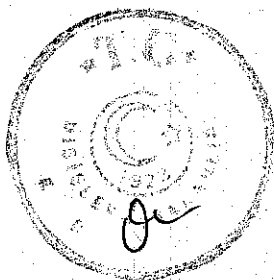
ARTICLE 1 DEFINITIONS

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 Government of the Republic of Guatemala, the Ministry of Communications, Infrastructure and Housing, General Direction of Civil Aviation, or in both cases any person or body authorized to exercise the functions presently assigned to the said authorities;
 - b. "Agreement" means, this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;
 - c. "Agreed services" means, the international air services which can be operated, according to provisions of this Agreement on the specified routes;
 - d. "Annex" means the Annex to this Agreement or any amendments thereto, in accordance with the provisions of Article 24 (Consultations and Amendment) of this Agreement.
 - e. "Air service" "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings specified in Article 96 of the Convention;
 - f. "Capacity" means,
 - in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on the route or section of a route,
 - in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;
 - g. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes of the Convention under Articles 90 and 94 thereof, so far as those annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;
 - h. "Designated airline (s)" means any airline(s) which has/have been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;



- i. "Ground-handling" means and includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services;
- j. "ICAO" means the international Civil Aviation Organization;
- k. "International air transportation" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
- l. "Marketing airline" means an airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline, through code-sharing;
- m. "Schedule" means the schedule of the routes to operate air transportation services annexed to the present Agreement and any modifications thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 24 (Consultations and Amendment) of the present Agreement;
- n. "Specified routes" means the routes established or to be established in the Annex to this Agreement;
- o. "Spare parts" means, articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines;
- p. "Tariff" means any fare, rate or charge, the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and/or cargo, excluding mail, in air transportation, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by airlines, including their agents and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- q. "Territory" has the meaning specified in Article 2 of the Convention;
- r. "Traffic" means, passengers, baggage, cargo and mail;
- s. "Regular equipment" means articles, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment;
- t. "User charges" means fees or rates levied for the use of airports, navigational facilities and other related services offered by one Contracting Party to the other.

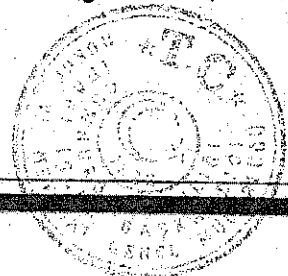
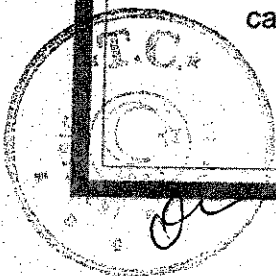
**ARTICLE 2
GRANT OF RIGHTS**



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

ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORISATION

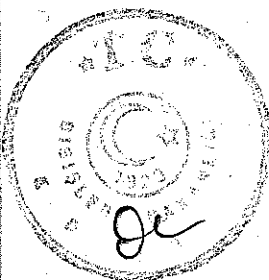
1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. Such designation shall be effected by virtue of a written notification through diplomatic channels.
2. On receipt of such designation, the aeronautical authorities of either 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:



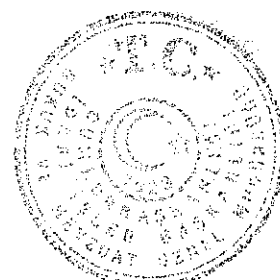
- a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; and/or
 - b. the Government designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 13 (Aviation Safety) and Article 14 (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 established in accordance with the provisions of Article 5 (Capacity) and Article 6 (Tariffs) of this Agreement is in force in respect of that service.

ARTICLE 4 REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

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



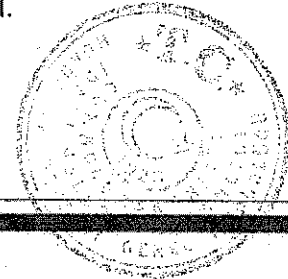
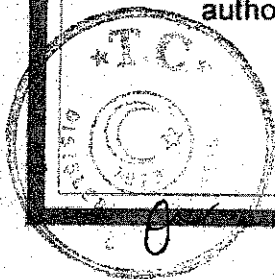
ARTICLE 5 CAPACITY



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

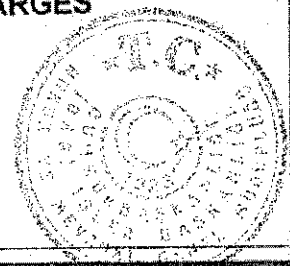
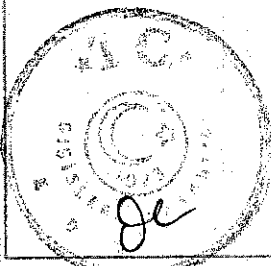
ARTICLE 6 TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow the tariffs for international air services operated to/from/through its territory to be established by the designated airlines at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
 - a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
 - b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect government subsidy or support.
2. The tariffs established under paragraph (1) shall not be required to be filed by the designated airlines of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval.

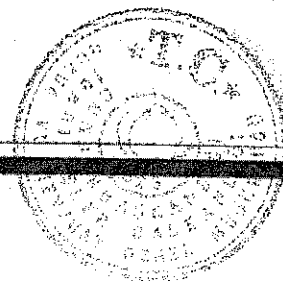
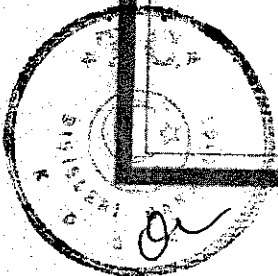


3. Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, in the establishment of tariffs, either in conjunction with any other airline or airlines or separately to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor, being a designated airline of the other Contracting Party, or excluding such a competitor from a route.
4. The Contracting Parties agree that the following airline practices, in relation to the establishment of tariffs, may be regarded as possible unfair competitive practices which may merit closer examination:
 - a. charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;
 - b. the practices in question are sustained rather than temporary;
 - c. the practices in question have a serious economic effect on, or cause significant damage to, designated airline(s) of the other Contracting Party; and
 - d. behavior indicating an abuse of dominant position on the route.
5. In the event that either aeronautical authority is dissatisfied with a tariff proposed or in effect for an airline of the other Contracting Party, the aeronautical authorities will 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.
6. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of one Contracting Party shall provide, on request, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party the information relating to the establishment of the tariffs, in a manner and format as specified by such authorities.
7. No Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

ARTICLE 7
TAXES, CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES



1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts (including engines), supplies of fuels and lubricants (including hydraulic fluids), and aircraft stores (including food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight) carried on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft until such time as they are re-exported or are used on board aircraft on the part of the journey to be performed over that territory.
2. The following items also shall be exempt from the same duties and taxes in relation, with the exception of carriage corresponding to the service performed;
 - a. aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in an international service of the other Contracting Party,
 - b. spare parts (including engines) and regular airborne equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline(s) of the other Contracting Party,
 - c. fuel and lubricants (including hydraulic fluids) destined to supply aircraft operated on international services by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey to be performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board,
 - d. printed ticket stock, airway bills, any printed material bearing insignia of a designated airline of a Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline intended for use in the operation of international services until such time as they are re-exported,
3. Materials referred to in paragraph (2) above shall be subject to supervision or control of customs authorities.
4. The regular airborne equipment, spare parts (including engines), aircraft stores and supplies of fuels and lubricants (including hydraulic fluids) as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they shall be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations of that Contracting Party.



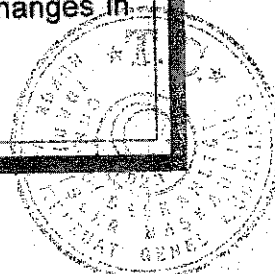
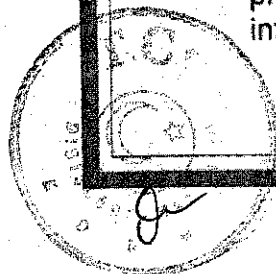
5. The fees corresponding to the services performed in relation to the storage and customs clearance will be charged in accordance with the national laws and regulations of the State of the Contracting Parties.

ARTICLE 8 DIRECT TRANSIT

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

ARTICLE 9 USER CHARGES

1. Airports, aviation security and other related facilities and services that are provided in the territory of one Contracting Party shall be available for use by the airlines of the other Contracting Party on terms no less 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.
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 in 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, with as much notice as possible, of any proposals for changes in



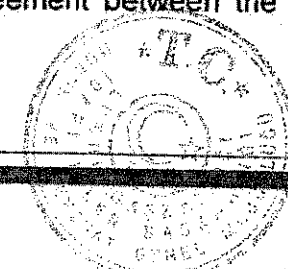
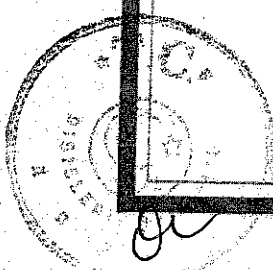
user charges, to enable them to express their views before the changes are made.

**ARTICLE 10
NON-NATIONAL PERSONNEL AND
ACCESS TO LOCAL SERVICES**

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

**ARTICLE 11
CURRENCY CONVERSION AND
REMITTANCE OF EARNINGS**

1. Each designated airline(s) shall have the right to sell and issue its own transportation documents in the territory of the other Contracting Party through its sales offices and, at its discretion, through its agents. Such airlines shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation in any convertible currency and/or in local currency.
2. Each designated airline(s) shall have the right to convert and remit to its country, on demand, at the official rate of exchange, the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of traffic. In the absence of appropriate provisions of a payments agreement between the

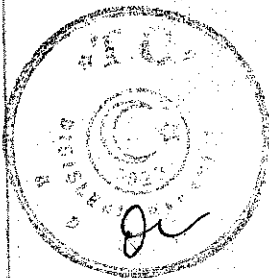


Contracting Parties, the above mentioned transfer shall be made in convertible currencies and in accordance with the national laws and foreign exchange regulations applicable.

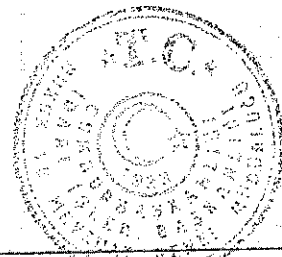
3. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.
4. The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency or, provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.

ARTICLE 12 MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

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

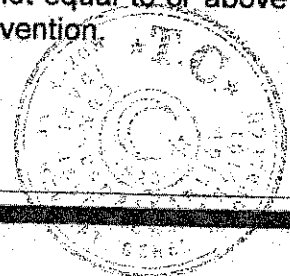
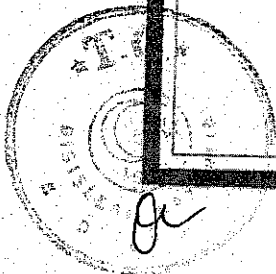


ARTICLE 13 AVIATION SAFETY



1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical authorities and services, to aircrew, aircraft of their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of the 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 are 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 the other Contracting Party shall take appropriate corrective action within an agreed period. Failure to take appropriate action within the agreed period shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation, Suspension or Limitations of Authorization of this Agreement).
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 16 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of the airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the State of the other Contracting Party may, while within the territory of the State of the other Contracting Party, be made subject of an examination (in this Article called "ramp inspection"), without unreasonable delay. This would be an inspection by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft. However, the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the objective of this inspection will be to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment, in accordance with the established effective norms on the basis of the Convention.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a. serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
 - b. serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention.

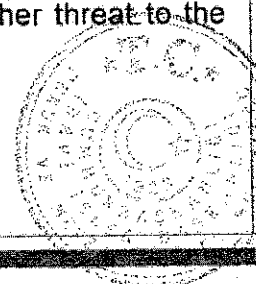
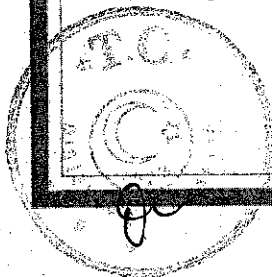
the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that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



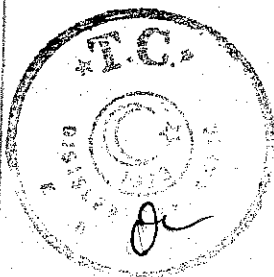
5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airline of a Contracting Party in accordance with paragraph (3) above is denied by the representative of that airline the other Contracting Party shall be free to infer that serious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

ARTICLE 14 AVIATION SECURITY

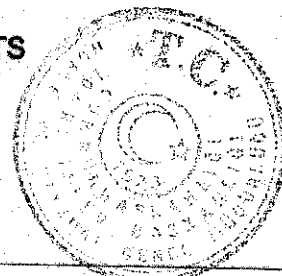
1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their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



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 Party. They shall require that operations of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences which shall be held in accordance with paragraph 2 of Article 24 (Consultations and Amendment) of this Agreement.
4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall secure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, and baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof, with minimum risk to life.
6. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference, which has landed in the territory of the respective State is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.



ARTICLE 15
SECURITY OF TRAVEL DOCUMENTS



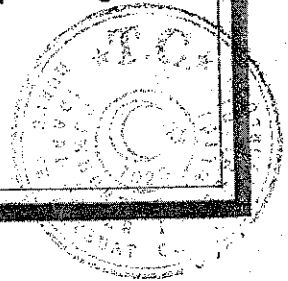
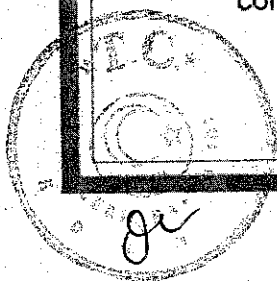
1. Each Contracting Party agrees to adopt measures to ensure the security of their passports and other travel documents.
2. In this regard, each Contracting Party agrees to establish controls on the lawful creation, issuance, verification and use of passports and other travel documents and identify documents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

ARTICLE 16 COMPUTER RESERVATION SYSTEMS (CRS)

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

ARTICLE 17 BAN ON SMOKING

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



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

ARTICLE 18 ENVIRONMENTAL PROTECTION

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

ARTICLE 19 APPLICABILITY TO CHARTER/NON SCHEDULED FLIGHTS

1. The provisions set out in Article 7 Taxes, Customs Duties and Other Charges, 9 User Charges, 10 Non-National Personnel and Access to Local Services, 11 Currency Conversion and Remittance of Earnings, 12 Mutual Recognition of Certificates and Licenses, 13 Aviation Safety, 14 Aviation Security, 22 Statistics, 23 Application of Laws and Regulations and 24 Consultations and Amendment of this Agreement apply as well to charters and other non-scheduled flights operated by the air carriers of one Contracting Party into or from the territory of the other Contracting Party and to the air carriers operating such flights.
2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect national laws and regulations governing the authorization of charter or non-scheduled flights or the conduct of air carriers or other parties involved in the organization of such operations.

ARTICLE 20 LEASING

1. Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Article 13 (Aviation Safety) and 14 (Aviation Security) of this Agreement.
2. Subject to paragraph 1 above, the designated airlines of each Contracting Party may use aircraft leased from any company, including other airlines,

provided that this would not result in a lesser airline exercising traffic rights it does not have.

ARTICLE 21 FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION

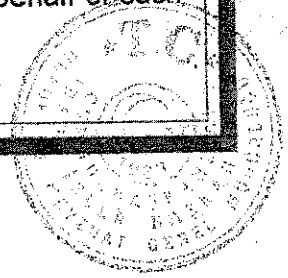
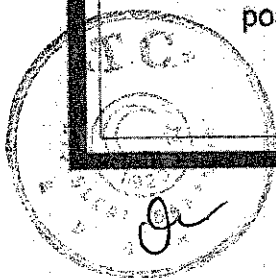
1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party (30) days prior to the operation of the agreed services.
2. For supplementary flights which the designated airline of one Contracting 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 law and regulations of the Contracting Parties. The same procedure shall be applied to any modification thereof.

ARTICLE 22 STATISTICS

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

ARTICLE 23 APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and the regulations of one Contracting Party relating to the entry into, sojourn in or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft or flights of such aircraft over that territory shall be applied to aircraft of the airline designated by the other Contracting Party.
2. The laws and the regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in or departure from its territory of passengers, crew, baggage or cargo, including mail, such as formalities relating to entry, exit, clearance, emigration and immigration, aviation security, passports, customs, currency, postal, health and quarantine shall be complied with by or on behalf of such



passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party while they are within the said territory.

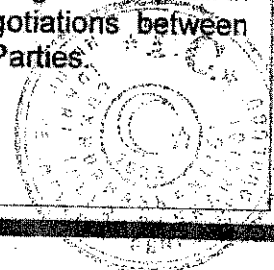
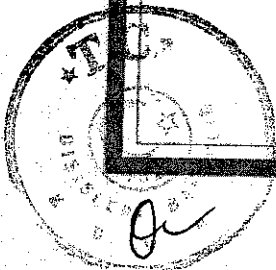
3. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party, supply the copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

ARTICLE 24 CONSULTATIONS AND AMENDMENT

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

ARTICLE 25 SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle their dispute by negotiations between Aeronautical Authorities of the States of both Contracting Parties.

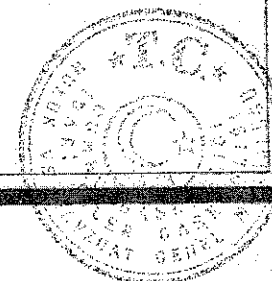
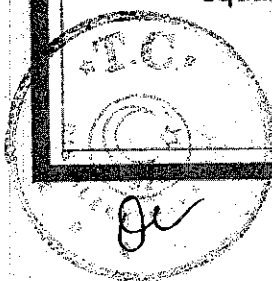


2. If the said Aeronautical Authorities fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.
3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs (1) and (2) above, either Contracting Party may in accordance with its relevant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

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

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

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



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

ARTICLE 26 REGISTRATION

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

ARTICLE 27 MULTILATERAL AGREEMENTS

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

ARTICLE 28 TITLES

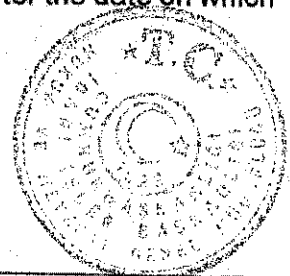
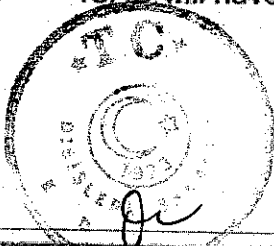
Titles are inserted in this Agreement at the head of each Article for the purpose of reference and convenience and in no way define limit, or describe the scope or intent of this Agreement.

ARTICLE 29 VALIDITY AND TERMINATION

This Agreement is concluded for an unlimited period of time.

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

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



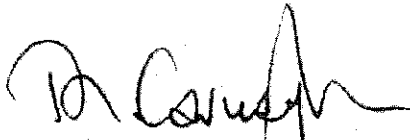
**ARTICLE 30
ENTRY INTO FORCE**

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

Done at Ankara this 19th day of April the year 2017 in duplicate, in the Turkish, Spanish and English languages, all texts being equally authenticated. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.

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

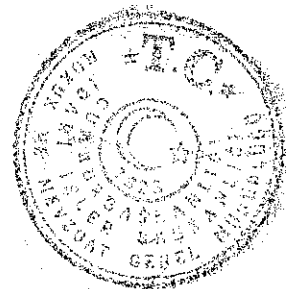
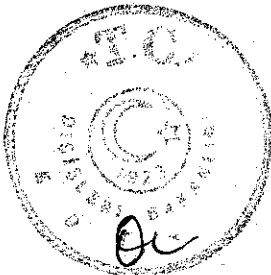


**Mevlüt Çavuşoğlu
Minister of Foreign Affairs**

**FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF GUATEMALA**



**Carlos Raúl Morales Moscoso
Minister of Foreign Affairs**



ANNEX I ROUTE SCHEDULE

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

From	Intermediate Points	To	Beyond
Points in Turkey	Any point (*)	Guatemala City Mundo Maya	Any point (*)

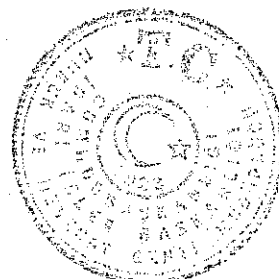
2. The airlines designated by the Republic of Guatemala shall be entitled to operate all services in both directions as follows:

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

Notes:

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

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



ANNEX II CODE SHARING

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

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

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

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

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

