

MİLLETLERARASI ANDLAŞMA

**Karar Sayısı: 4623**

7 Aralık 2017 tarihinde Kolombo’da imzalanan ve 7288 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan ekli “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Şili Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması”nın onaylanmasına, 9 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 2 nci ve 3 üncü maddeleri gereğince karar verilmiştir.

16 Ekim 2021

Recep Tayyip ERDOĞAN
CUMHURBAŞKANI

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
VE
ŞİLİ CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA
HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI

Bundan böyle "Akit Taraflar" olarak anılacak olan Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Şili Cumhuriyeti Hükümeti;

Piyasadaki havayolları arasında rekabete dayanan ve hükümetlerin asgari düzeyde müdahale ettiği ve düzenlediği bir hava taşımacılığı sistemini teşvik etmek isteyerek;

Uluslararası hava taşımacılığına ilişkin fırsatların genişletilmesini kolaylaştırmak isteyerek;

Havayollarının hava yoluyla seyahat etmek ve sevkiyat yapmak isteyen kişilere, çeşitli hizmet seçeneklerini ayırıcı olmayan ve piyasadaki hâkim konumun suiistimaline imkan vermeyecek en düşük fiyatlarla sunmalarına olanak sağlamak ve münferit havayollarını yenilikler ve rekabet edebilecek ücretler uygulamaya teşvik etmek isteyerek;

Hava araçlarının güvenliğine karşı yapılan ve can ve mal güvenliğini tehlikeye atan, hava taşımacılığı operasyonlarını olumsuz etkileyen ve sivil havacılığın emniyeti konusunda halkın güvenini zedeleyen fiiller ve tehditler konusundaki ciddi endişelerini teyit ederek ve uluslararası hava taşımacılığında en üst seviyede emniyet ve güvenliği sağlamak isteyerek;

7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin tarafları olarak;

Aşağıdaki maddelerde anlaşmışlardır:

MADDE 1

TANIMLAR

1. Bu Anlaşmanın amacı doğrultusunda, metin içeriği aksini gerektirmediği takdirde:

"Havacılık Otoriteleri" terimi, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti için, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nü (SHGM), Şili Cumhuriyeti Hükümeti için Sivil Havacılık Kurulunu veya söz konusu kurumların halefi olan herhangi bir kuruluşu veya kuruluşları ifade etmektedir;

- "Anlaşma" terimi, bu Anlaşmayı ve bu Anlaşmada yapılacak herhangi bir değişikliği ifade etmektedir;
- "Akit Taraf" terimi, bu Anlaşmaya tabi olmayı resmi olarak kabul etmiş bulunan Devlet anlamına gelmektedir;
- "Hava Taşımacılığı" terimi, yolcuların, bagaj, kargo ve postanın ücret veya kira karşılığında veya herhangi başka şekilde, birlikte veya birbirinden ayrı olarak, hava aracı ile toplu olarak taşınmasını ifade etmektedir;

- d. "Sözleşme" terimi, 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'ni ifade etmekte ve
- i) Sözleşmenin 94(a) maddesi kapsamında yürürlüğe konan ve her iki Akit Tarafça onaylanan değişiklikleri ve
 - ii) her iki Akit Tarafça belirlenen tarihte yürürlüğe konması koşuluyla, Sözleşmenin 90. maddesi kapsamında kabul edilen tüm Ekleri veya söz konusu Eklerdeki değişiklikleri içermektedir;
- e. "ICAO" terimi, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünü ifade etmektedir;
- f. "Mutabık Kalınan Hizmetler" terimi, belirlenen hatlarda bu Anlaşma hükümlerine göre sunulabilecek uluslararası hava hizmetlerini ifade etmektedir;
- g. "Tayin edilen havayolu" terimi, bu Anlaşmanın 3. maddesi uyarınca tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş herhangi bir havayolunu veya havayollarını ifade etmektedir;
- h. "Ücret Tarifesi" terimi, postanın taşınmasına ilişkin ücretler ve diğer koşullar hariç tutulmak kaydıyla, yolcuların, bagaj ve kargonun taşınması için ödenecek ücretleri ve bu ücretlerin tabi olduğu koşulları ifade etmektedir;
- i. "Uluslararası hava hizmeti" terimi, Sözleşmenin 96. maddesi kapsamında, birden fazla Devletin ülkesi üzerindeki hava sahasından geçen hava taşımacılığı anlamına gelmektedir;
- j. "Ülke" terimi, Sözleşmenin 2. maddesinde verilen anlamı haizdir;
- k. "Kullanıcı ücreti" terimi, havalimanı, hava seyrüsefer veya havacılık güvenliği mallarının, kolaylıklarının ve hizmetlerinin sunumu için havayollarına uygulanan ücret anlamına gelmektedir.
- l. "Kod paylaşımı" terimi, her iki Akit Tarafın tayin edilen havayolları ve/veya üçüncü ülke havayolları arasındaki, söz konusu havayollarının yolcuların, kargonun ve postanın taşınması için biri işletici ve pazarlamacı diğeri ise pazarlamacı olarak belirli bir hattı müştereken işlettikleri ve katılan havayollarının her birinin trafik haklarına sahip olduğu bir ticari düzenleme anlamına gelmektedir.

MADDE 2

HAKLARIN TANINMASI

1. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayollarının hava hizmetlerini icra edebilmeleri için diğer Akit Tarafa aşağıda belirtilen hakları tanıır:
 - a. ülkesi üzerinden iniş yapmaksızın uçuş hakkı;
 - b. ticari amaçlar için ülkesinde duraklama hakkı ve ticari olmayan amaçlar için ülkesinde duraklama hakkı ve

- c. söz konusu havayolunu tayin eden Tarafın ülkesinin ardındaki noktalardan söz konusu Tarafın ülkesi ve ara noktalar boyunca söz konusu hakkı vermiş bulunan Tarafın ülkesindeki herhangi bir noktaya tam üçüncü, dördüncü ve beşinci trafik haklarıyla, kendisine ait olabilecek, kiralanmış veya charter edilmiş olabilecek uygun olduğunu düşündükleri uçuş ekipmanları ve frekans sayısı, ayrı ayrı veya kombine halde, tarifeli ve tarifesiz uluslararası yolcu, kargo ve posta hava taşımacılığı seferleri ve özel tarifeli ve tarifesiz kargo seferleri sunma hakkı;
2. Akit Taraflardan her birinin tayin edilen havayolları, diğer Akit Tarafın ülkesindeki tüm hava yollarını, havalimanlarını ve diğer kolaylıkları ayrımcılık olmaksızın kullanma hakkına sahip olur.
3. Her bir tayin edilen havayolu, herhangi bir seferde veya tüm seferlerde kendi tercihi doğrultusunda;
- a. herhangi bir veya her iki yönde seferler gerçekleştirebilir;
- b. farklı sefer sayılarını tek bir hava aracı operasyonunda birleştirebilir;
- c. art, ara ve öte noktalarda ve Tarafların ülkelerindeki noktalarda, hatlarda istediği herhangi bir kombinasyonda ve herhangi bir sırada hizmet verebilir;
- d. herhangi bir nokta veya noktalardaki duraklamaları yapmayabilir;
- e. halledeki herhangi bir noktada hava araçlarından herhangi birinden trafiği diğer herhangi bir hava aracına, yolcu, kargo ve posta trafiğini veya sadece bir hava aracından kargo trafiğini farklı bir hava aracına veya böyle bir duraklama öncesinde aynı hat üzerinde kullanılan hava araçlarından bir dizi hava aracına (bu hava aracı/hava araçları ister kendi hava aracı/hava araçları ister 8. madde kapsamında belirtilmekte olan usullerin herhangi bir kapsamında işletilmekte olsun) devredebilir;
- f. hava aracı veya sefer sayısı değişikliği olmadan, kendi ülkesindeki herhangi bir noktanın ardındaki noktalara hizmet verebilir ve bu hizmetleri kamuya doğrudan hizmetler olarak sunabilir ve reklamını yapabilir.
4. Bu maddenin hükümleri, Taraflardan herhangi birinin tayin edilen havayoluna, diğer Tarafın ülkesinde ve diğer Tarafın ülkesindeki herhangi bir noktaya ücret karşılığında yolcu, kargo ve posta taşıma hakkına ilişkin yetki hakkı olarak değerlendirilir.

MADDE 3

TAYİN ve YETKİLENDİRME

1. Akit Taraflardan her biri, bu Anlaşmaya uygun olarak hava taşımacılığı gerçekleştirmek üzere dilediği sayıda havayolu tayin etme ve bu tayinleri geri alma veya değiştirme hakkına sahip olur. Bu tayinler, diğer Akit Tarafa diplomatik kanallar vasıtasıyla yazılı olarak bildirilir.
2. Bu tayin bildirimini ve tayin edilen havayolundan (havayollarından) başvuruların tesellümüne müteakiben, diğer Akit Tarafın havacılık otoriteleri, bu maddenin 3. ve 4. fıkralarının hükümlerine tabi olarak, bu maddenin 1. fıkrasına uygun olarak asgari gecikmeyle uygun yetkilendirmeleri ve izinleri verirler.
3. Akit Taraflardan herhangi birinin havacılık otoriteleri, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolunun, hava taşımacılığı operasyonu için normalde ve makul olarak uygulanmakta olan ulusal kanunlar ve düzenlemeler tarafından belirlenen koşulları karşılamak üzere yeterlilik göstermesini talep edebilir.
4. Akit Taraflardan her biri, söz konusu havayolunun mülkiyetinin esasen söz konusu havayolunu tayin eden Akit Tarafın uyruklarına ait olmaması veya söz konusu havayolunun söz konusu Akit Tarafın ülkesinde kurulu bulunmaması veya söz konusu havayolunun söz konusu Akit Tarafın ülkesinde ticari merkeze sahip olmaması halinde, bu maddenin 2. fıkrası kapsamında belirtilen tayini kabul etmeme veya herhangi bir havayolu için bu Anlaşmanın 2. maddesi kapsamında belirtilen hakların tatbiki için gerekli görülen koşulları uygulama hakkına sahip olur.
5. Bu şekilde tayin edilen ve yetkilendirilen havayolu, bu Anlaşmanın ilgili hükümlerine uygun olarak ve asgari gecikmeyle, mutabık kalınan hizmetleri gerçekleştirmeye başlayabilir.

MADDE 4

YETKİLENDİRMEİN İPTALİ, ASKIYA ALINMASI veya SİNİRLANDİRİLMESİ

1. Akit Taraflardan her biri, söz konusu taşıyıcının (doğrudan veya çoğunluk hisselerinin mülkiyeti dolayısıyla) Akit Taraflardan herhangi birinin iki taraflı hava ulaştırma anlaşmasının bulunmadığı üçüncü bir Devlete ve/veya üçüncü bir Devletin uyruklarına ait olması ve söz konusu Devlete ilişkin gerekli trafik haklarının müteakibiyet esasına dayalı olarak mevcut olmaması halinde veya tayin edilen havayolu taşıyıcısının bu Anlaşmanın 5. maddesi (Kanunların Uygulanması) kapsamında atıfta bulunulmakta olan kanunlara ve düzenlemelere riayet etmemiş olması veya söz konusu Akit Tarafın ülkesinde ticari merkeze sahip olmaması halinde, diğer Akit Tarafça tayin edilen herhangi bir havayolu taşıyıcısının yetkilendirmelerini veya izinlerini reddedebilir, iptal edebilir, askıya alabilir veya sınırlandırabilir.

2. İptal, askıya alma işlemi 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 Devletin havacılık otoriteleri ile istişare edildikten sonra kullanılabilir. Bu durumda istişarelerin, herhangi bir Akit Tarafın istişarede bulunmayı talep ettiği tarihten itibaren altmış (60) günlük bir süre içerisinde başlaması gerekmektedir.
3. Bu madde, Akit Taraflardan herhangi birinin 6. madde (Havacılık Güvenliği) hükümlerine uygun olarak hava taşımacılığına ilişkin şartlar koyma, askıya alma veya sınırlandırma haklarını sınırlandırmaz.

MADDE 5

KANUNLARIN UYGULANMASI

1. Akit Taraflardan herhangi birinin hava taşımacılığı ile iştigal eden hava araçlarının ülkeye girişini, ülke dâhilinde kalmasını ve ülkeden ayrılmasını düzenleyen kanunları ve düzenlemeleri ile göç, gümrük ve sağlık tedbirlerini düzenleyen kanunları ve düzenlemeleri de söz konusu ülke dâhilinde diğer Akit Tarafça tayin edilen şirketin operasyonları için geçerli olacaktır. Bu uygulama üçüncü ülkeler için ayrımcı nitelikte olmayacaktır.
2. Akit Taraflardan herhangi birinin istatistiki bilgilerin sunulmasını düzenleyen kanunlarına ve düzenlemelerine diğer Akit Tarafın havayolları tarafından riayet edilir.

MADDE 6

HAVACILIK GÜVENLİĞİ

1. Uluslararası Hukuk kapsamındaki haklarına ve yükümlülüklerine uygun olarak, Akit Taraflar, sivil havacılığın güvenliğinin yasa dışı müdahalelere karşı korunması amacıyla birbirlerine karşı üstlendikleri yükümlülüğün, bu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini teyit ederler.
2. Akit Taraflar, birbirlerinin talebi üzerine, hava araçlarının yasa dışı yollarla ele geçirilmesine yönelik eylemlerin ve yolcuların, mürettebatın, hava araçlarının, havalimanlarının ve hava seyrüsefer kolaylıklarının emniyetine karşı olan diğer yasa dışı eylemlerin önlenmesi ve sivil hava seyrüsefere yönelik diğer tehditlerin belirlenmesi için gerekli tüm yardım ve desteği sunarlar.
3. Akit Tarafların her ikisinin de söz konusu Sözleşmelere ve her iki Tarafça da onaylanmış sivil havacılık güvenliğine ilişkin diğer Sözleşmelere ve Protokollere Taraf olması koşuluyla, Akit Taraflar, Uluslararası Hukuk kapsamında sahip oldukları haklarının ve yükümlülüklerinin genel niteliklerini sınırlandırmaksızın, 14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzalanan Hava Araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme'nin, 16 Aralık 1970 tarihinde Lahey'de imzalanan

Hava Araçlarının Yasadışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine İlişkin Sözleşme'nin, 23 Eylül 1971 tarihinde Montreal'de imzalanan Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı İşlenen Suçların Önlenmesine İlişkin Sözleşme'nin ve 24 Şubat 1988 tarihinde Montreal'de imzalanan Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Limanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine İlişkin Protokol'ün hükümlerine uygun olarak hareket ederler.

4. Akit Taraflar, karşılıklı ilişkilerinde, söz konusu düzenlemelerin Akit Taraflar için geçerli olması kaydıyla, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından tesis edilen ve Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine Ek olarak kabul edilen havacılık güvenliği hükümlerine uygun olarak hareket ederler. Akit Taraflar, kendi sicillerindeki hava aracı işleticilerinin, ticari merkezi veya daimi ikametgâhı kendi ülkelerinde bulunan hava aracı işleticilerinin ve ülkelerindeki havaalanı işleticilerinin bu tür havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini öngörürler.
5. Akit Tarafların her biri, söz konusu hava aracı işleticilerinin, diğer Akit Tarafça söz konusu Akit Tarafın ülkesine giriş, ülkesinden çıkış ve ülkesinde kalış için gerekli görülen havacılık güvenliği hükümlerine riayet etmelerinin gerekli görülebileceğini kabul eder. Akit Tarafların her biri, hava araçlarına binış veya yükleme öncesinde ve sırasında yolcuların, mürettebatın, el bagajlarının, kargonun ve hava aracı ikmal malzemelerinin incelenmesine ve hava araçlarının korunmasına yönelik olarak kendi ülkesi içerisinde yeterli tedbirlerin uygulanmasını sağlar. Akit Tarafların her biri, belirli bir tehdidin bertaraf edilmesi amacıyla diğer Akit Tarafın özel güvenlik tedbirleri alınmasına yönelik taleplerini olumlu şekilde dikkate alır.
6. Sivil hava araçlarının yasa dışı yollarla ele geçirilmesi olayının veya yolcuların, mürettebatın, hava araçlarının, havalimanlarının veya hava seyrüsefer kolaylıklarının emniyetine karşı diğer yasa dışı eylemlerin veya bu tür tehdidin vuku bulduğu hallerde, Akit Taraflar, haberleşmede kolaylık sağlayarak ve bu tür bir olayın veya tehdidin hızlı ve emniyetli bir şekilde sona erdirilmesini amaçlayan diğer uygun tedbirleri alarak birbirlerine yardımcı olurlar.
7. Akit Taraflardan herhangi birinin diğer Akit Tarafın işbu Maddenin havacılık güvenliğine ilişkin hükümlerine uygun davranmadığına kanaat getirmesini sağlayacak makul nedenlere sebep olduğu hallerde, söz konusu Akit Tarafın havacılık otoriteleri, diğer Akit Tarafın havacılık otoriteleriyle görüşmek için derhal istişare talebinde bulunabilir. Böyle bir talepte bulunulan tarihten itibaren 15 gün içerisinde söz konusu hususlara ilişkin olarak tatminkâr bir mutabakata varılamaması, söz konusu Akit Tarafın herhangi bir havayolunun veya havayollarının işletme izninin ve teknik izinlerinin geri alınmasına, iptal edilmesine, sınırlandırılmasına veya bunlara ilişkin koşullar getirilmesinde dayanak teşkil eder. Acil durumda gerektiğinde, Akit Taraflardan herhangi biri tarafından söz konusu 15 günlük sürenin sona ermesi öncesinde geçici bir tedbir alınabilir.

MADDE 7

HAVACILIK EMNİYETİ

1. Akit Taraflardan her biri, diğer Akit Tarafça mürettebata, hava araçlarına veya bunların işletilmesine ilişkin olarak havacılık kolaylıkları ve hizmetleri bakımından 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 istişarelere müteakiben, Akit Taraflardan herhangi birinin diğer Akit Tarafın bu maddenin (1.) fıkrasında belirtilen hususlara ilişkin emniyet standartlarını en azından ilgili tarihte Sözleşme uyarınca belirlenen asgari standartlara eşit şekilde sağlamadığını ve uygulamadığını tespit etmesi halinde, sözü geçen Akit Taraf bu tespitlerini ve asgari ICAO standartlarına uygunluğun sağlanması için atılması gereken adımları diğer akit Tarafa bildirir ve diğer Akit Taraf da müştereken belirlenen süre içerisinde gereken düzeltici önlemleri alır. Belirlenen süre içerisinde gerekli düzeltici önlemlerin alınmaması, bu Anlaşma'nın 4. maddesinin (İşletme Yetkisinin İptali veya Askıya Alınması) uygulanmasına gerekçe oluşturur.
3. Sözleşmenin 16. maddesinde öngörülen yükümlülükler bakımından, bir Akit Tarafın havayolu tarafından veya bu havayolu adına diğer Akit Taraf Devletin ülkesine inecek veya ülkesinden kalkacak şekilde gerçekleştirilen uçuşlarda işletilen bir hava aracının diğer Akit Taraf Devletin Ülkesinde bulunduğu sırada, olağandışı bir gecikmeye yol açmamak şartıyla denetime (işbu Maddede "rampa denetimi" olarak adlandırılacaktır) tabi tutulabileceği konusunda mutabık kalınmıştır. Bu denetim hava aracının içinde veya çevresinde, diğer Akit Tarafın yetkili temsilcileri tarafından yapılır. Ancak, Sözleşmenin 33. maddesinde sözü edilen yükümlülükler uyarınca, söz konusu denetimin amacı, Sözleşme temelinde oluşturulan ve hâlihazırda yürürlükte bulunan normlara uygun olarak hava aracının ve mürettebatın belgelerinin geçerliliği ile hava aracının ve teçhizatının görünürdeki durumunu kontrol etmek olur.
4. Bu şekilde icra edilen herhangi bir apron/rampa denetimi ya da bir dizi apron/rampa denetimi sırasında:
 - a. bir hava aracının veya bir hava aracının işletilmesinin, Sözleşme uyarınca belirlenmiş olan ve denetimin gerçekleştirildiği tarih itibarıyla yürürlükte bulunan asgari standartlara uygun olmadığı yönünde ciddi kaygıların oluşması, veya
 - b. Sözleşme uyarınca belirlenmiş olan ve denetimin gerçekleştirildiği tarih itibarıyla yürürlükte bulunan emniyet standartlarının etkin bir şekilde sağlanmadığı ve uygulanmadığı hususunda ciddi kaygıların oluşması halinde,

denetimi icra eden Akit Taraf Sözleşmenin 33. Maddesine göre, ilgili hava aracının veya ilgili hava aracının 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 Tarafça tayin edilmiş olan bir havayolu tarafından işletilen bir hava aracına yukarıdaki (3.) fıkraya uyarınca, rampa denetimi uygulanmasına söz konusu havayolunun temsilcisi tarafından müsaade edilmemesi durumunda, diğer Akit Taraf bu maddenin (4.) fıkrasında belirtilen ciddi kaygıların olduğu sonucuna varabilir ve söz konusu fıkrada belirtilen sonuçları çıkarabilir.
6. Herhangi bir Akit Tarafın, bir rampa denetimi sonucunda, bir veya bir dizi rampa denetiminin engellenmesi sonucunda, istişareler sonrasında ya da sair nedenlerle, havayolunun operasyonlarının emniyeti açısından derhal bir tedbir alınması gerektiği sonucuna varması durumunda, söz konusu Akit Taraf diğer Akit Tarafın havayolunun işletme yetkilerini derhal askıya alma veya tadil etme hakkına sahip olur.
7. Akit Taraflardan herhangi birinin bu maddenin (2.) veya (6.) fıkraları uyarınca aldığı tedbirler, bu tedbirin alınmasını gerektiren durumun ortadan kalkmasıyla sona erdirilir.
8. Bu Anlaşma kapsamında öngörülen hava taşımacılığının gerçekleştirilmesi için, Akit Tarafların her biri, diğer Tarafça düzenlenen veya onaylanan yürürlükteki uçuşa elverişlilik sertifikalarını, yeterlilik sertifikalarını ve lisanslarını geçerli kabul eder.
9. Akit Taraflardan herhangi birinin tayin edilen havayolları, ulusal şirketler veya diğer uluslararası şirketlerle kıyasla şartları ayrımcı nitelikte olmayacak olan Havacılık İşletme Ruhsatı'nın (AOC) onaylanmasına ve verilmesine ilişkin diğer Tarafın teknik standartlarına riayet eder.
10. Taraflardan herhangi birinin herhangi bir havayolu tarafından veya adına işletilen ve diğer Tarafın ülkesine veya ülkesinden hizmetler sağlayan hava araçları, diğer Tarafın ülkesinde bulunduğu sırada, böyle bir incelemenin hava aracı operasyonunda gereksiz gecikmelere sebebiyet vermemesi koşuluyla, diğer Tarafın yetkili temsilcileri tarafından incelemeye tabi tutulur.

TİCARİ FIRSATLAR

1. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları, diğer Akit Tarafın ülkesinde hava taşımacılığı tanıtım ve satış ofisleri açma hakkına sahip olur.
2. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları, diğer Akit Tarafın ülkeye giriş, ülkede ikamete ve istihdama ilişkin kanunlarına ve düzenlemelerine uygun olarak hava taşımacılığının sunulması için gerekli olan kendi idari, satış, teknik, operasyonel ve diğer uzman personelini ulusal mevzuata uygun olarak diğer Akit Tarafın ülkesine getirme ve ülkesinde bulundurma hakkına sahip olur.
3. Her bir tayin edilen havayolu, her iki Akit Tarafın ulusal kanunlarına ve düzenlemelerine uygun olarak diğer Akit Tarafın ülkesinde kendi yer hizmetlerini sunma (bundan böyle "Havayolunun Kendi Sunmuş Olduğu Yer Hizmetleri" olarak anılacaktır) veya kendi tercihi doğrultusunda bu hizmetleri vermeye yetkili temsilci kuruluşlar seçme hakkına sahiptir. Bu hizmetler sadece havalimanı emniyetine yönelik mülahazalardan kaynaklanan fiziki kısıtlara tabi olur. Bu tür mülahazaların Havayolunun Kendi Sunmuş Olduğu Yer Hizmetlerine engel olduğu hallerde, yer hizmetleri tüm havayolları için eşit esasta sunulur; ücretler sunulan hizmetlerin maliyetlerine dayalı olur ve söz konusu hizmetler, havayolunun kendi sunmuş olduğu yer hizmetlerinin türü ve kalitesiyle kıyaslanabilir nitelikte olur.
4. Her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu, diğer Akit Tarafın ülkesinde doğrudan ve ilgili havayolunun tercihi doğrultusunda acenteleri vasıtasıyla hava taşımacılığı hizmetlerinin satışı ile işgal edebilir. Her bir tayin edilen havayolu, söz konusu taşımacılık hizmetini, o ülkenin para biriminde veya her bir Akit Tarafın güncel döviz kuruna ilişkin hükümlerine tabi olarak serbestçe dönüştürülebilir döviz cinsinden satma hakkına sahip olur ve şahıslar da söz konusu taşımacılık hizmetini aynı şekilde satın almakta serbest olur.
5. Akit Taraflardan her biri, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayollarına, yerel olarak ödenen tutarları aşan, diğer Akit Tarafın ülkesinde elde edilen yerel gelirleri kendi ticari merkezine havale etme hakkı verir. Dönüştürme ve havale işlemleri, dönüştürme ve havale tarihindeki cari işlemler ve havale işlemleri için uygulanmakta olan cari döviz kurundan gecikmeden gerçekleştirilir.
6. Belirlenen hatlarda onaylanan hizmetlerin gerçekleştirilmesinde veya sunulmasında, her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları, (i) bu tür düzenlemelerdeki havayollarının ilgili hava trafik haklarına sahip olmaları ve (ii) havayolu biletlerinde ve hava taşımacılığına ilişkin koşullara ilişkin diğer belgelerde ve/veya havayolu taşıma senetlerinde söz konusu hizmetin alıcısının veya kullanıcısının, söz konusu hizmetin her bir segmentini gerçekte gerçekleştirecek olan havayolunun ve ticari akdi ilişkiye girecek havayolunun açık bir şekilde belirtilmesi koşuluyla, Akit Taraflardan herhangi birinin tayin edilen havayolları

ve/veya herhangi bir üçüncü tarafın herhangi bir havayolu veya havayolları ile Bloke Yer ve Kod Paylaşımı gibi ortak pazarlama düzenlemelerine girebilirler.

Mutabık kalınan hizmetlerin belirtildiği şekilde gerçekleştirilmesinde, bu operasyonlar üçüncü ülkelerin şirketleri ile yapılmadığı sürece, işletmeci olmayan tayin edilen havayollarınca kullanılan frekanslar izin verilen kapasiteden düşülmez.

7. Belirlenen hatlarda onaylanan hizmetlerin gerçekleştirilmesinde veya sunulmasında, Akit Taraflardan herhangi birinin herhangi bir tayin edilen havayolu, Akit Taraflardan herhangi birinin tayin edilen havayolları ve/veya herhangi bir üçüncü ülkenin herhangi bir havayolu veya havayolları ile Sigorta ve Bakım içersin veya içermesin, bu Anlaşma kapsamında atıfta bulunulmakta olan operasyonel hükümlere ve havacılık güvenliği hükümlerine tabi olarak hava aracı değişimi, Dry Lease Usulüyle Kiralamalar, Hava Aracı Alt Kiralamaları, Aktarma/Takas veya saatlik kiralama, Wet Lease Usulüyle Kiralamalar gibi ticari düzenlemelere de girebilir.

MADDE 9

GÜMRÜK HARÇLARI

1. Beraberindeki olağan teçhizat, yedek parçalar, yakıt ve yağlayıcılar ve hava aracı ikmal malzemeleri (yiyecek ve içecek kalemleri de dâhil) de dâhil olmak üzere, Akit Tarafların tayin edilen havayolları tarafından uluslararası hava taşımacılığında işletilen hava araçları, söz konusu teçhizatın ve ikmal malzemelerinin yeniden ihraç edilinceye değin söz konusu hava aracında kalması koşuluyla tüm gümrük harçlarından muaf tutulur.
2. Sunulan hizmetin maliyetine dayalı ücretler hariç olmak üzere aşağıdaki ücretler de gümrük harçlarından muaf tutulur:
 - a. söz konusu Akit Tarafın yetkili otoriteleri tarafından belirlenen limitler dahilinde kalmak ve diğer Akit Tarafça kabul edilen hizmetlere müdahil olan hava araçlarında kullanılmak üzere, Akit Taraflardan herhangi birinin ülkesinde hava aracının içerisinde alınan hava aracı ikmal malzemeleri;
 - b. mutabık kalınan hizmetlerde diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu veya havayolları tarafından işletilen hava araçlarının servis veya onarım işlemleri için Akit Taraflardan herhangi birinin ülkesine sokulan yedek parçalar;
 - c. hava aracına alındıkları Akit Tarafın ülkesi üzerindeki uçuşların bir kısmında kullanılacak olsalar dahi, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolu tarafından uluslararası hizmetlerde işletilen hava aracına tedarik edilen yakıt ve yağlar (hidrolik sıvılar da dâhil olmak üzere);
 - d. Herhangi bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolunun amblemini taşıyan basılı bilet stokları, havayolu konşimentoları ve sair basılı materyaller ile tayin

edilen havayolu tarafından yeniden ihraç edilene kadar, uluslararası hizmetlerde kullanmak için ücretsiz dağıtılan mutata tanıtım materyalleri,

Yukarıdaki (a) ve (b) fıkralarında atıfta bulunulan teçhizat ve ikmal malzemelerinin gümrük makamlarının gözetimi ve kontrolü altında tutulması gerekli görülebilir.

3. Standart hava aracı teçhizatının yanı sıra, Akit Taraflardan herhangi birinin hava aracının içerisindeki malzemeler ve ikmal malzemeleri, diğer Akit Tarafın ülkesinde ancak diğer Akit Tarafın gümrük makamlarının izni sonrasında boşaltılabilir. Bu durumda, yeniden ihraç edilmeye değin veya gümrük düzenlemelerine uygun olarak elden çıkarılıncaya değin bunların söz konusu makamların gözetimi altında tutulması gerekli görülebilir.

MADDE 10

KULLANICI ÜCRETLERİ

1. Diğer Akit Tarafın tayin edilen havayollarına tarh etmeye yetkili kurumlarca tarh edilen kullanıcı ücretleri, adil ve makul olur ve haksız yere ayrımcı nitelikte olmaz.
2. Her bir Akit Taraf, ülkedeki tarh etmeye yetkili kurumlar ve hizmetleri ve kolaylıkları kullanan havayolları arasında gerçekleştirilecek istişareleri teşvik eder ve tarh etmeye yetkili kurumları ve havayollarını, söz konusu ücretlerin makulluğuna yönelik tutarlı bir gözden geçirmeye imkân verilmesi için gerekli olabilecek şekilde bilgi alışverişinde bulunmaya teşvik eder.

MADDE 11

HAVAYOLLARI ARASINDA REKABET

1. Her bir Akit Taraf, her iki Akit Tarafın tayin edilen havayollarına bu Anlaşma tarafından düzenlenen uluslararası hava taşımacılığının sunulmasında rekabet edebilmeleri için adil ve eşit düzeyde fırsat sunar.
2. Tayin edilen havayolları tarafından sunulan uluslararası hava taşımacılığı kapasitesi tayin edilen havayollarının her biri tarafından serbestçe belirlenir.
3. Akit Taraflardan hiç biri, Sözleşmenin 15. Maddesine uygun olarak yeknesak koşullar altında ve sürekli olarak ayrımcı olmayan bir esasa dayalı olmak üzere, gümrük, teknik, operasyonel veya çevresel nedenler gerektirmediği sürece diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından işletilen hava aracı tipini veya tiplerini, trafik hacmini, hizmet frekansını veya düzenliliğini tek tarafı olarak sınırlandıramaz.

4. Her iki Akit Taraf, diğler Akit Tarafın havayollarının rekabetçiliğine etki eden herhangi bir türden ayrımcılığı veya haksız rekabeti engellemek üzere kendi yargı yetki bölgesinde gerekli görülen biçümle tedbirleri alır.
5. Akit Taraflardan her biri, diğler Akit Tarafın tayin edilen havayollarına yönelik başvuru şartlarına ve usullerine yönelik idari külfetleri en aza indirir ve bu tür külfetlerin ve usullerin ayrımcı olmayan bir esasta uygulanmasını sağlar.

MADDE 12

FİYATLANDIRMA

1. Her bir tayin edilen havayolu, hava taşımacılığına ilişkin fiyatları belirler, Taraflarca müdahale aşağıdakilerle sınırlı olur;
 - a. gayrimakul ayrımcı ücretlerin veya uygulamaların önlenmesi;
 - b. hakim konumun kötüye kullanılması sebebiyle gayrimakul derecede yüksek veya kısıtlayıcı olan ücret tarifeleri karşısında tüketicilerin korunması ve
 - c. havayollarının doğrudan veya dolaylı devlet sübvansiyonundan veya desteğinden kaynaklanan yapay derecede düşük fiyatlar karşısında korunması.
2. Bu Maddenin 3. ve 4. fıkraları kapsamında düzenlenmesi hariç olmak üzere, Akit Tarafların havacılık otoriteleri, herhangi bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu tarafından ücretlendirilmesi teklif edilen veya ücretlendirilen herhangi bir fiyatın uygulanması yönünde tek taraflı işlemde bulunamaz.
3. Diğler Akit Tarafın havayolları tarafından kendi ülkesine veya kendi ülkesinden ücretlendirilecek fiyatlar, bildirim veya tescil için her bir Akit Tarafın havacılık otoritelerine veya ilgili kuruluşlarına sunulur.
4. Akit Tarafların havacılık otoritelerinden herhangi birinin teklif edilen veya uygulanan fiyatın bu Maddenin (1.) fıkrası kapsamında belirtilen hususlara uygun olmadığını düşünmesi halinde, söz konusu havacılık otoritesi, mümkün olan en kısa süre içerisinde diğler Tarafı memnuniyetsizliği ile ilgili olarak haberdar eder. Her iki Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri, meseleyi kendi aralarında çözüme kavuşturmak için ellerinden gelen gayreti sarf ederler. Akit Tarafların her biri istişare talebinde bulunabilir. Bu istişareler, söz konusu talebin alınmasından sonraki en geç 30 gün içerisinde gerçekleştirilir ve Akit Taraflar, meselenin gerekçeli olarak çözüme kavuşturulması için gerekli olan bilgilerin emniyete alınmasında işbirliği yaparlar. Akit Tarafların, memnuniyetsizlik bildiriminde bulunulan herhangi bir ücret tarifesine ilişkin olarak mutabakata varmaları halinde, Akit Tarafların her biri söz konusu mutabakatı uygulamaya koymada elinden gayreti sarf eder. Böyle bir karşılıklı mutabakata varılamazsa, söz konusu ücret tarifesi geçerli olmaya devam eder.

MADDE 13

UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI

1. Akit Tarafların her birinin tayin edilen havayolu (havayolları), öngördüğü uçuş tarife programlarını, mutabık kalınan hizmetlerin başlatılmasından en az otuz (30) gün önce, her bir uçuş tarife programı dönemine (yaz ve kış) ilişkin olarak diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine sunar. Akit Taraflarca gerekli görüldüğü biçimde ilave seferler bildirilebilir.

MADDE 14

TRANSİT GEÇİŞ

Akit Tarafların her birinin kanunlarına ve düzenlemelerine tabi olmak üzere, Akit Taraflardan herhangi birinin ülkesinden transit geçen ve havalimanının bu amaç için ayrılan kısmından ayrılmayan yolcular, bagajlar, kargo ve posta, şiddete, hava korsanlığına, narkotik ve psikotrop madde kaçakçılığına karşı alınan güvenlik tedbirleri hariç olmak üzere, sadece oldukça basitleştirilmiş bir kontrole tabi tutulurlar. Bu bagaj, kargo ve posta, gümrük harçlarından, özel tüketim vergilerinden ve varışta sunulan hizmetlerin maliyetine dayalı olmayan benzer vergilerden, ücretlerden ve harçlardan muaf olur.

MADDE 15

SİGARA YASAĞI

1. Her bir Akit Taraf, Akit Tarafların ülkeleri arasında kendi havayolları tarafından işletilen ve yolcu taşıyan tüm uçuşlarda sigara içilmesini yasaklar veya kendi havayollarının yasaklamasını sağlar. Bu yasak, hava aracının tüm bölümlerinde uygulanır ve yolcular uçağa alınmaya başladığı andan, yolcuların uçaktan indirilmesinin tamamlandığı ana kadar geçerli olur.
2. Akit Tarafların her biri, riayetsizlik halinde uygun cezaların uygulanması dâhil olmak üzere, havayolları ve yolcuları ve mürettebatı tarafından bu Maddenin hükümlerine riayet edilmesini güvence altına almak üzere makul olarak değerlendirdiği tüm tedbirleri alır.

MADDE 16

ÇEVRENİN KORUNMASI

Akit Taraflar, havacılığın sürdürülebilir gelişimini teşvik ederek çevrenin korunması ihtiyacını desteklerler. Akit Taraflar, ilgili ülkeleri arasındaki operasyonlara ilişkin olarak Ek kapsamındaki ICAO Standartlarına ve Tavsiye Edilen Uygulamalarına (SARP'ler) ve çevrenin korunmasına ilişkin mevcut ICAO politikasına ve kılavuz bilgilerine riayet etmeyi kabul ederler.

MADDE 17

İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER

1. Akit Tarafların her biri, bu Anlaşmaya ilişkin olarak dilediği zaman istişare gerçekleştirme talebinde bulunabilir. Bu istişareler, aksi kararlaştırılmadığı sürece, talebin diğer Akit Tarafça tesellüm edildiği tarihten itibaren 45 günden geç olmamak üzere, mümkün olan en yakın tarihte başlar.
2. Bu Anlaşmada yapılacak değişiklikler, iki Akit Tarafın birbirlerini kendi ulusal mevzuatlarıncı gerekli görülen formaliteleri tamamlamış olduklarına dair haberdar ettikleri Notaların teatisine müteakiben yürürlüğe girer.

MADDE 18

UYUŞMAZLIKLARIN ÇÖZÜMÜ

1. Akit Taraflar arasında işbu Anlaşmanın yorumlanmasına veya uygulanmasına ilişkin olarak doğan uyuşmazlıklar öncelikle Akit Taraflarca çözüme kavuşturulur. İstişare yoluyla çözüme varamamaları halinde, Akit Taraflar, söz konusu uyuşmazlığın tahkim heyetine havale edilmesini kararlaştırabilirler.
2. Söz konusu tahkim heyeti aşağıdaki şekilde belirlenecek üç üyeden oluşur:
 - a. Akit Tarafların her biri, tahkim talebinin tesellüm edilmesinden sonraki otuz (30) gün içerisinde bir hakem tayin eder. İki hakemin tayin edilmesinden sonraki altmış (60) gün içerisinde, söz konusu hakemlerce, karşılıklı mutabakatla, tahkim heyetinin Başkanı olarak hareket edecek üçüncü hakem tayin edilir.
 - b. Akit Taraflardan herhangi biri tarafından hakem tayin edilmemesi veya a) bendi kapsamında belirtilen şekilde üçüncü hakemin tayin edilmemesi halinde, hakem veya hakemler, Akit Taraflardan herhangi birinin talebi üzerine, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Konseyi Başkanı tarafından otuz (30) gün içerisinde tayin edilir. Konsey Başkanının Akit Tarafların herhangi

birinin uyuşundan olması halinde, söz konusu tayin, Akit Tarafların herhangi birinin uyuşundan olmayan en yaşlı Başkan Yardımcısı tarafından gerçekleştirilir.

3. Akit Taraflar, Tahkim Heyeti tarafından belirlenen usule, kararlara ve hukme riayet etmeyi taahhut ederler. Bu Maddenin 2. ve 3. fıkralarına uygun olarak verilen kararlara Akit Taraflardan herhangi biri veya Akit Tarafların herhangi birinin tayin edilen havayolları tarafından riayet edilmemesi halinde, diğer Akit Taraf, söz konusu kararlara riayet edilmediği suruce, riayet etmeyen diğer Akit Tarafa işbu Anlaşma uyarınca tanınan herhangi bir hakkı veya imtiyazı sınırlandırabilir, engelleyebilir veya iptal edebilir.
4. Tahkim Heyeti neticesinde altına girilen giderler Taraflarca eşit tutarlarda üstlenilir.

MADDE 19

SONA ERME

1. Akit Tarafların her biri, bu Anlaşmayı feshetme kararına ilişkin olarak diğer Akit Tarafa dilediği zaman diplomatik kanallar vasıtasıyla yazılı olarak bildirimde bulunabilir. Bu bildirim, eş zamanlı olarak Uluslararası Sivil Havacılık rgtne de gönderilir. Söz konusu bildirim Akit Tarafların karşılıklı mutabakatıyla mezkur sürenin sona ermesi öncesinde geri çekilmediği suruce, işbu Anlaşma, ilgili bildirim diğer Akit Tarafça tesellüm edilmesinden on iki ay sonra sona erer.
2. Akit Tarafın fesih bildirimini tesellüm ettiğini bildirmemesi halinde, söz konusu bildirim ICAO tarafından tesellmnn kabulünden on dört (14) gün sonra tesellüm edilmiş olduğu addedilir.

MADDE 20

ÇOK TARAFLI ANLAşMA

Bu Anlaşma kapsamında atıfta bulunulan herhangi bir hususa ilişkin olarak Akit Tarafların her ikisi tarafından kabul edilen herhangi bir çok taraflı anlaşmanın yürürlüğe girmesi halinde, bu Anlaşma, söz konusu çok taraflı anlaşmanın hükümlerine uyumlu hale getirilir.

MADDE 21

ICAO NEZDİNDE TESCİL

Bu Anlaşma ile bu Anlaşmada yapılacak tüm değişiklikler Uluslararası Sivil Havacılık rgt nezdinde tescil ettirilir.

MADDE 22

AYRIMCILIK YAPILMAMASI

Akit Taraflar, Akit Tarafların her biri tarafından diğer Akit Tarafa, vergiler, ücret tarifeleri, fiyatlar, ticari fırsatlar, güvenlik, havalimanlarının kullanımı, slotların belirlenmesi veya bu Anlaşma kapsamında kararlaştırılan trafik haklarının tatbiki dâhil olmak, ancak bunlarla sınırlı kalmamak üzere, bilhassa bu Anlaşma kapsamında düzenlenen haklarına ve yükümlülüklerine ilişkin olarak her bir Akit Tarafça tayin edilen havayollarına dair eşitlikçi, eşit ayırım yapılmayan muamelede bulunulacak olması bakımından bu Anlaşmanın Karşılıklı Ayırım Yapmama İlkesine dayalı olduğunu kabul ve idrak ederler.

MADDE 23

BİLGİSAYARLI REZERVASYON SİSTEMLERİ (CRS)

1. Akit Taraflar, CRS'lerin aşağıdakiler için entegre birincil ekranları olacağını kabul ederler:

(i) bu hizmetlerdeki bağlantıların oluşturulması da dâhil olmak üzere, uluslararası hava hizmetlerine ilişkin bilgiler, havayolundan veya piyasadaki kimliğinden doğrudan veya dolaylı olarak tesir görmeyen, ayırım yapmayan ve objektif kriterlere dayalı olarak düzenlenir ve gösterilir. Bu kriterler tüm katılımcı havayollarına eşit oranda uygulanır.

(ii) CRS veri tabanları mümkün olduğunca kapsamlı olur.

(iii) CRS sağlayıcıları, katılımcı havayolları tarafından sunulan bilgileri silmezler; bu bilgiler doğru ve şeffaftır; örneğin, kod paylaşımli ve uçak değişimli seferler ile duraklamalı seferlerin bu özelliklere sahip oldukları açık bir şekilde belirtilir.

(iv) Taraflardan herhangi birinin ülkesinde seyahat eden kişilere havayolu hizmetleri hakkında doğrudan bilgi dağıtımını yapan seyahat acentelerine erişilebilir olan tüm CRS'ler; yalnızca, söz konusu CRS'nin kullanıldığı ülkede geçerli olan CRS kurallarına uygun olarak çalışmakla yükümlü olmayıp, aynı zamanda bu şekilde çalışabilir olarak yetkilendirilmiş olur.

(v) Seyahat acenteleri tarafından mevcut ikincil ekranların kullanımına yönelik özel bir talepte bulunulduğu sürece, ilgili seyahat acentesinin söz konusu mevcut ikincil ekranları CRS vasıtasıyla kullanımına izin verilir.

2. Akit Taraflar, kendi ülkelerinde faaliyet gösteren her bir CRS sağlayıcısı tarafından katılmak isteyen tüm havayollarına ayırım yapılmayan bir ücretin ödenmesi karşılığında kendi CRS'lerine katılma izninin verilmesini şart koşarlar. Akit Taraflar,

herhangi bir sistem sağlayıcısı tarafından sunulan tüm dağıtım imkânlarının katılımcı havayollarına ayırım yapılmayan bir esasta sunulmasını talep ederler. Akit Taraflar, CRS sağlayıcıları tarafından, bu hizmetleri satmak istedikleri tüm pazarlarda katılımcı havayollarının uluslararası hava hizmetleri hakkındaki bilgilerin ayırım yapılmadan, objektif, taşıyıcıdan bağımsız ve piyasadan bağımsız esasta gösterilmesini gerekli görürler. Talep üzerine, CRS sağlayıcıları, kendi veritabanı güncelleme ve saklama usullerine, bilgilerin düzenlenmesine ve sıralanmasına ilişkin kriterlerine, bu kriterlere verilen ağırlığa ve aktarma/bağlantı noktalarının seçimi ve aktarmalı/bağlantılı seferlerin seçimi için kullanılan kriterlere ilişkin bilgileri açıklar.

3. Akit Tarafların herhangi birinin ülkesinde faaliyet gösteren CRS sağlayıcıları, söz konusu CRS tarafından bu ilkelere riayet edilmesi halinde, kendi CRS'lerini, ana faaliyet alanı diğer Akit Tarafın ülkesinde seyahat ile ilgili ürünlerin dağıtımı olan seyahat şirketlerine veya seyahat acentelerine serbestçe kullandırma, kendi CRS'lerini diğer Akit Tarafın ülkesine sokma ve diğer Akit Tarafın ülkesinde bulundurma hakkına sahip olurlar.
4. Akit Tarafların hiçbiri, kendi ülkesinde, diğer Akit Tarafın CRS sağlayıcıları için haberleşme imkanlarına erişime ve haberleşme imkanlarının kullanımına, teknik CRS donanımının ve yazılımının seçimine ve kullanımına ve CRS donanımının teknik kurulumuna ilişkin olarak kendi CRS sağlayıcıları için uygulanmakta olanlardan daha zorlayıcı gereklilikler öngöremez veya öngörülmesine müsaade edemez.
5. Akit Taraflardan hiçbiri, kendi ülkesinde, diğer Akit Tarafın CRS sağlayıcıları için CRS ekranlarına (düzenleme ve gösterim parametreleri de dahil), kullanıma veya satışa ilişkin olarak kendi CRS sağlayıcıları için uygulanmakta olanlardan daha kısıtlayıcı gereklilikler öngöremez veya öngörülmesine müsaade edemez.
6. Akit Tarafların herhangi birinin ülkesinde kullanılmakta olan ve söz konusu ilkelere ve diğer ilgili ayrımcı nitelikte olmayan yasal, teknik standartlara ve güvenlik standartlarına uygun olan CRS'ler, diğer Akit Tarafın ülkesinde etkin ve bozulmamış erişimle yetkilendirilir. Bu hususa göre, tayin edilen havayolları bu sisteme, diğer Akit Tarafın ülkesindeki seyahat acentelerine sunulan herhangi bir sistemde olduğu gibi kendi anavatan ülkesinde tam olarak katılırlar. Akit Tarafların birinin CRS sahipleri/işleticileri, bu ilkelere uygun olan CRS'lere diğer Akit Tarafın ülkesinde söz konusu Akit Taraftaki CRS sahipleri/işleticileri gibi sahip olma ve bunları kullanma konusunda aynı imkâna sahip olurlar. Akit Taraflardan her biri, kendi havayollarının ve CRS sağlayıcılarının, diğer Akit Tarafın ülkesinde de kullanılmakta olan herhangi bir CRS'yi kullanmaları veya böyle bir CRS'ye sahip olmaları sebebiyle kendi anavatan ülkesindeki seyahat acenteleri için ayırım yapmamalarını sağlar.

MADDE 24

YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

Bu Anlaşma, Tarafların diplomatik kanallar vasıtasıyla birbirlerini tüm gerekli iç prosedürlerinin yerine getirilmiş olduğuna dair haberdar ettikleri son yazılı bildirimini tesellüm edildiği tarihten sonraki 60. gün yürürlüğe girer.

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

2017 yılının Aralık ayının 7. gününde Kolombo'da, her bir metin birbirine eşdeğer olmak üzere, Türkçe, İspanyolca ve İngilizce dillerinde iki eş nüsha halinde düzenlenmiştir. Yürütmeye, yorumlamaya veya uygulamaya herhangi bir farklılığın oluşması halinde, İngilizce metin hâkim gelir ve geçerli olur.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ADINA

ŞİLİ CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ADINA

Bahri Kesici

Jaime Binder

Genel Müdür V.

Genel Sekreter

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Sivil Havacılık Kurulu

ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS

ENTRE

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA

Y

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE

El Gobierno de la República de Turquía y el Gobierno de la República de Chile, en adelante denominados las “Partes Contratantes”,

Deseando promover un sistema de transporte aéreo basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado, con un mínimo de intervención y reglamentación gubernamental e igualdad de oportunidades;

Deseando facilitar la expansión del transporte aéreo internacional;

Deseando hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan a los usuarios y embarcadores una variedad de opciones de servicios aéreos a las tarifas más bajas, que no sean discriminatorias ni que representen un abuso de una posición dominante, y deseando estimular a las líneas aéreas a establecer e implementar individualmente tarifas innovadoras y competitivas;

Deseando garantizar el grado más elevado de seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmando su honda preocupación con respecto a actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de personas o de la propiedad, que afectan adversamente las operaciones del transporte aéreo y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil; y

Siendo Partes de la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago, el siete de Diciembre de 1944.

Han convenido lo siguiente:

ARTÍCULO I DEFINICIONES

1. Para los efectos del presente Acuerdo, a menos que se disponga de otro modo, el término:

“Autoridades Aeronáuticas” significa en el caso de la República de Turquía, el Ministerio de Comunicaciones y Asuntos Marítimos, Dirección General de la Aviación Civil (DGCA), y en el caso de Chile, la Junta de Aeronáutica Civil o su organismo u organismos sucesores;

- a. “Acuerdo” significa el presente Acuerdo, y cualesquiera modificación al mismo;
- b. “Parte Contratante” es un Estado que ha consentido formalmente a quedar obligado por el presente Acuerdo;
- c. “Transporte Aéreo” significa cualquier operación realizada por aeronaves en el transporte público de tráfico de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, mediante remuneración, arriendo u otra modalidad;
- d. “Convención” significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a la firma en Chicago, el 7 de Diciembre de 1944, e incluye:
- i.) Cualquier enmienda que haya entrado en vigor en virtud del artículo 94(a) de la Convención y haya sido ratificada por ambas Partes Contratantes, y
- 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;
- e. “OACI” designa la Organización de Aviación Civil Internacional;
- f. “Servicios acordados” significa aquellos servicios aéreos internacionales que pueden ser operados, de conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo en las rutas especificadas;
- g. “Línea aérea designada” significa una o más líneas aéreas designadas y autorizadas de conformidad con el artículo 3 de este Acuerdo;
- h. “Tarifas” significa los precios que deben ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y de carga, y las condiciones bajo las cuales estos precios se aplican, con exclusión de los precios y condiciones para el transporte de correo;
- i. “Servicio aéreo internacional” significa, conforme al Artículo 96 de la Convención, el transporte aéreo que pasa por el espacio aéreo situado por sobre el territorio de más de un Estado;

j. "Territorio" tiene el significado que se la asigna en el Artículo 2 de la Convención;

k. "Cargos al Usuario" significa los cargos hechos a las líneas aéreas por los bienes, instalaciones y servicios de aeropuertos, dispositivos de navegación aérea o de seguridad aérea;

l. "Código Compartido" significa un acuerdo comercial entre las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes y/o, con líneas aéreas de terceros países mediante el cual comercializan conjuntamente una ruta específica para el transporte de pasajeros, carga y correo, una en calidad de operadora y comercializadora y la otra en su calidad de comercializadora, en la que cada una de las líneas aéreas involucradas tenga derechos de tráfico.

ARTÍCULO 2

OTORGAMIENTO DE DERECHOS

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la prestación de servicios aéreos por las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante:

- a) el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;
- b) el derecho de hacer escalas en su territorio para fines comerciales; y el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; y
- c) el derecho de prestar servicios internacionales regulares y no regulares de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, de forma separada o combinada, y servicios regulares y no regulares exclusivos de carga, desde puntos anteriores al territorio de la Parte que designa la aerolínea, a través del territorio de esa Parte y de puntos intermedios, hasta cualquier punto en el territorio de la Parte que ha otorgado el derecho y más allá, con totales derechos de tráfico de tercera, cuarta y quinta libertad, con el número de frecuencias y material de vuelo que estimen apropiado que puede ser propio, arrendado o fletado.

2. Las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante tendrán el derecho de utilizar todas las aerovías, aeropuertos y otras facilidades en el territorio de la otra Parte Contratante, sobre bases no discriminatorias.

3. Cada línea aérea designada, en cualquiera o en todos sus vuelos, podrá a su elección:

a. efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas.

b. combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave.

c. servir en las rutas un punto o puntos anteriores, intermedios o más allá del territorio de las Partes, en cualquier combinación u orden.

d. omitir escalas en cualquier punto o puntos.

e. transferir el tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves en cualquier punto de las rutas, el tráfico de pasajeros, carga y correo o el tráfico exclusivo de carga desde una aeronave a otra distinta o a varias aeronaves distinta(s) de aquella(s) utilizada(s) sobre la misma ruta antes de dicha escala, sea que esta(s) aeronave(s) sea(n) propia(s) u operada(s) bajo alguna modalidad de las indicadas en el artículo 8.

f. servir puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y poder ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos.

4. Toda disposición de este artículo se considerará una concesión a una línea aérea designada de una Parte del derecho de transporte, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, carga y correo, a cambio de una remuneración, y a un punto del territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 3 DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho a designar tantas líneas aéreas como desee para realizar transporte aéreo en virtud del presente Acuerdo, y de retirar o cambiar tales designaciones. Dichas designaciones se transmitirán por escrito a la otra Parte Contratante, por vía diplomática.
2. Al recibo de dicha designación, y de las solicitudes de la o las líneas aéreas designadas, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante deberán, sujetas a las disposiciones de los párrafos 3. y 4. de este artículo, otorgar las autorizaciones y permisos correspondientes con los retrasos mínimos de procedimiento, de conformidad con el párrafo 1. de este artículo.
3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante pueden exigir a una línea aérea designada de la otra Parte Contratante que le demuestre que está calificada para cumplir con las condiciones establecidas por las leyes y reglamentos normal y razonablemente aplicados en la operación de transporte aéreo.
4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de negarse a aceptar la designación referida en el párrafo 2 de este artículo, o de imponer a una línea aérea designada las condiciones que se estimen necesarias para el ejercicio de los derechos especificados en el artículo 2 de este acuerdo, si la propiedad sustancial de la línea aérea no pertenece a nacionales de la Parte Contratante que la ha designado, y no ha sido constituida ni tiene su sede principal de negocios en el territorio de dicha Parte Contratante.
5. Cuando una línea aérea haya sido así designada y autorizada, podrá iniciar la operación de los servicios acordados de conformidad con las disposiciones relevantes de este Acuerdo y con un mínimo de demora administrativa.

ARTÍCULO 4

REVOCACIÓN, SUSPENSIÓN O LIMITACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar, suspender o limitar las autorizaciones o permisos de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, si dicha línea aérea pertenece (directa o mediante la propiedad mayoritaria) a un tercer Estado y/o a un nacional de un tercer Estado con el que una de las Partes Contratantes no tenga un acuerdo bilateral de servicios aéreos, y si los derechos de tráfico necesarios para ese Estado no están recíprocamente disponibles, o si la línea aérea designada no ha cumplido con las leyes y reglamentos a que se hace referencia en el artículo 5 (Aplicación de las leyes) del presente Acuerdo, ni está constituida y tiene su sede principal en el territorio de dicha Parte Contratante.

2. A menos que una revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones mencionadas en el párrafo (1) de este Artículo sea esencial para prevenir futuras infracciones de leyes o reglamentos, dicho derecho sólo se ejercerá después de consultas entre las autoridades aeronáuticas del Estado de la otra Parte Contratante. En tal caso, las consultas comenzarán en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que una de las Partes Contratantes haya solicitado la celebración de consultas.

3. Este artículo no limita el derecho de cualquiera de las Partes Contratantes a suspender, limitar o imponer condiciones sobre el transporte aéreo, de acuerdo con las disposiciones de los artículos 6 (Seguridad de la Aviación).

ARTÍCULO 5

APLICACIÓN DE LAS LEYES

1. Las leyes y reglamentos que regulen, sobre el territorio de cada Parte Contratante la entrada, permanencia y salida del país de las aeronaves dedicadas al transporte aéreo, y las que regulen los trámites relativos a la migración, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de la empresa designada por la otra Parte Contratante. Dicha aplicación no será discriminatoria para terceros países.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante que regulan el suministro de información estadística deberán ser cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 6 SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. Conforme a sus derechos y obligaciones derivados del Derecho Internacional, las Partes Contratantes reiteran que su obligación de proteger, en su relación mutua, la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente acuerdo.
2. Las Partes Contratantes se prestarán, a requerimiento de una de ellas, la ayuda que sea necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.
3. Sin que signifique una limitación a sus derechos y obligaciones generales derivados del Derecho Internacional, las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones del Acuerdo sobre las Infracciones y ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Acuerdo para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; y el Acuerdo 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 los Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, siempre y cuando ambas Partes Contratantes sean partes en estas Convenciones, así como con toda otra Convención o Protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil que ambas Partes hubieren ratificado.
4. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos a la Convención sobre Aviación Civil Internacional, en la medida que tales normas sobre seguridad de la aviación sean aplicables a las Partes Contratantes. Estas exigirán que los operadores de aeronaves bajo su registro, o los operadores que tengan su sede principal de negocios o residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos actúen de conformidad con dichas normas sobre seguridad de la aviación.

5. Cada Parte Contratante conviene que se puede exigir a sus operadores de aeronaves que cumplan las disposiciones sobre seguridad de la aviación, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida y permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante asegurará que se adopten las medidas adecuadas dentro de su territorio para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, a la tripulación y sus efectos personales, así como la carga y el suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte Contratante dará también acogida favorable a toda solicitud de la otra Parte Contratante para que adopte medidas especiales de seguridad de la aviación, con el fin de afrontar una amenaza determinada.

6. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

7. Cuando una de las Partes Contratantes tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante no se ajusta a las disposiciones sobre seguridad de la aviación estipuladas en el presente artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio sobre los asuntos en cuestión dentro de los 15 días siguientes a la fecha de dicha solicitud, será causa para rechazar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operaciones o al permiso técnico de una línea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante. En caso de emergencia, una Parte Contratante podrá adoptar medidas provisionales antes que haya transcurrido el plazo de 15 días.

ARTÍCULO 7

SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas en cualquier momento respecto a los estándares de seguridad operacional en cualquier área relacionada con las instalaciones y servicios aeronáuticos, las tripulaciones, las aeronaves o sus operaciones, adoptadas por la otra Parte Contratante. Dichas consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días siguientes a dicha solicitud.

2. Si, tras haberse efectuado dichas consultas, una Parte Contratante comprueba que la otra Parte Contratante no mantiene y administra efectivamente, en los aspectos mencionados en el párrafo 1 del presente artículo, normas de seguridad operacional en cualquiera de dichas materias que sean a 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 sobre el resultado de tales comprobaciones y los pasos que se considere necesarios para ajustarse a esas normas mínimas de la OACI, y esa otra Parte Contratante adoptará las medidas correctivas apropiadas en un plazo acordado. La no adopción de las medidas apropiadas en el plazo acordado será motivo para la aplicación del Artículo 4 (revocación, suspensión o limitación de la autorización) del presente Acuerdo.

3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 16 de la Convención, se acuerda que cualquier aeronave operada por o en nombre de la línea aérea de una de las Partes Contratantes en servicios hacia o desde el territorio del Estado de la otra Parte Contratante puede, mientras se encuentre en el territorio del Estado de la otra Parte Contratante, ser sujeto a inspección (en este artículo denominado "inspección en pista"), sin demoras injustificadas. Esto consistiría en una inspección realizada por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 de la Convención, el objetivo de esta inspección será comprobar tanto la validez de los documentos de la aeronave como los de su tripulación y el estado aparente de la aeronave y su equipo, de conformidad con las normas efectivas establecidas sobre la base de la Convención.

4. Si una inspección en pista o una serie de inspecciones en pista da lugar a:
- a. grave preocupación de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con la Convención, o
 - b. graves preocupaciones de que no exista un mantenimiento y administración eficaces de las normas de seguridad operacional establecidas en ese momento de conformidad con la Convención,

la Parte Contratante que tiene a cargo la inspección será libre de considerar, a los efectos del Artículo 33, de la Convención, que los requisitos en virtud de los cuales se ha expedido el certificado o los permisos correspondientes a dicha

aeronave o con respecto a la tripulación de dicha aeronave, o que los requisitos en virtud de los cuales se opera dicha aeronave no sean iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con la Convención.

5. En el caso que el representante de una línea aérea niegue el acceso, con el objeto de desarrollar una inspección en pista de una aeronave operada por una línea aérea designada por una Parte Contratante conforme al párrafo (3) anterior, la otra Parte Contratante podrá inferir que existe una grave preocupación de aquellas referidas en el párrafo (4) anterior y llegar a las conclusiones referidas en dicho párrafo.

6. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar la autorización de operación de la línea aérea de la otra Parte Contratante de inmediato en el caso que la primera Parte Contratante concluya, sea como resultado de una inspección en pista, la denegación de acceso a una inspección en pista o una serie de inspecciones en pista, consulta o de otro tipo, que las medidas inmediatas son esenciales para asegurar la seguridad de una operación de la línea aérea.

7. Toda acción de una Parte Contratante de conformidad con los párrafos (2) o (6) anteriores, será suspendida una vez que dejen de existir las bases para la adopción de esa medida.

8. Para operar el transporte aéreo previsto en este acuerdo, cada Parte Contratante reconocerá como válidos los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias expedidas o validadas por la otra Parte en vigor.

9. Las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante deberán cumplir con las normas técnicas de la otra Parte relativas a la revalidación y concesión del Certificado de Operador Aéreo (AOC), cuyos requisitos no serán discriminatorios con respecto a las empresas nacionales u otras empresas internacionales.

10. Toda aeronave operada por o en nombre de una línea aérea de una Parte que preste servicios desde o hacia el territorio de la otra Parte, cuando esté en el territorio de ésta, estará sujeta a inspección por representantes autorizados de la otra Parte, siempre y cuando esto no provoque demoras innecesarias en la operación de la aeronave.

ARTÍCULO 8 OPORTUNIDADES COMERCIALES

1. Las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante tendrán derecho a establecer oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta de transporte aéreo.
2. Las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos al ingreso, residencia y empleo, podrán enviar al territorio de la otra Parte Contratante y mantener en él, personal directivo, técnico operacional, de ventas y otro personal especializado, para la prestación de servicios de transporte aéreo, de conformidad con la legislación nacional.
3. Cada línea aérea designada podrá, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales de ambas Partes Contratantes, encargarse de sus propios servicios de tierra en el territorio de la otra Parte Contratante (en adelante "Servicios Autónomos") o, si lo prefiere, efectuar una selección entre agentes competidores para llevar a cabo estos servicios. Estos servicios estarán sujetos solamente a restricciones físicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad aeroportuaria. En los casos en que tales consideraciones impidan la realización de Servicios Autónomos, los servicios de tierra deberán ofrecerse a todas las líneas aéreas sobre una base de igualdad; los cargos estarán basados en los costos de los servicios prestados; y dichos servicios deberán ser comparables en clase y calidad a los servicios autónomos.
4. Cada línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes podrá dedicarse a la venta de servicios de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante directamente y, si lo desea, a través de sus agentes. Cada línea aérea designada tendrá el derecho de vender este transporte, y cualquier persona estará en libertad de adquirirlo, en la moneda de dicho territorio o en monedas de libre conversión, de conformidad con las disposiciones cambiarias vigentes de cada Parte Contratante.
5. Cada Parte Contratante otorgará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante el derecho a remesar a su sede principal de negocios los ingresos obtenidos en el territorio de la primera Parte Contratante, una vez descontados los gastos. La conversión y remesa se permitirá con prontitud, al tipo de cambio vigente aplicable a las transacciones y remesas en ese momento.

6. Al operar o mantener los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada por una de las Partes Contratantes podrá celebrar acuerdos comerciales tales como Blocked Space y Código Compartido con líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes y/o aerolínea(s) de un tercer país siempre y cuando (i) las líneas aéreas que suscriban dichos acuerdos comerciales cuenten con los derechos de tráfico correspondientes; y (ii) los billetes de pasaje aéreo y cualquier otro documento que dé cuenta de las condiciones del transporte aéreo y/o las guías aéreas, establezcan claramente al comprador o usuario del respectivo servicio, cuál es la línea aérea que efectivamente operará cada tramo del servicio y con cuál línea aérea tendrá una relación comercial-contractual.

Para las operaciones bajo las modalidades indicadas en el presente número, las frecuencias utilizadas por las líneas aéreas designadas no operadoras, no se restarán de la capacidad autorizada, salvo que estas operaciones se realicen con empresas de terceros países.

7. Al operar o mantener los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada por una de las Partes Contratantes podrá también celebrar acuerdos comerciales tales como intercambio de aeronaves, Contratos de Arrendamiento de aeronaves ("dry lease"), Subarrendamiento de aeronaves, Contratos de Arrendamiento de Aeronaves por Horas ("Interchange" o "lease for hours"), Contratos de Arrendamiento de Aeronaves con Tripulación, sea que incluya o no Seguros y Mantenimiento ("Wet Lease"), con líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes y/o aerolínea(s) de un tercer país, sujeto al cumplimiento de las disposiciones de seguridad operacional y de seguridad de la aviación a que se alude en el presente Acuerdo.

ARTÍCULO 9 DERECHOS ADUANEROS

1. Las aeronaves operadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de cualesquiera de las Partes Contratantes, así como su equipo regular, piezas de repuesto, abastecimientos de combustibles, lubricantes y suministros de la aeronave (incluyendo comida y bebidas) a bordo de tales aeronaves, estarán exentas de todos los derechos de aduana, siempre que ese equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados.



2. También estarán exentos de dichos derechos, con excepción de los cargos basados en el costo de los servicios prestados:
 - a. los suministros de la aeronave embarcados en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades competentes de dicha Parte Contratante y para su consumo a bordo de la aeronave que preste los servicios convenidos con la otra Parte Contratante;
 - b. los repuestos, ingresados al territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, para la mantención o reparación de la aeronave utilizada por la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, en los servicios convenidos;
 - c. los combustibles y lubricantes (incluyendo los fluidos hidráulicos) destinados a aprovisionar a las aeronaves operadas en servicios internacionales por la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, incluso cuando dichos suministros sean utilizados en la parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte Contratante en la que fueron embarcados;
 - d. el material impreso de boletos, cartas de porte, cualquier material impreso que lleve la insignia de una línea aérea designada de una Parte Contratada y material publicitario distribuido habitualmente sin cargo por esa línea aérea designada destinado a ser utilizado en la operación de servicios internacionales hasta el momento en que sean reexportados.
3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y suministros que se encuentren a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, podrá ser descargado en el territorio de la otra Parte Contratante sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicha otra Parte Contratante. En tal caso, podrán mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de ellos de otra manera, de acuerdo con los reglamentos aduaneros.

ARTÍCULO 10

CARGOS AL USUARIO

1. Los cargos al usuario que impongan los organismos competentes a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante serán justos, razonables y no injustamente discriminatorios.
2. Cada Parte Contratante promoverá la celebración de consultas entre los organismos competentes de su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios y las instalaciones, y alentará a los organismos competentes y a las líneas aéreas a intercambiar la información que sea necesaria para permitir un examen minucioso que determine si los cargos son razonables.

ARTÍCULO 11

COMPETENCIA ENTRE LINEAS AEREAS

1. Cada Parte Contratante concederá a las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes una oportunidad justa y equitativa, para competir en la prestación de servicios de transporte aéreo internacional regulado por el presente Acuerdo.
2. La capacidad de transporte aéreo internacional ofrecida por las líneas aéreas designadas será determinada libremente por cada una de ellas.
3. Ninguna de las Partes Contratantes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o los tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, salvo cuando sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operacionales o ambientales, de acuerdo a condiciones uniformes compatibles con el artículo 15 de la Convención y siempre sobre bases no discriminatorias.
4. Ambas Partes Contratantes adoptarán todas las medidas apropiadas dentro de sus jurisdicciones para prevenir cualquier forma de discriminación o prácticas de competencia desleal que tengan un efecto adverso sobre la posición competitiva de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.
5. Cada Parte Contratante minimizará las cargas administrativas para el cumplimiento de requisitos y procedimientos aplicables a las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante y asegurará que tales requisitos y procedimientos se aplicarán de modo no discriminatorio.

ARTÍCULO 12 TARIFAS

1. Cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:

- a. la prevención de tarifas o prácticas irrazonablemente discriminatorios;
- b. la protección de los consumidores respecto a las tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen del abuso de una posición dominante; y
- c. la protección de las líneas aéreas contra los precios artificialmente bajos debido a subsidios o apoyos gubernamentales directos o indirectos.

2. Ninguna de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes podrá actuar unilateralmente a fin de impedir la introducción de cualquier tarifa que se proponga cobrar o que cobre una línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes, salvo lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 de este artículo.

3. Los precios que las líneas aéreas de la otra Parte Contratante cobrarán desde y hacia su territorio se presentarán a la Autoridad Aeronáutica de cada Parte Contratante o a las entidades correspondientes para su notificación o registro.

4. Si cualquiera de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes considera que una tarifa propuesta o en aplicación es incompatible con las consideraciones estipuladas en el párrafo (1) del presente artículo, ellas deberán y notificarán a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante las razones de su disconformidad, tan pronto como sea posible. Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes harán entonces los mayores esfuerzos para resolver la cuestión entre ellas. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas. Estas consultas se celebrarán en un plazo no superior a 30 días desde la recepción de la solicitud y las Partes Contratantes cooperarán a fin de disponer de la información necesaria para llegar a una resolución razonada de la cuestión. Si las Partes Contratantes logran un acuerdo sobre una tarifa respecto de la cual se presentó una notificación de disconformidad, cada Parte Contratante realizará los mayores esfuerzos para llevarlo a la práctica. Si terminadas las consultas no hay acuerdo mutuo, tal tarifa continuará en vigor.

ARTÍCULO 13

PRESENTACIÓN DEL HORARIO DE VUELO

La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cada Parte Contratante presentará(n) sus planes de vuelo previstos a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante en cada temporada (verano e invierno) por lo menos treinta (30) días antes de la operación de los servicios convenidos. Vuelos adicionales pueden ser solicitados por las Partes Contratantes.

ARTÍCULO 14

TRANSITO DIRECTO

1. Con sujeción a las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante, los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo a través del territorio de una Parte Contratante y que no abandonen la zona del aeropuerto reservada para tal fin sólo estarán sujetos a un control muy simplificado excepto con respecto a las medidas de seguridad contra la violencia, la piratería aérea y el contrabando de estupefacientes y sustancias sicotrópicas. Dichos equipajes, carga y correo estarán exentos de aranceles y similares derechos, tasas y cargas que no se basen en el costo de los servicios prestados a su llegada.

ARTÍCULO 15

PROHIBICIÓN DE FUMAR

1. Cada Parte Contratante prohibirá o hará que sus líneas aéreas prohíban fumar en todos los vuelos que transporten pasajeros operados por sus líneas aéreas entre los territorios de las Partes Contratantes. Esta prohibición se aplicará a todos los sitios dentro de la aeronave y estará en efecto al momento en que una aeronave comience el embarque de los pasajeros hasta el momento en que el desembarque de los pasajeros se encuentre completo.

2. Cada Parte Contratante adoptará todas las medidas que considere razonables para asegurar el cumplimiento por sus líneas aéreas y por sus pasajeros y miembros de la tripulación de conformidad con las disposiciones del presente Artículo, incluyendo la imposición de sanciones apropiadas por el incumplimiento.



ARTÍCULO 16 PROTECCIÓN AMBIENTAL

Las Partes Contratantes apoyan la necesidad de proteger el medio ambiente promoviendo el desarrollo sostenible de la aviación. Las Partes Contratantes acuerdan, en lo que respecta a las operaciones entre sus respectivos territorios, cumplir con las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) del Anexo y la política y directrices existentes de la OACI sobre protección ambiental”.

ARTÍCULO 17 CONSULTAS Y MODIFICACIONES

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar la celebración de consultas relativas al presente Acuerdo. Tales consultas comenzarán a la mayor brevedad posible, pero no después de 45 días de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud, a menos que se acuerde de otro modo.

2. Cualquier modificación al presente Convenio entrará en vigor en la fecha del intercambio de Notas, a través de la vía diplomática, en las que las Partes se informen que han completados los procedimientos y formalidades legales requeridas por su legislación interna.

ARTÍCULO 18 SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. Si surgiera alguna discrepancia entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes en primer lugar tratarán de solucionarla entre ellas. Si las Partes Contratantes no llegaran a un arreglo mediante negociación, podrán acordar someter la discrepancia a la decisión de un tribunal arbitral.

2. Dicho panel de arbitraje estará compuesto por tres miembros nominados de la siguiente manera:

a. Dentro de los 30 días después de recibida la solicitud de arbitraje, cada Parte Contratante designará un árbitro. Dentro de los 60 días después que estos dos árbitros hayan sido nombrados, designarán mediante acuerdo mutuo un tercer árbitro, que actuará como Presidente del tribunal arbitral;

b. Si cualquiera de las Partes Contratantes no designa un árbitro o si el tercer árbitro no es nombrado de acuerdo al subpárrafo a), el árbitro o árbitros será(n) designado(s), a la solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, por el Presidente del Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional, dentro de los treinta (30) días de recibirse la solicitud. Si el Presidente del Consejo es nacional de cualquiera de las Partes Contratantes, la designación se efectuará por el Vicepresidente más antiguo que no sea descalificado por la misma razón.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir con el procedimiento, las decisiones y el laudo adoptado por el Tribunal Arbitral. Si las decisiones impuestas de acuerdo con los párrafos 2 y 3 de este artículo no son cumplidos por cualquiera de las Partes Contratantes o por las líneas aéreas designadas por cada una de ellas, la otra Parte Contratante podrá, mientras no sean cumplidos, limitar, impedir o revocar cualquier derecho o privilegio otorgado en virtud del presente Acuerdo a la otra Parte Contratante incumplida.

4. Los gastos del Tribunal Arbitral serán asumidos en montos iguales por las Partes.

ARTÍCULO 19 TERMINACIÓN

1. En cualquier momento, cualquiera de las Partes Contratantes podrá comunicar por escrito a la otra Parte Contratante su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo, a través de la vía diplomática. Dicha comunicación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo finalizará doce meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante haya recibido la notificación, a menos que la comunicación se retire por mutuo acuerdo antes de expirar dicho plazo.

2. Si la Parte Contratante no acusa recibo de la notificación de terminación, se entenderá que ella ha sido recibida catorce (14) días después de la fecha en que la OACI acuse recibo de dicha notificación.

ARTÍCULO 20 ACUERDO MULTILATERAL

Si entra en vigor un acuerdo multilateral adoptado por ambas Partes Contratantes, con respecto a cualquier asunto a que se refiere el presente Acuerdo, éste se modificará conforme a las disposiciones del acuerdo multilateral.

ARTÍCULO 21 REGISTO EN LA OACI

El presente Acuerdo y todas sus enmiendas se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 22 NO DISCRIMINACIÓN

Las Partes Contratantes entienden que el presente Acuerdo está basado en el Principio de No Discriminación Mutua, en términos que cada Parte Contratante otorgará a la otra Parte un tratamiento igualitario, equivalente y no discriminatorio respecto a las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante, particularmente con relación a los derechos y obligaciones establecidos en el presente Acuerdo, incluido pero no limitado a gravámenes, tarifas, precios, oportunidades comerciales, seguridad, utilización de aeropuertos, asignación de slots o el ejercicio de los derechos de tráfico acordados en el presente Acuerdo.

ARTÍCULO 23
SISTEMAS COMPUTACIONALES DE RESERVA (CRS)

1. Las Partes Contratantes acuerdan que los CRS tendrán un sistema integrado de presentación en que:
 - i. La información relativa a los servicios aéreos internacionales, incluida la creación de conexiones en estos servicios, será editada y presentada basada en criterios no discriminatorios y objetivos que no estén influenciados, directa o indirectamente, por la identidad de la línea aérea o del mercado. Dichos criterios se aplicarán en forma uniforme a todas las líneas aéreas participantes.
 - ii. Las bases de datos de los CRS deben ser lo más completas posibles.
 - iii. Los proveedores de CRS no borrarán la información entregada por las líneas aéreas participantes; dicha información será fiel y transparente; por ejemplo, los vuelos con códigos compartidos o cambio de capacidad operacional y los vuelos con escalas deben quedar claramente identificados e incluir dichas características.
 - iv. Todos los CRS que cuenten los agentes de viaje que distribuyan directamente a los usuarios información sobre servicios de las líneas aéreas al público viajero en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes no sólo estarán obligados a operar, sino que también tendrán derecho a hacerlo, de conformidad con las normas del CRS que se aplican en el territorio donde se opera el CRS.
 - v. Los agentes de viaje podrán usar cualquiera de los sistemas secundarios disponibles mediante el CRS, siempre y cuando el agente de viajes realice una solicitud específica para dicho sistema.
2. Las Partes Contratantes exigirán que cada proveedor de CRS que opere en su territorio permita a participar en sus CRS a todas las líneas aéreas dispuestas a pagar un precio no discriminatorio. Las Partes Contratantes exigirán que todos los sistemas de distribución que proporcione un proveedor se ofrezcan en forma no discriminatoria a las líneas aéreas participantes. Las Partes Contratantes exigirán que los proveedores de CRS presenten, en forma no discriminatoria, objetiva e independiente de los operadores y mercados, la información sobre servicios aéreos internacionales de las líneas aéreas participantes en todos los mercados en que deseen vender tales servicios. A petición de parte, los

proveedores de CRS deberán divulgar los detalles de sus procedimientos de actualización y almacenamiento de la base de datos, sus criterios de edición y clasificación de la información, la importancia dada a tales criterios y los criterios usados para la seleccionar los puntos de conexión e inclusión de vuelos en conexión.

3. Los proveedores de CRS que operen en el territorio de una Parte Contratante tendrán derecho a introducir, mantener y poner, con entera libertad, sus equipos CRS a disposición de las agencias o compañías de viaje cuyo giro principal sea la distribución de productos relacionados con viajes en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que el CRS cumpla con tales principios.

4. Ninguna de las Partes Contratantes, en su territorio, impondrá o permitirá que se impongan a los proveedores de CRS de la otra Parte Contratante requisitos relativos al acceso y uso de sistemas de comunicación, selección y uso de equipos y programas de CRS e instalación técnica de equipos de CRS más estrictos que los impuestos a sus propios proveedores de CRS.

5. Ninguna de las Partes Contratantes, en su territorio, impondrá o permitirá que se impongan a los proveedores de CRS de la otra Parte Contratante requisitos relativos a presentación (incluidos parámetros de edición y presentación), operación o venta de CRS más estrictos que los impuestos a sus propios proveedores de CRS.

6. Los CRS en uso en el territorio de una Parte Contratante que cumplan con estos principios y otras normas regulatorias, técnicas y de seguridad no discriminatorias tendrán derecho a acceso efectivo y libre en el territorio de la otra Parte Contratante. Un aspecto de esto es que las líneas aéreas designadas participarán en tal sistema con la misma libertad que en su territorio nacional, como con cualquier sistema ofrecido a los agentes de viaje en el territorio de la otra Parte Contratante. Los propietarios/operadores de CRS de una Parte Contratante tendrán la misma oportunidad de poseer/operar CRS que se ajusten a estos principios dentro del territorio de la otra Parte Contratante que los propietarios/operadores de dicha Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará/asegurará de que sus líneas aéreas y sus proveedores de CRS no discriminen a las agencias de viajes en su territorio nacional debido a su uso o posesión de un CRS operado también en el territorio de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 24

ENTRADA EN VIGOR

Este Acuerdo entrará en vigor sesenta (60) días después de la fecha de la recepción de la última nota en que una de las Partes comunique a la otra, por la vía diplomática, el cumplimiento de los requisitos legales internos, necesarios para dicho efecto.

En fe de lo cual los abajo firmantes, estando debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo que comprende veinticuatro (24) Artículos y han puesto sus sellos.

Hecho en Colombo a los siete (7) días del mes de diciembre del año 2017, en duplicado, en los idiomas español, turco e inglés, todos los textos igualmente auténticos. En caso de discrepancias en la interpretación o aplicación prevalecerá la versión en inglés.

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

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE CHILE**

Bahri Kesici
Director General en Funciones
Dirección General de Aviación Civil

Jaime Binder
Secretario General
Junta de Aeronáutica Civil

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

The Government of the Republic of Turkey and the Government of the Republic of Chile hereinafter referred to as "the Contracting Parties";

Desiring to promote an air transportation system based on competition among airlines in the marketplace, with minimum government interference and regulation, and equal opportunities;

Desiring to facilitate the expansion of international air transportation;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transportation and reaffirming their serious concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being parties to the Convention on International Civil aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

DEFINITIONS

1. For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated, the term:
 - "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 Chile, the Civil Aeronautical Board or, its successor agency or agencies;
 - a. "Agreement" means this Agreement as well as any amendment thereto;
 - b. "Contracting Party" is a State that has formally agreed to be bound to this Agreement;
 - c. "Air Transportation" means any public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration, hire, or any other way;
 - d. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:

- i) any amendment that has entered into force under article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties, and
 - ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Contracting Parties;
- e. "ICAO" designates the International Civil Aviation Organization;
 - f. "Agreed services" means, the international air services which can be operated, according to provisions of this Agreement on the specified routes;
 - g. "Designated airline" means the airline or airlines designated and authorized in accordance with article 3 of this agreement;
 - h. "Tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, excluding remuneration and other conditions relating to carriage of mail;
 - i. "International air service" means, under Article 96 of the Convention, air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State,
 - j. "Territory" has the meaning ascribed in Article 2 of the Convention;
 - k. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security goods, facilities and services.
 - l. "Code sharing" means a business arrangement among designated airlines of both Contracting Parties and/or third country airlines under which they jointly operate a specific route for carrying passengers, cargo and mail, one as operator and marketer and the other as marketer, whereby each of the airlines involved has traffic rights.

ARTICLE 2

GRANT OF RIGHTS

- 1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of air services by the designated airlines of the other Contracting Party:
 - a. the right to fly across its territory without landing
 - b. the right to make stops in its territory for commercial purposes; and the right to make stops in its territory for non-commercial purposes; and

- c. the right to provide scheduled and non-scheduled international passenger, cargo and mail air transport services, either separately or in combination, and exclusive scheduled and non-scheduled cargo services from points behind the territory of the Party designating the airline, across the territory of that Party and intermediate points, to any point in the territory of the Party that has granted the right and beyond, with full third, fourth and fifth freedom traffic rights, with the number of frequencies and the flight equipment they deem appropriate that can be of its own, hired or chartered;
2. The designated airlines of one Contracting Party shall have the right to use all airways, airports and other facilities in the territory of the other Contracting Party, on a non-discriminatory basis.
3. Each designated airline may, on any or all flights and at its option:
 - a. operate flights in either or both directions.
 - b. combine different flight numbers within one aircraft operation.
 - c. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order.
 - d. omit stops at any point or points.
 - e. transfer traffic from any of its aircraft to any other of its aircrafts at any point on the routes, the traffic of passengers, cargo and mail, or exclusively the traffic of cargo from one aircraft to a different one or to several aircrafts other from those used over the same route before such stop, whether this/those is/are its own aircraft(s) or operated under any of the modalities specified in article 8.
 - f. serve points behind any point in its territory, with or without change of aircraft or flight number, and may hold out and advertise such services to the public as direct services.
4. Any provision of this article shall be deemed as a concession to a designated airline of a Party of the right to carriage, in the territory of the other Party, passengers, cargo and mail, for remuneration, and to a point of the territory of the other Party.

ARTICLE 3

DESIGNATION and AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct air transportation in accordance with this agreement, and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Contracting Party in writing through diplomatic channels.
2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline(s), aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this article, grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, according to paragraph 1 of this article.
3. The aeronautical authorities of a Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to demonstrate qualification as to meet the conditions set forth by the domestic laws and regulations as normally and reasonably applied to the operation of air transportation;
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation referred to in paragraph 2 of this article, or impose to a designated airline the conditions as deemed necessary for the exercise of the rights specified in article 2 of this agreement, if the airline is neither principally owned by nationals of the Contracting Party designating the airline, nor it is incorporated and has its principal place of business in the territory of such Contracting Party.
5. When an airline has been so designated and authorized, may commence operation of the agreed services in accordance with the relevant provisions of this agreement and with minimum procedural delay.

ARTICLE 4

REVOCATION, SUSPENSION or LIMITATION of AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the authorizations or permissions of an air carrier designated by the other Contracting Party if such air carrier is owned (directly or through majority ownership) by a third State and/or nationals of a third State with which either Contracting Party does not have a bilateral air services agreement, and the necessary traffic rights to that State are not reciprocally available, or if the designated air carrier has failed to comply with the laws and regulations referred to in article 5 (Applications of Laws) of this Agreement, nor it is incorporated and has its principal place of business in the territory of such Contracting Party.

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 between 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.
3. This article does not limit the rights of either Contracting Party to suspend, limit or impose conditions on air transportation in accordance with the provisions of article 6 (Aviation Security).

ARTICLE 5

APPLICATION of LAWS

1. The laws and regulations of each Contracting Party governing the entry into, staying within and departure from the country of aircrafts engaged in air transportation, and those governing migration, customs and health measures, shall also be applied within that territory to the operations of the company designated by the other Contracting Party. Such application shall not be discriminatory for third countries.
2. The laws and regulations of a Contracting Party governing the provision of statistical information shall be complied with, by the airlines of the other Contracting Party.

ARTICLE 6

AVIATION SECURITY

1. In accordance with their rights and obligations under International Law, the Contracting Parties reaffirm their mutual obligation to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference as an integral part of this agreement.
2. The Contracting Parties shall, at the request of either of them, provide all necessary assistance to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of their passengers, crew, aircrafts, airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. Without limiting the generality of their rights and obligations under International Law, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and other Certain Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963; the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence in Airports operating in International Civil Aviation, signed at Montreal on February 24, 1988, provided both Contracting Parties are Parties to said Conventions, as well as any other Convention or Protocol regarding civil aviation security ratified by both Parties.
4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions set by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, insofar as such regulations are applicable to the Contracting Parties. They shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and operators of airports in their act in conformity with such aviation security provisions.
5. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions required by the other Contracting Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are applied within its territory to and to inspect passengers, crew, carry-on items, cargo and aircraft stores, protect aircraft prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special aviation security measures to meet a particular threat.
6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircrafts, 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 safety such incident or threat thereof.
7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement on the issues involved within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

ARTICLE 7

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 Limitations of Authorization) of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 16 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of the airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the State of the other Contracting Party may, while within the territory of the State of the other Contracting Party, be made subject of an examination (in this Article called "ramp inspection"), without unreasonable delay. This would be an inspection by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft. However, the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the objective of this inspection will be to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment, in accordance with the established effective norms on the basis of the Convention.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a. serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
 - b. serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

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

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

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airline of a Contracting Party in accordance with paragraph (3) above is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
6. Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the airline of the other Contracting Party immediately in the case the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, the denial of an access to a ramp inspection or a series of ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
8. For operating the air transportation provided under this agreement, each Contracting Party shall recognize as valid the certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party in force.
9. The designated airlines of one Contracting Party shall comply with the technical standards of the other Party, regarding revalidation and granting of the Air Operator Certificate (AOC), the requirements of which shall not be discriminatory compared with national companies or other international companies.
10. Any aircraft operated by or on behalf of an airline of a Party providing services from or to the territory of the other Party, shall, when it is in the territory of the latter, be subject to inspection by authorized representatives of the other Party, provided that this does not cause unnecessary delays to the aircraft operation.

ARTICLE 8

COMMERCIAL OPPORTUNITIES

1. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the promotion and sale of air transportation.
2. The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist

staff required for the provision of air transportation, in accordance with national legislation.

3. Each designated airline shall have the right in accordance with the national laws and regulations of both Contracting Parties to perform its own ground-handling services in the territory of the other Contracting Party (hereinafter "Self-handling Services") or, at its option, select among competing agents for such services. These services shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude Self-Handling Services, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.
4. Each designated airline of either Contracting Party may engage in the sale of air transportation services in the territory of the other Contracting Party directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies, subject to the current rate of exchange provisions of each Contracting Party.
5. Each Contracting Party shall grant to the designated airlines of the other Contracting Party the right to remit to its principal place of business local revenues obtained in the territory of the former Contracting Party in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance prevailing on the date of conversion and remittance.
6. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements such as Blocked-space and Code-sharing, with designated airlines of either Contracting Party and/or an airline or airlines of a third country, provided that (i) the airlines in such arrangements hold the corresponding air traffic rights; and (ii) the airline tickets and any other document regarding the conditions of the air transportation and/or air waybills state clearly the buyer or user of such service, the airline that will actually operate each segment of the service, and the airline with which will enter into a commercial-contractual relation.

In operating the agreed services as of previously stated, frequencies used by non-operator designated airlines shall not be deducted from the authorize capacity, unless these operations were done with companies of third countries.

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may also enter into commercial arrangements such as aircraft exchange, Dry Leases, Aircraft Subleases, Interchange or lease for hours, Wet Leases, whether they include or not Insurances and Maintenance with designated airlines of either Contracting Party and/or an airline or airlines of a third country, subject to the compliance of operational and aviation security provisions referred to in this Agreement.

ARTICLE 9

CUSTOMS DUTIES

1. Aircrafts operated in international air transportation by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, fuel, lubricants and aircrafts stores (including items of food and beverages) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft until re-exported.
2. The following shall also be exempt from duties, with the exception of charges based on the cost of the service provided:
 - a. aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within the limits set by the competent authorities of such Contracting Party and for use on board the aircraft engaged in the services agreed upon with the other Contracting Party;
 - b. spare parts introduced into the territory of either Contracting Party for the servicing or repair of aircraft operated by the designated airline or airlines of the other Contracting Party in the agreed services;
 - 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.

Equipment and supplies referred to in paragraph (a) and (b) above may be required to be kept under the supervision or control of customs authorities.

3. Standard aircraft equipment, as well as materials and supplies on board aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only upon authorization of customs authorities of the other Contracting Party. In such case, they may be required to be kept under the supervision of such authorities until re-exported or until otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

ARTICLE 10

USER CHARGES

1. User charges that may be imposed by the competent charging bodies on designated airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory.
2. Each Contracting Party shall encourage consultations among the competent charging bodies in the territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging bodies and the airlines to exchange information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges.

ARTICLE 11

COMPETITION AMONG AIRLINES

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.
2. The capacity of international air transport offered by the designated airlines shall be determined freely by each of them.
3. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with article 15 of the Convention and always on a non-discriminatory basis.
4. Both Contracting Parties shall adopt all such measures as required within their jurisdiction to prevent any form of discrimination or unfair competition practices affecting the competitiveness of the airlines of the other Contracting Party.
5. Each Contracting Party shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on designated airlines of the other Contracting Party and ensure that such burdens and procedures are applied upon a non-discriminatory basis.

ARTICLE 12

PRICING

1. Each designated airline shall establish the prices for air transportation, intervention by the Parties shall be limited to:
 - a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
 - b. protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. None of the aeronautical authority of the Contracting Parties shall take unilateral action to prevent the introduction of a price proposed to be charged or charged by a designated airline of either Contracting Party, except as set out herein in paragraphs 3 and 4 of this article.
3. Prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party shall be submitted to the aeronautical authorities of each Contracting Party or to the corresponding entities for notification or registration.
4. If either aeronautical authority of the Contracting Parties believes that the price proposed or in effect is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (1) of this article, it shall and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall use their best efforts to settle the issue between them. Each Contracting Party may request consultations. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, such tariff shall remain in force.

ARTICLE 13

FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall submit its envisaged flight schedules 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. Additional flights may be submitted as required by contracting parties.

ARTICLE 14

DIRECT TRANSIT

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

ARTICLE 15

BAN ON SMOKING

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

ARTICLE 16

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 and the existing ICAO policy and guidance on environmental protection.

ARTICLE 17

CONSULTATIONS AND AMENDMENTS

1. Either Contracting Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 45 days from the date the other Contracting Party receives the request, unless otherwise agreed.
2. Any amendments to this Agreement shall become effective upon the exchange of Notes whereby the two Contracting Parties inform one another that they have completed the formalities required by their national legislation.

ARTICLE 18

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. Any dispute arising between the Contracting Parties as to the interpretation or application of this Agreement shall be settled in the first place by the Contracting Parties. If the Contracting Parties fail to reach a settlement through consultation, they can agree to submit such dispute to an arbitration panel.
2. Such arbitration panel shall be composed of three members established as follows:
 - a. Each Contracting Party shall designate an arbitrator within thirty (30) days after receipt of the request of arbitration. Within sixty (60) days after the two arbitrators shall be appointed, they shall appoint, by mutual agreement, a third arbitrator, who will act as President of the arbitration panel;
 - b. If either Contracting Party does not designate an arbitrator or if the third arbitrator is not designated as stated in subparagraph a) the arbitrator or arbitrators shall, at the request of either Contracting Party, be designated by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization within thirty (30) days. If the President of the Council is a national of either Contracting Party, the designation shall be done by the oldest Vice President who is not disqualified for the same reason.
3. The Contracting Parties undertake to comply with the procedure, decisions and the judgment handed down by the Arbitration Panel. If decisions handed down in accordance with paragraphs 2 and 3 of this article are not observed by either Contracting Party or the designated airlines of either of them, the other Contracting Party may, as long as they are not observed, limit, impede or revoke any right or privilege granted pursuant to this Agreement to the other non-compliant Contracting Party.
4. Costs incurred as a result of the Arbitration Panel shall be assumed in equal amounts by the Parties.

ARTICLE 19

TERMINATION

1. Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement through diplomatic channels. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate twelve months after receipt by the other Contracting Party of the relevant notice, unless such notice is withdrawn before the expiry of the above term by mutual agreement of the Contracting Parties.
2. Should the Contracting Party fail to acknowledge receipt of the notice of termination, such notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date ICAO acknowledge receipt thereof.

ARTICLE 20

MULTILATERAL AGREEMENT

Should a multilateral agreement adopted by both Contracting Parties with regard to any matter referred to herein become effective, this Agreement shall be adjusted to the provisions of the multilateral agreement.

ARTICLE 21

REGISTRATION WITH ICAO

This agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 22

NON-DISCRIMINATION

The Contracting Parties understand that this Agreement is based on the Principle of Mutual Non-Discrimination, in terms that each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party an egalitarian, equal non-discriminatory treatment concerning the airlines designated by each Contracting Party, particularly in relation with the rights and obligations set forth in this Agreement, including, but not limited to taxes, tariffs, prices, commercial opportunities, security, use of airports, assignment of slots or the exercise of the traffic rights agreed in this Agreement.

ARTICLE 23

COMPUTER RESERVATIONS SYSTEMS (CRS)

1. The Contracting Parties agree that CRSs will have integrated primary displays for which:
 - (i) Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.
 - (ii) CRS data bases shall be as comprehensive as possible.
 - (iii) CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.
 - (iv) All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party's territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.
 - (v) Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.
2. The Contracting Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay a non-discriminatory fee to participate in its CRS. The Contracting Parties shall require that all distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. The Contracting Parties shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, information about the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

3. CRS vendors operating in the territory of one Contracting Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Contracting Party if the CRS complies with these principles.
4. Neither Contracting Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Contracting Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities; selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.
5. Neither Contracting Party shall, in its territory, impose nor permit to be imposed on the CRS vendors of the other Contracting Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.
6. CRSs in use in the territory of one Contracting Party that comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical and security standards shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Contracting Party. One aspect of this is that designated airlines shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Contracting Party. Owners/operators of CRSs of one Contracting Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Contracting Party as do owners/operators of that Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 24
ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force on the 60th day after the date of the receipt of the last written notification by which the Parties notify, each other through the diplomatic channels, that all necessary internal procedures have been complied with.

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

Done at Colombo this 7th day of December 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

FOR THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF CHILE

Bahri KESİCİ
Act. Director General
Directorate General of Civil Aviation

Jaime BINDER
Secretary General
Civil Aeronautics Board