

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Gelen Kâğıtlar Listesi'nde yayımlanan 494469 evrak numaralı "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Honduras Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması"nın onaylanmasının uygun bulunduğu 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 :	1.8 Temmuz 2019	Esas No: 3/2029

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

TBMM GELEN EVRAK
11 Temmuz 2019
No: 502303
EBYS'ye AKTARILMIŞTIR

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

MADDE 1- (1) 20 Nisan 2017 tarihinde İstanbul'da imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Honduras 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 : 68244839-599-108507
Konu : Anlaşma

26 Haziran 2019

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

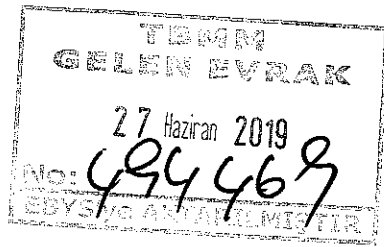
20 Nisan 2017 tarihinde İstanbul'da imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Honduras Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması"nı Anayasanın 90 ıncı maddesi gereğince onaylanması uygun bulunmak üzere ilişikte bilgilerinize sunarım.



Recep Tayyip ERDOĞAN
Cumhurbaşkanı

Ek:

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



GENEL GEREKÇE

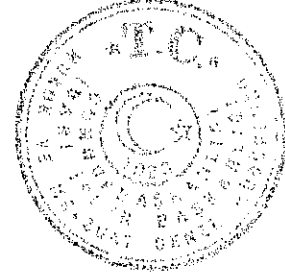
5 Haziran 1945 tarihli ve 4749 sayılı Kanunla tasdik olunan 7 Aralık 1944 tarihli Şikago Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşmasında ticari hakların düzenlenmesi konusunda bir mutabakata ulaşılamamış, bu nedenle ticari hakların ikili sözleşmeler yolu ile düzenlenmesi gereği doğmuştur. Gerek Türkiye gerek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

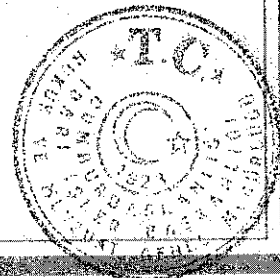
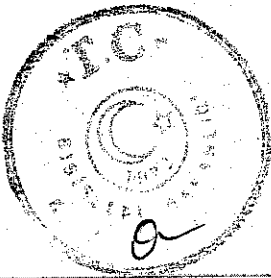
Bu itibarla, "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Honduras Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması" 20 Nisan 2017 tarihinde İstanbul'da imzalanmıştır.

Türkiye ile Honduras 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
HONDURAS CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA
HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI

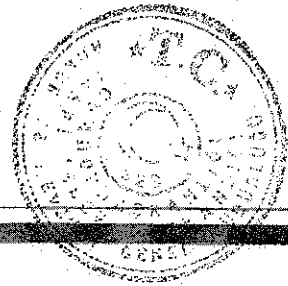
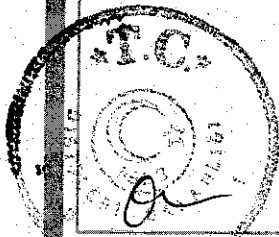


İÇİNDEKİLER

MADDE BAŞLIK

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	TİCARİ FIRSATLAR
11	DÖVİZ DÖNÜŞÜMÜ VE KAZANÇLARIN TRANSFERİ
12	SERTİFİKA VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI
13	HAVACILIK EMNİYETİ
14	HAVACILIK GÜVENLİĞİ
15	SEYAHAT BELGELERİNİN GÜVENLİĞİ
16	BİLGİSAYARLI REZERVASYON SİSTEMLERİ (CRS)
17	SİGARA YASAĞI
18	ÇEVRENİN KORUNMASI
19	CHARTER/TARİFESİZ UÇUŞLARA UYGULANABİLİRLİK
20	KİRALAMA
21	UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI
22	İSTATİSTİKLER
23	ULUSAL YASALARIN VE YÖNETMELİKLERİN UYGULANMASI
24	İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER
25	İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ
26	TESCİL
27	ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR
28	BAŞLIKLAR
29	GEÇERLİLİK VE SONA ERME
30	YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

EK I HAT ÇİZELGESİ
EK II KOD PAYLAŞIMI



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

7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan, Uluslararası Hava Hizmetleri Trafiğine ilişkin Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine taraf olarak,

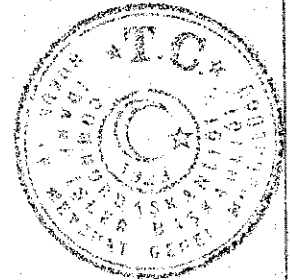
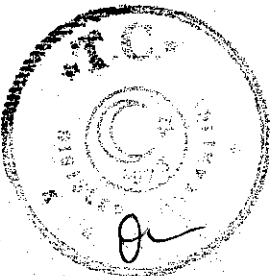
Uluslararası hava hizmetlerine ilişkin fırsatların genişletilmesini kolaylaştırmak isteyerek,

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,

Ülkelerinin arasında ve ötesinde hava hizmetleri tesis etmek ve yürütmek amacıyla bir Anlaşmaya varmayı isteyerek,

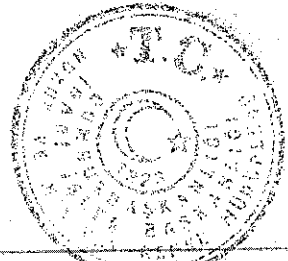
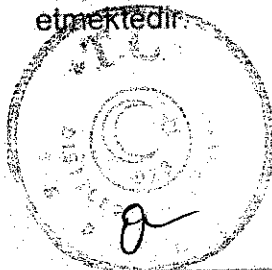
AŞAĞIDAKİ MADDELERDE ANLAŞMIŞLARDIR:



MADDE 1 TANIMLAR

1. Bu Anlaşmanın tefsiri ve geçerliliği bakımından, metin içeriği aksini gerektirmediği sürece, aşağıda ortaya konmakta olan terimler aşağıdaki anlamlara sahip olurlar.
 - a. "Havacılık Otoriteleri" terimi; Türkiye Cumhuriyeti için, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nü (SHGM); Honduras Cumhuriyeti için Altyapılar ve Yardımcı Tesisler İdaresi, Honduras Sivil Havacılık Kurumundan sorumlu Devlet Bakanı'nı veya bahse konu her iki ülke için hâlihazırda bu otoritelere tevdi edilmiş olan görevleri yerine getirmeye yetkili herhangi bir kurum veya kişiyi ifade etmektedir;
 - b. "Anlaşma" terimi; bu Anlaşmayı, Eklerini ve bunlarda yapılacak herhangi bir değişikliği ifade etmektedir;
 - c. "Mutabık Kalınan Hizmetler" terimi; belirlenen hatlarda bu Anlaşma hükümleri kapsamında sunulabilecek uluslararası hava hizmetlerini ifade etmektedir;
 - d. "Ek" terimi; bu Anlaşmanın her nevi Ekini veya bu Anlaşmanın 24. maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda her nevi Ek üzerinde yapılan değişiklikleri ifade etmektedir;
 - e. "Hava hizmeti"; "uluslararası hava hizmeti", "havayolu" ve "trafik amacı dışındaki duraklama" terimleri; Sözleşmenin 96. maddesinde tanımlanan anlamlarında kullanılmaktadır;
 - f. "Kapasite" terimi;
 - hava aracı için, bu hava aracı tarafından hatta veya hattın belirli bir kısmında taşınabilen yükü,
 - belirlenmiş bir hava hizmeti için; bu hizmette kullanılan hava aracının kapasitesinin, bu hava aracı için bir hatta veya hattın bir kısmında belli bir dönemde işletilen frekans sayısı ile çarpımını ifade etmektedir;
 - g. "Sözleşme" terimi; 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesini ve
 - I. söz konusu Sözleşmenin 94 a) sayılı maddesi kapsamında yürürlüğe girmiş ve her iki Akit Tarafça da onanmış her nevi değişikliği;
 - II. söz konusu Ekin veya değişikliğin her iki Taraf bakımından da yürürlükte olması koşuluyla, söz konusu Sözleşmenin 90. maddesi kapsamında kabul edilen her nevi Eki veya değişikliği kapsamaktadır.

- h. "Tayin Edilen Havayolu (Havayolları)" terimi; bu Anlaşmanın 3. maddesi (Tayin ve Yetkilendirme) uyarınca her iki Akit Taraf için tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş havayolunu (havayollarını) ifade etmektedir;
- i. "ICAO" terimi; Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünü ifade etmektedir;
- j. "Uluslararası hava taşımacılığı" terimi; birden fazla ülkenin hava sahası üzerinde yapılan hava taşımacılığını ifade etmektedir;
- k. "Pazarlamacı havayolu" terimi; kod paylaşımı vasıtasıyla başka bir havayolu tarafından işletilen bir hava aracı ile hava taşımacılığı hizmeti sunan havayolunu ifade etmektedir;
- l. "Hat Çizelgesi" terimi; bu Anlaşmanın Ek 'inde yer aldığı şekliyle hava taşımacılığı hizmetlerinin sunulacağı hatların çizelgesini ve bu Anlaşmanın 24. maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda bu hat çizelgesi üzerinde yapılan değişiklikleri ifade etmektedir;
- m. "Belirlenen hatlar" terimi; bu Anlaşmanın Ekinde onaylanmış veya onaylanacak hatları ifade etmektedir;
- n. "Yedek parçalar" terimi; motorlar da dâhil olmak üzere, yenileme veya onarım amacı ile hava aracına monte edilecek aksamı ifade etmektedir;
- o. "Ücret tarifesı" terimi; yolcuların, bagajların ve kargoların taşınması için uygulanan her nevi navlun bedeli, ücret veya tarife ve söz konusu tarifelerin geçerli olduğu koşullar anlamına gelmekle birlikte, postanın taşınmasına ilişkin geliri ve şartları kapsamamaktadır;
- p. "Ülke" terimi; Sözleşmenin 2. maddesinde belirtilmiş olan anlama haizdir;
- q. "Trafik" terimi; yolcular, bagaj, kargo ve postayı ifade etmektedir;
- r. "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;
- s. "Kullanıcı ücretleri" terimi; yetkili otoriteler tarafından, sunulan havalimanı tesislerinin, hava aracı seyrüseferinin veya tesislerinin veya hizmetler ve ilgili tesisler de dâhil olmak üzere, hava hizmetlerinin kullanımı karşılığında havayollarına tarh edilen harçları ve ücretleri ifade etmektedir.

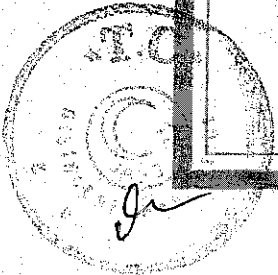


MADDE 2 HAKLARIN TANINMASI

1. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayollarının bu Anlaşma'nın Ek I'inde belirlenen hatlar üzerinde tarifeli uluslararası hava hizmetlerini icra edebilmeleri için diğer Akit Tarafa aşağıda belirtilen hakları tanımaktadır:
 - a. Diğer Akit Tarafın ülkesi üzerinden iniş yapmaksızın uçuş hakkı,
 - b. Söz konusu ülkede trafik dışındaki amaçlar için duraklama hakkı,
 - c. Bu Anlaşmanın Ekinde belirtilmekte olan noktalarda, herhangi bir Akit Tarafın ülkesinde, yolcu, kargo ve posta amaçları doğrultusunda ayrı ayrı veya birleşik halde, diğer Akit Tarafın ülkesine giden veya diğer Akit Tarafın ülkesinden gelen kalkış ve varış gerçekleştirme hakkı.
2. Bu madde'nin (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.
3. Silahlı çatışma, doğal felaket, isyan veya iç gerilim sebebiyle, Akit Taraflardan herhangi birinin tayin ettiği havayolunun (havayollarının) kendisinin normal hattında hizmet gerçekleştirememesi halinde, diğer Akit Taraf, bu hatların uygun şekilde yeniden sıralandırılması vasıtasıyla söz konusu hizmetin kesintisiz olarak sürdürülebilmesini kolaylaştırmak amacıyla elinden gelen gayreti sarf edecektir.

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 Taraf, tayin edilen havayolunun talebi üzerine, bu maddenin (3.) fıkrasının hükümlerine ve söz konusu Akit Tarafta geçerli olan yasal hükümlere tabi olarak, gereken işletme yetkisini gecikmeksizin tanır.
3. Her bir Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun, sözü geçen havacılık otoritelerince, uluslararası hava hizmetlerinin işletilmesinde normal ve makul bir şekilde uygulanan,



yürürlükteki kanunlarının ve düzenlemelerinin şartlarını Sözleşmenin 13. Ve 14. hükümlerine uygun olarak sağladığını 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 Anlaşmanın 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 Anlaşmanın 13. maddesinde (Havacılık Emniyeti) ve 14. maddesinde (Havacılık Güvenliği) belirtilen standartları sağlıyor ve uyguluyor olması.
5. Bu şekilde tayin edilip yetkilendirilmiş bir havayolu, bu Anlaşmanın 5. maddesindeki (Kapasite) ve 6. maddesindeki (Ücret Tarifeleri) hükümler uyarınca, üzerinde mutabakata varılan bir kapasitenin ve saptanmış bir ücret tarifesinin yürürlükte olması koşuluyla, mutabık kalınan hizmetleri sunmaya ilgili Akit Tarafın mevzuatında belirtilmekte olan süre içerisinde başlayabilir.

MADDE 4

İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI

1. Her bir Akit Taraf, aşağıdaki hallerde, diğer Akit Tarafça tayin edilen herhangi bir havayoluna verilmiş bulunan işletme yetkisini iptal etme veya bu havayolu tarafından bu Anlaşmanın 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. İptalın, askıya alma işleminin veya bu maddenin (1) fıkrasında belirtilen

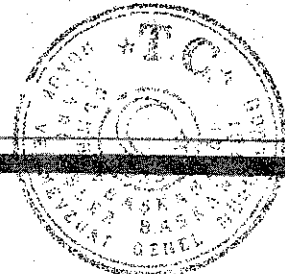
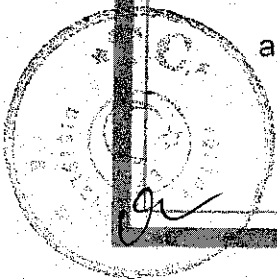
şartların derhal uygulanması kanunların ve düzenlemelerin ihlalinin devam etmesini önlemek açısından zaruri değilse, sözü geçen hak, ancak diğer Akit Taraf Devletinin havacılık otoriteleri ile istişare edildikten sonra kullanılabilir. Bu durumda istişarelerin, herhangi bir Akit Tarafın istişarede bulunmayı talep ettiği tarihten itibaren altmış (60) günlük bir süre içerisinde başlaması gerekmektedir.

MADDE 5 KAPASİTE

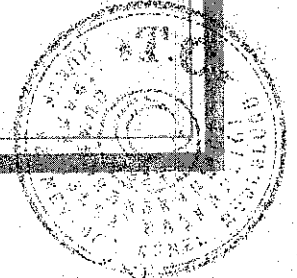
1. Her iki Akit Tarafın tayin etmiş oldukları havayoluna (havayollarına), iki Akit Tarafın ülkeleri arasında hava hizmetlerini yürütmeleri için adil ve eşit düzeyde imkân sağlanır.
2. Belirlenen hava hizmetlerinin herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından işletilmesinde, aynı hatların tümünde veya bir kısmında sunduğu hizmetlerin haksız yere etkilenmesini önlemek amacı ile, diğer Akit Tarafın 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 Tarafça tayin edilen havayolları tarafından sağlanacak toplam kapasite ve hizmet frekansları, söz konusu hizmetlerin sunulmasına başlanmadan önce Akit Tarafların havacılık otoriteleri tarafından karşılıklı olarak belirlenir. Başlangıçta belirlenen kapasite ve hizmetlerin frekansı söz konusu otoriteler tarafından zaman içerisinde gözden geçirilebilir ve yeniden düzenlenebilir.

MADDE 6 ÜCRET TARİFELERİ

1. Her bir Akit Taraf kendi ülkesinde, kendi ülkesinden veya ülkesi üzerinden sunulacak uluslararası hava hizmetleri için uygulanacak ücret tarifelerinin, tayin edilen havayolları tarafından, işletme maliyeti, makul bir kar oranı ve diğer havayollarının tarifeleri de dâhil olmak üzere ilgili tüm etkenlerin dikkate alınması suretiyle makul seviyelerde belirlenmesine izin verir. Akit Taraflarca müdahale aşağıdaki hallerle sınırlıdır:
 - a) Makul olmayan ölçülerdeki ayrımcı ücret ve uygulamaları önlemek;

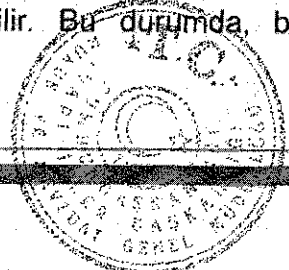
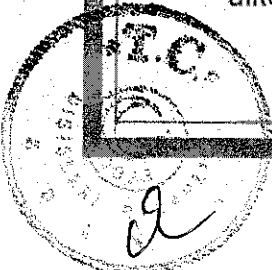


- b) Pazardaki hâkim konumun kötüye kullanılmasından kaynaklanan çok yüksek veya kısıtlayıcı ücretlerden tüketicileri korumak; ve
 - c) Havayollarını doğrudan veya dolaylı devlet sübvansiyonundan veya desteğinden kaynaklanan düşük ücretlerden korumak.
2. Bu maddenin (1.) fıkrası uyarınca belirlenen ücret tarifeleri ile ilgili olarak herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen havayollarının diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinden onay alması gerekmemektedir. Ücret tarifeleri, her bir Tarafın mevzuatının hükümleri doğrultusunda her iki tarafın havacılık otoriteleri nezdinde tescile tabidir.
3. Akit Taraflar, tayin ettikleri havayolunun veya havayollarının ücret tarifelerini tek başlarına veya herhangi bir diğer havayolu veya havayolları ile birlikte belirlerken, diğer Akit Tarafça tayin edilmiş havayolu olan rakibini ciddi bir biçimde zayıflatacak veya onu hat dışı bırakabilecek bir biçimde pazar gücünü suistimal etmesine izin 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; ve
 - d. Hattaki hâkim konumun suistimaline işaret eden davranışlar.
5. Havacılık otoritelerinden herhangi birinin, diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolu tarafından teklif edilen veya uygulanan ücret tarifesinden memnun olmaması halinde, içlerinden herhangi birinin talebi üzerine, havacılık otoriteleri sorunu istişare yoluyla çözmeye 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 Tarafça tayin edilen havayolları, talep edilmesi halinde, diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine bu otoritelerin belirlediği şekil ve düzen çerçevesinde, ücret tarifelerinin oluşturulmasına dair bilgi verir.



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 ve diğer ürünler) diğer Akit Tarafın ülkesine varışta, bu teçhizatlar ve tedarikler tekrar ihraç edilene veya bu ülke üzerinden yapılacak yolculuğun bir kısmında kullanılına 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, herhangi bir Akit Tarafın uluslararası hizmetlerde bulunan hava aracında kullanılmak üzere söz konusu hava aracına alınan ikmal malzemeleri,
 - b. Herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından uluslararası hizmetlerde kullanılan hava aracının bakım ve onarımı için diğer Akit Tarafın ülkesine giren yedek parçalar (motorlar da dâhil olmak üzere) ve olağan havacılık teçhizatı,
 - c. Hava aracına alındıkları Akit Tarafın ülkesi üzerindeki uçuşların bir kısmında kullanılacak olsalar dahi, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolu tarafından uluslararası hizmetlerde işletilen hava aracına tedarik edilen yakıt ve yağlar (hidrolik 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 mutaf tanıtım materyalleri.
3. Yukarıda (2.) fıkrada belirtilen malzemeler gümrük otoritelerinin denetimine veya kontrolüne tabi olur.
4. Herhangi bir Akit Tarafın hava aracında bulundurulmuş olağan havacılık teçhizatı, yedek parçalar (motorlar da dâhil olmak üzere), ikmal malzemeleri, yakıt ve yağ stokları (hidrolik yağlar da dâhil olmak üzere) ile sair teçhizat ve malzemeler diğer Akit Tarafın ülkesine sadece o ülkenin gümrük otoritelerinin onayı ile indirilebilir. Bu durumda, bu



teçhizat ve malzemeler söz konusu Akit Tarafın gümrük mevzuatın göre yeniden ihraç edilene veya sair şekillerde elden çıkartılana kadar söz konusu otoritelerin gözetiminde tutulur.

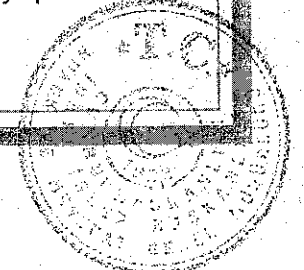
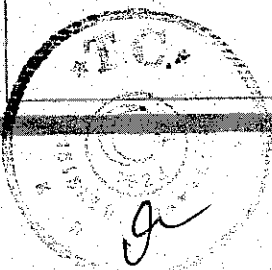
5. Depolama ve gümrüklemeye ilişkin hizmetler için tarh edilen harçlar Akit Taraf Devletlerin ulusal kanunlarına ve düzenlemelerine uygun olarak tahsil edilir.

MADDE 8 TRANSİT GEÇİŞ

Herhangi bir Akit Tarafın ülkesinden transit geçişlerde, havalimanının bu amaçla ayrılan kısmını terk etmemek kaydıyla yolcular, bagajlar ve kargo; hava emniyeti kontrolü, uyuşturucu, yasadışı girişin önlenmesi veya özel durumlar sebebiyle, basitleştirilmiş bir kontrole tabi tutulurlar.

MADDE 9 KULLANICI ÜCRETLERİ

1. Bir Akit Tarafın kendi ülkesinde bulunan 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 Tarafça tayin edilen havayolunun veya havayollarının, her iki Akit Tarafın ulusal yasa ve yönetmeliklerine uygun bir şekilde, diğer Akit Tarafın ülkesinde kendisi tarafından belirlenmiş yer hizmetlerini yürütmesine ve kendi tercihi doğrultusunda, yerel kanun ve yönetmelikler uyarınca gerekli görülmesi halinde, tamamen ya da kısmen, diğer Akit Tarafın yetkili makamları tarafından yetkilendirilmiş herhangi bir acenteden sağlanan yer hizmetlerini almasına izin verilir.
3. Havalimanları, havacılık güvenliği tesisleri ve diğer ilgili tesisler ve hizmetlerin diğer Akit Tarafın havayolu tarafından kullanımı için bir Akit Tarafın ülkesinde uygulanan ücret ve harçların belirlenmesi ve tahsilatı adil ve eşit 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



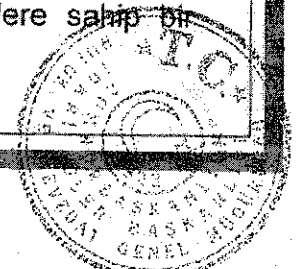
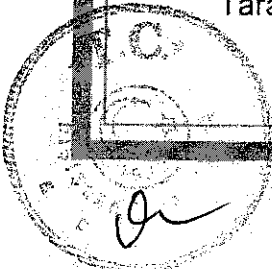
destekler ve teşvik ederler. Kullanıcılar, değişiklikler yapılmadan önce görüşlerini belirtbilmelerini sağlamak üzere, kullanıcı ücretlerine ilişkin olarak yapılacak tüm değişiklik önerileri hakkında mümkün olduğu ölçüde bilgilendirilir.

MADDE 10 TİCARİ FIRSATLAR

1. Her bir Akit Tarafça tayin edilmiş havayolunun diğer Akit Tarafın ülkesinde uygun temsilcilikleri bulundurmasına izin verilir. Bu temsilcilikler ticari, operasyonel, teknik ve kabul, ikamet ve istihdam ile ilgili olarak diğer Akit Tarafın kanunları ve düzenlemeleri gereğince uluslararası hava hizmetlerinin sağlanması için gerekli olduğu şekilde yerel olarak işe alınabilir veya transfer edilebilecek sair uzmanlık kadroları olabilir.
2. Her bir Akit Tarafın ilgili otoriteleri diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolunun temsilciliklerinin faaliyetlerini düzgün bir şekilde icra edebilmelerini sağlamak amacı ile gerekli tüm tedbirleri alır. Özellikle, her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayoluna, Internet bağlantısı olan ofisler açma hakkı dâhil olmak üzere, kendi ülkesinde hava taşımacılığı hizmetlerinin satışına ve pazarlanmasına iştirak etme (doğrudan veya tayin edilen havayolunun takdiri doğrultusunda, tayin edilen havayolunun acenteleri vasıtasıyla) hakkı verir. Tayin edilen her bir havayolu, o ülkenin para birimi cinsinden veya herhangi bir diğer ülkenin serbest bir şekilde dönüştürülebilir para birimleri cinsinden satış yapma hakkına sahip olur ve aynı şekilde söz konusu hizmet de herkes tarafından bu para birimleri cinsinden satın alınabilir.

MADDE 11 DÖVİZ DÖNÜŞÜMÜ VE KAZANÇLARIN TRANSFERİ

1. Tayin edilen tüm havayolu (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, sundukları taşımacılık hizmetlerini çevrilebilir para birimleri üzerinden ve/veya ilgili ülkenin yerel para birimi üzerinden satma hakkına sahip olurlar ve bu taşımacılık hizmetleri herkes tarafından yukarıda belirtilen para birimleri üzerinden serbestçe satın alınabilir.
2. Tayin edilen havayolu (havayolları), trafiğin taşınması ile ilgili olarak üstlendikleri giderlerden artan gelirleri, talep etmeleri halinde, resmi döviz kuru üzerinden çevirerek ülkelerine transfer etme hakkına sahip olur. Akit Taraflar arasında ödemelerle ilgili olarak uygun hükümlere sahip bir



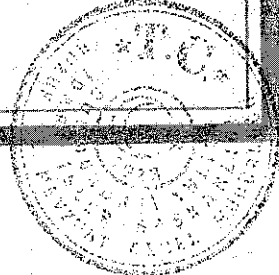
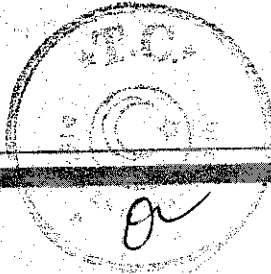
anlaşma akdedilmemiş ise, yukarıda belirtilen transfer, çevrilebilir para birimleri üzerinden ve yürürlükteki ulusal kanunlara ve kambiyo düzenlemelerine uygun şekilde gerçekleştirilir.

3. Bu gelirlerin çevrilmesine ve transferine, cari işlemler için söz konusu gelirlerin çevrilme ve transfer için ibraz edildiği anda geçerli olan döviz kuru üzerinden, herhangi bir sınırlama getirilmeden izin verilir ve bu işlemler bankalar tarafından bu tür çevrilme ve transfer işlemlerine uygulanan ücretler dışında başka bir ücrete veya harca tabi olmaz.
4. Her bir Akit Tarafın Tayin Edilen Havayolları, tamamen kendi takdirlerinde olmak kaydıyla, yakıt alımı da dâhil olmak üzere diğer Akit Tarafın ülkesinde üstlendikleri yerel giderleri, yerel para birimi üzerinden veya yerel kambiyo mevzuatına uygun olmak kaydıyla serbestçe çevrilebilir bir para birimi üzerinden ödeme hakkına sahip olurlar.

MADDE 12

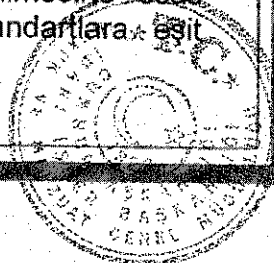
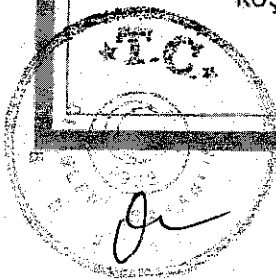
SERTİFİKALARIN VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI

1. Bir Akit Tarafça tanzim edilen veya geçerli sayılan ve halen geçerli olan uçuşa elverişlilik sertifikaları, yeterlilik sertifikaları ve lisanslar, bu sertifika veya lisansların tanzim edildiği veya geçerli sayıldığı koşulların, Şikago Sözleşmesi uyarınca belirlenen asgari standartlara eşit veya daha yüksek seviyede olması kaydıyla, mutabık kalınan hava hizmetlerinin belirlenen hatlarda yürütülmesi amacıyla diğer Akit Tarafça da tanınır. Ancak Akit Taraflar, kendi ülkelerinin üzerinde yapılan uçuşlar ile ilgili olarak kendi vatandaşlarına diğer Akit Tarafça veya başka bir Devlet tarafından tanzim edilen veya geçerli kılınan yeterlilik sertifikalarını ve lisansları tanımayı reddetme hakkını saklı tutmaktadır.
2. Akit Taraflardan herhangi birinin havacılık otoriteleri tarafından herhangi bir kişiye veya tayin edilen bir havayoluna ya da mutabık kalınan hizmetlerin yürütülmesinde kullanılan bir hava aracına verilen ve yukarıda (1.) fıkrada atıfta bulunulan lisans ve sertifikalarla ilgili imtiyazlar ve koşullar, Sözleşmeye uygun olarak belirlenen asgari standartlardan farklı bir standardın uygulanmasına izin veriyorsa ve bu fark konusunda Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne başvuruda bulunulmuş ise, diğer Akit Taraf, bu muallak uygulamanın açıklığa kavuşturulması amacıyla havacılık otoritelerinin istişarede bulunmasını talep edebilir. Uygun bir anlaşmaya varılamaması durumu, bu Anlaşmanın 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 otuz (30) gün içerisinde gerçekleştirilir.
2. Bu istişareleri 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 Anlaşmanın 4. maddesinin (İşletme Yetkisinin İptali, Askıya Alınması veya Sınırlandırılması) uygulanmasına gerekçe oluşturur.
3. Şikago Sözleşmesinin 33. maddesi kapsamında yer almakta olan yükümlülüklerle bakılmaksızın, bir Akit Tarafın havayolu tarafından işletilen veya kiralanan bir hava aracının, diğer Akit Tarafın ülkesine veya ülkesinden sefer düzenlerken, ülkesinde bulunduğu Akit Tarafın yetkili temsilcileri tarafından, olağandışı bir gecikmeye yol açmamak şartıyla, bu hava aracında veya çevresinde, hava aracının ve mürettebatın belgelerinin geçerliliği ile hava aracının ve teçhizatının durumunu kontrol etmek amacı ile denetime (bu maddede "rampa denetimi" olarak adlandırılacaktır) tabi tutulabileceği konusunda mutabık kalınmıştır.
4. Bir veya daha fazla sayıdaki rampa denetiminin aşağıdaki hallere yol açması halinde;
 - 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 denetimin gerçekleştirildiği tarih itibarıyla Sözleşme uyarınca belirlenmiş olan emniyet standartlarının etkin bir biçimde sağlanmadığı ve uygulanmadığı yönünde ciddi kaygıların oluşması,
 - b. denetimi icra eden Akit Taraf Sözleşmenin 33. maddesine göre, ilgili hava aracının veya mürettebatın sertifika ve lisanslarının tanzimine veya geçerli kılınmasına veya hava aracının işletilmesine esas koşulların, Sözleşmeye göre belirlenen asgari standartlara eşit

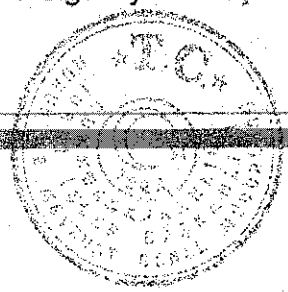
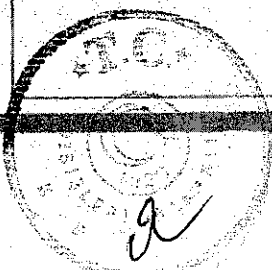


seviyede veya daha üst seviyede olmadığı sonucunu çıkarmakta serbest olur.

5. Bir Akit Tarafın havayolu veya havayolları tarafından işletilen bir hava aracına bu maddenin 3. fıkrası uyarınca, rampa denetimi uygulanmasına söz konusu havayolunun veya havayollarının temsilcisi tarafından müsaade edilmemesi durumunda, diğer Akit Taraf bu maddenin (4.) fıkrasında belirtilen ciddi kaygıların olduğu sonucuna varabilir ve söz konusu fıkrada belirtilen sonuçları çıkarabilir.
6. Birinci Tarafın, rampa denetimi, rampa denetimine erişimin reddi sebebiyle bu maddenin (1.) fıkrası kapsamında belirtilen şüphelerden herhangi biri sonucuna varması veya havayolunun işletiminin emniyeti için derhal tedbir alınmasının çok önemli olduğunun belirlenmesi halinde, her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın havayolunun veya havayollarının işletme yetkisini askıya alma veya değiştirme hakkına sahiptir.
7. Akit Taraflardan herhangi birinin yukarıdaki (2.) veya (6.) fıkralar uyarınca aldığı her nevi tedbir, bu tedbirin alınmasını gerektiren durumun ortadan kalkmasıyla sona erdirilir.

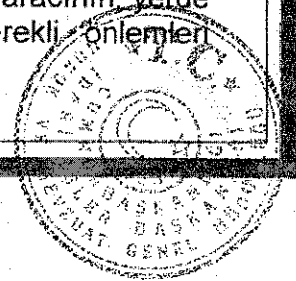
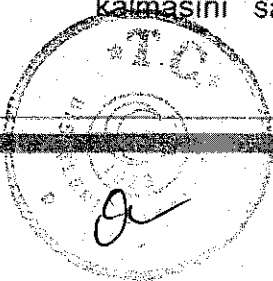
MADDE 14 HAVACILIK GÜVENLİĞİ

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 Anlaşmanın 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 ilişkin Sözleşme, 23 Eylül 1971 tarihinde Montreal'de imzalanan Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı İşlenen Suçların Önlenmesine ilişkin Sözleşme ve 24 Şubat 1988 tarihinde Montreal'de imzalanan Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Limanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine ilişkin Protokol, 1 Mart 1991'de Montreal'de imzalanan Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesi Sözleşmesi veya Akit Tarafların taraf oldukları sivil havacılık güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir sözleşme hükümlerine uygun hareket ederler.
2. Akit Taraflar, sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesini, bu hava aracının, yolcularının ve mürettebatının, havalimanlarının ve hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı girişilebilecek diğer yasa dışı



eylemleri önlemek ve sivil havacılığın güvenliğine ilişkin diğer tehditleri bertaraf etmek üzere, talep halinde birbirlerine gerekli her türlü yardımda bulunurlar.

3. Akit Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, Akit Taraflara uygulanabilir olduğu ölçüde, ICAO tarafından tesis edilen ve Uluslararası Sivil Havacılık Hakkında Sözleşmenin Ekleri olarak ihdas edilen tüm havacılık güvenliği standartlarına ve tavsiye edilen uygulamalara uygun olarak hareket ederler. Akit Taraflar, kendi tescillerindeki hava aracı işletmecilerinin veya işyeri merkezi ya da daimi ikametgâhı kendi ülkelerinde bulunan hava aracı işletmecilerinin ve ülkelerindeki havalimanı işletmecilerinin Akit Tarafları bağlayan bu tür havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini sağlarlar. Bu bağlamda her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa kendi ulusal düzenlemeleri ve uygulamaları ile yukarıda belirtilen Ek'lerdeki havacılık güvenlik standartları arasındaki farklılıkları bildirmelidir. Her bir Akit Taraf herhangi bir zamanda diğer Akit Taraf ile bu tür farklılıkları müzakere etmek amacı ile bu Anlaşmanın 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 Tarafça, yukarıda yer alan (3.) fıkrada atıf yapılan havacılık güvenliği hükümlerine uymalarının istenebileceği hususunda mutabıktır. Akit Taraflardan her biri, kendi ülkelerinde hava aracının güvenliğinin sağlanması, yolcuların, mürettebatın, el bagajlarının, bagajların, kargonun ve ikmal malzemelerinin yükleme ve boşaltma sırasında ve öncesinde kontrol edilmesi amacıyla yeterli tedbirlerin alınmasını ve etkin şekilde uygulanmasını 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.
6. Her bir Akit Taraf, kalkışı insan hayatını korumak için gerekli olmadıkça, yasadışı yollarla ele geçirilmiş veya diğer yasadışı müdahale eylemlerine maruz kalmış ve kendi ülkesine iniş yapmış olan bir hava aracının, yerde kalmasını sağlamak üzere pratikte mümkün olan gerekli önlemleri



alacaktır. Mümkün olduğu durumlarda bu tip önlemler karşılıklı iştişarelere dayanılarak alınır.

MADDE 15

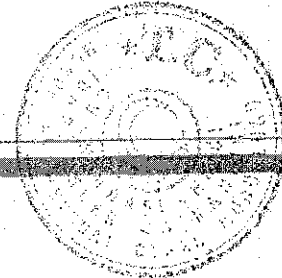
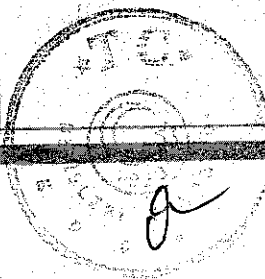
SEYAHAT BELGELERİNİN GüVENLİğİ

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 prosedürleri 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 sahtekrlarca kullanımını, hak sahipleri tarafından geręek seyahat belgelerinin bir suğun işlenmesi sırasında kötüye kullanımını, süresi dolmuş veya iptal edilmiş seyahat belgelerinin kullanımını ve sahtecilikle ele geğirilmif seyahat belgelerinin kullanımını iğeren seyahat belgesi dolandırıcılığına karşı mücadeleyi güçlendirmek amacı ile diğer Akit Tarafla işbirliği yapmayı kabul eder.

MADDE 16

BİLGİSAYARLI REZERVASYON SİSTEMLERİ (CRS)

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



MADDE 17
SİĞARA YASAĞI

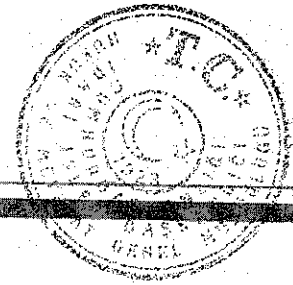
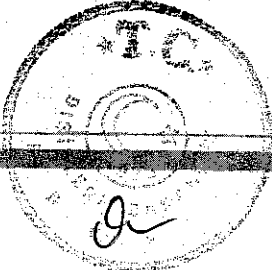
1. Her bir Akit Taraf, Akit Taraflar arasında kendi ülkesine ait havayolu şirketleri tarafından işletilen ve yolcu taşınan tüm uçuşlarda sigara içilmesini yasaklar veya kendi ülkesine ait havayolu şirketlerinin yasaklamasını sağlar. Bu yasak, hava aracının tüm bölümlerinde uygulanır ve yolcular uçağa alınmaya başladığı andan, yolcuların uçaktan indirilmesinin tamamlandığı ana kadar geçerli olur.
2. Her bir Akit Taraf, kendi havayollarının, yolcularının ve mürettebatının bu Anlaşmanın hükümlerine uymasını sağlamak amacı ile bu kurallara uyulmaması durumunda 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 Anlaşmanın Vergiler, Gümrük Harçları ve Diğer Ücretler başlıklı 7. maddesinde, Kullanıcı Ücretleri başlıklı 9. maddesinde, Yabancı Personelin Çalıştırılması ve Yerel hizmetlere Erişim başlıklı 10. maddesinde, Döviz Dönüşümü ve Kazançların Transferi başlıklı 11. maddesinde, Sertifika ve lisansların Karşılıklı Tanınması başlıklı 12. maddesinde, Havacılık Emniyeti başlıklı 13. maddesinde, Havacılık Güvenliği başlıklı 14. maddesinde, İstatistikler başlıklı 22. maddesinde, Kanunların ve Düzenlemelerin Uygulanması başlıklı 23. maddesinde ve İstisnalar ve Değişiklikler başlıklı 24. maddesinde belirtilen hükümler, bir Akit Tarafın hava taşıyıcıları tarafından diğer Akit Tarafın ülkesine veya ülkesinden yapılacak olan charter ve diğer tarifesiz uçuşlara ve bu uçuşları gerçekleştiren hava taşıyıcılarına da 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. maddesinde (Havacılık Emniyeti) ve 14. maddesinde (Havacılık Güvenliği) belirtilen standartlara 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 kiralanmış olan hava aracını kullanabilir.

MADDE 21 UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI

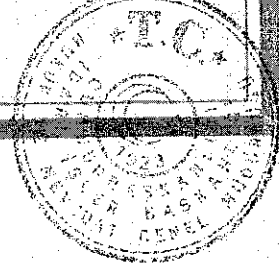
1. Her bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolu (havayolları), her bir tarife dönemi için (yaz ve kış) mutabık kalınan hizmetlerin başlamasından en az otuz (30) gün önce planladığı uçuş programlarını onay için diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine sunar.
2. Bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu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

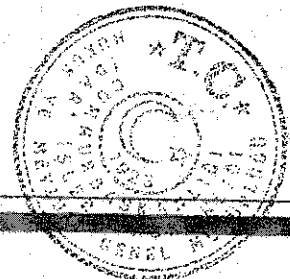
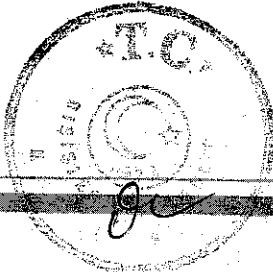


düzenleyen kanunları ve düzenlemeleri diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayoluna da uygulanır.

2. Bir Akit Tarafın yolcu, mürettebat, bagajlar veya posta da dâhil olmak üzere kargonun ülkesine girişi, kalışı veya ayrılışıyla ilgili giriş, çıkış, gümrükleme, göç ve iltica, havacılık güvenliği, pasaport, gümrük, döviz, posta, sağlık ve karantina gibi formaliteleri düzenleyen kanunlarına ve düzenlemelerine, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından taşınan yolcu, mürettebat, bagajlar, kargo ve posta tarafından veya onlar adına, bu ülkede bulundukları süre zarfında, uyulur.
3. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın talebi üzerine bu Anlaşmada 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 Anlaşmanın ve Eklerinin uygulanması, yorumlanması, tatbiki veya gerekli değişikliklerin yapılması konusunda birbirleriyle istişareler yürütürler.
2. Bir Akit Tarafın bu Anlaşma veya Ekleri üzerinde değişiklik yapmak amacıyla istişarede bulunmayı talep etmesi durumunda, Akit Taraflarca aksi yönde bir karar alınmadığı müddetçe bu istişareler Akit Taraflardan birinin, diğer Akit Tarafça yazılı olarak yapılan talebi tebellüğ ettiği tarihten itibaren en kısa sürede ve her hâl ve kârda en geç altmış (60) gün içerisinde başlar. Bu istişareler müzakere veya yazışma yoluyla gerçekleştirilebilir. Her bir Akit Taraf, bu istişareler sırasında mantıklı ve ekonomik kararların alınabilmesini kolaylaştırmak amacıyla, tutumunu destekleyen ilgili gerekçeleri hazırlar ve sunar.
3. Akit Taraflardan herhangi birinin bu Anlaşmanın herhangi bir hükmü 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 ÇÖZÜMÜ

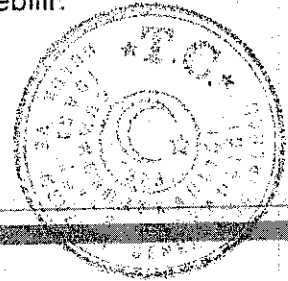
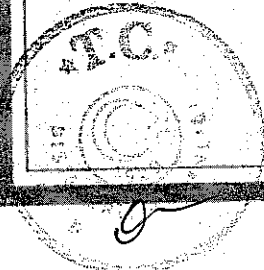
1. Madde 13 (Havacılık Emniyeti) ve Madde 14 (Havacılık Güvenliği) ile ilgili olarak doğabilecek olması hariç olmak üzere, Akit Taraflar arasında bu Anlaşmanın tefsirine veya uygulanmasına ilişkin herhangi bir uyuşmazlığın doğması halinde, havacılık otoriteleri öncelikle bu uyuşmazlığı istişare ve müzakere yoluyla çözüme kavuşturmaya çalışırlar.
2. Söz konusu Havacılık Otoritelerinin müzakereler yoluyla çözüme ulaşamamaları halinde, uyuşmazlık diplomatik kanallar yoluyla çözüme kavuşturulur.
3. Akit Tarafların, yukarıdaki yollarla herhangi bir anlaşmaya varamamaları halinde, söz konusu uyuşmazlık ICAO tarafından tesis edilen uyuşmazlık çözüm prosedürüne tabi olur.
4. Her bir Akit Taraf kendi hakeminin masraflarını karşılar. Bu maddenin (3.) fıkrası uyarınca, üçüncü hakemin ya da temerrüte 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.
5. Tahkime başvurulmasından itibaren tahkim heyeti kararını açıklayana dek, Akit Taraflar fesih hali dışında, verilen nihai karar doğrultusunda yapılabilecek düzeltmelere hâlel getirmeksizin, bu Anlaşmadan 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

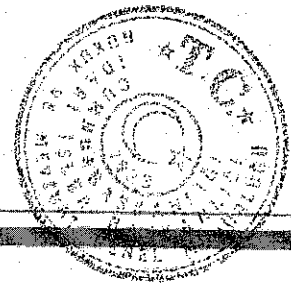
Madde başlıkları bu Anlaşmaya sadece müracaat ve kolaylık amacıyla konulmuştur ve hiçbir surette bu Anlaşmanın amaç ve kapsamının sınırını çizmez, kısıtlamaz veya tanımlamaz.

MADDE 29
GEÇERLİLİK ve SONA ERME

Bu Anlaşma süresiz olarak akdedilmiştir.

Akit Taraflardan herhangi biri her an diğer Akit Tarafa bu Anlaşmayı feshetmek istediğini yazılı olarak bildirebilir; bu bildirim, bu Anlaşmanın feshine ilişkin karar ile eşzamanlı olarak ICAO'ya da 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

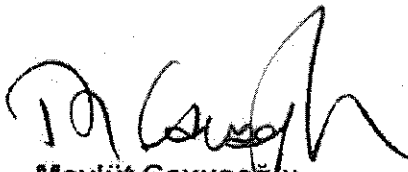
Bu Anlaşma, Akit Tarafların, uluslararası anlaşmaların akdedilmesine ve yürürlüğe girişine ilişkin olarak kendilerinin yasal formalitelerinin yerine getirildiğini birbirlerine bildirdikleri tarihte yürürlüğe girer.

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 Anlaşmayı imzalamış ve bu Anlaşmaya kendilerinin mühürlerini vaz etmiş bulunmaktadır.

2017 yılının Nisan ayının 20. gününde İstanbul'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.

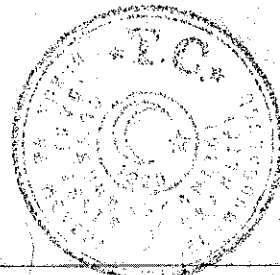
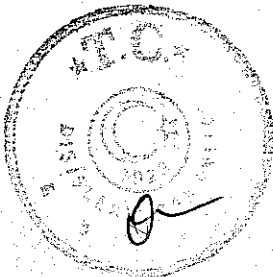
TÜRKİYE CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA

HONDURAS CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA


Mevlüt Çavuşoğlu
Dışişleri Bakanı



María Dolores Agüero Lara
Dışişleri ve Uluslararası
İşbirliği 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	Ara Noktalar	Honduras'daki Noktalar	Öte Noktalar
Türkiye'deki Noktalar	Herhangi bir Nokta (*)	Tegucigalpa San Pedro Sula	Herhangi bir Nokta (*)

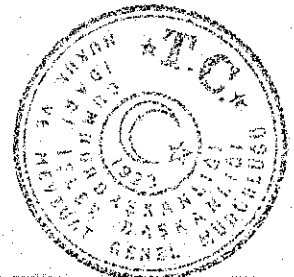
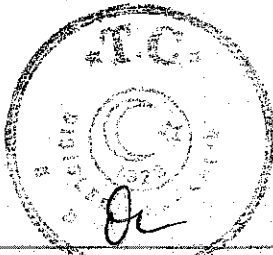
2. Honduras Cumhuriyeti tarafından tayin edilen havayolları her iki yönde aşağıda belirtilen hava hizmetlerini işletme hakkına sahip olur:

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	Öte Noktalar
Honduras'taki Noktalar	Herhangi bir Nokta (*)	İstanbul Ankara	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 müştereken belirlenir.

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



EK II
KOD PAYLAŞIMI

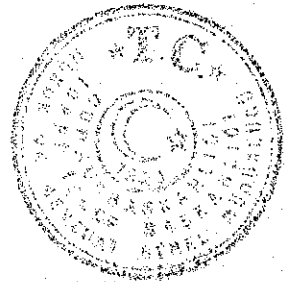
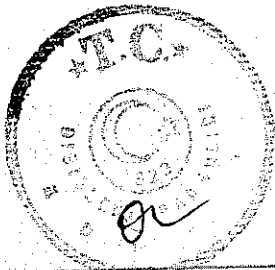
Her bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolu (havayolları);

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

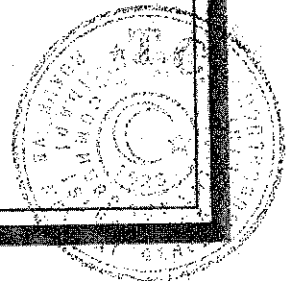
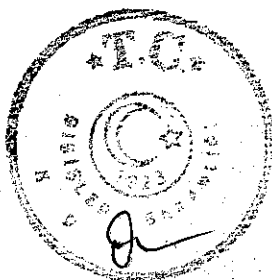
Üçüncü Taraf Kod Paylaşımı düzenlemeleri için, bu düzenlemeler içinde yer alan tüm havayolları her iki Akit Tarafın havacılık otoritelerinin onayına tabi olur. Üçüncü bir ülkeye veya üçüncü bir ülkeden gerçekleştirilecek seferlere ilişkin olarak, ilgili üçüncü tarafın, diğer Akit Tarafın havayolları 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 anlayışdır.





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



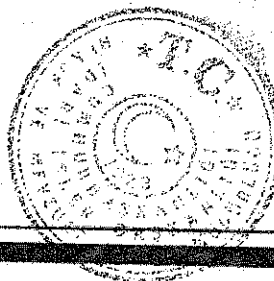
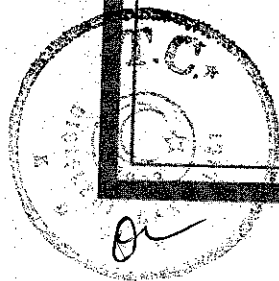
CONTENT

ARTICLE TITLE

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	BUSINESS OPPORTUNITIES
11	CURRENCY CONVERSION AND REMITTANCE OF EARNINGS
12	MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES
13	AVIATION SAFETY
14	AVIATION SECURITY
15	SECURITY OF TRAVEL DOCUMENTS
16	COMPUTER RESERVATION SYSTEMS (CRS)
17	BAN ON SMOKING
18	ENVIRONMENTAL PROTECTION
19	APPLICABILITY TO CHARTER/NON SCHEDULED FLIGHTS
20	LEASING
21	FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION
22	STATISTICS
23	APPLICATION OF NATIONAL 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 Honduras hereinafter referred to as "Contracting Parties.

Being Parties of the Chicago Convention on the International Civil Aviation agreement related to the International Traffic of Air Services Open for signature in December 7th. 1944.

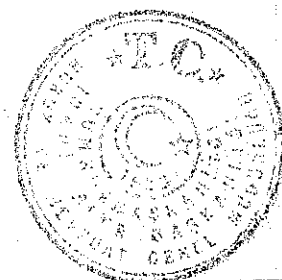
Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities,

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

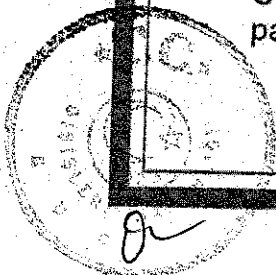
Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:



ARTICLE 1 DEFINITIONS

1. For interpretation and effect of this Agreement, unless the context otherwise requires, the terms set forth below shall have the following meaning.
 - a. "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Republic of Turkey, the Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications, Directorate General of Civil Aviation (DGCA) and in the case of the Republic of Honduras, Secretary of State the Offices of Infrastructure and Utilities (INSEP)) through the Honduran Civil Aeronautics Agency or in both cases any person or body authorized to exercise the functions presently assigned to the said authorities;
 - b. "Agreement" includes the present text, its Annexes and any amendments thereto;
 - c. "Agreed services" means, the international air services which can be operated, under the 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:
 - I. Any amendment entered into force under Article 94 a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties
 - II. Any Annex or amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, as far as such Annex or amendment is into force for both parties.



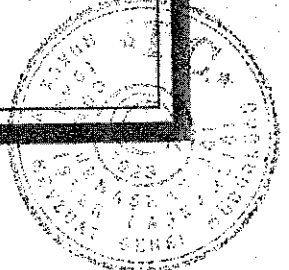
- h. "Designated Airline(s)" means any airline(s) which has/have been designated for both contracting parties, and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
- i. "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;
- j. "International air transportation" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
- k. "Marketing airline" means an airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline, through code-sharing;
- l. "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;
- m. "Specified routes" means the routes established or to be established in the Annex to this Agreement;
- n. "Spare parts" means, articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines;
- o. "Rate" means any freight, price or rate to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo, as well as the conditions under which these rates are applied, but excludes income and conditions for transportation of mail;
- p. "Territory" has the meaning specified in Article 2 of the Convention;
- q. "Traffic" means passengers, baggage, cargo and mail;
- r. "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;
- s. "User charges" means a charge imposed on airlines by the competent authorities, or allowing to be applied for the provision of airport facilities, aircraft navigation or safety of the facility or air services including the services and related facilities.

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

T.C.

[Signature]



specified in Annex 1 to this Agreement by the designated airlines of the other Contracting Party:

- a. overfly without landing across the territory of the other Contracting Party,
 - b. to make stops in the said territory for non-traffic purposes,
 - c. embark and disembark in the territory of a Contracting Party, at the points specified in the Annex to this Agreement, passengers, cargo and mail separately or in combination bound to or from points in the territory of the other Contracting Party,
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.
 3. If due to armed conflict, natural disaster, riot or internal stress, the airlines designated by one of the Contracting Parties cannot operate a service on its normal route the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of the service through appropriate reordering of those routes.

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 other Contracting Party, upon request of the designated airline, promptly granted permission to operate subject to the provisions of paragraph 3 of this Article and the legal provisions applicable in that Contracting Party.
3. The aeronautical authorities of each Contracting Party may request the designated airline of the other Contracting Party, that will show who is qualified to fulfill the obligations under the laws and regulations normally and reasonably be applied by those authorities to the operation of international air services in accordance with the Convention as the designated airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 13 and 14 of this Convention.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating

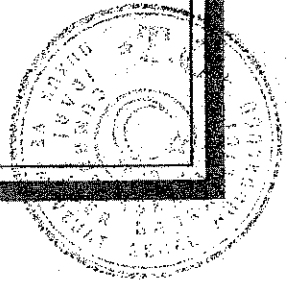
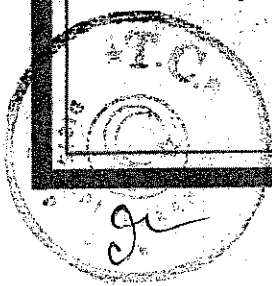
authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 (Grant of Rights) of this Agreement, in any case where the Contracting Party is not satisfied that:

- 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, will start operations of the agreed services within the time specified in the legislation of the Contracting Party as long as the 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 substantial ownership and effective control of that airline belonging to the designated Contracting Party or nationals of that Contracting Party or,
 - b. in case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting the rights; or,
 - c. in case that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultations aeronautical authorities of the State of other Contracting Party. In such a case consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

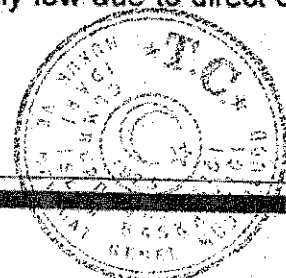
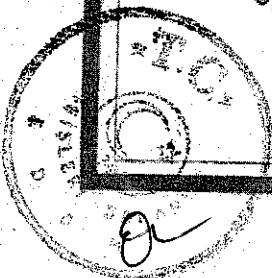


ARTICLE 5 CAPACITY

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

ARTICLE 6 TARIFFS

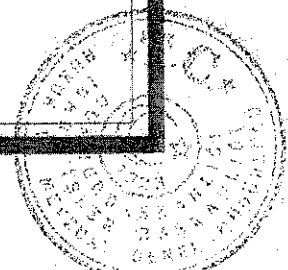
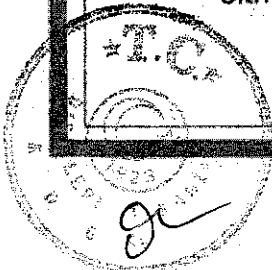
1. Each Contracting Party shall allow the tariffs for international air services operated to/from/through "its territory to be established by the designated airlines at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of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



2. The tariffs established under paragraph (1) shall not be required to be filed by the designated airlines of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval. Rates are subject to registration in the aeronautical authorities of both parties in accordance with the provisions of the legislation of each Party.
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,

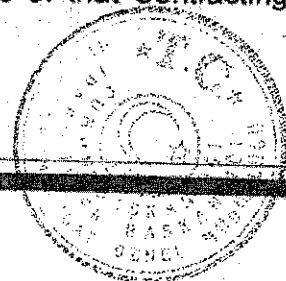
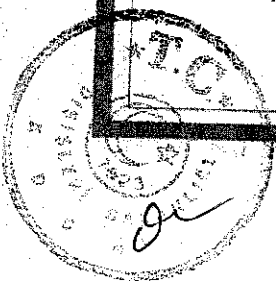
ARTICLE 7 TAXES, CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

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, and other products for sale to or use by passengers during flight) carried on board, such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft until such time as they are re-exported or are used on board aircraft on the part of the journey to be performed over that territory.

2. The following items also shall be exempt from the same duties and taxes, in relation with the exception of carriage corresponding to the service performed;
 - a. aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in an international service of the Contracting Party.
 - b. spare parts (including engines) and regular airborne equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline(s) of 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 material 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 they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations of that Contracting Party.



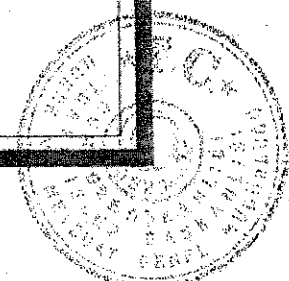
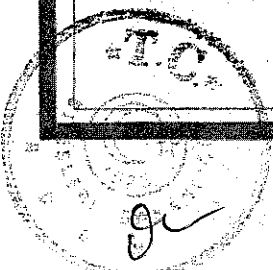
5. The fees corresponding to the services performed in relation to the storage and customs clearance will be charged in accordance with the national laws and regulations of the State of the Contracting Parties.

ARTICLE 8 DIRECT TRANSIT

The passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of any Contracting Party and not leaving the airport area reserved for this purpose, will be subject to a simplified control, on for reasons of air safety control drugs, prevention of illegal entry or in special circumstances.

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 and agent authorized, if required by domestic laws and regulations, by the competent authorities of the other Contracting Party to provide such services.
3. The setting and collection of fees and charges imposed in the territory of one Contracting Party on an airline of the other Contracting Party for the use of airports, aviation security and other related facilities and services shall be just and fair. Any such fees and charges shall be assessed on an airline of the other Contracting Party on terms no less favorable than the most favorable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time the fees or charges are imposed.
4. Each Contracting Party shall encourage discussions between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities, or where practicable through airlines' representative organizations. Users shall be informed with as much notice as possible.



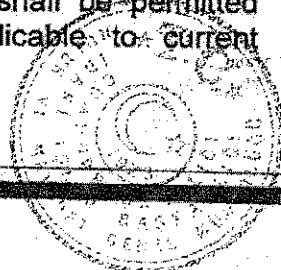
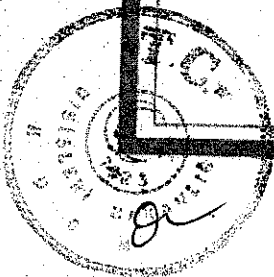
of any proposals for changes in user charges, to enable them to express their views before the changes are made.

ARTICLE 10 BUSINESS OPPORTUNITIES

1. The airline designated by each of the Contracting Parties will allow for maintaining appropriate representatives in the territory of the other Contracting Party. Such representatives may be commercial, operational technical and other specialties who may be transferred or hired locally, as required to provide international air services in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to admission, residence and employment.
2. The relevant authorities of each Contracting Party shall take all necessary measures to ensure that representatives of the airline designated by the other Contracting Party may conduct its business in an orderly manner. Particularly each Contracting Party grants the airline designated by the other Contracting Party the right to participate in the sale and marketing of air transport services in its territory (directly and at the discretion of the airline designated through their agents) including the right to establish offices, connected to the Internet. Each airline designated shall have the right to sell and anyone can buy that service in the currency of that territory or in freely convertible currencies of any other country.

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 Airlines 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

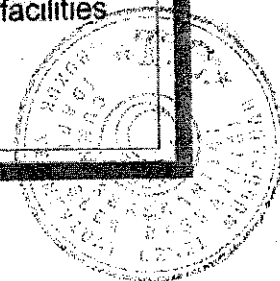
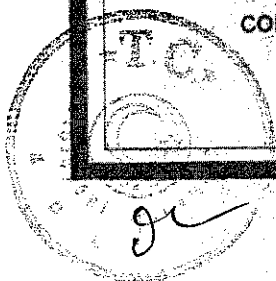
MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

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

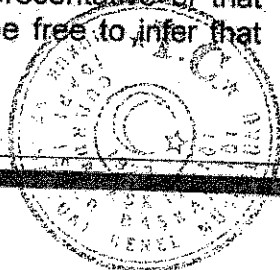
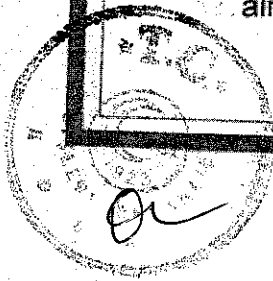
AVIATION SAFETY

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



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

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer, in the aspects mentioned in paragraph 1 of this Article, safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum ICAO standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action within an agreed period. Failure to take appropriate action within the agreed period shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation, Suspension or Limitation of Authorization) of this Agreement.
3. Despite the obligations contained in Article 33 of the Convention, it was agreed that any aircraft operated by or under lease, the name of the airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while in the territory of the other Contracting Party, be subject to inspection review by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft, in order to verify both the validity of the documents of the aircraft and crew, and the conditions of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection") with the least possible delay.
4. If one or more inspection ramp leads 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 serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,
 - b. The Contracting Party performing the ramp inspection shall, as the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in relation to the aircraft or its crew had been issued or validated, or that the requirements under which they operate that aircraft are not equal or exceed the minimum standards established pursuant to the Convention.
5. In the event that access to perform a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this article is denied by a representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that



serious issues have arisen the type referred to in paragraph (4) of this Article and reaching the conclusions set out in this paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party, in the event that the first Contracting Party concludes that due to a ramp inspection, a refusal of access for ramp inspection, a query as established in paragraph (1) of this Article, or if it is determined that it is very important to take immediate action for the safety of the operation of an airline.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) above shall be discontinued once that the reason for applying disappears.

ARTICLE 14 AVIATION SECURITY

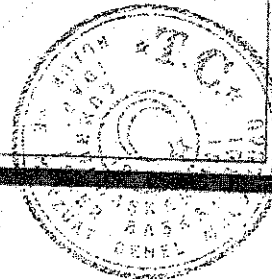
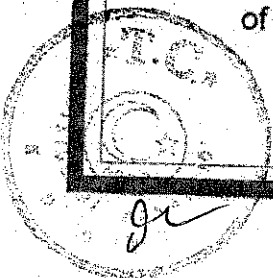
1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their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

provisions are applicable to the Contracting Parties. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences which shall be held in accordance with paragraph 2 of Article 24 (Consultations and Amendment) of this Agreement.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall secure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, and baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof, with minimum risk to life.
6. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference, which has landed in the territory of the respective State is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

ARTICLE 15 SECURITY OF TRAVEL DOCUMENTS

1. Each Contracting Party agrees to adopt measures to ensure the security of their passports and other travel documents.



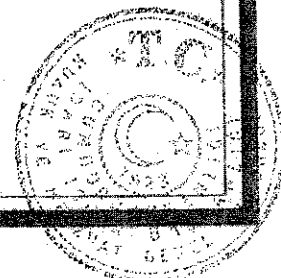
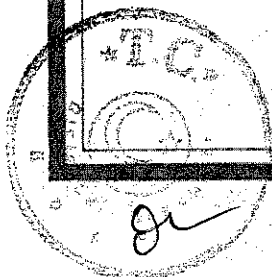
2. In this regard, each Contracting Party agrees to establish controls on the lawful creation, issuance, verification and use of passports and other travel documents and identity documents issued by or on behalf of that Contracting Party.
3. Each Contracting Party also agrees to establish or improve procedures to ensure that travel and identity documents issued by it are of such quality that they cannot easily be misused and cannot readily be unlawfully altered, replicated or issued.
4. Pursuant to the objective above, each Contracting Party shall issue their passports and other travel documents in accordance with ICAO Doc 9303, Machine Readable Travel Documents Part 1-Machine Readable Passports, 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 to travel documents, the use of forged or counterfeit travel documents, the use of valid travel documents by imposters, the misuse of authentic travel documents by rightful holders in furtherance of the commission of an offence, the use of expired or revoked travel documents, and the use of fraudulently obtained travel documents.

ARTICLE 16 COMPUTER RESERVATION SYSTEMS (CRS)

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

ARTICLE 17 BAN ON SMOKING

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



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

ARTICLE 18 ENVIRONMENTAL PROTECTION

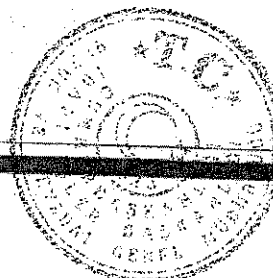
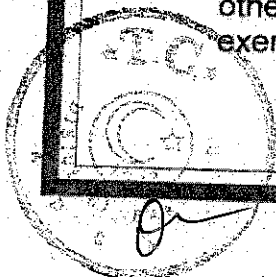
The Contracting Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Contracting Parties agree with regard to operations between their respective territories to comply with the ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) of Annex 16 and the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

ARTICLE 19 APPLICABILITY TO CHARTER/NON SCHEDULED FLIGHTS

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

ARTICLE 20 LEASING

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



ARTICLE 21
FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION

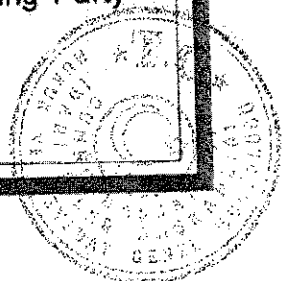
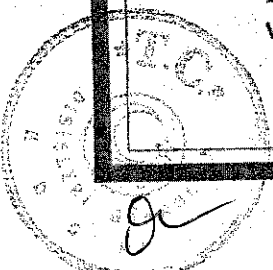
1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party on each schedule period (summer and winter) at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services.
2. For supplementary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

ARTICLE 22
STATISTICS

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

ARTICLE 23
APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

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



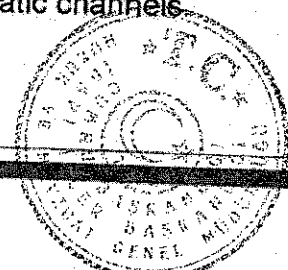
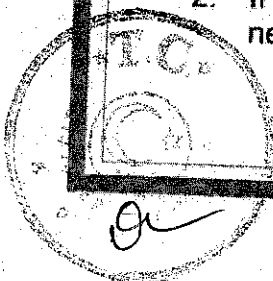
3. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party, supply the copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

ARTICLE 24 CONSULTATIONS AND AMENDMENT

1. In a spirit of close co-operation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement and the Annexes thereto.
2. Should one Contracting Party request consultations with a view to modify this Agreement or its Annexes, such consultations shall begin at the earliest possible date but not later than sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives the written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence. Each Contracting Party shall prepare and present during such consultations relevant evidence in support of its position in order to facilitate rational and economic decisions to be taken.
3. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such modification enters into force when the Contracting Parties will have notified to each other the 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 a dispute arises between the Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Agreement, except as may arise in relation to Article 13 (Aviation Safety) and Article 14 (Aviation Security), the aeronautical authorities discussed in the first instance, of a resolution through consultation and negotiation.
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 an agreement by the above routes, be subject to the dispute settlement procedure established by ICAO.
4. 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.
5. 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

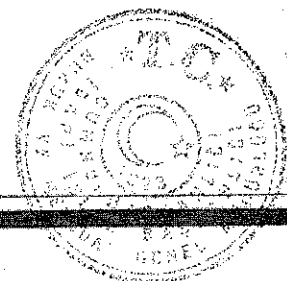
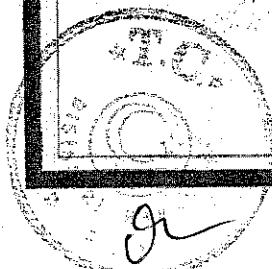
This Agreement, its Annexes and all amendments thereto shall be registered with ICAO.

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.

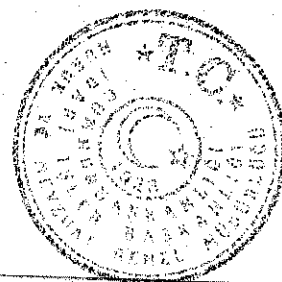
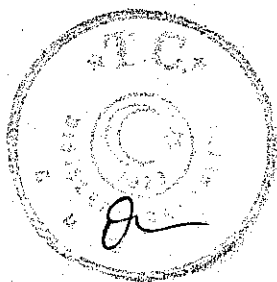


ARTICLE 29
VALIDITY and TERMINATION

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 its decision to terminate this Agreement; communicated to ICAO.

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



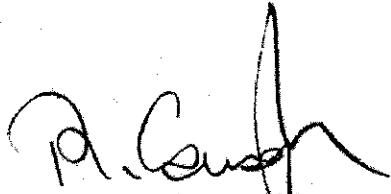
**ARTICLE 30
ENTRY INTO FORCE**

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

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

Done at Istanbul this 20th 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**

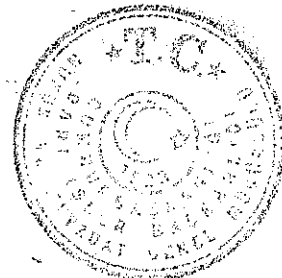
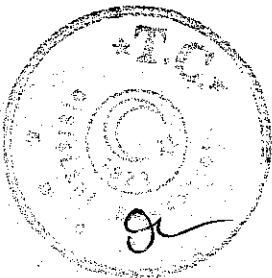


**Mevlüt Çavuşoğlu
Minister of Foreign Affairs**

**FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF HONDURAS**



**María Dolores Agüero Lara
Minister of Foreign Affairs and
International Cooperation**



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	Points in Honduras	Beyond Points
Points in Turkey	Any point (*)	Tegucigalpa San Pedro Sula	Any point (*)

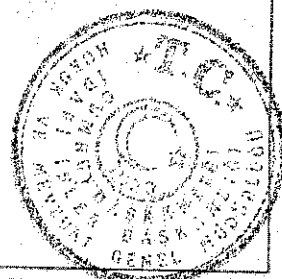
2. The airlines designated by Republic of Honduras shall be entitled to operate air services in both directions as follows:

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

Notes:

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

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



ANNEX II CODE SHARING

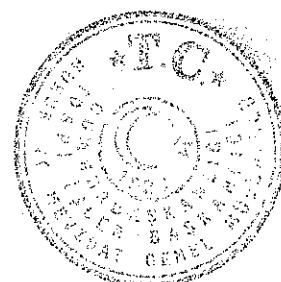
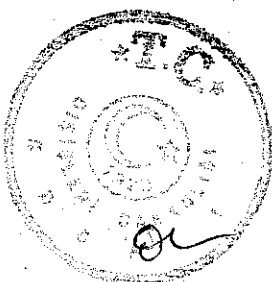
The designated airline(s) of either Contracting Party may enter into marketing arrangements such as blocked space, code sharing or other commercial arrangements with:

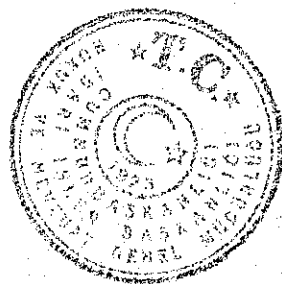
- a) an airline or airlines of the same Contracting Party;
- b) an airline or airlines of the other Contracting Party;
- c) an airline or airlines of a third country

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

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

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





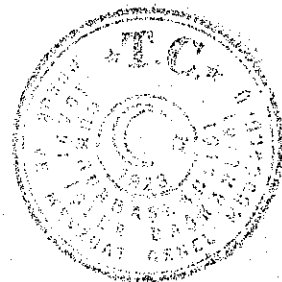
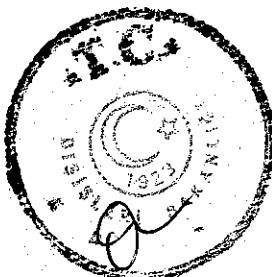
ACUERDO DE SERVICIOS AEREOS

ENTRE

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA

Y

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS



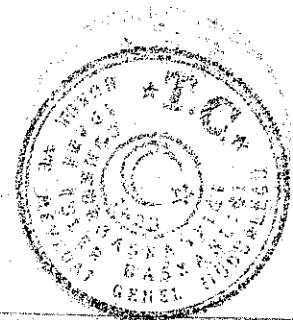
CONTENIDO

ARTÍCULO

TÍTULO

- 1 DEFINICIONES
- 2 CONCESION DE LOS DERECHOS
- 3 DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN
- 4 REVOCACIÓN O SUSPENSIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE OPERACION
- 5 CAPACIDAD
- 6 TARIFAS
- 7 LOS IMPUESTOS, DERECHOS ADUANEROS Y OTROS GRAVÁMENES
- 8 TRANSPORTE DIRECTO
- 9 CARGOS A LOS USUARIOS
- 10 OPORTUNIDADES DE NEGOCIOS
- 11 CONVERSIÓN DE MONEDA Y REMESAS DE UTILIDADES
- 12 RECONOCIMIENTO MUTUO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS
- 13 SEGURIDAD AÉREA
- 14 SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
- 15 SEGURIDAD DE LOS DOCUMENTOS DE VIAJE
- 16 SISTEMAS DE RESERVA INFORMATIZADOS (SRI)
- 17 PROHIBICIÓN DE FUMAR
- 18 PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE
- 19 APLICABILIDAD DE VUELOS CHARTER / NO REGULARES
- 20 RENTA O ALQUILER
- 21 PRESENTACIÓN DE HORARIO DE VUELO
- 22 ESTADÍSTICAS
- 23 APLICACIÓN DE LAS LEYES Y REGLAMENTOS NACIONALES
- 24 CONSULTAS Y MODIFICACIÓN
- 25 SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS
- 26 REGISTRO
- 27 ACUERDOS MULTILATERALES
- 28 TÍTULOS
- 29 VALIDEZ Y TERMINACION
- 30 ENTRADA EN VIGOR

ANEXO I HORARIOS DE RUTA
ANEXO II CÓDIGO COMPARTIDO



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

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

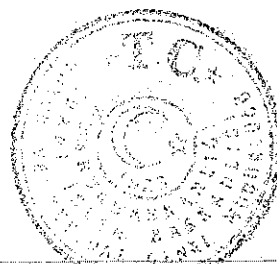
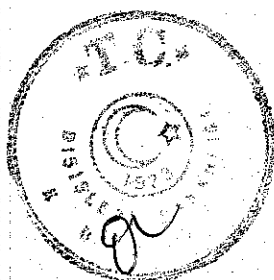
Deseando facilitar la expansión de las oportunidades de servicios aéreos internacionales,

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

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

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

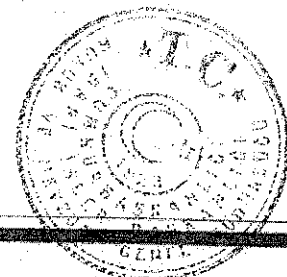
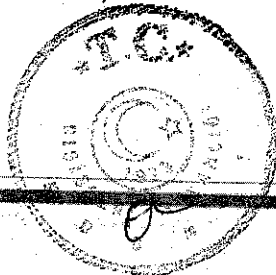
Han acordado lo siguiente:



ARTÍCULO I DEFINICIONES

Para interpretación y los efectos del presente Acuerdo, a menos que el contexto indique otra cosa, los términos abajo expuestos tendrán el siguiente significado:

- a. "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de la República de Turquía, el Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Asuntos Marítimos de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y en el caso del Gobierno de la República de Honduras la Secretaría de Estado en los Despachos de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP)) a través de la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil, o en ambos casos cualquier persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones actualmente asignadas a dichas autoridades;
- b. "Acuerdo" incluye el presente texto, sus Anexos y sus modificaciones;
- c. "Servicios convenidos" significa, los servicios aéreos internacionales que puedan ser operados, de conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo en las rutas especificadas;
- d. "Anexo" significa el anexo del presente Acuerdo o de cualquier enmienda al mismo, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 24 (Consultas y Enmienda) de este Acuerdo.
- e. "Servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" tienen los significados que se indican en el artículo 96 de la Convención;
- f. "Capacidad", significa:
 - a) En relación con una aeronave, la carga útil de la aeronave disponible en la ruta o sección de una ruta.
 - b) En relación con un servicio aéreo especificado, la capacidad de la aeronave utilizada en dicho servicio multiplicado por la frecuencia operada por dicha aeronave durante un período determinado en una ruta o sección de una ruta;



g. "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago el día 7 de diciembre de 1944 e incluye:

I. Toda enmienda que haya entrado en vigor en virtud del artículo 94 a) de la Convención y que haya sido ratificada por ambas Partes contratantes

II. Cualquier Anexo o enmienda al mismo, adoptada en virtud del artículo 90 de la Convención, en la medida que tal Anexo o enmienda se encuentre en vigor, para ambas partes.

h. "Línea aérea designada (s)" significa una línea aérea que ha sido designada por ambas Partes Contratantes y autorizada de conformidad con el artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo;

i. "OACI": la Organización de Aviación Civil Internacional;

j. "Transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que atraviesa el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado;

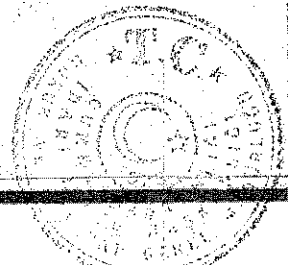
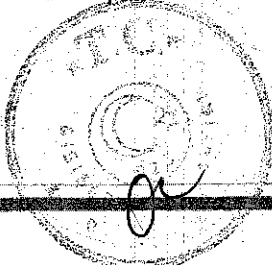
k. "Aerolínea Marketing" significa una aerolínea que ofrece servicios de transporte aéreo con un avión operado por otra aerolínea, a través de códigos compartidos;

l. "Programa" significa el programa de las rutas para la explotación de servicios aéreos anexo al presente Acuerdo y cualquier modificación del mismo, según lo acordado, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 24 (Consultas y Enmienda) del presente Acuerdo;

m. "Rutas especificadas" significa las rutas establecidas o que se establezcan en el anexo del presente Acuerdo;

n. "Repuestos" significa, artículos de reparación o reemplazo de la naturaleza para su incorporación en un avión, incluyendo los motores;

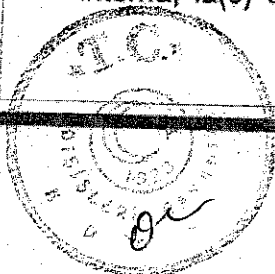
o. "Tarifa" significa cualquier flete, precio o tasa a ser cobrados por el transporte de pasajeros, equipaje y carga, así como a las condiciones en que estos precios son aplicados, pero excluye los ingresos y las condiciones para el transporte de correspondencia;



- p. "Territorio" tiene el significado que se especifica en el artículo 2 de la Convención;
- q. "Tránsito" significa, pasajeros, equipaje, carga y correo;
- r. "El equipo habitual" se refiere a los artículos, distintos de las tiendas y las piezas de repuesto de tipo extraíble, para uso a bordo de una aeronave durante el vuelo, incluyendo primeros auxilios y equipo de supervivencia;
- s. "Cargos al usuario" significa un cobro impuesto a las aerolíneas por las autoridades competentes, o que permiten que se apliquen, para la disposición del aeropuerto, la navegación aérea o la seguridad de las instalaciones o servicios aéreos que incluyen los servicios y las instalaciones relacionadas

ARTÍCULO 2 CESIÓN DE DERECHOS

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la realización de servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo I del presente Acuerdo por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante:
- a. sobrevolar sin aterrizar el territorio de la otra Parte Contratante,
 - b. Hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales,
 - c. Embarcar y desembarcar en el territorio de una Parte Contratante, en los puntos especificados en el Anexo del presente Acuerdo, pasajeros, carga y correo en forma separada o en combinación con destino a, o desde puntos del territorio de la otra Parte Contratante
2. Nada en el párrafo (1) del presente artículo se considerará que confiere a las líneas aéreas de una Parte Contratante el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, tráfico transportado por remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en el territorio de esa Parte Contratante.
3. Si debido a un conflicto armado, desastre natural, disturbio o tensión interna, la(s) aerolínea(s) designada(s) de una de las Partes Contratantes no



pueda operar un servicio en su ruta normal, la otra Parte Contratante realizará sus mejores esfuerzos para facilitar la operación continua de dicho servicio a través del adecuado reordenamiento de dichas rutas.

ARTÍCULO 3 DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar a una o más líneas aéreas con el fin de operar los servicios convenidos en las rutas especificadas. Dicha designación se efectuará en virtud de una notificación escrita por vía diplomática.

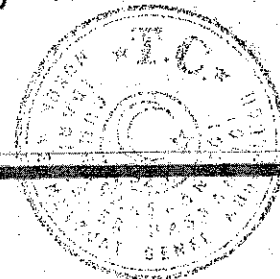
2. Al recibir dicha designación, la otra Parte contratante, previa solicitud de la empresa aérea designada, concederá sin demora autorización para operar sujeta a las disposiciones del numeral 3 de este artículo y a las disposiciones legales aplicables en la citada parte contratante.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes podrán solicitar a la empresa aérea designada por la otra Parte contratante, que le demuestre que está calificada para cumplir con las obligaciones prescritas en las leyes y reglamentos, que normal y razonablemente sean aplicados por esas Autoridades a la explotación de servicios aéreos internacionales, de conformidad con la Convención. Así como que la línea aérea designada cumpla y administre las normas enunciadas en el Artículo 13 y 14 del presente Convenio.

4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho a denegar la concesión de las autorización para la explotación a que se refiere en el párrafo (2) del presente artículo, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de una línea aérea designada de los derechos especificados en el artículo 2 (Concesión de los Derechos) de este Acuerdo, en cualquier caso, cuando la Parte Contratante no esté convencida de que:

a. Propiedad sustancial y el control efectivo de dicha línea aérea pertenezcan a la Parte Contratante que designa la línea aérea o de sus nacionales, y / o

b. El Gobierno que designa a la aerolínea mantenga y administre las normas establecidas en el artículo 13 (Seguridad aérea) y Artículo 14 (Protección de la aviación) de este Acuerdo.



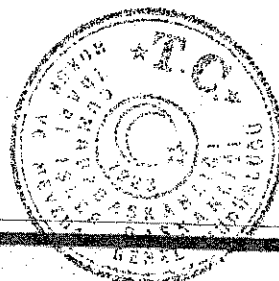
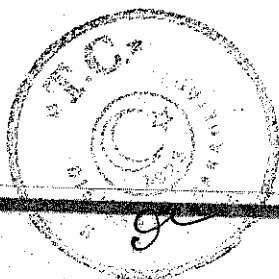
5. Cuando una empresa aérea haya sido designada y autorizada, podrá comenzar en cualquier momento a explotar los servicios convenidos deberá iniciar las operaciones de los servicios acordados dentro del plazo establecido en la legislación de la Parte Contratante, siempre que la capacidad acordada y una tarifa establecida de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 (capacidad) y el artículo 6 (Aranceles) de este Acuerdo esté en vigor respecto de ese servicio.

ARTÍCULO 4 REVOCACIÓN O SUSPENSIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE FUNCIONAMIENTO

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de revocar una autorización de explotación o de suspender el ejercicio de los derechos especificados en el artículo 2 (Concesión de derechos) del presente Acuerdo por una línea aérea / s designada por la otra Parte Contratante, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de estos derechos:

- a) En cualquier caso en que no esté convencido de que la propiedad substancial y el control efectivo de esa aerolínea pertenecen a la Parte Contratante que la designó o a nacionales de esa Parte Contratante; o,
- b) En caso de incumplimiento por parte de dicha compañía aérea para cumplir con las leyes o reglamentos de la Parte Contratante que otorga los derechos, o bien,
- c) En caso de que dicha línea aérea deje de explotar, de conformidad con las condiciones prescritas en virtud del presente Acuerdo.

2. A menos que la inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo (1) del presente artículo sea fundamental para evitar nuevas infracciones de las Leyes o Reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar las autoridades aeronáuticas del Estado de una Parte Contratante. En tal caso, las consultas se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud presentada por cualquiera de las Partes Contratantes de consultas.



ARTÍCULO 5 CAPACIDAD

1. La línea aérea designada (s) de cada Parte Contratante gozará de oportunidades justas y equitativas para la explotación de servicios aéreos entre los territorios de ambas Partes Contratantes.

2. En la operación de la línea aérea designada (s) de cualquiera de las Partes Contratantes de los servicios aéreos especificados, los intereses de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, se tendrán en cuenta a fin de no afectar indebidamente los servicios que esta última preste en todo o parte de la misma ruta.

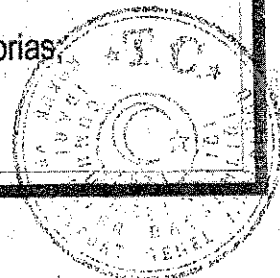
3. Los servicios convenidos que proporcionen las aerolíneas designadas de las Partes Contratantes deberán tener estrecha relación con las exigencias del público de transporte en las rutas especificadas y tendrán como finalidad primordial la prestación, con un factor de carga razonable, de capacidad adecuada para llevar a la necesidades actuales y previstas razonablemente de pasajeros y carga, incluido el correo entre los territorios de las Partes Contratantes.

4. En la operación de los servicios convenidos, la capacidad total que deba prestarse y la frecuencia de los servicios a ser operados por las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante deberá, en principio, ser determinadas de común acuerdo por las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes antes que los servicios se han inaugurados. Dicha capacidad y frecuencia de los servicios inicialmente determinado pueden ser revisados ocasionalmente por dichas dichas autoridades.

ARTÍCULO 6 ARANCELES

1. Cada Parte Contratante permitirá a las tarifas de los servicios aéreos internacionales operados a / desde / a través de su territorio que se establezcan por las empresas aéreas designadas en niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los factores relevantes, incluyendo el costo de explotación, un beneficio razonable y las tarifas de otras compañías aéreas. La intervención de las Partes Contratantes se limitara a:

a) Prevenir de los precios o prácticas injustificadamente discriminatorias



b) la protección de los consumidores de los precios que son excesivamente altos o restrictivos debido al abuso de una posición dominante, y

c) la protección de las líneas aéreas de los precios que son artificialmente bajos debido al subsidio o apoyo gubernamental directo o indirecto.

2. Las tarifas establecidas bajo el párrafo (1) no requerirán ser presentadas por las aerolíneas designadas de una Parte Contratante ante las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante para su aprobación. Las tarifas se someterán a registro de las Autoridades Aeronáuticas de ambas partes, de conformidad con lo establecido en la legislación de cada Parte.

3. Ninguna de las Partes Contratantes permitirán a su empresa o empresas designadas, en el establecimiento de las tarifas, ya sea en conjunto con cualquier otra línea aérea o líneas aéreas o por separado, los abusos del poder de mercado de una manera que tenga o pueda tener por objeto o el efecto de debilitar severamente un competidor, al ser una línea aérea designada de la otra Parte Contratante, o excluir a un competidor de la ruta.

4. Las Partes Contratantes convienen en que las prácticas de compañías aéreas siguientes, en relación con el establecimiento de tarifas, puede considerarse como posibles prácticas de competencia desleal que puedan merecer un examen más detallado:

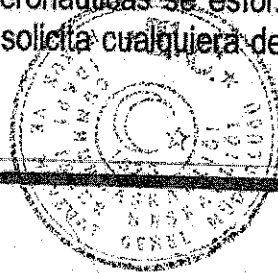
a. el Cobro de Tarifas y costos en las rutas a niveles que son, en su conjunto, insuficiente para cubrir los costos de la prestación de los servicios a los que se refieren;

b. Las prácticas en cuestión son prolongadas en lugar de temporales;

c. Las prácticas en cuestión tienen un grave efecto económico en, o causar daños considerables aerolínea (s) designada de la otra Parte Contratante, y

d. Comportamiento que indica un abuso de posición dominante en la ruta.

5. En caso de que cualquiera de las Autoridades Aeronáuticas no esté satisfecho con una tarifa propuesta o de que está en vigor por una compañía aérea de la otra Parte Contratante, las autoridades aeronáuticas se esforzará por resolver el asunto a través de consultas, si así lo solicita cualquiera de las



autoridades. En cualquier caso, la autoridad aeronáutica de una Parte Contratante no podrá tomar medidas unilaterales para evitar la entrada en vigencia o la continuación de una tarifa de una línea aérea de la otra Parte Contratante.

6. No obstante lo anterior, las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante proporcionará, previa solicitud, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante la información relacionada con el establecimiento de las tarifas, en la forma y formato especificado por dichas autoridades.

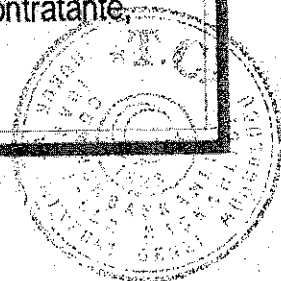
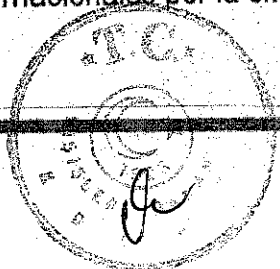
ARTÍCULO 7 IMPUESTOS, DERECHOS DE ADUANA Y OTROS CARGOS

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la empresa aérea designada de una Parte Contratante, así como su equipo regular, piezas de repuesto (incluidos motores), suministros de combustibles y lubricantes (incluidos líquidos hidráulicos) y suministros para la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas, licores, y otros productos destinados a la venta o uso de los pasajeros durante el vuelo) a bordo, tales aeronaves, estarán exentos de toda clase de derechos de aduana, derechos de inspección y otros derechos o impuestos al entrar en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre y cuando dichos equipos y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados o se utilizan a bordo de aeronaves en la parte del viaje que se realice sobre ese territorio.

2. Los siguientes artículos también estarán exentos de los mismos derechos e impuestos, en relación con la excepción del transporte correspondiente a los servicios prestados;

a. suministros de la aeronave embarcados en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades de dicha Parte Contratante, para su consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a servicios internacionales de la otra Parte Contratante,

b. piezas de repuesto (incluidos motores) y los equipos de a bordo regulares que entraron en el territorio de una Parte Contratante, ya sea para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en servicios internacionales por la empresa aérea designada (s) de la otra Parte Contratante,



c. combustibles y lubricantes (incluidos líquidos hidráulicos) destinados al abastecimiento de las aeronaves operadas en servicios internacionales por la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en la parte del viaje que se realice sobre el territorio de la otra Parte Contratante en la cual se llevaron a bordo,

d. Reserva de boletería y cualquier material impreso, que lleve la insignia de la aerolínea designada de una Parte Contratante y material publicitario usual distribuido gratuitamente por la línea aérea designada destinados a ser utilizados en la explotación de servicios internacionales hasta el momento en que sean reexportados,

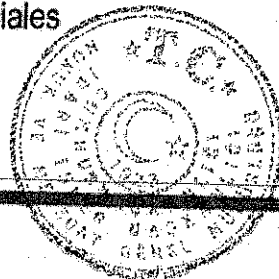
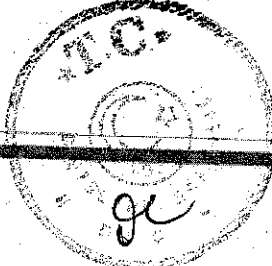
3. Los Materiales que se refiere el parrado (2) anterior estará sujeto a la supervisión o control de las autoridades aduaneras.

4. El equipo regular de vuelo, piezas de repuesto (incluidos motores), suministros de la aeronave y los suministros de combustibles y lubricantes (incluidos líquidos hidráulicos), así como los materiales y suministros retenidos a bordo de las aeronaves de una Parte Contratante o bien podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, deberá estar bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o cedidos de acuerdo con las regulaciones aduaneras de dicha Parte Contratante.

5. Las tasas correspondientes a los servicios prestados en relación con el almacenamiento y el despacho de aduana se cobrará de acuerdo con las leyes nacionales y los reglamentos del Estado de las Partes Contratantes.

ARTÍCULO 8 TRANSITO DIRECTO

Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes y que no abandonen el área del aeropuerto reservado para dicho propósito, estarán sujetos a un control simplificado, únicamente por razones de seguridad aérea, control de drogas, prevención de entrada ilegal o en circunstancias especiales



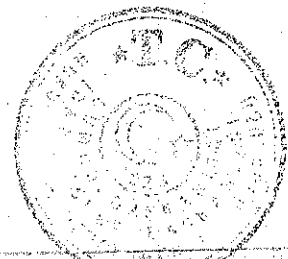
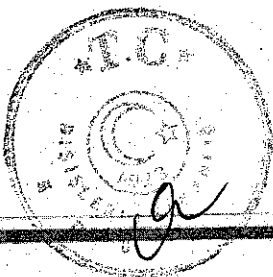
ARTÍCULO 9 CARGOS DEL USUARIO

1. Aeropuertos, seguridad de la aviación y otras instalaciones relacionadas y servicios que se presten en el territorio de una Parte Contratante, deberá estar disponible para su uso por las empresas aéreas de la otra Parte Contratante, en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables disponibles a cualquier línea aérea dedicada a servicios aéreos internacionales similares al momento al que los arreglos para su uso se realicen.

2. La empresa o empresas designadas de una Parte Contratante, estará autorizado, de acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales de ambas Partes Contratantes, para llevar a cabo su propio terreno específica los servicios de asistencia en tierra de la otra Parte Contratante y, a su elección, para tener servicios de asistencia en tierra proporcionada en su totalidad o en parte por cualquier agente autorizado, si es requerido por las leyes y reglamentos nacionales, por las autoridades competentes de la Parte Contratante que proporcione tales servicios.

3. El proceso para fijar y cobrar los derechos y cargas impuestas en el territorio de una Parte Contratante en líneas aéreas de la otra Parte Contratante por el uso de aeropuertos, seguridad de la aviación y otras instalaciones y servicios conexos serán justos e imparciales. Dichas tarifas y cargos serán impuestos en una línea aérea de la otra Parte Contratante, en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables de que cualquier línea aérea dedicada a servicios aéreos internacionales similares en el momento de los cánones o tasas que se impongan.

4. Cada Parte Contratante promoverá discusiones entre las autoridades competentes que cobran los derechos y las aerolíneas que utilizan los servicios e instalaciones, o cuando sea posible, a través de las organizaciones representativas de las líneas aéreas. Los usuarios deberán ser informados, con un preaviso lo más antes posible, de todas las propuestas de modificación de los cargos a los usuarios, para que puedan expresar sus puntos de vista antes de que se realicen los cambios.

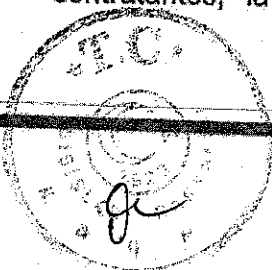


ARTICULO 10 OPORTUNIDADES COMERCIALES

- A la(s) aerolínea(s) designada(s) de cada una de las Partes Contratantes se le(s) deberá permitir mantener los representantes adecuados en el territorio de la otra Parte Contratante. Dichos representantes podrán ser comerciales, operacionales, técnicos y de otras especialidades quienes podrán ser transferidos o contratados localmente, según se requiera, para brindar los servicios aéreos internacionales en cumplimiento con las leyes y normas de la otra Parte Contratante que se relacionan con su ingreso, residencia y empleo.
- Las autoridades pertinentes de cada una de las Partes Contratantes deberán adoptar todas las medidas necesarias para asegurarse que los representantes de la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante puedan realizar sus actividades en forma ordenada.
- Particularmente cada una de las Partes Contratantes le garantiza a la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, el derecho de participar en la venta y comercialización del servicio de Transporte aéreo en su territorio (directamente y, a discreción de la(s) aerolínea(s) designada(s) a través de sus agentes) incluyendo el derecho de establecer oficinas, conectadas a Internet. Cada aerolínea(s) designada(s) tendrá el derecho de vender y cualquier persona podrá comprar ese servicio en la moneda de ese territorio o en monedas libremente convertibles de cualquier otro país

ARTÍCULO 11 CONVERSIÓN DE DIVISAS Y REMESAS DE UTILIDADES

1. Cada línea aérea designada (s) tendrá el derecho de vender y emitir sus propios documentos de transporte en el territorio de la otra Parte Contratante a través de sus oficinas de ventas y, a su discreción, a través de sus agentes. Tales compañías aéreas tendrán derecho a vender dicho transporte, y cualquier persona será libre de adquirir dicho transporte en cualquier moneda convertible y / o en moneda local.
2. Cada línea aérea designada (s) tendrá el derecho a convertir y remitir a su país, a solicitud de una parte, la tasa de cambio oficial, el excedente de los ingresos sobre los gastos realizados en relación con el transporte de tráfico. A falta de disposiciones pertinentes de un acuerdo de pago entre las partes contratantes, la transferencia antes mencionada se efectuará en moneda



convertible y de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales de cambio aplicables.

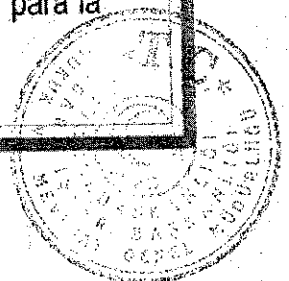
3. La conversión y transferencia de dichos ingresos se permitirá sin restricción en el tipo de cambio aplicable a las transacciones que esté en vigor en el momento de esos ingresos se presentan para su conversión y transferencia, y no estarán sujetas a ningún cargo, salvo las que normalmente se hacen por bancos para llevar a cabo dicha conversión y remesa.

4. La línea aérea designada (s) de cada Parte Contratante tendrá el derecho, a su discreción para pagar los gastos locales, incluyendo la compra de combustible, en el territorio de la otra Parte Contratante en moneda local o, siempre esto concuerda con las regulaciones monetarias locales, en monedas libremente convertibles

ARTÍCULO 12 RECONOCIMIENTO MUTUO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias, expedidos o convalidados por una Parte Contratante y todavía en vigor serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas, siempre que los requisitos bajo los que dichos certificados o licencias fueron expedidos o convalidados sean iguales o superiores a las normas mínimas que estén o puedan estar establecidas en virtud de la Convención. Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho de no reconocer, a los efectos de los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de aptitud y las licencias expedidos a sus propios nacionales o convalidados para ellos por la otra Parte Contratante o de cualquier otro Estado.

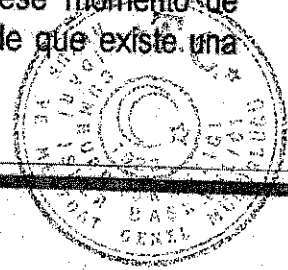
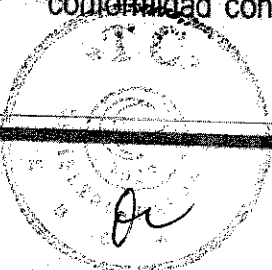
2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados mencionados en el apartado (1) anterior, expedido por las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante a cualquier persona o empresa designada o con respecto a una aeronave utilizada en la operación de los servicios convenidos, en caso de permitir que la diferencia de las normas mínimas establecidas por la Convención, y que la diferencia ha sido presentada en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Parte Contratante podrá solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas a fin de aclarar la práctica en cuestión. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio será razón suficiente para la



aplicación del artículo 4 (Revocación o suspensión de la autorización de funcionamiento) de este Acuerdo.

ARTÍCULO 13 SEGURIDAD AÉREA

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas en cualquier momento en materia de normas de seguridad en cualquier área relacionada con las instalaciones y servicios aeronáuticos, a la tripulación, aeronave o su operación adoptada por la otra Parte Contratante. Dichas consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días siguientes a dicha solicitud.
2. Si, tras dichas consultas, una Parte Contratante considera que la otra Parte Contratante no es efectivo para mantener y administrar, en los aspectos mencionados en el párrafo 1 del presente artículo, las normas de seguridad en alguno de esos espacios que son por lo menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con la Convención, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante, de las conclusiones y de las medidas que se consideran necesarias para cumplir con las normas mínimas de la OACI, y que la Parte Contratante tomará las medidas correctivas adecuadas en un plazo convenido. Si no se toman las medidas oportunas en el plazo convenido, será motivo de la aplicación del artículo 4 (Revocación, Suspensión o Limitación de Autorización) de este Acuerdo.
- 3.- A pesar de las obligaciones indicadas en el Artículo 33 del Convenio, se acuerda que cualquier aeronave operada por, o bajo contrato de arrendamiento, a nombre de la aerolínea o aerolíneas de una Parte Contratante sobre servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante, podrá, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte Contratante, ser sujeta de inspección revisión por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave, a fin de poder verificar tanto la validez de los documentos de dicha aeronave y los de la tripulación, así como las condiciones de la aeronave y su equipo (en este Artículo llamado "inspección de rampa"), con el mínimo retraso posible.
4. Si una o más inspección en rampa conduce a:
 - a) serias preocupaciones de que una aeronave o la operación de una aeronave que no cumpla con las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con la Convención, o graves preocupaciones de que existe una



falta de mantenimiento y administración efectivos de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con la Convención,

b) La Parte contratante que realice la inspección, a los efectos del artículo 33 de la Convención, tendrá la libertad de concluir que los requisitos bajo los que el certificado o licencias con respecto a dicha aeronave, o su tripulación han sido emitidos o validados o los requisitos bajo los cuales opera esa aeronave no son iguales o exceden los estándares mínimos establecidos de conformidad con la convención

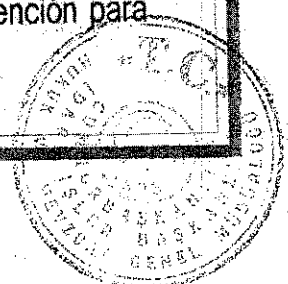
5. En el caso de que el acceso para realizar una inspección de rampa de una aeronave operada por la aerolínea o aerolíneas de una Parte Contratante según el párrafo 3 de este Artículo sea denegado por un representante de esa aerolínea o aerolíneas, la otra Parte Contratante será libre de inferir que han surgido asuntos serios del tipo a los que se hace referencia en el párrafo 4 de este Artículo y llegar a las conclusiones indicadas en ese párrafo.

6. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar la autorización de explotación de la línea aérea de la otra Parte Contratante en el caso de la primera Parte Contratante concluye, ya sea como resultado de una inspección en pista, la negación de un acceso a una inspección en rampa o una consulta conforme a lo establecido en el inciso 1 del presente Artículo, o si se determina que es de suma importancia tomar acción inmediata, por la seguridad de la operación de una aerolínea.

7. Cualquier acción de una de las partes contratantes de conformidad con los párrafos 2 o 6 será discontinuada un vez que la razón para su aplicación desaparece.

ARTÍCULO 14 SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, la Convención para

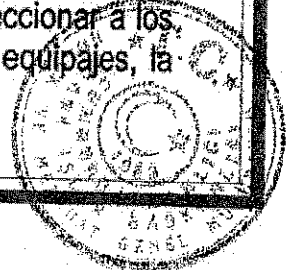
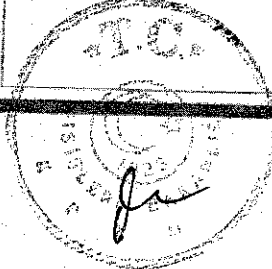


la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los Aeropuertos que presten servicio a la aviación civil, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 o el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991 o cualquier otro convenio sobre la seguridad de la aviación del que las Partes Contratantes sean partes.

2. Previa solicitud, las Partes Contratantes proporcionarán toda la asistencia necesaria a la otra para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y para hacer frente a cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con todas las normas de seguridad de la aviación y prácticas recomendadas establecidas por la OACI y que se denominan Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes. Se requerirá que los operadores de aeronaves de su matrícula o los operadores de aeronaves que tengan su centro de actividad principal o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación que sean aplicables a las Partes Contratantes. En consecuencia, cada Parte Contratante comunicará a la otra Parte Contratante, de cualquier diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas de seguridad de la aviación de los anexos mencionados anteriormente. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar consultas inmediatas con la otra Parte Contratante en cualquier momento para discutir cualquier diferencia de este tipo que se efectúen de conformidad con el párrafo 2 del Artículo 24 (Consultas y modificación) de este Acuerdo.

4. Cada Parte Contratante conviene en que dichos operadores de aeronaves pueden estar obligados a observar las disposiciones de seguridad de la aviación mencionadas en el párrafo (3) anterior exigidos por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de dicha Parte Contratante. Cada Parte Contratante deberá asegurar que las medidas adecuadas se aplican efectivamente en su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, elementos de equipaje de mano, y los equipajes, la



carga y la aeronave antes y durante el embarque o carga. Cada Parte Contratante también considerará favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte Contratante para la aplicación de medidas de seguridad razonables a fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas, destinadas a resolver rápidamente y de forma segura dicho incidente o amenaza del mismo, con el mínimo riesgo para la vida.

6. Cada Parte Contratante tomará las medidas que, según lo juzgue factible, para asegurarse de que una aeronave que estén sujetos a un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita, que ha aterrizado en el territorio del Estado respectivo se retenga en tierra, a menos que su salida está justificada por la necesidad imperiosa de proteger la vida humana. Siempre que sea posible, tales medidas se tomarán sobre la base de consultas mutuas.

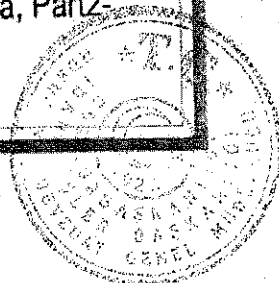
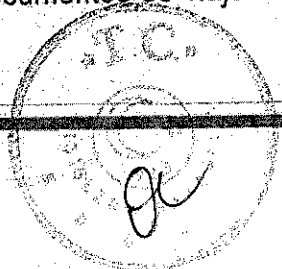
ARTÍCULO 15 SEGURIDAD DE LOS DOCUMENTOS DE VIAJE

1. Cada Parte Contratante se compromete a adoptar medidas para garantizar la seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.

2. A este respecto, cada Parte Contratante se compromete a establecer controles en la elaboración, emisión, verificación y uso de pasaportes y otros documentos de viaje y documentos de identidad emitidos por, o en nombre de esa Parte Contratante.

3. Cada Parte Contratante se compromete también a que establezcan o mejoren los procedimientos para asegurar que los documentos de viaje y de identidad expedidos por ella son de una calidad tal que no puede ser mal utilizada y no pueden ser fácilmente alterarse, reproducirse o expedirse.

4. De conformidad con el objetivo anterior, cada Parte Contratante deberá emitir los pasaportes y otros documentos de viaje de conformidad con el Doc. 9303, Documentos de viaje de lectura: Parte 1-pasaportes de lectura mecánica, Part2-



visados legibles mecánicamente, y / o Part3 de tamaño 1 y Tamaño2 de lectura mecánica Documentos de viaje oficiales.

5. Cada Parte Contratante se compromete a intercambiar información operativa sobre los documentos de viaje falsos o falsificados, y para cooperar con el otro para fortalecer la resistencia al fraude de documentos de viaje, incluyendo la falsificación de documentos de viaje, el uso de documentos de viaje falsos o falsificados, el uso de los documentos de viaje válidos por impostores, el uso indebido de documentos de viaje auténticos por los titulares legítimos en cumplimiento de la comisión de un delito, el uso de documentos de viaje caducados o revocados y el uso de documentos de viaje obtenidos de forma fraudulenta.

ARTÍCULO 16

Sistemas de reserva informatizados (SRI)

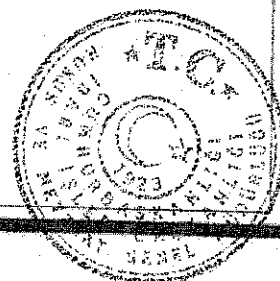
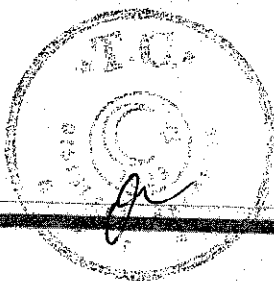
Cada Parte Contratante deberá aplicar el Código de Conducta de la OACI para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora dentro de su territorio.

ARTÍCULO 17

Prohibición de fumar

1. Cada Parte Contratante deberá prohibir o hacer que sus líneas aéreas prohíban fumar en todos los vuelos de transporte de pasajeros 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 estará en vigor desde el momento que una aeronave comienza el abordaje de pasajeros hasta vez que se completa el des abordaje de pasajeros.

2. Cada Parte Contratante adoptará todas las medidas que considere razonables para asegurar el cumplimiento por parte de sus compañías aéreas, sus pasajeros y tripulantes dentro de las disposiciones del presente artículo, incluida 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 convienen en lo que respecta a las operaciones entre sus territorios respectivos para cumplir con las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 16 y la actual política de la OACI y orientación en materia de protección del medio ambiente.

ARTÍCULO 19 APLICABILIDAD DE VUELOS CHARTER / no regulares

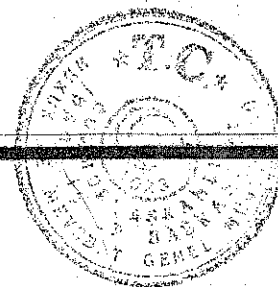
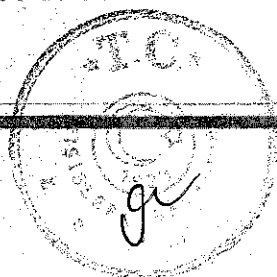
1. Las disposiciones establecidas en los artículos 7 impuestos derechos de aduna y otros gravámenes, 9 derechos de usuarios, 10 oportunidades comerciales, 11 conversión de moneda y remesa de utilidades 12 reconocimiento mutuo de certificados y licencias, 13 seguridad aérea, 14 seguridad de la aviación, 22 estadísticas, 23 aplicación de leyes y reglamentos y 24 consultas y enmiendas a este acuerdo aplican igualmente a vuelos chárter y no regulares operados por las aerolíneas de una parte contratante hacia o desde el territorio de la otra parte contratante y las aerolíneas que operen dichos vuelos.

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

ARTÍCULO 20 RENTA O ALQUILER

1. Cada Parte Contratante podrá impedir la utilización de aeronaves arrendadas para servicios bajo este Acuerdo, que no cumple con los artículos 13 (Seguridad aérea) y 14 (Protección de la aviación) de este Acuerdo.

2. Sin perjuicio del apartado 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante podrá utilizar aeronaves arrendadas en cualquier empresa, incluyendo otras aerolíneas, siempre que ello no dé lugar a una menor aerolínea hacer uso de derechos de tráfico que no tiene.



ARTÍCULO 21 PRESENTACIÓN DE HORARIO DE VUELO

1. La línea aérea designada (s) de cada Parte Contratante presentará sus programas de vuelo previsto para la aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, en cada periodo horario (verano e invierno) por lo menos treinta (30) días antes de la operación de los Servicios acordados.

2. Para vuelos suplementarios que la línea aérea designada para una Parte Contratante desee operar en los servicios convenidos fuera del horario de vuelo aprobado, la línea aérea tiene que solicitar autorización previa de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Dichas solicitudes se presentarán de acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales de las Partes Contratantes. El mismo procedimiento se puede aplicar a cualquier modificación de la misma.

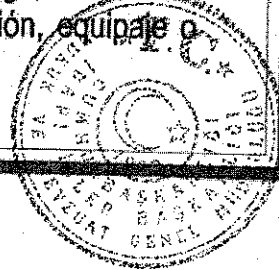
ARTÍCULO 22 ESTADÍSTICAS

Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante deberán proporcionar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a petición de éstos, los estados periódicos o de otro tipo de estadísticas que puedan ser razonablemente necesarios para el propósito de revisar la capacidad ofrecida en los servicios convenidos por las líneas aéreas designadas de la primera Parte Contratante. Dichas declaraciones deberán incluir toda la información necesaria para determinar la cantidad de tráfico transportado por la línea aérea en los servicios convenidos y el origen y destino de dicho tráfico.

ARTÍCULO 23 APLICACIÓN DE LAS LEYES Y REGLAMENTOS NACIONALES

1. Las leyes y los reglamentos de una Parte Contratante relativas a la entrada, permanencia o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, o a la operación y navegación de dichas aeronaves o vuelos de tales aeronaves sobre dicho territorio se aplicarán a las aeronaves de la empresa designada por la otra Parte Contratante.

2. Las leyes y los reglamentos de una Parte Contratante que rigen la entrada en, permanencia y salida de su territorio de pasajeros, tripulación, ~~equipaje o~~



carga, incluyendo correo, tales como las formalidades relativas a la entrada, la salida, y permisos, emigración y la inmigración, la seguridad aérea, pasaportes, aduanas, moneda, correos, sanidad y cuarentena serán cumplidos por o representación de dichos pasajeros, tripulaciones, equipajes carga o correo transportados por las aeronaves de las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, mientras se encuentren en dicho territorio .

3. Cada Parte Contratante deberá, proporcionar a solicitud de la otra Parte Contratante, de las copias de las leyes, reglamentos y procedimientos mencionados en el presente Acuerdo.

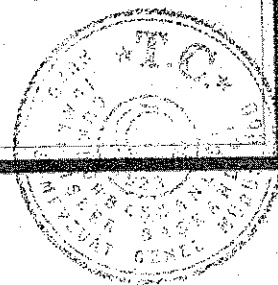
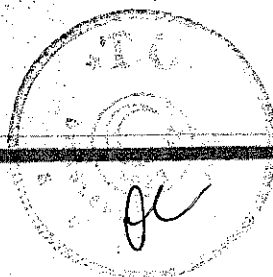
ARTÍCULO 24 CONSULTAS Y ENMIENDA

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán mutuamente de vez en cuando con vistas a la aplicación, interpretación, aplicación o enmienda del presente Acuerdo y sus Anexos.

2. En caso de que una Parte Contratante solicite consultas con miras a modificar el presente Acuerdo o sus anexos, dichas consultas se iniciarán en la fecha más temprana posible, pero no más tarde de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud por escrito, a menos que se acuerde otra cosa por las Partes Contratantes. Estas consultas podrán realizarse a través de la discusión o por correspondencia. Cada Parte Contratante deberá preparar y presentar dichas consultas durante dichas consultas la evidencia pertinente en apoyo de su posición con el fin de facilitar las decisiones racionales y económicas que deban tomarse.

3. Si cualquiera de las Partes Contratantes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Convenio, dicha modificación entrará en vigor cuando las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de sus respectivos procedimientos constitucionales.

4. Las modificaciones de los anexos podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes. serán aplicadas provisionalmente a partir de la fecha en que se hayan acordado y entrará en vigor cuando sean confirmadas mediante un intercambio de notas diplomáticas.



ARTÍCULO 25 SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

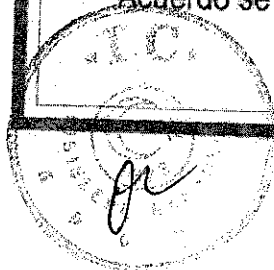
1. Si surgiera alguna controversia entre las Partes Contratantes relativas a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, excepto las que surjan en relación con el artículo 13 seguridad aérea y artículo 14 seguridad de la aviación serán las autoridades aeronáuticas quienes discutirán de manera directa para lograr una resolución a través de consultas y negociación
2. Si dichas autoridades aeronáuticas no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia se resolverá por vía diplomática.
3. Si las Partes Contratantes no llegan a un acuerdo de conformidad con los párrafos (1) y (2) anteriores, cualquiera de las Partes Contratantes podrá, será objeto del procedimiento de resolución de disputa de la OACI.
4. Cada Parte Contratante correrá con los gastos de sus propios árbitros. Los gastos del árbitro, que incluyen sus honorarios y / o costos incurridos por la OACI en relación a la designación del árbitro a que se refiere en el párrafo (3) del presente artículo serán compartidos en partes iguales por las Partes Contratantes.
5. En espera de la sumisión al arbitraje mientras tanto el tribunal publica la adjudicación, las Partes Contratantes, salvo en el caso de terminación, continuaran realizando todas sus obligaciones derivadas del presente Acuerdo, sin perjuicio de un ajuste final, de conformidad con el citado adjudicación.

ARTÍCULO 26 REGISTRO

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

ARTÍCULO 27 ACUERDOS MULTILATERALES

En el caso de celebración de un convenio o acuerdo multilateral sobre transporte aéreo del que ambas Partes Contratantes se adhieren, el presente Acuerdo se modificará conforme a las disposiciones del convenio o acuerdo.



ARTÍCULO 28 TÍTULOS

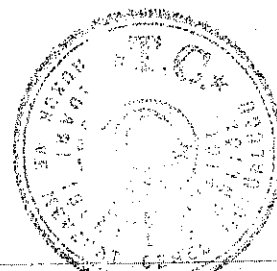
Los títulos se insertan en el presente Acuerdo en la cabeza de cada artículo con el propósito de referencia y conveniencia y de ninguna manera define el límite, o describen el alcance o intención de este Acuerdo.

ARTÍCULO 29 VALIDEZ Y TERMINACIÓN

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

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar 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 por la otra Parte Contratante, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de dicho plazo. En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, la notificación se considerará recibida catorce (14) días hábiles siguientes a la fecha en que la OACI ha recibido comunicación de la misma.



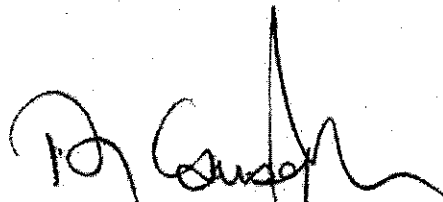
ARTÍCULO 30
ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo entrará en vigor cuando las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de sus formalidades jurídicas relativas a la celebración y la entrada en vigor de acuerdos internacionales.

En fe de lo cual, los plenipotenciarios abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Tratado, integrado por treinta (30) artículos y dos (2) Anexos y han puesto sus sellos.

Hecho en Estambul el 20 de abril del 2017 en duplicado, en los idiomas turco, español e inglés, siendo todos los textos igualmente autenticados. En caso de divergencia en la aplicación, interpretación o aplicación, el texto en inglés prevalecerá.

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

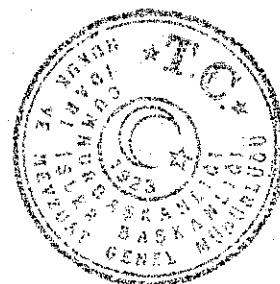
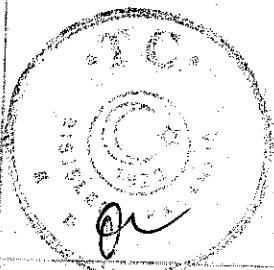


**Mevlüt Çavuşoğlu
Ministro de Asuntos Exteriores**

**POR EL GOBIERNO
DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS**



**María Dolores Agüero Lara
Secretaria de Estado en los
Despachos de Relaciones Exteriores
y Cooperación Internacional**



ANEXO I

PROGRAMA DE RUTAS

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

Desde allá	Puntos Intermedios	Puntos en Honduras	Puntos más
Puntos en Turquía punto	Cualquier punto (*)	Tegucigalpa San Pedro Sula	Cualquier (*)

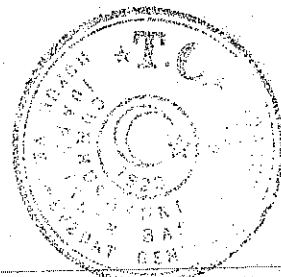
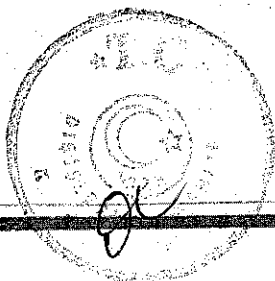
2. Las aerolíneas designadas por la República de Honduras tendrán derecho a operar servicios aéreos en ambas direcciones de la manera siguiente:

Desde allá	Puntos Intermedios	Puntos en Turquía	Puntos más
Puntos en Honduras punto	Cualquier punto (*)	Estambul Ankara	Cualquier (*)

Notas:

(*) Los puntos intermedios y puntos más allá en las rutas anteriores, y los derechos de la quinta libertad del aire que puedan ser ejercidos en tales puntos por las aerolíneas designadas, serán determinados de manera conjunta entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

(*) Los puntos intermedios y puntos más allá pueden ser omitidos por las aerolíneas designadas a su discreción en cualquier vuelo, siempre y cuando estos servicios en dicha ruta comiencen y terminen en el territorio de la Parte Contratante que designa la aerolínea.



ANEXO II

CÓDIGO COMPARTIDO

Las aerolíneas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes pueden suscribir arreglos de mercadeo tales como bloqueo de espacios, código compartido y otros arreglos comerciales con:

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

siempre y cuando todas las aerolíneas en los arreglos anteriores ostenten las rutas y derechos de tráfico apropiados, y con relación a cada boleto vendido, el comprador es informado al momento de la venta cual aerolínea operará cada sector del servicio.

Para arreglos de código compartido con terceras partes todas las aerolíneas en dichos arreglos estarán sujetas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes. En caso que esta tercer parte no autorice o permita arreglos comparables entre las aerolíneas de la otra Parte Contratante y otras aerolíneas en servicios desde, hacia y vía este tercer país, las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante interesada tendrán el derecho de no aceptar dichos arreglos.

Es el entendimiento común de ambas Partes Contratantes que los servicios de código compartido no serán contados contra los derechos de frecuencia de la aerolínea de mercadeo.

