

No. 42867

**Lithuania
and
Cyprus**

Air Services Agreement between the Government of the Republic of Lithuania and the Government of the Republic of Cyprus (with annex). Vilnius, 1 August 1997

Entry into force: *8 January 2000 by notification, in accordance with article 21*

Authentic texts: *English, Greek and Lithuanian*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Lithuania, 7 July 2006*

**Lituanie
et
Chypre**

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République de Lituanie et le Gouvernement de la République de Chypre (avec annexe). Vilnius, 1 août 1997

Entrée en vigueur : *8 janvier 2000 par notification, conformément à l'article 21*

Textes authentiques : *anglais, grec et lituanien*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Lituanie, 7 juillet 2006*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

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

The Government of the Republic of Lithuania and the Government of the Republic of Cyprus (hereinafter referred to in this Agreement as the Contracting Parties) being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of 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 purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

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

(b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Government of the Republic of Lithuania the Ministry of Transport and in the case of the Government of the Republic of Cyprus the Minister of Communications and Works or, in both cases, any other person or body authorized to perform any functions presently exercised by the said aeronautical authorities;

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

(d) the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

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

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

2. It is understood that the titles given to the Articles of this Agreement do in no way restrict or extend the meaning of any of the provisions of this Agreement.

Article 2. Applicability of Chicago Convention

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

Article 3. Granting 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 Route Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

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

(a) to fly, without landing, across the territory of the other Contracting Party;

(b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

(c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Route Schedule annexed to this Agreement, for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

3. Nothing in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be deemed to confer on the 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 authorisations.

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 applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. When an airline has been so designated and authorized it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff is in force and time tables are approved in accordance with the provisions of Articles 9 and 14 of this Agreement in respect of such services.

Article 5. Refusal, Revocation or Suspension of Operating Authorization

1. 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 it may deem necessary on the exercise of those rights:

(a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in the nationals of such Contracting Party; 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 consultation with the other Contracting Party.

3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 17 shall not be prejudiced.

Article 6. Charges

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

Article 7. Exemption From Customs and Other Duties

1. Aircraft of the designated airline of one Contracting Party operating international services as well as supplies of fuel, lubricating oils, other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment and stores including food, beverages and tobacco shall, upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party, be exempt on the basis of reciprocity from customs duties, inspection fees and other similar duties or charges, provided such equipment and supplies 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 all import duties and taxes, on a reciprocal basis, air tickets, shipping documents and labels for luggage, all printed with the name or the emblem of the airline, imported into the territory of either Contracting Party by the designated airline of the other Contracting Party or its agents, for the exclusive use for the servicing of its own aircraft and passengers.

3. Regular airborne equipment, as well as materials and supplies on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such other Party.

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

(a) aircraft stores, including fuel and lubricating oils, taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international air service of the other Contracting Party;

(b) spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airline of the other Contracting Party.

5. Materials referred to in paragraphs 2, 3 and 4 above may be placed under the supervision or control of the customs authorities up to such time as they may be re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

6. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 8. Principles Governing Operation of the Agreed Services

1. The designated airlines of the two Contracting Parties shall be afforded fair and equal opportunity in the operation of the agreed services on the specified routes.

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

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the territory of the other Contracting Party. 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;

(c) the requirements of through airline operation.

4. In order that the designated airlines may be afforded fair and equal treatment, the frequency of the services and their capacity, as well as the flight schedules shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties. This requirement should also be met in case of any change concerning the agreed services.

5. The aeronautical authorities of the two Contracting Parties should, if necessary, endeavour to reach a satisfactory arrangement regarding flight schedules, capacity and frequencies.

Article 9. Approval of Time-tables

The designated airline of either Contracting Party shall, not later than sixty (60) days prior to the date of operation of any agreed service(s), submit its proposed time-tables to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval. Such time-tables shall include the type of service and aircraft to be used, the flight schedule and any other relevant information. This shall, likewise, apply to any subsequent changes. In special cases this time limit may be reduced subject to the approval of the said authorities.

Article 10. Supply of 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 the traffic carried on the agreed services by their designated airlines to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated airline to its national aeronautical authorities. Such data shall include details on volume, distribution, origin and destination of the traffic. Any additional statistical traffic data which the aeronautical authorities of the Contracting Party may desire from the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the two Contracting Parties.

Article 11. Applicability of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party shall apply to the navigation and operation of the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party during entry into, stay in and departure from the territory of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in and 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.

3. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control.

Article 12. Airline Commercial Representation - Transfer of Earnings

1. The designated airline of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of its own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

2. The ground handling operations of the designated airline of one Contracting Party shall be carried out in the territory of the other Contracting Party in accordance with the laws and regulations of that other Contracting Party.

3. Each Contracting Party shall grant the designated airline of the other contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airline's discretion, through agents.

4. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer, in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued, of the excess of receipts over expenditure earned by that airline in the territory of the other Contracting Party in connection with the carriage of passengers, mail and cargo.

5. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the designated airline of the other Contracting Party, the latter shall have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airline of that Contracting Party.

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 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988.

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 Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall 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

1. The tariffs to be charged by the airlines of the Contracting Parties for the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service and the tariffs of other airlines operating scheduled services over the whole or part of the same routes.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days prior to the proposed date of their introduction. In special cases this time limit may be reduced subject to the agreement of the said authorities.

4. Approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission in accordance with paragraph 3 of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of any other state or with any authority whose advice they may consider useful, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

7. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established.

Article 15. Consultation and Amendment

1. In a spirit of close co-operation the two Contracting Parties or their aeronautical authorities 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 and the Annex thereto.

2. If either Contracting Party considers it desirable to amend any of the provisions of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any amendments so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes following completion of the constitutional or otherwise required procedures.

3. Amendments relating only to the provisions of the Agreement other than those of the annexed Schedules shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures.

4. Amendments relating only to the provisions of the annexed Schedules may be agreed upon between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Such amendments will become effective as soon as they are approved by both aeronautical authorities.

Article 16. Conformity with Multilateral Conventions

This Agreement and its Annex will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding upon the Contracting Parties.

Article 17. 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 Organisation.

2. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment 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 Organisation.

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 an arbi-

tral 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 Organisation 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. Registration with ICAO

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

Article 20. Annexes

Annex to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to it shall include reference to the Annex, except where otherwise expressly provided.

Article 21. Entry into Force

1. This Agreement shall enter into force on the 30th day after the Contracting Parties have notified each other through diplomatic notes that the required constitutional formalities have been fulfilled. This Agreement shall be valid for ten (10) years. In the event that neither of the Contracting Parties renounces the Agreement at least than six (6) months prior to the expiry date of the said period, its validity shall be extended indefinitely.

2. This Agreement is drawn in two originals in the Lithuanian, Greek and English languages, all originals being equally authentic. In case of dispute, the English text shall prevail. Each Party retains one copy for implementation.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE in Vilnius on this 1st day of August of the year one thousand nine hundred and ninety seven.

For the Government of the Republic of Lithuania:

For the Government of the Republic of Cyprus:

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

1. Schedule 1

Routes to be operated by the designated airline of the Republic of Lithuania.

From	To	Intermediate Points	Points Beyond
Points in Lithuania	Larnaca and/ or Paphos	To be specified	To be specified

2. Schedule 2

Routes to be operated by the designated airline of the Republic of Cyprus:

From	To	Intermediate Points	Points Beyond
Points in Cyprus	Points in Lithuania	To be specified	To be specified

3. 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 two Contracting Parties.

[GREEK TEXT – TEXTE GREC]

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ
ΜΕΤΑΞΥ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΛΙΘΟΥΑΝΙΑΣ
ΚΑΙ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Η Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Λιθουανίας και η Κυβέρνηση της Κυπριακής Δημοκρατίας (αναφερόμενες στο εξής στη Συμφωνία αυτή ως "τα Συμβαλλόμενα Μέρη"), οι οποίες μετέχουν στη Σύμβαση περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, που ανοίχθηκε για υπογραφή στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944. Επιθυμώντας να συνομολογήσουν Συμφωνία με σκοπό την εγκαθίδρυση αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ και πέραν των αντιστοίχων εδαφών τους.

Συμφώνησαν τα ακόλουθα:

ΑΡΘΡΟ 1 - ΟΡΙΣΜΟΙ

1. Για τους σκοπούς της Συμφωνίας αυτής, εκτός αν από το κείμενο προκύπτει άλλωσπως:

- (α) Ο όρος "Σύμβαση" σημαίνει τη Σύμβαση περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, που ανοίχθηκε για υπογραφή στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 και περιλαμβάνει οποιοδήποτε Παράρτημα που υιοθετείται δυνάμει του Άρθρου 90 της εν λόγω Σύμβασης, καθώς και κάθε τροποποίηση των Παραρτημάτων ή της Σύμβασης, δυνάμει των Άρθρων 90 και 94, στην έκταση που τα εν λόγω Παραρτήματα και οι τροποποιήσεις ισχύουν ή έχουν επικυρωθεί και από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη.
- (β) Ο όρος "αεροναυτικές αρχές" σημαίνει, σε ό,τι αφορά την Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, το Υπουργείο Μεταφορών, και σε ό,τι αφορά την Κυβέρνηση της Κυπριακής Δημοκρατίας τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων ή, και στις δύο περιπτώσεις, οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο ή όργανο που είναι εξουσιοδοτημένο να ασκεί οποιαδήποτε καθήκοντα, τα οποία επί του παρόντος ασκούνται από τις εν λόγω αεροναυτικές αρχές.
- (γ) Ο όρος "καθορισμένη αεροπορική γραμμή" σημαίνει αεροπορική γραμμή, που έχει καθορισθεί και εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με το Άρθρο 4 αυτής της Συμφωνίας.
- (δ) Ο όρος "ναύλα" σημαίνει τις τιμές που είναι πληρωτέες για τη μεταφορά επιβατών και φορτίου και τους όρους υπο τους οποίους θα ισχύουν αυτές οι τιμές, περιλαμβανομένων των προμηθειών και των όρων πρακτόρευσης και άλλων βοηθητικών υπηρεσιών, με εξαίρεση την αμοιβή και τους όρους που αφορούν τη μεταφορά ταχυδρομείου.

- (ε) Ο όρος "έδαφος" σε σχέση με ένα Κράτος έχει την έννοια που αποδίδεται στον όρο αυτό από το Άρθρο 2 της Σύμβασης.
- (στ) Οι όροι "αεροπορική υπηρεσία" "διεθνής αεροπορική υπηρεσία", "αεροπορική γραμμή" και "στάθμευση για μη εμπορικούς σκοπούς", έχουν την έννοια που αποδίδεται αντιστοίχως στους όρους αυτούς από το Άρθρο 96 της Σύμβασης.
2. Νοείται ότι οι επικεφαλίδες που τιτλοφορούν τα Άρθρα αυτής της Συμφωνίας ουδόλως περιορίζουν ή επεκτείνουν την έννοια οποιασδήποτε από τις διατάξεις αυτής της Συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 2 - ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΟΥ ΣΙΚΑΓΟΥ

Οι διατάξεις της Συμφωνίας αυτής υπόκεινται στις διατάξεις της Σύμβασης, στην έκταση που οι διατάξεις εκείνες αφορούν σε διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες.

ΑΡΘΡΟ 3 - ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

1. Κάθε ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη παραχωρεί στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τα δικαιώματα που καθορίζονται σ' αυτή τη Συμφωνία προς το σκοπό της εγκαθίδρυσης και λειτουργίας τακτικών διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών στα δρομολόγια που καθορίζονται στον Πίνακα Δρομολογίων που επισυνάπτεται σ' αυτή τη Συμφωνία. Τέτοιες υπηρεσίες και δρομολόγια θα καλούνται στο εξής ως "συμφωνημένες υπηρεσίες" και "καθορισμένα δρομολόγια", αντιστοίχως.
2. Αεροπορική γραμμή που καθορίζεται από το κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα απολαύει τα πιο κάτω δικαιώματα όταν εκτελεί συμφωνημένες υπηρεσίες σε καθορισμένο δρομολόγιο:
- (α) να υπερίπταται του εδάφους του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους χωρίς προσγειώση·
- (β) να προσγειώνεται στο έδαφος αυτό για μη εμπορικούς σκοπούς και
- (γ) να προσγειώνεται στο έδαφος αυτό στα σημεία που καθορίζονται στον Πίνακα Δρομολογίων που επισυνάπτεται σ' αυτή τη Συμφωνία για το συγκεκριμένο δρομολόγιο για αποβίβαση ή επιβίβαση επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου διεθνούς κίνησης.
3. Τίποτε από όσα διαλαμβάνονται στις παραγράφους 1 και 2 αυτού του Άρθρου δεν θα πρέπει να ερμηνευθεί ότι παρέχει στην αεροπορική γραμμή ενός Συμβαλλόμενου Μέρους το προνόμιο να παραλαμβάνει επιβάτες, φορτίο ή

ταχυδρομείο στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, με αμοιβή ή μίσθωση, και με προορισμό άλλο σημείο επί του εδάφους αυτού του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

ΑΡΘΡΟ 4 - ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει το δικαίωμα να καθορίζει εγγράφως στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος μια αεροπορική γραμμή για την εκτέλεση των συμφωνημένων υπηρεσιών επί των καθορισμένων δρομολογίων.

2. Μόλις λάβουν το έγγραφο καθορισμού οι αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους θα χορηγούν, χωρίς καθυστέρηση, τις κατάλληλες επιχειρησιακές εξουσιοδοτήσεις στην καθορισμένη αεροπορική γραμμή του άλλου Μέρους, επιφυλασσομένων των διατάξεων της παραγράφου 3 αυτού του Άρθρου και της παραγράφου 1 του Άρθρου 5.

3. Οι αεροναυτικές αρχές ενός Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να καλέσουν την αεροπορική γραμμή που έχει καθορισθεί από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος να προσκομίσει αποδείξεις ότι είναι σε θέση να ικανοποιήσει τους όρους όπως καθορίζονται από τους νόμους και κανονισμούς που συνήθως εφαρμόζονται από αυτές τις Αρχές για τη λειτουργία διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης.

4. Έφ' όσον μια αεροπορική γραμμή καθορισθεί και εξουσιοδοτηθεί κατά τον τρόπο αυτό, θα δικαιούται να αρχίσει οποτεδήποτε να λειτουργεί τις συμφωνημένες υπηρεσίες, νοουμένου ότι θα βρίσκονται σε ισχύ ναύλα καθορισμένα σύμφωνα με τις διατάξεις των Άρθρων 9 και 14 αυτής της Συμφωνίας για τις εν λόγω υπηρεσίες.

ΑΡΘΡΟ 5 - ΑΡΝΗΣΗ, ΑΝΑΚΛΗΣΗ Η ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗΣ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗΣ

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δικαιούται να αρνηθεί να χορηγήσει ή να ανακαλέσει επιχειρησιακή εξουσιοδότηση ή να αναστείλει την άσκηση των δικαιωμάτων που καθορίζονται στην παράγραφο 2 του Άρθρου 3 αυτής της Συμφωνίας από την αεροπορική γραμμή που έχει καθορισθεί από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ή να επιβάλει τους αναγκαίους, κατά την κρίση του, όρους στην άσκηση των εν λόγω δικαιωμάτων:

(α) σε κάθε περίπτωση που δεν ικανοποιείται ότι η ουσιαστική κυριότητα και ο πραγματικός έλεγχος της αεροπορικής αυτής γραμμής ανήκει στο Συμβαλλόμενο Μέρος που καθορίζει την αεροπορική γραμμή ή στους πολίτες αυτού του Μέρους ή

- (β) σε περίπτωση που η εν λόγω αεροπορική γραμμή παραλείπει να συμμορφωθεί προς τους νόμους και/ή κανονισμούς του Συμβαλλόμενου Μέρους που χορηγεί τα δικαιώματα ή
- (γ) σε περίπτωση που η αεροπορική γραμμή άλλωσπως παραλείπει να λειτουργεί σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται δυνάμει της Συμφωνίας αυτής.
2. Εκτός εάν ή άμεση ανάκληση, αναστολή ή επιβολή των όρων που διαλαμβάνονται στην παράγραφο 1 αυτού του Άρθρου είναι αναγκαία για την πρόληψη περαιτέρω παραβάσεων των νόμων και/ή κανονισμών, το εν λόγω δικαίωμα θα ασκείται μόνον κατόπιν διαβουλεύσεων με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος.
3. Σε περίπτωση λήξης μέτρων από το ένα Συμβαλλόμενο Μέρος δυνάμει αυτού του Άρθρου, τα δικαιώματα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους δυνάμει του Άρθρου 17 δεν θα παραβλάπτονται.

ΑΡΘΡΟ 6 - ΤΕΛΗ

Τα τέλη για χρήση αεροδρομίων και άλλων αεροπορικών διευκολύνσεων που θα επιβάλλονται από το κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος στα αεροσκάφη της καθορισμένης αεροπορικής γραμμής του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους δεν θα είναι υψηλότερα από τα τέλη που καταβάλλονται από τα εθνικά του αεροσκάφη, που εκτελούν παρόμοιας φύσης διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες.

ΑΡΘΡΟ 7 - ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΑΠΟ ΔΑΣΜΟΥΣ ΚΑΙ ΑΛΛΟΥΣ ΦΟΡΟΥΣ

1. Τα αεροσκάφη της καθορισμένης αεροπορικής γραμμής του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, τα οποία εκτελούν διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες, καθώς επίσης και τα εφόδια σε καύσιμα, λιπαντικά έλαια, άλλα αναλώσιμα τεχνικά εφόδια, ανταλλακτικά, ο κανονικός εξοπλισμός και οι πορμήθειες, συμπεριλαμβανομένων τροφίμων, ποτών και καπνικών προϊόντων, θα απαλλάσσονται από τελωνειακούς δασμούς, τέλη επιθεώρησης και άλλους παρόμοιους δασμούς και τέλη κατά την άφιξη ή την αναχώρησή τους από το έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους με βάση την αρχή της αμοιβαιότητας και νοουμένου ότι τέτοιος εξοπλισμός και προμήθειες θα παραμένουν εντός του αεροσκάφους μέχρις ότου επανεξαχθούν ή χρησιμοποιηθούν ή καταναλωθούν από τα εν λόγω αεροσκάφη κατά τη διάρκεια πτήσεων υπεράνω του εν λόγω εδάφους
2. Θα απαλλάσσονται επίσης από όλους τους εισαγωγικούς δασμούς και φόρους, με βάση την αμοιβαιότητα, τα αεροπορικά εισιτήρια, τα φορτωτικά

έγγραφα και οι ετικέτες αποσκευών που φέρουν το όνομα ή το έμβλημα της αεροπορικής γραμμής και που εισάγονται στο έδαφος ενός Συμβαλλόμενου Μέρους από την καθορισμένη αεροπορική γραμμή του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους ή τους αντιπροσώπους του για να χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των δικών του αεροσκαφών και επιβατών.

3. Κανονικός αερομεταφερόμενος εξοπλισμός καθώς και υλικά και προμήθειες που βρίσκονται σε αεροσκάφος ενός Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να εκφορτώνονται στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μόνον με την έγκριση των τελωνειακών αρχών του άλλου αυτού Μέρους.

4. Επί πλέον θα απαλλάσσονται από τους ίδιους δασμούς, τέλη και επιβαρύνσεις, με εξαίρεση τις επιβαρύνσεις που αντιστοιχούν με τις προσφερόμενες υπηρεσίες, τα ακόλουθα:

(α) αεροπορικές προμήθειες που φορτώνονται στο έδαφος ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, μέσα σε όρια που θα καθορίζονται από τις αρχές του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους, οι οποίες θα χρησιμοποιηθούν πάνω σε αεροσκάφος που αναχωρεί και χρησιμοποιείται για την εκτέλεση διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους

(β) ανταλλακτικά τα οποία εισάγονται στο έδαφος ενός Συμβαλλόμενου Μέρους για τη συντήρηση ή την επιδιόρθωση αεροσκαφών, τα οποία χρησιμοποιούνται σε διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες από την καθορισμένη αεροπορική γραμμή του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

5. Τα υλικά που αναφέρονται στις πιο πάνω παραγράφους 2, 3 και 4 δυνατό να τεθούν υπό την επίβλεψη ή τον έλεγχο των τελωνειακών αρχών, μέχρις ότου επανεξαχθούν ή διατεθούν σύμφωνα με τους τελωνειακούς κανονισμούς.

6. Αποσκευές, φορτίο και ταχυδρομείο που τελούν σε απ' ευθείας διαμετακόμιση θα εξαιρούνται από τελωνειακούς δασμούς και άλλους παρόμοιους φόρους.

ΑΡΘΡΟ 8 - ΑΡΧΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΥΜΦΩΝΗΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

1. Στις καθορισμένες αεροπορικές γραμμές των δύο Συμβαλλομένων Μερών θα παρέχονται δίκαιες και ίσες δυνατότητες για τη λειτουργία των συμφωνημένων υπηρεσιών στα καθορισμένα δρομολόγια.

2. Κατά τη λειτουργία των συμφωνημένων υπηρεσιών η καθορισμένη αεροπορική γραμμή του κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα συμφέροντα της αεροπορικής γραμμής του άλλου Συμβαλλόμενου

Μέρους, κατά τρόπο που να μην επηρεάζονται υπέρμετρα οι υπηρεσίες που η τελευταία παρέχει σε ολόκληρο ή σε τμήμα των ιδίων δρομολογίων.

3. Οι συμφωνημένες υπηρεσίες που παρέχονται από τις καθορισμένες αεροπορικές γραμμές των Συμβαλλόμενων Μερών θα έχουν ως πρωταρχικό σκοπό την παροχή, με εύλογο συντελεστή πληρότητας, επαρκούς χωρητικότητας για την αντιμετώπιση των τρεχουσών και των ευλόγως προβλεπόμενων αναγκών μεταφοράς επιβατών, φορτίων και ταχυδρομείου μεταξύ του εδάφους του Συμβαλλόμενου Μέρους που έχει καθορίσει την αεροπορική γραμμή και του εδάφους του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Η μεταφορά επιβατών και φορτίου, περιλαμβανομένου ταχυδρομείου, που φορτώνονται και εκφορτώνονται σε σημεία που βρίσκονται επί των καθορισμένων δρομολογίων στα εδάφη άλλων κρατών από εκείνα που καθορίζουν την αεροπορική γραμμή θα πραγματοποιείται με βάση τις γενικές αρχές ότι η χωρητικότητα πρέπει να είναι σχετική με:

- (α) τις επιβατικές ανάγκες προς και από το έδαφος του Συμβαλλόμενου Μέρους που έχει καθορίσει την αεροπορική γραμμή·
- (β) τις επιβατικές ανάγκες της περιοχής μέσω της οποίας διέρχεται η συμφωνημένη υπηρεσία αφού ληφθούν υπόψη οι άλλες μεταφορικές υπηρεσίες που εκτελούνται από αεροπορικές γραμμές των χωρών που αποτελούν την περιοχή·
- (γ) τις ανάγκες για διαμετακομιστικής φύσεως αεροπορικές υπηρεσίες.

4. Για να διασφαλίζεται η δίκαιη και ίση μεταχείριση των καθορισμένων αεροπορικών γραμμών, η συχνότητα των υπηρεσιών και η χωρητικότητα τους, όπως επίσης και τα δρομολόγια πτήσεων θα υπόκεινται στην έγκριση των αεροναυτικών αρχών των δύο Συμβαλλόμενων Μερών. Αυτό πρέπει να τηρείται και σε περίπτωση τυχόν αλλαγών στις συμφωνημένες υπηρεσίες.

5. Οι αεροναυτικές αρχές των δύο Συμβαλλόμενων Μερών, πρέπει αν παραστεί ανάγκη, να προσπαθήσουν να επιτύχουν ικανοποιητικές διευθετήσεις σχετικά με τα δρομολόγια πτήσεων, χωρητικότητα και συχνότητα.

ΑΡΘΡΟ 9 - ΕΓΚΡΙΣΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ

Η καθορισμένη αεροπορική γραμμή κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα υποβάλλει τα προτεινόμενα δρομολόγια στις αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Κράτους για έγκριση, όχι αργότερα από εξήντα (60) μέρες πριν την ημερομηνία λειτουργίας οποιασδήποτε συμφωνημένης υπηρεσίας/υπηρεσιών. Αυτά τα δρομολόγια θα περιλαμβάνουν το είδος υπηρεσίας και τον τύπο αεροσκάφους που θα χρησιμοποιηθεί, τις δρομολογημένες πτήσεις και άλλες συναφείς πληροφορίες. Αυτό θα εφαρμόζεται κατά τον ίδιο τρόπο σε οποιεσδήποτε μεταγενέστερες αλλαγές. Σε

ειδικές περιπτώσεις αυτό το χρονικό όριο μπορεί να μειωθεί εφόσον εγκριθεί από τις προαναφερόμενες αρχές.

ΑΡΘΡΟ 10 - ΠΑΡΟΧΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Οι αεροναυτικές αρχές του κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα παρέχουν στις αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, ύστερα από σχετική αίτηση, πληροφορίες και στατιστικές αναφορικά με την αεροπορική κίνηση που μεταφέρεται επί των συμφωνημένων υπηρεσιών από τις καθορισμένες αεροπορικές γραμμές προς και από το έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, όπως αυτές συνήθως ετοιμάζονται και υποβάλλονται από την καθορισμένη αεροπορική γραμμή προς τις αεροναυτικές αρχές της χώρας του. Τα εν λόγω στοιχεία θα περιλαμβάνουν λεπτομέρειες για τον όγκο, την κατανομή, την προέλευση και τον προορισμό της αεροπορικής κίνησης. Οποιαδήποτε πρόσθετα στατιστικά στοιχεία αεροπορικής κίνησης, τα οποία οι αεροναυτικές αρχές του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους δυνατό να ζητήσουν από τις αεροπορικές αρχές του άλλου Μέρους θα αποτελούν, ύστερα από σχετική αίτηση, αντικείμενο αμοιβαίων διαβουλεύσεων και συμφωνίας μεταξύ των δύο Συμβαλλομένων Μερών.

ΑΡΘΡΟ 11 - ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ

1. Οι νόμοι και οι κανονισμοί ενός Συμβαλλόμενου Μέρους θα τυγχάνουν εφαρμογής σε ό,τι αφορά την αεροπλοΐα και το χειρισμό των αεροσκαφών της καθορισμένης αεροπορικής γραμμής του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους κατά την είσοδο, την παραμονή και την αναχώρηση τους από το έδαφος του πρώτου αναφερομένου Συμβαλλόμενου Μέρους.
2. Οι νόμοι και κανονισμοί ενός Συμβαλλόμενου Μέρους που διέπουν την είσοδο, την παραμονή και την αναχώρηση από το έδαφος του επιβατών, πληρωμάτων, φορτίων και ταχυδρομείου όπως είναι οι διατυπώσεις αναφορικά με την είσοδο, έξοδο, μετανάστευση, τελωνεία, συνάλλαγμα, υγεία και καραντίνα, θα εφαρμόζονται στην περίπτωση των επιβατών, του πληρώματος, του φορτίου και του ταχυδρομείου που μεταφέρεται από τα αεροσκάφη της καθορισμένης αεροπορικής γραμμής του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, εφ' όσον βρίσκονται στο εν λόγω έδαφος.
3. Επιβάτες, αποσκευές, φορτίο και ταχυδρομείο που τελούν σε απ' ευθείας διαμετακόμιση επί του εδάφους οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη και δεν εγκαταλείπουν το αεροδρόμιο που προορίζεται για το σκοπό αυτό θα υπόκεινται μόνο σε ένα απλοποιημένο έλεγχο, εκτός σε ότι αφορά μέτρα ασφαλείας κατά της βίας και της αεροπειρατείας.

ΑΡΘΡΟ 12 - ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ - ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΣΟΔΩΝ

1. Η καθορισμένη αεροπορική γραμμή του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους θα δικαιούται, σύμφωνα με τους νόμους και κανονισμούς που αφορούν στην είσοδο, διαμονή και εργοδότηση του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, να φέρουν και να διατηρούν στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, εκείνο από το δικό της διευθυντικό, τεχνικό, λειτουργικό και άλλο εξειδικευμένο προσωπικό το οποίο χρειάζεται για την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών.
2. Οι υπηρεσίες χειριστών εδάφους της καθορισμένης αεροπορικής γραμμής του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους θα διεξάγονται μέσα στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους σύμφωνα με τους νόμους και κανονισμούς αυτού του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
3. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος παραχωρεί στην καθορισμένη αεροπορική γραμμή του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα να ασχολείται άμεσα με την πώληση αερομεταφορών εντός του εδάφους του και κατ' επιλογή της αεροπορικής αυτής γραμμής, και μέσω πρακτόρων.
4. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος παραχωρεί στην καθορισμένη αεροπορική γραμμή του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα ελεύθερης μεταφοράς σύμφωνα με τους περί ξένου συναλλάγματος κανονισμούς του Συμβαλλόμενου Μέρους στο έδαφος του οποίου προέκυψαν τα έσοδα, του πλεονάσματος των εισπράξεων έναντι των δαπανών της αεροπορικής γραμμής, που πραγματοποιήθηκαν στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους από τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου.
5. Αν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος επιβάλει περιορισμούς στη μεταφορά του πλεονάζοντος ποσού από την καθορισμένη αεροπορική γραμμή του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το τελευταίο Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει το δικαίωμα να επιβάλλει αντίστοιχους περιορισμούς στην καθορισμένη αεροπορική γραμμή του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους.

ΑΡΘΡΟ 13 - ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΠΛΟΙΑΣ

1. Συνεπεία προς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους δυνάμει του διεθνούς δικαίου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη επαναβεβαιώνουν ότι η αμοιβαία υποχρέωσή τους προς προστασία της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας έναντι πράξεων παρανόμου παρεμβάσεως συνιστά αναπόσπαστο μέρος της Συμφωνίας. Χωρίς περιορισμό της γενικότητας των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων τους δυνάμει του διεθνούς δικαίου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη οφείλουν, ιδιαίτερα, να ενεργούν σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης περί Αδικημάτων και Ετέρων Πράξεων Τελουμένων Επί Αεροσκαφών, που έχει

υπογραφεί στο Τόκιο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963, της Σύμβασης περί Καταστολής Παράνομων Κατάληψεων Αεροσκαφών, που έχει υπογραφεί στη Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970, και της Σύμβασης περί Καταστολής Παράνομων Πράξεων Στρεφομένων κατά της Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας, που έχει υπογραφεί στο Μοντρεάλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971 και το Πρωτόκολλο περί Καταστολής Παράνομων Πράξεων Βίας σε Αερολιμένες που Εξυπηρετούν τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, που έχει υπογράψει στο Μοντρεάλ, στις 24 Φεβρουαρίου 1988.

2. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος οφείλει να παρέχει, όταν του ζητηθεί, κάθε δυνατή βοήθεια στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για την αποτροπή πράξεων παράνομης κατάληψης πολιτικών αεροσκαφών και άλλων παράνομων πράξεων στρεφομένων κατά της ασφάλειας τέτοιων αεροσκαφών, των επιβατών και των πληρωμάτων τους, αερολιμένων και αεροναυτικών εγκαταστάσεων και για την αποτροπή οποιασδήποτε άλλης απειλής κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

3. Στις μεταξύ τους σχέσεις, τα Μέρη οφείλουν να ενεργούν σύμφωνα με τις διατάξεις αεροπορικής ασφάλειας, που έχουν καθιερωθεί από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και καθορισθεί ως Παραρτήματα της Σύμβασης περί της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, στην έκταση που αυτές οι διατάξεις ασφάλειας ισχύουν στα δύο Μέρη· τα Μέρη θα απαιτούν όπως οι αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται αεροσκάφη που είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιό τους, ή αερομεταφορείς που έχουν την κύρια έδρα εργασιών τους ή τη μόνιμη διαμονή τους στο έδαφος τους και οι λειτουργοί των αερολιμένων που βρίσκονται στο έδαφος τους, ενεργούν σύμφωνα με τις εν λόγω διατάξεις αεροπορικής ασφάλειας.

4. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος συμφωνεί όπως οι εν λόγω αερομεταφορείς δυνατόν να καλούνται να τηρούν τις διατάξεις αεροπορικής ασφάλειας που αναφέρονται στην ανωτέρω παράγραφο 3 όπως απαιτείται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος σε σχέση με την είσοδο, αναχώρηση ή την παραμονή μέσα στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα διασφαλίζει ότι εφαρμόζονται αποτελεσματικά επαρκή μέτρα μέσα στο έδαφος του για την προστασία των αεροσκαφών και τον έλεγχο επιβατών, πληρωμάτων, μεταφερομένων αντικειμένων, αποσκευών, φορτίων και προμηθειών αεροσκαφών πριν και κατά τη διάρκεια επιβίβασης ή φόρτωσης. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα εξετάζει επίσης ευμενώς οποιοσδήποτε αιτήσεις του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους για τη λήψη εύλογων ειδικών μέτρων ασφάλειας για την αντιμετώπιση συγκεκριμένης απειλής.

5. Όταν συμβαίνει επεισόδιο ή απειλείται επεισόδιο παράνομης κατάληψης πολιτικού αεροσκάφους ή άλλων παράνομων πράξεων στρεφομένων κατά της ασφάλειας τέτοιου αεροσκάφους, των επιβατών και του πληρώματός του, των αεροδρομίων ή των αεροναυτικών εγκαταστάσεων, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα αλληλοβοηθούνται με τη διευκόλυνση των επικοινωνιών και τη λήψη άλλων

κατάλληλων μέτρων που θα αποσκοπούν στον ταχύ και ασφαλή τερματισμό του εν λόγω επεισοδίου ή της απειλής τέτοιου επεισοδίου.

ΑΡΘΡΟ 14 - ΝΑΥΛΑ

1. Τα ναύλα που θα χρεώνουν οι αεροπορικές γραμμές των Συμβαλλομένων Μερών για τις συμφωνημένες υπηρεσίες θα καθορίζονται σε εύλογα επίπεδα, λαμβανομένων υπόψη όλων των συναφών παραγόντων, περιλαμβανομένων των επιχειρησιακών δαπανών εύλογου κέρδους, των χαρακτηριστικών της υπηρεσίας και των ναύλων άλλων αεροπορικών γραμμών που εκτελούν τακτικές αεροπορικές υπηρεσίες σε ολόκληρο ή σε τμήμα των ιδίων δρομολογίων.

2. Τα ναύλα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 αυτού του Άρθρου θα συμφωνούνται, αν αυτό είναι δυνατό, από τις καθορισμένες αεροπορικές γραμμές των δύο Συμβαλλομένων Μερών, ύστερα από διαβουλεύσεις με άλλες αεροπορικές γραμμές που εκτελούν πτήσεις πάνω σε ολόκληρο ή σε τμήμα του δρομολογίου. Τετοια συμφωνία θα επιτυγχάνεται, όπου είναι δυνατό, με τη χρησιμοποίηση των διαδικασιών του Διεθνούς Συνδέσμου Αερομεταφορέων που αφορούν τον καθορισμό ναύλων.

3. Τα ναύλα που θα συμφωνούνται ως ανωτέρω θα υποβάλλονται για έγκριση στις αεροναυτικές αρχές των δύο Συμβαλλομένων Μερών εξήντα (60) ημέρες τουλάχιστον πριν από τη σκοπούμενη ημερομηνία εφαρμογής τους. Σε ειδικές περιπτώσεις η προθεσμία αυτή δυνατό να συντμηθεί με τη σύμφωνη γνώμη των εν λόγω αρχών.

4. Η έγκριση αυτή δυνατόν να δοθεί ρητά. Αν καμιά από τις αεροναυτικές αρχές δεν έχει εκφράσει διαφωνία μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από την ημερομηνία υποβολής τους σύμφωνα με την παράγραφο 3 αυτού του Άρθρου, τα ναύλα θα θεωρούνται ως εγκριθέντα. Σε περίπτωση σύντμησης της προθεσμίας υποβολής, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 3, οι αεροναυτικές αρχές μπορούν να συμφωνήσουν ότι η προθεσμία μέσα στην οποία θα πρέπει να γνωστοποιηθεί οποιαδήποτε διαφωνία θα είναι μικρότερη από τριάντα (30) ημέρες.

5. Αν ένα ναύλο δεν συμφωνηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 2 αυτού του Άρθρου ή αν, κατά τη διάρκεια της προθεσμίας που καθορίζεται στην παράγραφο 4 αυτού του Άρθρου, μια αεροναυτική αρχή γνωστοποιήσει στην άλλη αεροναυτική αρχή τη διαφωνία της σε σχέση με το ναύλο που έχει συμφωνηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του Άρθρου αυτού, οι αεροναυτικές αρχές των δύο Συμβαλλομένων Μερών, θα επιχειρήσουν να καθορίσουν το ναύλο με αμοιβαία συμφωνία, αφού συμβουλευθούν τις αεροναυτικές αρχές οποιουδήποτε άλλου κράτους ή οποιαδήποτε αρχή, τη συμβουλή της οποίας μπορεί να κρίνουν χρήσιμη.

6. Αν οι αεροναυτικές αρχές αδυνατούν να συμφωνήσουν σχετικά με την έγκριση οποιουδήποτε ναύλου που τους υποβάλλεται δυνάμει της παραγράφου 3 του Άρθρου αυτού, ή σχετικά με τον καθορισμό οποιουδήποτε ναύλου δυνάμει της παραγράφου 5 του Άρθρου αυτού, η διαφορά θα διευθετείται σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 18 αυτής της Συμφωνίας.

7. Ένα ναύλο που θα καθορισθεί σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του Άρθρου θα παραμένει σε ισχύ μέχρις ότου καθορισθεί νέο ναύλο.

ΑΡΘΡΟ 15 - ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ

1. Με πνεύμα στενής συνεργασίας τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη ή οι αεροναυτικές τους αρχές θα διαβουλεύονται μεταξύ τους από καιρό σε καιρό προς το σκοπό της διασφάλισης της εφαρμογής και της ικανοποιητικής τήρησης των προνοιών αυτής της Συμφωνίας και του Παραρτήματος της.

2. Αν οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη επιθυμεί να επιφέρει τροποποιήσεις στις διατάξεις αυτής της Συμφωνίας μπορεί να ζητήσει τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος. Τέτοιες διαβουλεύσεις θα αρχίζουν μέσα σε προθεσμία εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία του αιτήματος. Οποιοσδήποτε τροποποιήσεις που θα συμφωνηθούν με αυτό τον τρόπο, θα τίθενται σε ισχύ μόλις επιβεβαιωθούν με την ανταλλαγή διπλωματικών ανακοινώσεων μετά τη συμπλήρωση των απαιτούμενων σύνταγματικών ή άλλων αναγκαίων διαδικασιών.

3. Τροποποιήσεις που αφορούν μόνον τις πρόνοιες της Συμφωνίας εκτός από εκείνες των Πινάκων του Παραρτήματος θα εγκρίνονται από το κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος σύμφωνα με τις συνταγματικές διαδικασίες του.

4. Τροποποιήσεις που αφορούν αποκλειστικά τις πρόνοιες των Πινάκων του Παραρτήματος μπορούν να συμφωνούνται από τις αεροναυτικές αρχές των Συμβαλλομένων Μερών. Τέτοιες τροποποιήσεις θα τίθενται σε εφαρμογή μόλις εγκριθούν και από τις δύο αεροναυτικές αρχές.

ΑΡΘΡΟ 16 - ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΠΡΟΣ ΠΟΛΥΜΕΡΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Η Συμφωνία αυτή και το Παράρτημα της θα τροποποιούνται κατά τρόπο που να συνάδουν με τις διατάξεις οποιασδήποτε πολυμερούς σύμβασης ή οποία δυνατό να καταστεί δεσμευτική για τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

ΑΡΘΡΟ 17 - ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται, οποτεδήποτε, να ειδοποιήσει το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, για την απόφασή του να τερματίσει τη Συμφωνία αυτή. Η ειδοποίηση αυτή θα κοινοποιείται συγχρόνως στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

2. Σε τέτοια περίπτωση η Συμφωνία θα τερματίζεται δώδεκα (12) μήνες μετά την ημερομηνία λήξης της ειδοποίησης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, εκτός αν η ειδοποίηση αυτή αποσυρθεί ύστερα από αμοιβαία συμφωνία, πριν από την εκπνοή της ανωτέρω προθεσμίας. Αν δεν επιβεβαιωθεί λήξη της ειδοποίησης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος αυτή θεωρείται ως ληφθείσα δεκατέσσερις (14) ημέρες μετά τη λήξη της από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

ΑΡΘΡΟ 18 - ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

1. Αν μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών προκύψει οποιαδήποτε διαφορά σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή αυτής της Συμφωνίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη οφείλουν κατ' αρχή να επιχειρήσουν διευθέτηση της με διαπραγματεύσεις.

2. Αν τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν επιτύχουν διευθέτηση της διαφοράς με διαπραγματεύσεις, τότε μπορούν να συμφωνήσουν να την παραπέμψουν για απόφαση σε κάποιο πρόσωπο ή όργανο. Αν δεν συμφωνήσουν σ' αυτή τη διαδικασία, με αίτηση οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, η διαφορά θα παραπέμπεται για απόφαση σε τριμελές διαιτητικό δικαστήριο. Το καθένα από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη υποδεικνύει ανά ένα διαιτητή, το δε τρίτο μέλος του δικαστηρίου ορίζεται από τους δύο διαιτητές που θα έχουν υποδειχθεί ως ανωτέρω. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος οφείλει να υποδείξει το διαιτητή του μέσα σε εξήντα (60) ημέρες από την ημερομηνία λήξης της ειδοποίησης του άλλου Μέρους μέσω της διπλωματικής οδού με την οποία επιζητεί διαιτησία σχετικά με τη διαφορά, ο δε τρίτος διαιτητής θα ορίζεται μέσα σε προθεσμία άλλων εξήντα (60) ημερών. Αν οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη παραλείψει να υποδείξει διαιτητή μέσα στην προβλεπόμενη προθεσμία, ο Πρόεδρος του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας μπορεί, ύστερα από παράκληση οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, να ορίσει διαιτητή ή διαιτητές, ανάλογα με την περίπτωση. Σε τέτοια περίπτωση ο τρίτος διαιτητής πρέπει να είναι υπήκοος ενός τρίτου κράτους και να ενεργεί ως Πρόεδρος του διαιτητικού δικαστηρίου.

3. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη οφείλουν να συμμορφώνονται προς οποιαδήποτε απόφαση που θα εκδίδεται δυνάμει της παραγράφου 2 αυτού του Άρθρου.

4. Οι δαπάνες της διαιτησίας βαρύνουν κατ' ίσο λόγο και τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη.

ΑΡΘΡΟ 19 - ΚΑΤΑΧΩΡΗΣΗ ΣΤΟ ΔΟΠΑ

Η Συμφωνία αυτή και κάθε τροποποίηση της θα καταχωρείται στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

ΑΡΘΡΟ 20 - ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Το Παράρτημα αυτής της Συμφωνίας θεωρείται ότι αποτελεί μέρος της Συμφωνίας και κάθε αναφορά στη Συμφωνία θα εξυπακούει και αναφορά στο Παράρτημα, εκτός αν ρητά καθορίζεται διαφορετικά.

ΑΡΘΡΟ 21 - ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

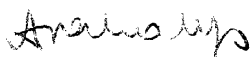
1. Η Συμφωνία αυτή θα τεθεί σε ισχύ την 30η ημέρα αφότου τα Συμβαλλόμενα Μέρη γνωστοποιήσουν το ένα στο άλλο, με διπλωματικές διακοινώσεις, ότι έχουν συμπληρωθεί οι απαιτούμενες συνταγματικές διατυπώσεις. Η Συμφωνία αυτή θα ισχύει για δέκα (10) έτη. Σε περίπτωση που κανένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν καταγγείλει τη Συμφωνία έξι (6) τουλάχιστον μήνες πριν την εκπνοή της δεκαετούς περιόδου, η ισχύς της θα παραταθεί επ' αορίστον.

2. Η Συμφωνία αυτή καταρτίζεται σε δύο εξίσου αυθεντικά πρωτότυπα κείμενα σε τρεις γλώσσες στη λιθουανική, την ελληνική και την αγγλική. Σε περίπτωση διαφοράς, το αγγλικό κείμενο επικρατεί. Το κάθε Μέρος κρατεί ένα αντίτυπο προς εφαρμογή.

3. Εις πίστη των ανωτέρω, οι υπογεγραμμένοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι από τις οικείες Κυβερνήσεις τους, έχουν υπογράψει την παρούσα Συμφωνία.

Έγινε στο Βίλνιους την 1η Αυγούστου του έτους χίλια εννιακόσια ενενήντα επτά

Για την Κυβέρνηση
της Δημοκρατίας της Λιθουανίας



Για την Κυβέρνηση
της Κυπριακής Δημοκρατίας



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΠΙΝΑΚΑΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ1. ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Δρομολόγια που θα εκτελούνται από την καθορισμένη αεροπορική γραμμή της Δημοκρατίας της Λιθουανίας.

<u>Από</u>	<u>Προς</u>	<u>Ενδιάμεσα Σημεία</u>	<u>Σημεία πέραν</u>
Σημεία στη Λιθουανία	Λάρνακα και/ή Πάφο	Να καθοριστούν	Να καθοριστούν

2. ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Δρομολόγια που θα εκτελούνται από την καθορισμένη αεροπορική γραμμή της Κυπριακής Δημοκρατίας.

<u>Από</u>	<u>Προς</u>	<u>Ενδιάμεσα Σημεία</u>	<u>Σημεία πέραν</u>
Σημεία στην Κύπρο	Σημεία στη Λιθουανία	Να καθοριστούν	Να καθοριστούν

3. Εκτός εάν τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη καταλήξουν σε σχετική συμφωνία δεν θα ασκούνται δικαιώματα πέμπτης ελευθερίας μεταξύ ενδιάμεσων σημείων ή σημείων πέραν και του εδάφους του άλλου Συμβαλλόμενου Κράτους.

[LITHUANIAN TEXT – TEXTE LITUANIEN]

**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS IR
KIPRO RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS
S U T A R T I S
DĖL ORO SUSISIEKIMO**

Lietuvos Respublikos Vyriausybė ir Kipro Respublikos Vyriausybė (toliau šioje Sutartyje vadinamos Susitariančiomis Šalimis), būdamos Tarptautinės Civilinės Aviacijos Konvencijos, kuri yra atvira pasirašymui nuo 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, narėmis;

Siekdamos sudaryti Sutartį oro susisiekimui tarp atitinkamų jų teritorijų ir už jų ribų pradėti,

s u s i t a r ė:

1 straipsnis - SAŲOKOS

1. Šioje Sutartyje, jei kontekste kitaip nenumatyta:

(a) terminas "Konvencija" reiškia Tarptautinės Civilinės Aviacijos Konvenciją, pradėtą pasirašyti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, ir apima bet kurį Priedą, priimtą pagal šios Konvencijos 90 straipsnį, ir bet kokį Priedų arba Konvencijos pakeitimą, priimtą pagal Konvencijos 90 ir 94 straipsnius, jei šie Priedai ir pakeitimai galioja arba yra ratifikuoti abiejų Susitariančių Šalių;

(b) terminas "aeronautikos vadovybė" Lietuvos Respublikos Vyriausybės atveju reiškia Susisiekimio ministeriją ir Kipro Respublikos Vyriausybės atveju - Ryšių ir darbų ministrą, arba abiem atvejais - bet kurį asmenį ar instituciją, įgaliotą vykdyti bet kurias funkcijas, kurias šiuo metu vykdo minėtos aeronautikos vadovybės;

(c) terminas "paskirtoji aviakompanija" reiškia aviakompaniją, paskirtą ir įgaliotą pagal šios Sutarties 4 straipsnį;

(d) terminas "tarifas" reiškia kainas, mokamas už keleivių ir krovinio gabenimą, taip pat sąlygas, pagal kurias šios kainos yra taikomos, įskaitant kainas ir sąlygas už agentų bei kitas pagalbines paslaugas, išskyrus užmokestį ir sąlygas už pašto gabenimą;

(e) terminas "teritorija", kalbant apie valstybę, turi reikšmę, apibrėžtą Konvencijos 2 straipsnyje;

(f) terminai "oro susisiekimasis", "tarptautinis oro susisiekimasis", "aviakompanija" ir "nutūpimas nekomerciniais tikslais" turi reikšmes, atitinkamai apibrėžtas Konvencijos 96 straipsnyje.

2. Šios Sutarties straipsnių pavadinimai neriboja, bet ir neišplečia bet kurios šios Sutarties sąlygos prasmės.

2 straipsnis - ČIKAGOS KONVENCIJOS TAIKYMAS

Šios Sutarties sąlygos turi atitikti Konvencijos sąlygas tiek, kiek jos yra taikytinos tarptautiniam oro susisiekimui.

3 straipsnis - TEISIŲ SUTEIKIMAS

1. Viena Susitarianti Šalis suteikia kitai Susitariančiai Šaliai šioje Sutartyje numatytas teises reguliariam tarptautiniam oro susisiekimui pradėti ir vykdyti maršrutais, kurie apibrėžti Maršrutų tvarkaraštyje, pridėtame prie šios Sutarties. Toks susisiekimas ir maršrutai toliau atitinkamai vadinami "sutartu susisiekimu" ir "apibrėžtais maršrutais".

2. Kiekvienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija, vykdydama sutartą susisiekimą apibrėžtais maršrutais, naudosis šiomis teisėmis:

(a) nenutupiant perskristi kitos Susitariančios Šalies teritoriją;

(b) nutūpti minėtoje teritorijoje nemokerciniais tikslais;

(c) nutūpti minėtos teritorijos punktuose, nurodytuose prie šios Sutarties pridėtame Maršrutų tvarkaraštyje, bei įlaipinti ir išlaipinti tarptautinio susisiekimo keleivius, pakrauti ir iškrauti krovinį bei paštą.

3. Niekas šio straipsnio 1 ir 2 punktuose nesuteikia teisės vienos Susitariančios Šalies aviakompanijai paimti kitos Susitariančios Šalies teritorijoje keleivius, krovinį arba paštą ir gabenti už užmokestį arba nuomą į kitą pastarosios Susitariančios Šalies teritorijos punktą.

4 straipsnis - AVIAKOMPANIJŲ PASKYRIMAS

1. Sutartam susisiekimui apibrėžtais maršrutais vykdyti, kiekviena Susitarianti Šalis turės teisę raštu paskirti kitai Susitariančiai Šaliai vieną aviakompaniją.

2. Gavusi tokį paskyrimą, kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė pagal šio straipsnio 3 punkto ir 5 straipsnio 1 punkto reikalavimus, nedelsdama suteiks paskirtajai aviakompanijai reikiamus eksploataavimo įgaliojimus.

3. Vienos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė gali reikalauti, kad kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija įrodytų, jog ji yra pasiruošusi vykdyti įstatymų ir norminių aktų sąlygas, kurias pagal Konvencijos reikalavimus ši vadovybė paprastai taiko tarptautiniam oro susisiekimui vykdyti.

4. Kai aviakompanija taip paskiriama ir įgaliojama, ji bet kuriuo metu gali pradėti vykdyti sutartą susisiekimą su sąlyga, kad šiam susisiekimui tarifas galioja, o tvarkaraščiai yra patvirtinti pagal šios Sutarties 9 ir 14 straipsnių reikalavimus.

5 straipsnis - ATSIKALYMAS SUTEIKTI EKSPLOATAVIMO ĮGALIOJIMĄ, JO ATŠAUKIMAS ARBA SUSTABDYMAS

1. Viena Susitarianti Šalis turės teisę nesuteikti arba atšaukti kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos eksploatavimo įgaliojimą arba sustabdyti naudojimąsi šios Sutarties 3 straipsnio 2 punkte numatytais teisėmis, arba iškelti tokias sąlygas, kurios, jos manymu, yra būtinos naudojantis šiomis teisėmis:

(a) bet kuriuo atveju, kai ji nėra įsitikinusi, kad didžioji šios aviakompanijos nuosavybės dalis ir veiksminga kontrolė priklauso aviakompaniją paskyrusiai Susitariančiai Šaliai arba jos piliečiams; arba

(b) jei aviakompanija nesilaiko šias teises suteikiančios Susitariančios Šalies įstatymų ir/arba norminių aktų; arba

(c) jei aviakompanija kitaip nepajėgi vykdyti šios Sutarties reikalavimų.

2. Jei, siekiant užkirsti kelią tolesniam įstatymų ir/arba norminių aktų pažeidinėjimui, būtina skubiai atšaukti, sustabdyti arba iškelti sąlygas, minimas šio straipsnio 1 punkte, šia teise bus pasinaudojama tik pasikonsultavus su kita Susitariančia Šalimi.

3. Jei viena Susitarianti Šalis ėmėsi veiksmų pagal šį straipsnį, tai ji neapriboja kitos Susitariančios Šalies teisių, numatytų 17 straipsnyje.

6 straipsnis - RINKLIAVOS

Rinkliavos, kurias viena iš Susitariančių Šalių ima iš kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos orlaivio už naudojimąsi aerouostais ir kita aeronavigacine įranga, nebus didesnės už tas, kurias moka jos nacionaliniai orlaiviai, naudojami tame pačiame tarptautiniame susisiekime.

7 straipsnis - ATLEIDIMAS NUO MUITŲ IR KITŲ MOKESČIŲ

1. Vienos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos orlaivis, vykdamas tarptautinį susisiekimą, taip pat kuro ir tepalų atsargos, kitos suvartojamos techninės atsargos, atsarginės dalys, nuolatinė orlaivio įranga ir atsargos, įskaitant maistą, gėrimus ir tabako gaminius, įvežant arba išvežant iš kitos Susitariančios Šalies teritorijos, apibūdinami kaip atleisti nuo muitų, patikrinimo rinkliavų ir kitų panašių mokesčių ar rinkliavų, su sąlyga,

kad ši įranga ir atsargos lieka orlaivyje iki jų išgabavimo atgal arba yra naudojamos ar suvartojamos šiame orlaivyje skrydžio per šią teritoriją metu.

2. Taip pat nuo visų importo muitų ir mokesčių abipusiškai bus atleisti bilietai, krovinio gabenimo dokumentai ir rankinio bagažo kortelės, visa spausdinta medžiaga, turinti aviakompanijos emblema arba pavadinimą, įvežta į vienos iš Susitariančių Šalių teritoriją kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos arba jos agentų ir skirta naudoti vien tik savo orlaiviams bei keleiviams aptarnauti.

3. Nuolatinė orlaivio įranga, įskaitant medžiagas ir atsargas, esančias vienos iš Susitariančių Šalių orlaivyje, gali būti iškrautos kitos Susitariančios Šalies teritorijoje tik leidus kitos Šalies muitinei.

4. Nuo tų pačių muitų, mokesčių ir rinkliavų, išskyrus rinkliavas, susijusias su paslaugų suteikimu, bus atleistos:

(a) orlaivio atsargos, įskaitant kurą ir tepalus, paimtos į orlaivį Susitariančios Šalies teritorijoje pagal tos Susitariančios Šalies vadovybės nustatytas apimtis ir skirtos naudoti išvykstančiame kitos Susitariančios Šalies orlaivyje, atliekančiame tarptautinį oro susisiekimą;

(b) atsarginės dalys, įvežtos į vienos iš Susitariančių Šalių teritoriją orlaivio, kurį kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija naudoja tarptautiniam oro susisiekimui, techniniam aptarnavimui arba remontui.

5. Šio straipsnio 2, 3 ir 4 punktuose minimos medžiagos pagal muitinės taisykles gali būti pateiktos muitinės priežiūrai arba kontrolei iki jų išgabavimo atgal arba kitokio panaudojimo.

6. Tiesioginiu tranzitu gabenamas bagažas, krovins ir paštas bus atleidžiamas nuo muitų ir kitų panašių mokesčių.

8 straipsnis - SUTARTO SUSISIEKIMO PRINCIPAI

1. Abiejų Susitariančių Šalių paskirtosios aviakompanijos turės teisingas ir vienodas galimybes vykdyti sutartą susisiekimą apibrėžtais maršrutais.

2. Vykdydama sutartą susisiekimą, vienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija atsizvelgs į kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos interesus, kad nepakenktų susisiekimui, kurį pastaroji vykdo visuose arba dalyje tų pačių maršrutų.

3. Svarbiausias Susitariančių Šalių paskirtųjų aviakompanijų vykdomo sutarto susisiekimo tikslas - esant pagrįstam apkrovimo koeficientui, suteikti apimtis, atitinkančias esamus ir pagrįstai numatytus poreikius keleiviams, kroviniui ir paštui gabenti tarp Susitariančios Šalies, paskyrusios aviakompaniją, ir kitos Susitariančios Šalies teritorijų. Keleivių ir krovinio, įskaitant pašta, pakrauto ir iškrauto apibrėžtų maršrutų punktuose, esančiuose

trečiųjų šalių teritorijose, gabenimas bus atliekamas pagal bendrą principą, kai apimtys bus susijusios su:

- (a) poreikiais eismui į ir iš aviakompaniją paskyrusios Susitariančios Šalies teritorijos;
- (b) rajono, per kurį vykdomas sutartas susisiekimas, poreikiais eismui, bet atsižvelgiant į kitas šio rajono valstybių aviakompanijų teikiamas transportavimo paslaugas;
- (c) aviakompanijos poreikiais tranzitui.

4. Tam, kad paskirtosios aviakompanijos galėtų teisingai ir vienodai veikti, susisiekimų dažnį ir jų apimtis bei skrydžių grafikus turės patvirtinti abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės. Šis reikalavimas taip pat taikomas bet kuriam sutarto susisiekimo pakeitimui.

5. Abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės pagal galimybes stengsis pasiekti priimtina susitarimą dėl skrydžių tvarkaraščių, apimčių ir dažnių.

9 straipsnis - TVARKARAŠČIŲ TVIRTINIMAS

Bet kurios Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija, ne vėliau kaip prieš šešiasdešimt (60) dienų iki numatytos sutarto susisiekimo vykdymo pradžios, pateiks kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybei tvirtinti savo siūlomus tvarkaraščius. Tvarkaraščiuose bus nurodoma paslaugos rūšis ir naudojamo orlaivio tipas, skrydžių grafikas ir bet kuri kita svarbi informacija. Tai taip pat bus taikoma ir bet kuriems vėlesniems pakeitimams. Ypatingais atvejais šis terminas minėtų vadovybių susitarimu gali būti sutrumpintas.

10 straipsnis - STATISTIKOS PATEIKIMAS

Bet kurios Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė, reikalaujant kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybei, pateiks informaciją ir statistinius duomenis, susijusius su jos paskirtosios aviakompanijos sutartame susisiekime vykdomu eismu į ir iš kitos Susitariančios Šalies teritorijos, kurią paprastai gali parengti ir pateikti paskirtoji aviakompanija savo nacionalinei aeronautikos vadovybei. Šie duomenys apims išsamią informaciją apie talpą, paskirstymą, eismo pradžią ir pabaigą. Bet kurie papildomi duomenys apie eismą, kurių Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė gali prašyti kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybės, esant pageidavimui, bus abiejų Susitariančių Šalių bendrų derybų ir susitarimo dalyku.

11 straipsnis - ĮSTATYMŲ IR NORMINIŲ AKTŲ TAIKYMAS

1. Vienos Susitariančios Šalies įstatymai ir norminiai aktai bus taikomi kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos orlaivio navigacijai ir eksploatavimui, jam atvykstant, būnant ir išvykstant iš kitos Susitariančios Šalies teritorijos.
2. Vienos Susitariančios Šalies įstatymai ir norminiai aktai, reguliuojantys keleivių, įgulos, krovinio arba pašto atvykimą, buvimą ir išvykimą iš jos teritorijos, tokie kaip formalumai, susiję su įvažiavimu, išvažiavimu, emigracija, imigracija, muitine, valiuta, sveikata ir karantinu, bus taikomi keleiviams, įgulai, kroviniui ir paštui, atvežtiems kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos orlaiviu, kol jie yra minėtoje teritorije.
3. Keleiviai, bagažas, kroviny s ir paštas, gabenami tiesioginiu tranzitu per vienos iš Susitariančių Šalių teritoriją ir nepaliekantys šiam tikslui skirtos oro uosto zonos, pereis tik supaprastintą kontrolę, išskyrus tuos atvejus, kai reikia taikyti saugumo priemones prieš nusikalstamus veiksmus ir oro piratavimą.

12 straipsnis - ATSTOVAVIMAS AVIAKOMPANIJAI, PAJAMŲ PERVEDIMAS

1. Vienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija turi teisę pagal kitos Susitariančios Šalies įstatymus ir norminius aktus, reguliuojančius atvykimą, buvimą ir įdarbinimą, atsigabenti ir laikyti kitos Susitariančios Šalies teritorijoje savo vadovaujantį, techninį, vykdomąjį ir kitų specialistų personalą, kurio reikia oro susisiekimui vykdyti.
2. Vienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija kitos Susitariančios Šalies teritorijoje pagal pastarosios Susitariančios Šalies įstatymus ir norminius aktus gali atlikti antžeminį aptarnavimą.
3. Viena Susitarianči Šalis suteiks kitos Susitariančios Šalies paskirtajai aviakompanijai teisę jos teritorijoje tiesiogiai arba aviakompanijos nuožiūra per agentus pardavinėti gabenimus oru.
4. Viena Susitarianči Šalis suteikia kitos Susitariančios Šalies paskirtajai aviakompanijai teisę laisvai pervesti nuo išlaidų likusias pajamas, kurias ši aviakompanija gavo kitos Susitariančios Šalies teritorijoje už keleivių, pašto ir krovinio gabenimą. Toks pervedimas atliekamas pagal tos Susitariančios Šalies, kurios teritorijoje pajamos buvo gautos, užsienio valiutos keitimo taisykles.
5. Jei pervedant nuo išlaidų likusias pajamas Susitarianči Šalis taiko apribojimus kitos Susitariančios Šalies paskirtajai aviakompanijai, tai pastaroji turės teisę taikyti tokius pat apribojimus ir šios Susitariančios Šalies paskirtajai aviakompanijai.

13 straipsnis - AVIACINIS SAUGUMAS

1. Remdamosi savo teisėmis ir įsipareigojimais pagal tarptautinę teisę, Susitariančios Šalys dar kartą patvirtina, kad jų įsipareigojimai viena kitai ginti civilinės aviacijos saugumą nuo neteisėtų veiksmų, yra sudėtinė šios Sutarties dalis. Neribodamos savo bendrų teisių ir įsipareigojimų pagal tarptautinę teisę, Susitariančios Šalys ypač veiks pagal Konvencijos dėl nusikalstamų ir kai kurių kitų veiksmų, padarytų orlaivyje, pasirašytos 1963 m. rugsėjo 14 d. Tokijyje, Konvencijos dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu, pasirašytos 1970 m. gruodžio 16 d. Hagoje, ir Konvencijos dėl kovos su neteisėtais veiksmais prieš civilinės aviacijos saugumą, pasirašytos 1971 m. rugsėjo 23 d. Monrealyje, ir Protokolo dėl kovos su neteisėtais veiksmais, padarytais tarptautinę civilinę aviaciją aptarnaujančiuose oro uostuose, pasirašyto 1988 m. vasario 24d. Monrealyje, reikalavimus.

2. Susitariančios Šalys, jei prireiks, suteiks viena kitai visokeriopą būtiną pagalbą neteisėtam orlaivio pagrobimui bei kitiems neteisėtiems veiksams prieš tokio orlaivio, jo keleivių ir įgulos, oro uostų ir aeronavigacinės įrangos saugumą, taip pat bet kuriai civilinės aviacijos saugumui grėsmei išvengti.

3. Tarpusavio santykiuose Šalys veiks pagal Tarptautinės Civilinės Aviacijos Organizacijos numatytus aviacijos saugumo reikalavimus, nustatytus Tarptautinės Civilinės Aviacijos Konvencijos Prieduose, kiek šie saugumo reikalavimai yra taikytini Susitariančioms Šalims; jos reikalaus, kad jų registro orlaivių naudotojai arba naudotojai orlaivių, kurių pagrindinė veiklos arba buvimo vieta yra jų teritorijoje, ir oro uostų, esančių jų teritorijoje, naudotojai veiktų pagal šiuos aviacijos saugumo reikalavimus.

4. Viena Susitarianči Šalis sutinka, kad kita Susitarianči Šalis gali reikalauti, jog šių orlaivių naudotojai laikytųsi aviacijos saugumo reikalavimų, minimų šio straipsnio 3 punkte, išvykstant arba būnant kitos Susitariančios Šalies teritorijoje. Kiekviena Susitarianči Šalis garantuos, kad jos teritorijoje bus naudojamos atitinkamos priemonės orlaiviui, keleiviams, įgulai, rankiniam bagažui, bagažui apsaugoti bei orlaivio atsargoms patikrinti prieš įlaipinant keleivius arba pakraunant bagažą ir įlaipinimo/išlaipinimo metu. Kiekviena Susitarianči Šalis taip pat palankiai atsižvelgs į bet kurį kitos Susitariančios Šalies prašymą imtis pagrįstų specialių saugumo priemonių kilus konkrečiai grėsmei.

5. Kai įvyks incidentas, susijęs su neteisėtu orlaivio pagrobimu bei kitokiais neteisėtais veiksmais prieš orlaivio, jo keleivių ir įgulos, oro uostų ar aeronavigacinės įrangos saugumą, arba iškilis tokio incidento grėsmė, Susitariančios Šalys padės viena kitai palengvindamos ryšį, ir imsis kitų atitinkamų priemonių, įgalinančių greitai ir saugiai likviduoti tokį incidentą arba jo grėsmę.

14 straipsnis - TARIFAI

1. Tarifai, kuriuos Susitariančių Šalių aviakompanijos ims už sutartą susisiekimą, bus nustatomi pagrįsto dydžio, atsižvelgiant į visus veiksnius, tokius kaip: eksploatavimo išlaidos, pagrįstas pelnas, paslaugų pobūdis ir kitų aviakompanijų, atliekančių reguliarių susisiekimą visais arba dalimi tų pačių maršrutų, tarifai.

2. Tarifus, minimus šio straipsnio 1 punkte, esant galimybei, suderins abiejų Susitariančių Šalių paskirtosios aviakompanijos pasikonsultavusios su kitomis aviakompanijomis, eksploatuojančiomis visą arba dalį to paties maršruto; šis derinimas, pagal galimybę, bus atliktas naudojant Tarptautinės Oro Transporto Asociacijos numatytą tarifų nustatymo procedūrą.
3. Taip suderinti tarifai bus pateikti tvirtinti abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybėms prieš šešiasdešimt (60) dienų iki siūlomos jų įsigaliojimo dienos. Ypatingais atvejais šis terminas minėtų vadovybių susitarimu gali būti sutrumpintas.
4. Patvirtinimas turi būti duotas aiškiai. Jei per trisdešimt (30) dienų nuo tarifų pateikimo dienos nė viena aeronautikos vadovybė nepareiškia nepritarimo, tai pagal šio straipsnio 3 punktą tarifai bus laikomi patvirtintais. Jei pateikimo terminas sutrumpinamas, kaip numatyta 3 punkte, aeronautikos vadovybės gali susitarti, kad terminas, per kurį turi būti pareiškta nepritarimas, bus trumpesnis kaip trisdešimt (30) dienų.
5. Jei tarifo nepavyko suderinti pagal šio straipsnio 2 punktą arba, jei per terminą, numatytą šio straipsnio 4 punkte, viena aeronautikos vadovybė praneša kitai aeronautikos vadovybei apie savo nepritarimą tarifui, suderintam pagal šio straipsnio 2 punkto sąlygas, abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės, pasikonsultavusios su bet kurios kitos valstybės aeronautikos vadovybe arba su bet kuria kita institucija, kurios nuomonę jos gali laikyti naudinga, stengsis nustatyti tarifą abipusiu susitarimu.
6. Jei aeronautikos vadovybės negali suderinti joms pateikto tarifo, pagal šio straipsnio 3 punktą arba nustatyti kitą tarifą pagal šio straipsnio 5 punktą, ginčas bus sprendžiamas pagal šios Sutarties 18 straipsnio reikalavimus.
7. Tarifas, nustatytas pagal šio straipsnio reikalavimus, galios tol, kol bus nustatytas naujas.

15 straipsnis - KONSULTACIJOS IR PAKEITIMAI

1. Glaudžiai bendradarbiaudamos abi Susitariančios Šalys arba jų aeronautikos vadovybės kartkartėmis konsultuosis, siekdamos užtikrinti šios Sutarties ir jos Priedo sąlygų vykdymą.
2. Jei viena iš Susitariančių Šalių laikys, kad yra pageidautina pakeisti kurią nors šios Sutarties sąlygą, ji gali reikalauti konsultacijų su kita Susitariančia Šalimi. Tokios konsultacijos prasidės per šešiasdešimt (60) dienų nuo prašymo dienos. Bet kurie pakeitimai, suderinti tokiu būdu, įsigalios, kai tai bus patvirtinta apsikeičiant diplomatinėmis notomis apie įstatyminių arba kitokių reikalaujamų procedūrų įvykdymą.
3. Pakeitimai, susiję tik su Sutarties sąlygomis (išskyrus pridėtus tvarkaraščius), bus patvirtinti kiekvienos Susitariančios Šalies pagal jos įstatymines procedūras.
4. Pakeitimai, susiję tik su pridėtų tvarkaraščių sąlygomis, gali būti suderinti abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybių. Tokie pakeitimai įsigalios, kai juos patvirtins abi aeronautikos vadovybės.

16 straipsnis - ATITIKIMAS DAUGIAŠALĖMS KONVENCIJOMS

Ši Sutartis ir jos Priedas bus pakeisti taip, kad atitiktų bet kurią daugiašalę konvenciją, kuri gali tapti galiojančia Susitariančioms Šalims.

17 straipsnis - NUTRAUKIMAS

1. Bet kuri Susitarianči Šalis bet kuriuo metu gali pranešti kitai Susitariančiai Šaliai apie ketinimą nutraukti šią Sutartį. Tuo pat metu toks pranešimas bus perduotas ir Tarptautinei Civilinės Aviacijos Organizacijai.

2. Šiuo atveju Sutartis nutraukiama praėjus dvylikai (12) mėnesių nuo tos dienos, kai pranešimą gavo kita Susitarianči Šalis, jei per šį terminą abipusiu susitarimu pranešimas dėl Sutarties nutraukimo nebus atšauktas. Jei kita Susitarianči Šalis nepatvirtina pranešimo gavimo, bus manoma, kad jis gautas po keturiolikos (14) dienų nuo pranešimo gavimo Tarptautinėje Civilinės Aviacijos Organizacijoje dienos.

18 straipsnis - GINČŲ SPRENDIMAS

1. Jei tarp Susitariančių Šalių kyla koks nors ginčas dėl šios Sutarties interpretavimo ar taikymo, Susitariančios Šalys pirmiausia jį stengsis išspręsti derybomis.

2. Jei Susitariančioms Šalims nepavyks susitarti derybomis, jos gali susitarti ginčą pateikti spręsti atitinkamam asmeniui arba institucijai; jei Šalys nesusitaria, ginčas, vienos iš Susitariančių Šalių prašymu, bus perduotas spręsti trečiųjų teismui, susidedančiam iš trijų arbitrų, iš kurių po vieną paskiria kiekviena Susitarianči Šalis, o trečiąjį - pasirenka abu paskirtieji arbitrai. Abi Susitariančios Šalys savo arbitrą turi paskirti per šešiasdešimt (60) dienų nuo vienos iš Susitariančių Šalių pranešimo, kuriuo prašoma išspręsti ginčą trečiųjų teisme, pateikimo diplomatiniais kanalais kitai Susitariančiai Šaliai dienos, o trečiasis arbitras bus pasirinktas per kitas šešiasdešimt (60) dienų. Jei viena iš Susitariančių Šalių per numatytą terminą nepaskiria savojo arbitro arba per numatytą terminą nesusitaria dėl trečiojo arbitro, vienos iš Susitariančių Šalių prašymu Tarptautinės Civilinės Aviacijos Organizacijos Tarybos prezidentas paskiria atitinkamai arbitrą ar arbitrus, kaip to yra reikalaujama. Šiuo atveju trečiasis arbitras turi būti trečiosios valstybės pilietis ir veikti kaip trečiųjų teismo pirmininkas.

3. Susitariančios Šalys vykdys bet kurį sprendimą, priimtą pagal šio straipsnio 2 punktą.

4. Trečiųjų teismo išlaidas Susitariančios Šalys pasidalins po lygiai.

19 straipsnis - REGISTRAVIMAS ICAO

Ši Sutartis ir visi jos pakeitimai bus įregistruoti Tarptautinėje Civilinės Aviacijos Organizacijoje.

20 straipsnis - PRIEDAI

Šios Sutarties Priedas yra neatskiriama Sutarties dalis ir visos nuorodos į ją apims ir Priedą, jei nėra numatyta kitaip.

21 straipsnis - ĮSIGALIOJIMAS

1. Ši Sutartis įsigalios trisdešimtą dieną po to, kai Susitariančios Šalys diplomatiniais kanalais praneš viena kitai, kad įvykdyti įstatyminiai reikalavimai. Ši Sutartis galioja dešimt (10) metų.

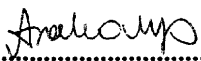
Jei nė viena Susitarianti Šalis ne vėliau kaip prieš (6) mėnesius iki minėto dešimties metų termino pabaigos nepraneša kitai Susitariančiai Šaliai apie savo ketinimą nutraukti šią Sutartį, jos galiojimas pratęsiamas neribotam laikui.

2. Ši Sutartis sudaryta dviem egzemplioriais lietuvių, graikų ir anglų kalbomis. Visi tekstai turi vienodą galią. Kilus ginčui, bus remiamasi tekstu anglų kalba. Abi Šalys pasilieka po vieną egzempliorių įgyvendinimui.

3. Tai patvirtindami, čia pasirašiusieji, būdami atitinkamų savo Vyriausybių įgalioti, pasirašė šią Sutartį.

Pasirašyta Vilniuje tūkstantis devyni šimtai devyniasdešimt septintų metų rugpjūčio 1 dieną.

**Lietuvos Respublikos
Vyriausybės vardu**


.....

**Kipro Respublikos
Vyriausybės vardu**


.....

PRIEDAS

MARŠRUTŲ TVARKARAŠTIS

1. I TVARKARAŠTIS

Maršrutai, kuriuos eksploatuoja Lietuvos Respublikos paskirtoji aviakompanija:

<u>Iš</u>	<u>I</u>	<u>Tarpiniai punktai</u>	<u>Punktai už Kipro ribų</u>
Punktai Lietuvoje	Larnaka ir/ arba Paphos	bus susitarta	bus susitarta

2. II TVARKARAŠTIS

Maršrutai, kuriuos eksploatuoja Kipro Respublikos paskirtoji aviakompanija:

<u>Iš</u>	<u>I</u>	<u>Tarpiniai punktai</u>	<u>Punktai už Lietuvos ribų</u>
Punktai Kipre	Punktai Lietuvoje	bus susitarta	bus susitarta

3. Penktąją skrydžių laisvės teisę nebus naudojama tarp tarpinių punktų bei punktų už Susitariančios Šalies teritorijos ribų ir kitos Susitariančios Šalies teritorijos, jei abi Susitariančios Šalys nėra susitarusios veikti kitaip.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

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

Le Gouvernement de la République de Lituanie et le Gouvernement de la République de Chypre (ci-après dénommés « les Parties contractantes ») en tant que 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 d'établir des services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà;

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1. 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, ainsi que de toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention ou de tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention, conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci, qui ont été adoptés par les Parties contractantes;

(b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend en ce qui concerne le Gouvernement de la République de Lituanie, du Ministère des transports et en ce qui concerne le Gouvernement de la République de Chypre, du Ministère des Communications et des Travaux publics ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions pouvant être présentement exercées par les deux autorités susmentionnées;

(c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une 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 et de marchandises et des conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions applicables aux agences et aux autres services auxiliaires mais excluant la rémunération et les conditions au transport du courrier;

(e) Le terme « territoire », appliqué à un État, a le sens que lui donne l'Article 2 de la Convention;

(f) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur attribue respectivement l'article 96 de la Convention.

2. Il est entendu que les titres donnés aux articles du présent Accord ne restreignent ni n'étendent en rien le sens des dispositions de ce dernier.

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 de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après énumérés dans le présent Accord, aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées au tableau annexé au présent Accord. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après respectivement « 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 ledit territoire des escales non commerciales; et

(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 des paragraphes 1 et 2 du présent article n'est réputée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer, en un point de la zone de l'autre Partie contractante, des passagers ou des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter, conformément à un contrat de louage ou contre rémunération, à un autre point de la zone de cette autre Partie contractante.

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.

4. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a ainsi été désignée et autorisée, elle peut à tout moment exploiter les services convenus, à condition qu'elle ait un tarif en application et que ses horaires aient été approuvés conformément aux dispositions des articles 9 et 14 du présent Accord relatifs à ces services.

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

1. Chaque Partie contractante a 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.

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 17, ne sont pas affectés.

Article 6. Redevances d'usage

Les frais perçus par la Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et des autres installations aériennes par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante ne peuvent être supérieurs à ceux payés par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires.

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

1. Les aéronefs de l'entreprise désignée d'une Partie contractante exploités en service international et assurant la fourniture de carburant, de lubrifiants, d'autres consommables techniques, de pièces de rechange, d'équipements d'un usage régulier et de provisions, y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac sont, à l'entrée sur le territoire ou à la sortie du territoire de l'autre Partie contractante, exonérés à titre de réciprocité de droits de douane, de frais d'inspection et d'autres frais ou droits similaires, à condition que lesdits équipements et lesdites fournitures 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 exonérés, à titre de réciprocité, de tous les droits de douane, de toutes les taxes et autres impôts, les billets d'avion, documents d'expédition, étiquettes pour les bagages, tous imprimés avec le nom ou l'emblème de la compagnie aérienne, importés sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante par l'entreprise désignée

de l'autre Partie contractante ou par ses agents, aux fins uniquement d'assurer l'entretien de ses propres aéronefs et le ravitaillement de ses passagers.

3. L'équipement de bord normal de même que les matériels et les fournitures se trouvant à bord des aéronefs de l'une ou de l'autre partie contractante peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante avec l'approbation seulement de l'administration douanière de cette autre Partie.

4. Sont également exemptés des mêmes 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.

5. Les matériels auxquels il est fait référence aux paragraphes 2, 3 et 4 ci-dessus peuvent être placés sous la surveillance ou le contrôle de l'administration douanière jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit autrement disposé conformément à la réglementation douanière.

6. Les bagages, les marchandises et le courrier en transit direct sont exonérés de tous droits de douane et autres taxes similaires.

Article 8. Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées dans des conditions d'équité et d'égalité.

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 indûment 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, du fret et du courrier entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et le territoire de l'autre Partie contractante. 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 à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;

b) Aux besoins du trafic dans la région desservie par les services convenus, compte tenu des autres services aériens assurés par des entreprises des États de la région; et

c) Aux exigences de l'exploitation économique des services long-courriers.

4. Afin que les entreprises désignées puissent bénéficier d'un traitement juste et équitable, la fréquence des services et leur capacité de même que les plans de vol sont subordonnés à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Cette condition doit également être remplie en cas de changement apporté aux services convenus.

5. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent, si nécessaire, de parvenir à un arrangement satisfaisant en matière de plans de vol, de capacité et de fréquences.

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 soixante (60) jours avant le début des services convenus, ses programmes. 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. Dans des cas particuliers, ce délai peut être raccourci sous réserve de l'accord desdites autorités.

Article 10. Informations 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 les entreprises de transport aérien désignées 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 par l'entreprise désignée à ses autorités aéronautiques nationales. Ces données donnent en détails le volume, la distribution, l'origine et la destination du trafic. Toutes les données statistiques supplémentaires relatives au trafic que peuvent demander les autorités aéronautiques d'une Partie contractante font, sur demande, l'objet d'un accord mutuel entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article 11. Applicabilité des lois et règlements

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante s'appliquent à l'exploitation et à la navigation des aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante pendant leur entrée et leur séjour sur le territoire et pendant leur sortie du territoire 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.

3. À moins que des mesures de sécurité destinées à lutter contre la violence et la piraterie aérienne ne l'exigent, les passagers, les bagages, le fret et le courrier en transit direct au-dessus du territoire de l'une ou l'autre Partie contractante et ne quittant pas l'aéroport réservé à cet effet ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié.

Article 12. Représentation commerciale aérienne – Transfert des bénéfices

1. L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante est habilitée, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, de faire entrer et d'employer sur le territoire de cette autre Partie contractante, leurs cadres de direction, leurs cadres techniques, les agents d'exploitation et les autres personnels spécialisés nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2. Les opérations de manutention au sol de l'entreprise de transport aérien désignée d'une des Parties contractantes sont effectuées sur le territoire de l'autre Partie contractante conformément aux lois et règlements de cette autre partie contractante.

3. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante le droit de vendre des services de transport aérien directement sur son territoire et, à la discrétion de la compagnie aérienne, par l'intermédiaire de ses agents.

4. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise de transport désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer, librement et conformément à la réglementation des changes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle les revenus sont générés, le surplus des recettes sur les dépenses réalisé par cette entreprise désignée sur le territoire de l'autre Partie contractante en rapport avec le transport de passagers, de courrier et de fret.

5. Si l'une des Parties contractantes impose des restrictions au transfert du surplus de recettes sur les dépenses réalisé par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, cette dernière a le droit d'imposer des restrictions réciproques à l'entreprise désignée de cette Partie contractante.

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 et

le Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé le 24 février 1988.

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. Dans leurs relations mutuelles, les Parties se conforment aux dispositions de sécurité aérienne 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 les 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 de cette autre Partie contractante. 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 marchandises, les bagages de soute 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'une 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 à ladite menace.

Article 14. Tarifs

1. Les tarifs appliqués par les entreprises désignées des parties contractantes pour les services convenus doivent être fixés à des niveaux raisonnables, en tenant compte à leur juste mesure de tous les facteurs impliquant un coût d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice raisonnable, des particularités du service et des tarifs des autres compagnies aériennes exploitant des services réguliers sur l'ensemble ou sur une partie des mêmes routes.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article doivent si possible être approuvés par les entreprises désignées des deux Parties contractantes, après consultation avec les autres compagnies aériennes exploitant l'ensemble ou une partie de la même route et cet accord doit être obtenu, chaque fois que possible, en faisant appel aux procédures de l'Association du transport aérien international pour l'élaboration de ces tarifs.

3. Les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes soixante (60) jours au moins avant la date proposée de leur mise en application. Dans des cas particuliers, ce délai peut être raccourci sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. L'accord peut être donné de manière expresse. Si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans les trente (30) jours à compter de la date de leur présentation conformément au paragraphe 3 du présent article, ces tarifs sont considérés comme approuvés. Dans l'éventualité où la période de présentation serait réduite, comme prévu au paragraphe 3, les autorités aéronautiques peuvent convenir que la période dans laquelle le désaccord devrait être notifié sera inférieure à trente (30) jours.

5. Si un tarif ne peut être approuvé conformément au paragraphe 2 du présent article ou si durant la période applicable en vertu du paragraphe 4 du présent article, une autorité aéronautique informe l'autre autorité aéronautique de son désaccord quant au tarif approuvé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent, après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre État ou avec une autorité dont l'avis peut être considéré comme utile, de déterminer le tarif par accord mutuel.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur est présenté dans le cadre du paragraphe 3 du présent article, ou sur la détermination d'un tarif au sens du paragraphe 5 du présent article, le litige sera résolu conformément aux dispositions de l'article 18 du présent Accord.

7. Un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article restera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif aura été établi.

Article 15. Consultations et amendements

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les deux Parties contractantes ou leurs autorités aéronautiques se consultent mutuellement de temps à autre en vue d'assurer l'application satisfaisante des dispositions du présent Accord et de son annexe.

2. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier l'une des dispositions du présent Accord, elle peut demander à l'autre Partie contractante d'entamer des consultations. Cette consultation commencera dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande. Les amendements ainsi convenus entreront en vigueur lorsqu'ils auront été confirmés par un échange de notes diplomatiques à l'achèvement des procédures constitutionnelles ou autres formalités requises.

3. Les amendements se rapportant seulement aux dispositions de l'Accord et non à celles des annexes seront approuvés par chaque Partie contractante conformément à ses procédures constitutionnelles.

4. Les amendements se rapportant seulement aux dispositions des annexes peuvent être convenus entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Ces amendements seront exécutoires dès qu'ils auront été approuvés par les deux autorités aéronautiques.

Article 16. Conformité avec les conventions multilatérales

Le présent Accord et son annexe seront amendés de telle manière à se conformer à toute convention multilatérale susceptible de s'imposer aux Parties contractantes.

Article 17. 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 18. Règlement des différends

1. Si un différend surgit 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. 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 20. Annexes

L'annexe au présent Accord est considérée comme y faisant partie intégrante et sauf mention expresse contraire, toute référence à celui-ci sera censée être une référence à l'annexe.

Article 21. Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entre en vigueur le trentième (30) jour qui suit la date à laquelle les Parties contractantes se sont notifiées mutuellement par la voie diplomatique que les formalités nécessaires à son entrée en vigueur sont terminées. Le présent Accord est conclu pour une période de dix (10) ans. Dans l'éventualité où aucune des Parties contractantes ne renoncerait à l'Accord six (6) mois au moins avant la date d'expiration de ladite période, sa validité sera prolongée pour une durée indéterminée.

2. Le présent Accord est établi en deux exemplaires originaux rédigés en langues lituanienne, grecque et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de différend, la version anglaise l'emportera. Chaque Partie garde un exemplaire pour procéder aux formalités de mise en application.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Vilnius le 1er août de l'année mille neuf cent quatre-vingt-dix-sept.

Pour le Gouvernement de la République de Lituanie :

Pour le Gouvernement de la République de Chypre :

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Section 1

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

Origine	Destination	Points intermédiaires	Points au-delà
Points en Lituanie	Larnaca et/ or Paphos	À préciser	À préciser

2. Section 2

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

Origine	Destination	Points intermédiaires	Points au-delà
Points à Chypre	Points en Lituanie	À préciser	À préciser

3. 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.