

**No. 37324**

---

**Finland  
and  
Cyprus**

**Air Services Agreement between the Government of the Republic of Finland and the Government of the Republic of Cyprus (with annex). Nicosia, 30 September 1993**

**Entry into force: 1 November 1995, in accordance with article 21**

**Authentic text: *English***

**Registration with the Secretariat of the United Nations: *Finland, 7 March 2001***

---

**Finlande  
et  
Chypre**

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République de Finlande et le Gouvernement de la République de Chypre (avec annexe). Nicosie, 30 septembre 1993**

**Entrée en vigueur : 1er novembre 1995, conformément à l'article 21**

**Texte authentique : *anglais***

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Finlande, 7 mars 2001***

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CYPRUS

The Government of the Republic of Finland and the Government of the Republic of Cyprus, hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

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

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

Have agreed as follows:

*Article 1. Definitions*

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

a) the term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes and Convention adopted under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective or been ratified by both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of Finland, the Civil Aviation Administration (Ilmailulaitos), and in the case of Cyprus, the Minister of Communications and Works, or, in both cases, any other person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities;

c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

d) the term "tariff" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo (excluding mail), including any significant additional benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage, and the commission to be paid on the sales of tickets for the carriage of persons, or on corresponding transactions for the carriage of cargo. It includes also the conditions that govern the applicability of the price for carriage or the payment of commission;

e) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;

f) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;

g) the term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments thereto.

2. Titles given to the Articles of this Agreement are for reference purposes only.

*Article 2. Applicability of the Chicago Convention*

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

*Article 3. Grant of rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the appropriate Part of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

2. The airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- a) to fly across the territory of the other Contracting Party without landing;
- b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;
- c) to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex to this Agreement, for the purpose of taking on and putting down international traffic in passengers, cargo and mail.

3. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

*Article 4. Designation of airlines*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph 3 of this Article and paragraph 1 of Article 5, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorization.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Chicago Convention.

4. When an airline has been so designated and authorized it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

*Article 5. Refusal, revocation or suspension of operating authorization*

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to grant or to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in paragraph 2 of Article 3 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as they may deem necessary on the exercise of those rights:

a) in any case where they are not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or

b) in case of failure by that airline to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting the rights; or

c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of fifteen (15) days from the date of a request for consultations.

3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 19 shall not be prejudiced.

*Article 6. Airport and facility charges*

The charges imposed by the aeronautical authorities of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities on the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on its national aircraft engaged in similar international air services.

*Article 7. Exemption from customs and other duties*

1. Aircraft operated on the agreed services by a designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all customs duties, fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that territory.

2. There shall also be exempt from the same duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to services performed:

a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board an outbound aircraft operated on the agreed services by a designated airline of the other Contracting Party;

b) spare parts introduced into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in operations on the agreed services by a designated airline of the other Contracting Party;

c) fuel and lubricants intended for use in the operation of the agreed services by aircraft of a designated airline of one Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the other Contracting Party, in which territory they are taken on board.

3. Materials referred to in paragraph 2 above may be required to be kept under Customs supervision or control.

4. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and spare parts normally retained on board aircraft operated by a designated airline of one Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

5. Necessary airline documents, such as air tickets and air waybills, intended for the use of a designated airline of one Contracting Party and introduced into the territory of the other Contracting Party, shall be exempted from customs duties in the latter territory.

#### *Article 8. Capacity provisions*

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall have fair and equal opportunity to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2. In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or any part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall retain as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of states other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the states comprising the area; and

c) the requirements of through airline operation.

4. In order to ensure the application of the principles in this Article the capacity to be provided on the agreed services shall be submitted to the aeronautical authorities of both Contracting Parties for their approval. In considering the capacity proposals by the designated airlines the aeronautical authorities shall apply the provisions of this Article taking into account the principles contained in the International Agreement on the sharing of capacity on intra-European scheduled air services, signed at Paris on 16 June 1987.

*Article 9. Approval of timetables*

The designated airline of either Contracting Party shall, not later than thirty (30) days prior to the date of operation of any agreed service, submit its proposed timetables to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval. In special cases this time limit may be reduced subject to the approval of the said authorities. Such timetables shall include the type of service and aircraft to be used, the flight schedule and any other relevant information. The same procedure shall apply to any subsequent changes.

*Article 10. Information and statistics*

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to traffic carried on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted to its national aeronautical authorities. Any additional statistical traffic data which the aeronautical authorities of one Contracting Party may desire shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

*Article 11. Application of laws and regulations*

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services or to the operation and navigation of such aircraft while within the said territory shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration, immigration, customs, currency, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, while they are within the said territory.

*Article 12. Transfer of earnings*

Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer, in accordance with applicable foreign exchange regulations, of the excess of receipts over expenditure earned in its territory by that airline in connection

with the carriage of passengers and cargo, including mail. Such transfers shall not be subject to any charges except those normally collected by banks for such transactions.

*Article 13. Aviation security*

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

*Article 14. Tariffs*

With regard to tariffs to be applied on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Parties the provisions in the International Agreement on the procedure for

the establishment of tariffs for intra-European scheduled air services, signed at Paris on 16 June 1987, shall be applicable.

*Article 15. Consultations*

In a spirit of close co-operation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement.

*Article 16. Amendments*

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modification agreed in such consultations shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures and shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other that these procedures have been complied with.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, amendments relating only to the Annex may be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and will become effective as agreed between them.

*Article 17. Conformity with multilateral conventions*

If a multilateral air convention, which is binding on both Contracting Parties, comes into force, the provisions of such convention shall prevail.

*Article 18. Settlement of disputes*

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall, in the first place, endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such



case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. The expenses of the arbitration shall be equally shared between the Contracting Parties.

*Article 19. Termination*

1. Either Contracting Party may, at any time, give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting party. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

*Article 20. Registration with ICAO*

This Agreement and any amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

*Article 21. Entry into force*

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels that the procedures necessary for the entry into force of the Agreement have been completed.

Done in duplicate at Nicosia on 30 September 1993, in the English language, both originals being equally authentic.

For the Government of the Republic of Finland:

ARTO TANNER

For the Government of the Republic of Cyprus:

KYRIAKOS CHRISTOFI

ANNEX

Part I

Routes which may be operated by the designated airline of the Republic of Cyprus, in both directions:

Points of origin	Intermediate Points	Points in Finland	Points beyond
Points in Cyprus	To be specified	Helsinki and/or another point in Finland to be chosen by Cyprus	To be specified

Any point or points on the specified routes may, at the option of the designated airline, be omitted on any or all flights provided that all services originate or terminate in Cyprus.

Part II

Routes which may be operated by the designated airline of the Republic of Finland, in both directions:

Points of origin	Intermediate Points	Points in Cyprus	Points beyond
Points in Finland	To be specified	Larnaca and/or Paphos	Beirut, Cairo and/or Tel Aviv. Other points to be specified

Any point or points on the specified routes may, at the option of the designated airline, be omitted on any or all flights provided that all services originate or terminate in Finland.

Part III

No fifth freedom traffic rights shall be exercised between intermediate points or points beyond and the territory of the other Contracting Party unless an agreement to that effect is made between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE

Le Gouvernement de la République de Finlande et le Gouvernement de la République de Chypre (ci-après dénommés "les Parties contractantes");

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

Désireux de conclure un Accord en vue de créer et d'exploiter des services réguliers de transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier. Définitions*

1. Aux fins du présent Accord et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

a) l'expression "la Convention de Chicago" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et inclut toute annexe adoptée aux termes de l'Article 90 de ladite Convention, ainsi que tous amendements aux Annexes et à la Convention adoptés aux termes des Articles 90 et 94 de cette dernière, dans la mesure où ceux-ci sont appliqués ou ont été ratifiés par les deux Parties contractantes;

b) l'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas de la République de Finlande, l'Administration de l'aviation civile (Ilmailulaitos) et, dans celui de Chypre, le Ministre des Communications et des travaux publics ou, dans les deux cas, toute autre personne ou tout autre organisme dûment habilité à exercer les fonctions attribuées auxdites autorités aéronautiques;

c) l'expression "entreprise désignée" s'entend de l'entreprise de transport aérien désignée et habilitée à exploiter lesdits services conformément à l'Article 4 du présent Accord;

d) le terme "tarif" s'entend du prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de fret (à l'exclusion du courrier), y compris toutes prestations supplémentaires importantes devant être fournies ou proposées à l'occasion desdits transports et de la commission à verser sur la vente des billets pour le transport de personnes ou pour les transactions correspondantes pour le transport du fret. Il englobe également les conditions qui régissent l'applicabilité du prix du transport ou du paiement de la commission;

e) le terme "territoire", appliqué à un État, a le sens que lui donne l'Article 2 de la Convention de Chicago;

f) les expressions "services aériens", "services aériens internationaux", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donne l'Article 96 de la Convention de Chicago respectivement;

g) le terme "le présent Accord" s'entend aussi de son Annexe et de tout amendement.

2. Les titres des articles du présent Accord sont donnés uniquement à titre de référence.

#### *Article 2. Applicabilité de la Convention de Chicago*

Les dispositions du présent Accord sont soumises aux dispositions de la Convention de Chicago dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

#### *Article 3. Octroi des droits de trafic*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord pour créer et exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie appropriée de l'Annexe au présent Accord. De tels services et routes sont respectivement dénommés ci-après "les services convenus" et "les routes indiquées".

2. L'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie contractante jouit, pendant l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée des droits suivants :

a) celui de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans atterrissage;

b) celui d'effectuer sur le territoire de l'autre Partie contractante des escales non commerciales;

c) celui de faire des escales en des points spécifiés pour ladite route dans l'Annexe au présent Accord pour embarquer et débarquer en trafic international des passagers, du fret et du courrier.

3. Aucune disposition du présent article ne confère à une entreprise d'une Partie contractante le droit d'embarquer contre rémunération ou dans le cadre d'un contrat de louage, sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers et du fret, y compris du courrier, à destination d'un autre point du territoire de cette dernière.

#### *Article 4. Désignation des entreprises de transport aérien*

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien qui sera chargée d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées.

2. Au reçu de cette désignation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante doivent, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article et du paragraphe 1 de l'article 5, accorder sans délai à l'entreprise de transport aérien désignée l'autorisation d'exploitation adéquate.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure

de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention de Chicago.

4. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et habilitée, elle peut commencer à exploiter à tout moment les services convenus, à condition que ladite entreprise de transport aérien se conforme à toutes les dispositions applicables du présent Accord.

*Article 5. Refus, annulation ou suspension de l'autorisation d'exploitation*

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de refuser d'accorder ou de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante ou d'imposer les conditions qu'elles peuvent estimer nécessaires pour l'exercice desdits droits :

a) dans tous les cas où elles n'ont pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette partie; ou

b) dans le cas où l'entreprise de transport aérien en question ne respecte pas la législation et/ou la réglementation de la Partie contractante qui accorde les droits; ou

c) dans le cas où l'entreprise de transport aérien manque de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf s'il est indispensable de prendre immédiatement une mesure de révocation, de suspension ou d'imposition des conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article pour empêcher que se poursuivent des infractions à la législation et/ou à la réglementation, il n'est fait usage de ce droit qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent commencer dans les quinze (15) jours qui suivent la date de la demande de consultations.

3. Dans le cas où une mesure est prise par une Partie contractante aux termes du présent article, les droits de l'autre Partie contractante, au titre de l'article 19, ne sont pas affectés.

*Article 6. Redevances d'usage*

Les redevances imposées par les autorités compétentes d'une Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations par l'aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ne doivent pas être plus élevées que celles qu'elle impose à leur entreprise de transport aérien nationale exploitant des services aériens internationaux similaires.

*Article 7. Exemption des taxes, droits de douane et autres impôts*

1. Les aéronefs affectés à des services aériens internationaux convenus par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante, de même que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimen-

taires, les boissons et le tabac) se trouvant à l'intérieur desdits aéronefs, sont exonérés de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits articles restent à bord de l'aéronef jusqu'au moment où ils sont réexportés, utilisés ou consommés par ledit aéronef pendant des vols au-dessus du territoire en question.

2. Sont également exemptés des droits, honoraires et redevances, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de services :

a) les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante, destinées à être utilisées à bord d'aéronefs quittant le territoire en question et exploités dans le cadre des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;

b) les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à l'entretien ou à la remise en état des aéronefs exploités dans le cadre des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;

c) les carburants et les lubrifiants utilisés dans le cadre des services convenus par un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être consommés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements mentionnés au paragraphe 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les articles, provisions et pièces de rechange normalement conservés à l'intérieur des aéronefs exploités par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières de cette dernière. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'au moment où ils sont réexportés ou utilisés de quelque autre façon conformément aux règlements douaniers.

5. Les documents nécessaires tels qu'horaires, billets et connaissements aériens destinés à être utilisés par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante et introduits sur le territoire de l'autre Partie contractante sont exonérés de droits de douane et autres taxes similaires sur ce territoire.

#### *Article 8. Dispositions relatives à la capacité*

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

2. En exploitant les services convenus sur les routes indiquées, l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante doit tenir compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante de façon à ne pas affecter indû-

ment les services aériens que la dernière fournit sur la totalité ou une partie quelconque des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont toujours pour objectif essentiel de fournir à un taux de charge suffisant une capacité adaptée aux besoins actuels et raisonnablement prévisibles en ce qui concerne le transport des passagers et du fret, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien. Le droit d'embarquer ou de débarquer des passagers et du fret en des points sur les routes indiquées sur le territoire d'États autres que ceux ayant désigné l'entreprise de transport aérien est exercé conformément au principe général que la capacité doit être liée :

a) aux exigences du trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;

b) aux exigences du trafic dans la région que traverse le service convenu, compte tenu des autres services de transport exploités par les entreprises de transport aérien des États composant la région; et

c) aux exigences de l'exploitation économique de services long courrier.

4. Pour garantir l'application des principes du présent article, la capacité à fournir sur les services convenus est soumise aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes pour approbation. Lors de l'examen des propositions visant la capacité par les entreprises de transport aérien désignées, les autorités aéronautiques appliquent les dispositions du présent article en tenant compte des principes contenus dans l'Accord international sur la procédure applicable à l'établissement des tarifs de services aériens réguliers intra-européens, signé à Paris le 16 juin 1987.

#### *Article 9. Approbation des programmes de trafic aérien*

L'entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante soumet pour approbation, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, au plus tard trente (30) jours avant le début des services convenus, ses programmes. Dans des cas particuliers, ce délai peut être raccourci sous réserve de l'accord desdites autorités. Ces programmes doivent indiquer en particulier le type de services et le type d'aéronef utilisé, les horaires ainsi que tous autres renseignements pertinents. La même procédure est suivie pour toute modification ultérieure.

#### *Article 10. Information et statistiques*

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à leur demande, tous les renseignements et les statistiques liés au trafic entrepris sur les services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée de la première Partie contractante à partir du territoire de l'autre Partie contractante ou à destination de ce dernier, comme celles qui sont normalement établies et présentées à ses autorités nationales. Toutes les données statistiques supplémentaires relatives au trafic que peuvent demander les autorités aéronautiques d'une Partie contractante font, sur demande,

l'objet de discussions et d'un accord mutuel entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

*Article 11. Application des lois et réglementations*

1. Les lois et réglementations d'une Partie contractante relatives à l'admission sur son territoire ou au départ de ce dernier de l'aéronef assurant des services aériens internationaux ou à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence sur ledit territoire s'appliquent à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et réglementations d'une Partie contractante régissant l'entrée, le séjour ou le départ de son territoire des passagers, équipages, fret ou courrier telles que les formalités concernant l'entrée, la sortie, l'émigration, l'immigration, les douanes, les devises, la santé et la quarantaine s'appliquent aux passagers, équipages, fret et courrier transportés par l'aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante pendant leur séjour sur ledit territoire.

*Article 12. Transfert des recettes*

Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement et conformément à la réglementation des changes, l'excédent des recettes enregistré sur son territoire par l'entreprise concernée, à l'occasion du transport de passagers et de fret, y compris le courrier. Ces transferts ne sont soumis à aucuns frais autres que ceux normalement perçus par les banques pour ce type de transaction.

*Article 13. Sécurité aérienne*

1. Conformément aux droits et obligations qu'elles ont contractés dans le cadre du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation réciproque qu'elles ont de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous les actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter l'ensemble de leurs droits et obligations dans le cadre du droit international, les Parties contractantes s'efforcent en particulier d'agir conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de sécurité aérienne et aux exigences techniques fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent en annexes à la Convention de Chicago, dans la mesure où lesdites dispositions et



normes relatives à la sécurité sont applicables aux Parties contractantes; elles demandent aux exploitants des aéronefs de leur pavillon ou aux exploitants desdits aéronefs qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire d'agir conformément aux dispositions de sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante reconnaît que les exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer les dispositions et les normes de sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 ci-dessus, demandées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire ou le départ de ce dernier ou pendant leur séjour sur ledit territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger l'aéronef et contrôler les passagers, l'équipage, les bagages à main, les bagages de soute, le fret et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande présentée par l'autre Partie contractante pour que des mesures spéciales de sécurité soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de leurs aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

#### *Article 14. Tarifs*

Pour les tarifs devant être fixés pour les services convenus par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes, les dispositions de l'Accord international sur la procédure applicable à l'établissement des tarifs de services aériens réguliers intra-européens, signé à Paris le 16 juin 1987 sont applicables.

#### *Article 15. Consultations*

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue d'assurer l'application, l'interprétation et le respect des dispositions du présent Accord.

#### *Article 16. Amendements*

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations à l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, sauf si les deux Parties contractantes conviennent d'une prolongation de ce délai. Toute modification acceptée au cours de ces consultations est approuvée par chaque Partie contractante, conformément à sa législation, et entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui au cours duquel les Parties contractantes s'informent réciproquement que les formalités voulues ont été accomplies.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, les amendements qui ne concernent que l'Annexe peuvent être décidés par les autorités aéronautiques des Parties contractantes et entrent en vigueur comme convenu entre elles.

#### *Article 17. Conformité avec les conventions multilatérales*

Si une convention générale multilatérale relative au transport aérien, à laquelle adhèrent les Parties contractantes, entre en vigueur, les dispositions de ladite convention prévalent.

#### *Article 18. Règlement des différends*

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement du différend par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme; si elles ne s'entendent pas à ce sujet, le différend est, à la demande de l'une ou l'autre Partie, soumis pour décision à un tribunal composé de trois arbitres, un désigné par chaque Partie contractante et le troisième devant être nommé par les deux arbitres déjà désignés. Chacune des Parties contractantes nomme son arbitre dans les soixante (60) jours qui suivent la date de la réception par l'autre Partie contractante d'une notification transmise par la voie diplomatique, demandant un arbitrage du différend par le tribunal en question et le troisième arbitre est désigné au cours d'une nouvelle période de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans les délais spécifiés, ou si le troisième arbitre n'est pas nommé dans le délai fixé, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, désigner un ou des arbitres selon les besoins. Dans ce cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un État tiers et fait fonction de président du tribunal d'arbitrage.

3. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Les dépenses relatives à l'arbitrage sont partagées également entre les Parties contractantes.

#### *Article 19. Dénonciation*

1. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. Dans ce cas, l'Accord expire douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 20. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale*

Le présent Accord et ses amendements sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 21. Entrée en vigueur*

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui au cours duquel les Parties contractantes se sont notifiées mutuellement par la voie diplomatique que les formalités nécessaires à son entrée en vigueur sont terminées.

Fait en double exemplaire à Nicosie le 30 septembre 1993, en langue anglaise, les deux textes faisant également Foi.

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :

ARTO TANNER

Pour le Gouvernement de la République de Chypre :

KYRIAKOS CHRISTOFI

ANNEXE

Section I

Routes qui peuvent être exploitées dans les deux sens par l'entreprise de transport aérien désignée de la République de Chypre :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points en Finlande	Points au-delà
Points à Chypre	à spécifier	Helsinki et/ou un autre point en Finlande, qui sera choisi par Chypre	à spécifier

Un point quelconque ou des points sur les indiquées peuvent, à l'initiative de l'entreprise de transport aérien désignée être omis sur un quelconque ou tous les vols, à condition que tous les services commencent ou se terminent à Chypre.

Section II

Routes qui peuvent être exploitées dans les deux sens par l'entreprise de transport aérien désignée de Finlande :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points à Chypre	Points au-delà
Points en Finlande	à spécifier	Larnaca et/ou Paphos	Beyrouth, Le Caire et/ou Tel Aviv. Autres points à spécifier

Un point quelconque ou des points sur les indiquées peuvent, à l'initiative de l'entreprise de transport aérien désignée être omis sur un quelconque ou tous les vols, à condition que tous les services commencent ou se terminent en Finlande.

Section III

Les droits de trafic de cinquième liberté peuvent être exercés entre des points intermédiaires ou des points au-delà et le territoire de l'autre Partie contractante uniquement dans le cas où un accord à cet effet est conclu entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.