



**ΕΠΙΣΗΜΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ
ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΕΒΔΟΜΟ
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ**

Αριθμός 4199	Παρασκευή, 18 Σεπτεμβρίου 2015	275
---------------------	---------------------------------------	------------

Αριθμός 8

Η Συμφωνία μεταξύ της Κυβέρνησης της Κυπριακής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων για τις Αερομεταφορές, που συνομολογήθηκε σύμφωνα με το Άρθρο 169.1 του Συντάγματος, και υπογράφηκε τη 15η Απριλίου 2014 στο Άμπου Ντάμπι, αφού εγκρίθηκε με τις Αποφάσεις του Υπουργικού Συμβουλίου με Αρ. 76.748 και 78.500 στις συνεδρίες του στις 9 Απριλίου 2014 και 11 Μαρτίου 2015, αντίστοιχα, δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 169.3 του Συντάγματος.

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ
ΜΕΤΑΞΥ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΑΙ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΑΡΑΒΙΚΩΝ ΕΜΙΡΑΤΩΝ

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ
ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΑΙ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΑΡΑΒΙΚΩΝ ΕΜΙΡΑΤΩΝ

Κατάλογος περιεχομένων Άρθρων

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

ΑΡΘΡΟ 1 - ΟΡΙΣΜΟΙ

ΑΡΘΡΟ 2 - ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

ΑΡΘΡΟ 3 - ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

ΑΡΘΡΟ 4 - ΑΡΝΗΣΗ, ΑΝΚΛΗΣΗ, ΑΝΑΣΤΟΛΗ Ή/ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

ΑΡΘΡΟ 5 - ΑΡΧΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΗΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΑΡΘΡΟ 6 - ΔΑΣΜΟΙ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΤΕΛΗ

ΑΡΘΡΟ 7 - ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ

ΑΡΘΡΟ 8 - ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΕΙΣ ΚΟΙΝΟΥ ΚΩΔΙΚΟΥ

ΑΡΘΡΟ 9 - ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΑΕΡΟΠΛΟΙΜΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ

ΑΡΘΡΟ 10 - ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ

ΑΡΘΡΟ 11 - ΤΕΛΗ ΧΡΗΣΗΣ

ΑΡΘΡΟ 12 - ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΑΡΘΡΟ 13 - ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

ΑΡΘΡΟ 14 - ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

ΑΡΘΡΟ 15 - ΕΓΚΡΙΣΗ ΠΙΝΑΚΩΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ

ΑΡΘΡΟ 16 - ΝΑΥΛΑ

ΑΡΘΡΟ 17 - ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

ΑΡΘΡΟ 18 - ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

ΑΡΘΡΟ 19 - ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

ΑΡΘΡΟ 20 - ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ

ΑΡΘΡΟ 21 - ΚΑΤΑΧΩΡΗΣΗ ΣΤΟ ΔΟΠΑ

ΑΡΘΡΟ 22 - ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ

ΑΡΘΡΟ 23 - ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 - ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 - ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΛΛΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΑΡΘΡΑ 3 ΚΑΙ 4 ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

Η Κυβέρνηση της Κυπριακής Δημοκρατίας και η Κυβέρνηση των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων (αναφερόμενες στο εξής στη Συμφωνία αυτή ως τα «Συμβαλλόμενα Μέρη»)

Αποτελώντας μέλη της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που ανοίχθηκε για υπογραφή στο Σικάγο την έβδομη (7^η) ημέρα του Δεκέμβρη του 1944

Επιθυμώντας να συνομολογήσουν Συμφωνία, σε συμμόρφωση και συμπληρωματική της εν λόγω Σύμβασης, με σκοπό την ίδρυση και λειτουργία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ και πέραν των αντίστοιχων εδαφών τους

Αναγνωρίζοντας τη σημασία των αεροπορικών μεταφορών ως μέσο για τη δημιουργία και την προώθηση της φιλίας, της κατανόησης και της συνεργασίας μεταξύ των λαών των δύο χωρών

Επιθυμώντας να διευκολύνουν την επέκταση των δυνατοτήτων των διεθνών αερομεταφορών

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΤΑ ΕΞΗΣ:

Άρθρο 1ΟΡΙΣΜΟΙ

1. Για τους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας, εκτός αν από το κείμενο προκύπτει διαφορετικά, ο όρος :

- α) «Αεροναυτική Αρχή» σημαίνει στην περίπτωση της Κυβέρνησης της Κυπριακής Δημοκρατίας, τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων της Κύπρου και στην περίπτωση της Κυβέρνησης των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων (ΗΑΕ), τη Γενική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ή και στις δύο περιπτώσεις, οποιοδήποτε πρόσωπο ή όργανο που είναι εξουσιοδοτημένο να εκτελέσει οποιαδήποτε καθήκοντα στα οποία αναφέρεται η παρούσα συμφωνία
- β) «Συμφωνημένες Υπηρεσίες» σημαίνει προγραμματισμένες Διεθνείς Αεροπορικές Υπηρεσίες μεταξύ και πέραν των αντίστοιχων εδαφών της Κυπριακής Δημοκρατίας και των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων (ΗΑΕ) για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου , χωριστά ή σε οποιοδήποτε συνδυασμό
- γ) «Συμφωνία» σημαίνει την παρούσα Συμφωνία , τα Παραρτήματά που καταρτίζονται κατ 'εφαρμογή της , καθώς και οποιαδήποτε τροποποίηση της παρούσας Συμφωνίας ή των Παραρτημάτων
- δ) «Αεροπορική Υπηρεσία», «Διεθνής Αεροπορική Υπηρεσία», «Αεροπορική Εταιρεία» και «Στάθμευση για μη εμπορικούς σκοπούς» έχουν την έννοια που τους αποδίδεται αντίστοιχα στο Άρθρο 96 της Σύμβασης
- ε) Το «Παράρτημα 1» θα περιλαμβάνει τον πίνακα δρομολογίων που προσαρτάται στη Συμφωνία και τυχόν ρήτρες ή σημειώσεις που περιλαμβάνονται στο εν λόγω Παράρτημα και κάθε τροποποίηση τους, σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 20 της παρούσας Συμφωνίας
- στ) «Φορτίο» περιλαμβάνει ταχυδρομείο
- ζ) «Σύμβαση» σημαίνει τη Σύμβαση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, που ανοίχθηκε για υπογραφή στο Σικάγο την έβδομη (7^η) ημέρα του Δεκεμβρίου του 1944, και περιλαμβάνει: (i) κάθε σχετική τροποποίηση η οποία έχει τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με το Άρθρο 94 (α) της Σύμβασης και έχει επικυρωθεί και από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη· και (ii) κάθε παράρτημα ή τροπολογία που υιοθετήθηκε σύμφωνα με το Άρθρο 90 της εν λόγω Σύμβασης, εφόσον το εν λόγω παράρτημα ή τροπολογία είναι ανά πάσα στιγμή σε ισχύ και για τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη
- η) «Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες» σημαίνει αεροπορική εταιρεία ή αεροπορικές εταιρείες που έχουν καθορισθεί και εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με το Άρθρο 3 της παρούσας Συμφωνίας
- θ) «Ναύλα» σημαίνει τις τιμές που χρεώνονται για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες θα ισχύουν αυτές

οι τιμές, εξαιρουμένων των αμοιβών και προϋποθέσεων για τη μεταφορά ταχυδρομείου

- ι) «Έδαφος» σε σχέση με ένα Κράτος έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 2 της Σύμβασης
- κ) «Τέλη Χρήσης» σημαίνει χρεώσεις προς τις αεροπορικές εταιρείες από τις Αρμόδιες Αρχές ή που επιτρέπονται από αυτές να γίνουν για την παροχή αερολιμενικών διευκολύνσεων, ιδιοκτησίας ή/και εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων συναφών διευκολύνσεων και υπηρεσιών για αεροσκάφη, τα πληρώματά τους, τους επιβάτες, τις αποσκευές τους και φορτίο
- λ) «Κράτη Μέλη της ΕΕ» σημαίνει Κράτος που είναι τώρα ή στο μέλλον Συμβαλλόμενο Μέρος της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- μ) «Συνθήκες της ΕΕ» σημαίνει τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τη Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης

2. Τα Παραρτήματα της παρούσας Συμφωνίας, θεωρούνται αναπόσπαστο μέρος αυτής.

3. Κατά την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη πρέπει να ενεργούν σύμφωνα με τις πρόνοιες της Σύμβασης, στο μέτρο που οι διατάξεις αυτές είναι εφαρμοστέες στις Διεθνείς Αεροπορικές Υπηρεσίες.

4. Είναι κατανοητό ότι οι τίτλοι που δίνονται στα Άρθρα της παρούσας Συμφωνίας δεν περιορίζουν καθ' οιονδήποτε τρόπο ή επεκτείνουν την έννοια των διατάξεων της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 2ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος παραχωρεί στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τα δικαιώματα που καθορίζονται στην παρούσα Συμφωνία για το σκοπό της καθιέρωσης και εκτέλεσης των τακτικών διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών για τα δρομολόγια που αναφέρονται στο Παράρτημα 1 (Πίνακας Δρομολογίων) της παρούσας Συμφωνίας.
2. Οι Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες του κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, θα απολαμβάνουν τα ακόλουθα δικαιώματα:
 - α) να υπερίπτανται του Εδάφους του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους χωρίς προσγείωση,
 - β) να σταθμεύουν στο Έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους για μη εμπορικούς σκοπούς, και
 - γ) να σταθμεύουν στο Έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, για το σκοπό της επιβίβασης και/ή της αποβίβασης διεθνούς αεροπορικής κίνησης επιβατών, αποσκευών και φορτίου, χωριστά ή σε οποιοδήποτε συνδυασμό, ενώ εκτελεί τις Συμφωνημένες Υπηρεσίες.
3. Επιπρόσθετα, η αεροπορική/(ές) εταιρεία/(ες) του κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, εκτός εκείνων που καθορίζονται βάσει του Άρθρου 3, θα απολαμβάνει/(ουν) επίσης τα δικαιώματα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 (α) και 2 (β) του παρόντος Άρθρου.
4. Καμία διάταξη του παρόντος Άρθρου δεν θα θεωρείται ότι παρέχει σε οποιοδήποτε Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη το προνόμιο να επιβιβάζουν ή να φορτώνουν, στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, επιβάτες, αποσκευές και φορτίο έναντι αμοιβής ή μίσθωσης και να τους προορίζουν σε άλλο σημείο εντός του Εδάφους του αυτού άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
5. Αν εξαιτίας ένοπλων συγκρούσεων, πολιτικών αναταραχών ή εξελίξεων ή ειδικών και ασύνηθων περιστάσεων, η Καθορισμένη Αεροπορική Εταιρεία του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους δεν είναι σε θέση να εκτελεί μια υπηρεσία στη συνήθη διαδρομή της, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια να διευκολύνει τη συνέχιση της εκτέλεσης της εν λόγω υπηρεσίας μέσω κατάλληλης προσωρινής αναδιευθέτησης των δρομολογίων όπως θα αποφασισθεί από κοινού από τα Συμβαλλόμενα Μέρη.
6. Οι Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες θα έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιούν όλους τους αεροδιαδρόμους, αεροδρόμια και άλλες διευκολύνσεις που παρέχονται από τα Συμβαλλόμενα Μέρη σε αμερόληπτη βάση.

Άρθρο 3

ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

1. Η Αεροναυτική Αρχή του κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα έχει το δικαίωμα να καθορίζει μία ή περισσότερες αεροπορικές εταιρείες με σκοπό την εκτέλεση των Συμφωνημένων Υπηρεσιών και να ανακαλέσει ή να τροποποιεί τον καθορισμό οποιασδήποτε τέτοιας αεροπορικής εταιρείας ή να αντικαθιστά την εταιρεία που είχε καθορίσει προηγουμένως με άλλη αεροπορική εταιρεία. Ο καθορισμός αυτός δύναται να συγκεκριμενοποιεί το σκοπό της εξουσιοδότησης που παραχωρείται σε κάθε αεροπορική εταιρεία σε σχέση με τη εκτέλεση των Συμφωνημένων Υπηρεσιών. Οι καθορισμοί και οποιοσδήποτε τροποποιήσεις τους θα τίθενται γραπτώς από την Αεροναυτική Αρχή του Συμβαλλόμενου Μέρους που έχει καθορίσει την αεροπορική εταιρεία στην Αεροναυτική Αρχή του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

2. Με την παραλαβή του εγγράφου καθορισμού, αντικατάστασης ή αλλαγής, και αίτηση από την Καθορισμένη Αεροπορική Εταιρεία, με τη μορφή και τον τρόπο που προβλέπεται, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα πρέπει, με την επιφύλαξη των παραγράφων 3 και 4 του παρόντος Άρθρου, χωρίς καθυστέρηση, να παραχωρεί στην Καθορισμένη(ες) Αεροπορική(ες) Εταιρεία(ες) τις κατάλληλες εξουσιοδοτήσεις εκτέλεσης.

3. Η Αεροναυτική Αρχή του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, πριν από τη παραχώρηση άδειας λειτουργίας μπορεί να απαιτήσει από μια αεροπορική εταιρεία που καθορίζεται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος να την ικανοποιήσει ότι έχει τα προσόντα να εκπληρώσει τους όρους που καθορίζονται σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς που κανονικά και εύλογα εφαρμόζονται για τη λειτουργία των Διεθνών Αεροπορικών Υπηρεσιών, από την Αρχή αυτή, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης.

4. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα χορηγεί τις εξουσιοδοτήσεις εκτέλεσης που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος Άρθρου, υπό τον όρο ότι:

- α) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που καθορίζεται από την Κυπριακή Δημοκρατία:
 - (i) η αεροπορική εταιρεία είναι εγκατεστημένη στο έδαφος της Κυπριακής Δημοκρατίας βάσει των Συνθηκών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και διαθέτει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης που παραχωρήθηκε από Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης σύμφωνα με το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και
 - (ii) ασκείται και διατηρείται αποτελεσματικός ρυθμιστικός έλεγχος στην αεροπορική εταιρεία από το Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του σχετικού Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα, και η αρμόδια Αεροναυτική Αρχή αναφέρεται ρητώς στον καθορισμό και

(iii) η αεροπορική εταιρεία έχει την κύρια επιχειρηματική της έδρα στο έδαφος του κράτους μέλους της ΕΕ που της έχει παραχωρήσει την έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης και

(iv) η αεροπορική εταιρεία ανήκει, άμεσα ή μέσω ιδιοκτησιακής πλειοψηφίας, και ελέγχεται αποτελεσματικά από Κράτη Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ή/και υπηκόους των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ή/και άλλων κρατών που καταγράφονται στο Παράρτημα 2 ή/και υπηκόους των Κρατών αυτών.

β) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που καθορίζεται από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα:

(i) η αεροπορική εταιρεία είναι εγκατεστημένη στο έδαφος των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων και διαθέτει Άδεια Εκμετάλλευσης που παραχωρήθηκε σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων και

(ii) τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα έχουν και διατηρούν αποτελεσματικό ρυθμιστικό έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας.

5. Εφόσον μια Αεροπορική Εταιρεία έχει καθοριστεί και εξουσιοδοτηθεί κατά τον τρόπο αυτό, θα δικαιούται να αρχίσει οποτεδήποτε να λειτουργεί τις Συμφωνημένες Υπηρεσίες εν μέρει ή εξολοκλήρου, με την προϋπόθεση ότι το πρόγραμμα καθορίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 15 της παρούσας Συμφωνίας, όσον αφορά τις υπηρεσίες αυτές.

Άρθρο 4ΑΡΝΗΣΗ, ΑΝΑΚΛΗΣΗ, ΑΝΑΣΤΟΛΗ Ή/ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ
ΤΗΣ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

1. Η Αεροναυτική Αρχή κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, όσον αφορά καθορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, έχει το δικαίωμα να αρνηθεί, να ανακαλέσει, να αναστείλει ή να περιορίσει τις εξουσιοδοτήσεις εκτέλεσης ή τις τεχνικές εγκρίσεις των δικαιωμάτων που διευκρινίζονται στο Άρθρο 2 της παρούσας Συμφωνίας, ή να επιβάλει όρους, προσωρινά ή μόνιμα, όπως μπορεί να κρίνει απαραίτητο στην άσκηση των δικαιωμάτων αυτών:

- α) στην περίπτωση αποτυχίας της αεροπορικής εταιρείας αυτής να συμμορφωθεί με τους νόμους και τους κανονισμούς που εφαρμόζονται κατά το σύνθηες και εύλογα από την Αεροναυτική Αρχή του Συμβαλλόμενου Μέρους που παραχωρεί τα δικαιώματα αυτά σύμφωνα με τη Σύμβαση ή
- β) στην περίπτωση που η αεροπορική εταιρεία αποτυγχάνει να λειτουργεί σύμφωνα με τους όρους που καταγράφονται στην παρούσα Συμφωνία ή
- γ) 1. στην περίπτωση καθορισμένης αεροπορικής εταιρείας από την Κυπριακή Δημοκρατία:
 - (i) η αεροπορική εταιρεία δεν είναι εγκατεστημένη στο έδαφος της Κυπριακής Δημοκρατίας σύμφωνα με τις Συνθήκες της ΕΕ ή δεν διαθέτει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης που παραχωρείται από Κράτος Μέλος της ΕΕ ή σύμφωνα με το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή
 - (ii) δεν ασκείται ή δεν διατηρείται αποτελεσματικός ρυθμιστικός έλεγχος στην αεροπορική εταιρεία από το Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του σχετικού Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα του, ή η Αρμόδια Αεροναυτική Αρχή δεν αναφέρεται ρητώς στον καθορισμό ή
 - (iii) η αεροπορική εταιρεία δεν έχει την κύρια επιχειρηματική της έδρα στο έδαφος του κράτους μέλους της ΕΕ που της έχει παραχωρήσει την Άδεια Εκμετάλλευσης ή
 - (iv) η αεροπορική εταιρεία δεν ανήκει, άμεσα ή μέσω ιδιοκτησιακής πλειοψηφίας, ή δεν ελέγχεται αποτελεσματικά από τα Κράτη Μέλη της ΕΕ ή/και υπηκόους των Κρατών Μελών της ΕΕ, ή/και από άλλα κράτη που καταγράφονται στο Παράρτημα 2 ή/και υπηκόους των εν λόγω κρατών ή
 - (v) η αεροπορική εταιρεία διαθέτει Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα που εκδόθηκε από άλλο Κράτος Μέλος της ΕΕ και μπορεί να καταδειχθεί ότι με την άσκηση εμπορικών δικαιωμάτων στο πλαίσιο της παρούσας Συμφωνίας σε δρομολόγιο που περιλαμβάνει σημείο σε αυτό το άλλο Κράτος Μέλος της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένης της εκτέλεσης μιας

υπηρεσίας που είναι εμπορεύσιμη, ή άλλως πως αποτελεί διαμέσου υπηρεσία, ουσιαστικά θα παράκαμπτε περιορισμούς που επιβάλλονται στα εμπορικά δικαιώματα με διμερή αεροπορική συμφωνία μεταξύ των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων και αυτού του άλλου Κράτους Μέλους της ΕΕ ή

- (vi) η αεροπορική εταιρεία διαθέτει Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα που εκδίδεται από Κράτος Μέλος της ΕΕ και δεν υπάρχει διμερής αεροπορική συμφωνία μεταξύ των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων και αυτού του Κράτους Μέλους της ΕΕ, και μπορεί να καταδειχθεί ότι τα αναγκαία εμπορικά δικαιώματα για την διεξαγωγή της προτεινόμενης λειτουργίας δεν είναι αμοιβαία διαθέσιμα στην αεροπορική(ες) εταιρεία(ες) που καθορίζονται από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα.

2. στην περίπτωση καθορισμένης αεροπορικής εταιρείας από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα:

- (i) η αεροπορική εταιρεία δεν είναι εγκατεστημένη στο έδαφος των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων ή δεν διαθέτει Άδεια Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων και

- (ii) τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα δεν έχουν ή δεν διατηρούν αποτελεσματικό ρυθμιστικό έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας ή

- (iii) η αεροπορική εταιρεία ανήκει και ελέγχεται κατά πλειοψηφία από υπηκόους κράτος άλλο από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και μπορεί να καταδειχθεί ότι με την άσκηση των εμπορικών δικαιωμάτων στο πλαίσιο της παρούσας Συμφωνίας σε δρομολόγιο που περιλαμβάνει σημείο σε αυτό το άλλο κράτος, συμπεριλαμβανομένης της λειτουργίας μιας υπηρεσίας που είναι εμπορεύσιμη, ή άλλως πως αποτελεί διαμέσου υπηρεσίας, ουσιαστικά θα παράκαμπτε τους περιορισμούς που επιβάλλονται στα εμπορικά δικαιώματα με διμερή αεροπορική συμφωνία μεταξύ της Κυπριακής Δημοκρατίας και αυτού του άλλου κράτους ή

- (iv) η αεροπορική εταιρεία ανήκει και ελέγχεται κατά πλειοψηφία από υπηκόους κράτους άλλο από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και δεν υφίσταται διμερής αεροπορική συμφωνία μεταξύ της Κυπριακής Δημοκρατίας και αυτού του άλλου κράτους, και δύναται να καταδειχθεί ότι τα απαραίτητα εμπορικά δικαιώματα για την διεξαγωγή της προτεινόμενης λειτουργίας δεν είναι αμοιβαία διαθέσιμα στην αεροπορική(ες) εταιρεία(ες) που καθορίζονται από την Κυπριακή Δημοκρατία.

Στην άσκηση του δικαιώματός τους στο πλαίσιο αυτής της παραγράφου, και υπό την επιφύλαξη ως προς τα δικαιώματά τους στο πλαίσιο της παραγράφου γ 1. (v) και (vi) αυτού του Άρθρου, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα δεν θα κάνουν διακρίσεις μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης λόγω υπηκοότητας.

- δ) σύμφωνα με την παράγραφο (6) του Άρθρου 10 και την παράγραφο 10 του Άρθρου 12 της παρούσας Συμφωνίας
- ε) στην περίπτωση αποτυχίας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους να λάβει τα κατάλληλα μέτρα βελτίωσης της ασφάλειας σύμφωνα με την παράγραφο 2 του Άρθρου 10 της παρούσας Συμφωνίας ή
- ζ) σε κάθε περίπτωση που αποτύχει το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος να συμμορφωθεί με οποιαδήποτε απόφαση ή όρο που απορρέει από την εφαρμογή του Άρθρου 19 της παρούσας Συμφωνίας.

2. Εκτός εάν η άμεση ανάκληση, αναστολή, ή περιορισμός είναι απαραίτητα για να αποτρέψουν περαιτέρω παραβάσεις των νόμων ή των κανονισμών, τέτοιο δικαίωμα θα ασκείται μόνο μετά από διαβουλεύσεις με την Αεροναυτική Αρχή του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, όπως προβλέπεται στο Άρθρο 18.

3. Σε περίπτωση ενέργειας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σύμφωνα με αυτό το Άρθρο, τα δικαιώματα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους σύμφωνα με το Άρθρο 19 δεν πρέπει να θίγονται.

Άρθρο 5**ΑΡΧΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΗΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος αμοιβαία θα επιτρέπει στις καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες αμφοτέρων των Συμβαλλόμενων Μερών να ανταγωνιστούν ελεύθερα στην παροχή των διεθνών αεροπορικών μεταφορών που διέπονται από την παρούσα Συμφωνία.
2. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα εντός της δικαιοδοσίας του για να εξαλείφει κάθε μορφής διάκριση και μη ανταγωνιστικών ή επιθετικών πρακτικών κατά την άσκηση των δικαιωμάτων και των εξουσιοδοτήσεων που καθορίζονται στην παρούσα Συμφωνία.
3. Δεν θα υπάρχει κανένας περιορισμός στην χωρητικότητα και τον αριθμό των συχνοτήτων ή/και τον τύπο(ους) αεροσκαφών που θα χρησιμοποιούνται από τις Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες αμφοτέρων των Συμβαλλόμενων Μερών σε οποιοδήποτε τύπο υπηρεσίας (επιβατική, φορτίου, χωριστά ή σε συνδυασμό). Κάθε Καθορισμένη Αεροπορική Εταιρεία έχει το δικαίωμα να καθορίσει τη συχνότητα, την χωρητικότητα που προσφέρει στις Συμφωνημένες Υπηρεσίες.
4. Κανένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν θα περιορίσει μονομερώς τον όγκο της αεροπορικής κίνησης, τις συχνότητες, την τακτικότητα της υπηρεσίας ή τον τύπο(ους) αεροσκαφών που θα χρησιμοποιούνται από τις Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, εκτός όπως δύναται να απαιτηθεί δύναμι τελωνειακών, τεχνικών, λειτουργικών ή περιβαλλοντικών απαιτήσεων υπό ομοιόμορφους όρους συμβατούς με το Άρθρο 15 της Σύμβασης.
5. Κανένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν θα επιβάλλει στις Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, απαίτηση πρώτης άρνησης, αναλογίας επιβίβασης/φόρτωσης, τέλος μη αντίρρησης ή οποιασδήποτε άλλης απαίτησης όσον αφορά την χωρητικότητα, τις συχνότητες ή την αεροπορική κίνηση που θα ήταν ασυμβίβαστα με τους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 6**ΔΑΣΜΟΙ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΤΕΛΗ**

1. Αεροσκάφη της καθορισμένης αεροπορικής εταιρείας του ενός Συμβαλλομένου Μέρους, τα οποία εκτελούν διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες, καθώς επίσης και ο συνήθης εξοπλισμός, ανταλλακτικά, εφόδια σε καύσιμα και λιπαντικά έλαια, και οι προμήθειες του αεροσκάφους (συμπεριλαμβανομένων τροφίμων, ποτών και καπνικών προϊόντων) θα απαλλάσσονται από όλους τους φόρους, τελωνειακούς δασμούς, τέλη επιθεώρησης και άλλες παρόμοιες επιβαρύνσεις κατά την άφιξη τους στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους νοουμένου ότι τέτοιος εξοπλισμός, ανταλλακτικά και προμήθειες θα παραμένουν εντός του αεροσκάφους μέχρις ότου επανεξαχθούν ή χρησιμοποιηθούν ή καταναλωθούν από το εν λόγω αεροσκάφος στις πτήσεις πάνω από το έδαφος αυτό.

2. Θα απαλλάσσονται επίσης από τους φόρους, δασμούς, τέλη και επιβαρύνσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 αυτού του Άρθρου, με εξαίρεση τις επιβαρύνσεις που βασίζονται το κόστος της παρεχόμενης υπηρεσίας:

- α) Αεροπορικές προμήθειες που φορτώνονται στο έδαφος του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, μέσα σε λογικά πλαίσια, για χρήση σε αεροσκάφος που αναχωρεί και πραγματοποιεί διεθνή αεροπορική υπηρεσία μιας καθορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους
- β) Ανταλλακτικά, συμπεριλαμβανομένων μηχανών, που εισάγονται στο έδαφος ενός Συμβαλλόμενου Μέρους για τη συντήρηση ή την επιδιόρθωση αεροσκάφους που πραγματοποιεί διεθνή αεροπορική υπηρεσία μιας καθορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους
- γ) Καύσιμα, λιπαντικά και αναλώσιμες τεχνικές προμήθειες που εισάγονται ή προμηθεύονται στο έδαφος του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους για χρήση σε διεθνή αεροπορική υπηρεσία καθορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, ακόμα και όταν αυτές οι προμήθειες πρόκειται να χρησιμοποιηθούν στο μέρος της διαδρομής που εκτελείται πάνω από το έδαφος του πρώτου αναφερόμενου Συμβαλλόμενου Μέρους, στο έδαφος του οποίου φορτώνονται
- δ) Έγγραφα αεροπορικών εταιρειών, όπως εισιτήρια και έντυπα φορτωτικής, καθώς επίσης και διαφημιστικό υλικό μέσα σε λογικά πλαίσια, που προορίζονται για χρήση από καθορισμένη αεροπορική εταιρεία ενός Συμβαλλόμενου Μέρους και που εισάγονται στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους
- ε) Στολές προσωπικού, υπολογιστές και εκτυπωτές εισιτηρίων που χρησιμοποιούνται από την καθορισμένη αεροπορική εταιρεία για κρατήσεις και εκτύπωση εισιτηρίων μέσα σε λογικά πλαίσια, που προορίζονται για χρήση από καθορισμένη αεροπορική εταιρεία ενός Συμβαλλόμενου Μέρους και εισάγονται προσωρινά στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και επανεξάγονται εντός της μέγιστης περιόδου των 24 μηνών

3. Τα υλικά που αναφέρονται στην παράγραφο 2 αυτού του Άρθρου, μπορεί να απαιτηθεί να κρατηθούν υπό τελωνειακή επίβλεψη ή έλεγχο.

4. Ο σύννηθες αερομεταφερόμενος εξοπλισμός, καθώς επίσης και τα υλικά, οι προμήθειες και τα ανταλλακτικά που διατηρούνται κανονικά σε αεροσκάφος που χρησιμοποιείται από καθορισμένη αεροπορική εταιρεία ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, μπορούν να ξεφορτωθούν στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μόνο με την έγκριση των τελωνειακών αρχών αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους. Σε τέτοια περίπτωση, μπορούν να τοποθετηθούν υπό την επίβλεψη των εν λόγω αρχών έως ότου επανεξαχθούν ή ειδάλλως διατεθούν σύμφωνα με τους τελωνειακούς κανονισμούς.

5. Αποσκευές, φορτίο και ταχυδρομείο σε άμεση διαμετακόμιση διαμέσου του εδάφους ενός Συμβαλλόμενου Μέρους απαλλάσσονται από φόρους, τελωνειακούς δασμούς, τέλη και άλλες παρόμοιες επιβαρύνσεις που δεν βασίζονται στο κόστος των υπηρεσιών κατά την άφιξη ή την αναχώρηση.

6. Οι απαλλαγές που προβλέπονται από το Άρθρο αυτό θα είναι επίσης διαθέσιμες στις περιπτώσεις όπου οι καθορισμένες αεροπορικές εταιρείες οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη έχουν συνάψει διευθετήσεις με άλλη(ες) αεροπορική(ες) εταιρεία(ες), για το δανεισμό ή τη μεταφορά στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, του σύννηθες εξοπλισμού και των άλλων αντικειμένων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και 2 του Άρθρου αυτού, υπό τον όρο ότι, αυτή η άλλη αεροπορική εταιρεία απολαμβάνει την ίδια απαλλαγή(ες) από αυτό το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος.

7. Κατά παρέκκλιση από κάθε αντίθετη διάταξη περί του αντιθέτου, τίποτα σε αυτήν την Συμφωνία δεν θα αποτρέψει την Κυπριακή Δημοκρατία από του να επιβάλει σε αμερόληπτη βάση, φόρους, επιβολές, δασμούς, τέλη ή επιβαρύνσεις στα καύσιμα που παρέχονται στο έδαφος του για τη χρήση σε αεροσκάφος καθορισμένης αεροπορικής εταιρείας των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων που λειτουργεί μεταξύ ενός σημείου στο έδαφος της Κυπριακής Δημοκρατίας και ενός άλλου σημείου στο έδαφος της Κυπριακής Δημοκρατίας ή/και στο έδαφος ενός άλλου Κράτους Μέλους της ΕΕ. Σε τέτοια περίπτωση, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα θα έχουν παρόμοιο δικαίωμα να ανταποδώσουν χωρίς διάκριση την επιβολή παρόμοιων φόρων, επιβολών, δασμών, τελών ή επιβαρύνσεων στα καύσιμα που παρέχονται στο έδαφος τους.

Άρθρο 7ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ

1. Οι νόμοι, κανονισμοί και διαδικασίες ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με την είσοδο, την παραμονή, ή την αναχώρηση από το Έδαφος του, αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται στη διεθνή αεροναυσιπλοΐα, ή σχετικά με την λειτουργία και ναυσιπλοΐα τέτοιων αεροσκαφών ενώ βρίσκονται εντός του Εδάφους του, θα εφαρμόζονται σε αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται από την αεροπορική(ες) εταιρεία(ες) του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους χωρίς διάκριση ως προς την εθνικότητα όπως εφαρμόζονται και στις δικές του εταιρείες, και τα εν λόγω αεροσκάφη θα συμμορφώνονται με αυτούς κατά την είσοδο, αναχώρηση και παραμονή εντός του Εδάφους αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους.
2. Οι νόμοι, κανονισμοί και διαδικασίες ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με την είσοδο, την παραμονή, ή την αναχώρηση από το Έδαφος του, επιβατών, αποσκευών, πληρώματος και φορτίου, που μεταφέρονται στα αεροσκάφη, όπως οι κανονισμοί σχετικά με την είσοδο, εκτελωνισμό, ασφάλεια πολιτικής αεροπορίας, μετανάστευση, διαβατήρια, τελωνείο, συνάλλαγμα, υγεία, καραντίνα και υγειονομικά μέτρα ή στην περίπτωση του ταχυδρομείου, οι ταχυδρομικοί νόμοι και κανονισμοί, θα εφαρμόζονται από ή εξ ονόματος των εν λόγω επιβατών, αποσκευών, πληρώματος και φορτίου κατά την είσοδο και αναχώρηση και κατά τη διάρκεια παραμονής τους εντός του Εδάφους του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους.
3. Κανένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν μπορεί να δίνει οποιαδήποτε προτίμηση στη δική του ή σε οποιαδήποτε άλλη αεροπορική(ες) εταιρεία(ες) εις βάρος της καθορισμένης(ες) αεροπορικής(ες) εταιρείας(ες) του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους κατά την εφαρμογή των νόμων και των κανονισμών που προβλέπονται στο Άρθρο αυτό.
4. Επιβάτες, αποσκευές και φορτίο σε άμεση διαμετακόμιση διαμέσου του Εδάφους οποιουδήποτε Συμβαλλόμενου Μέρους που δεν απομακρύνονται από τους χώρους του αερολιμένα που χρησιμοποιούνται για το σκοπό αυτό θα υπόκεινται σε απλοποιημένο έλεγχο, εκτός σε σχέση με μέτρα ασφάλειας ενάντια στη βία, αεροπειρατεία ή έλεγχο ναρκωτικών, οι εν λόγω αποσκευές και φορτίο θα απαλλάσσονται από τελωνειακούς δασμούς, φόρους κατανάλωσης και άλλους παρόμοιους εθνικούς ή/και τοπικά τέλη και επιβαρύνσεις.

Άρθρο 8**ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΕΙΣ ΚΟΙΝΟΥ ΚΩΔΙΚΟΥ**

1. Η Καθορισμένη(ες) αεροπορική(ες) εταιρεία(ες) αμφότερων των Συμβαλλόμενων Μερών, είτε ως εμπορικός μεταφορέας (marketing carrier) είτε ως επιχειρησιακός μεταφορέας (operating carrier), θα μπορεί ελεύθερα να εισέλθει σε συμφωνίες εμπορικής συνεργασίας που περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται σε διευθετήσεις αγοράς θέσεων ή/και κοινού κωδικού (συμπεριλαμβανομένων διευθετήσεων κοινού κωδικού με τρίτη χώρα), με οποιαδήποτε άλλη αεροπορική(ες) εταιρεία(ες).
2. Πριν την παροχή υπηρεσιών κοινού κωδικού, οι συνεταιίροι κοινού κωδικού θα συμφωνούν ως προς το ποιο Συμβαλλόμενο Μέρος θα είναι υπεύθυνο σε περίπτωση ευθύνης καθώς και σε θέματα που αφορούν τον καταναλωτή, ασφάλεια πολιτικής αεροπορίας, ασφάλεια πτήσεων και διευκολύνσεις. Η συμφωνία που καθορίζει αυτούς τους όρους θα κατατίθεται και στις δύο Αεροναυτικές Αρχές πριν από την εφαρμογή των διευθετήσεων κοινού κωδικού.
3. Οι εν λόγω ρυθμίσεις θα γίνονται αποδεκτές από τις σχετικές Αεροναυτικές Αρχές, υπό τον όρο ότι όλες οι αεροπορικές εταιρείες στις διευθετήσεις αυτές έχουν τα απαραίτητα δικαιώματα ή/και εξουσιοδοτήσεις.
4. Στην περίπτωση διευθέτησης κοινού κωδικού, η εμπορική (marketing) αεροπορική εταιρεία, για κάθε εισιτήριο που πωλείται, θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι καθίσταται σαφές στον αγοραστή στο σημείο πώλησης, ποια αεροπορική εταιρεία θα εκτελεί πραγματικά κάθε τομέα της υπηρεσίας και με ποια αεροπορική εταιρεία ή εταιρείες ο αγοραστής εισέρχεται σε συμβατική σχέση.
5. Η Καθορισμένη Αεροπορική Εταιρεία(ες) του κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους μπορεί επίσης να προσφέρει υπηρεσίες κοινού κωδικού μεταξύ οποιουδήποτε σημείου ή σημείων στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, υπό τον όρο ότι οι εν λόγω υπηρεσίες εκτελούνται από μία αεροπορική εταιρεία(ες) του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 9**ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΑΕΡΟΠΛΟΙΜΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΠΗΤΗΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ**

1. Πιστοποιητικά αεροπλοϊμότητας, πιστοποιητικά ικανότητας, και άδειες που εκδίδονται ή που επικυρώνονται από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος, εφ' όσον τελούν σε ισχύ, θα αναγνωρίζονται ως έγκυρα από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος με το σκοπό της πραγματοποίησης των Συμφωνημένων Υπηρεσιών υπό τον όρο ότι τα εν λόγω πιστοποιητικά ή άδειες εκδόθηκαν, ή επικυρώθηκαν σύμφωνα με τα ελάχιστα πρότυπα που καθορίστηκαν δυνάμει της Σύμβασης.

2. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, εντούτοις, διατηρεί το δικαίωμα να αρνηθεί να αναγνωρίσει, για πτήσεις πάνω από το έδαφός του, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που παραχωρούνται στους υπηκόους του από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος.
3. Εάν τα προνόμια ή οι όροι των αδειών ή των πιστοποιητικών που εκδόθηκαν ή επικυρώθηκαν από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος επιτρέπουν παρέκκλιση από τα πρότυπα που καθορίστηκαν δυνάμει της Σύμβασης, είτε τέτοια παρέκκλιση έχει κατατεθεί στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, είτε όχι, η Αεροναυτική Αρχή του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, χωρίς επιφύλαξη ως προς τα δικαιώματα του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους σύμφωνα με το Άρθρο 10 παράγραφος 2, μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις με την Αεροναυτική Αρχή του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους σύμφωνα με το Άρθρο 18, ώστε να ικανοποιηθεί ότι η εν λόγω πρακτική τους είναι αποδεκτή. Η παράλειψη επίτευξης ικανοποιητικής συμφωνίας, θα αποτελεί λόγο για την εφαρμογή του Αρθρου 4 παράγραφος 1 της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 10

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί οποτεδήποτε να ζητήσει διαβουλεύσεις αναφορικά με πρότυπα ασφαλείας σε οποιονδήποτε τομέα που αφορά ιπτάμενο προσωπικό, αεροσκάφος, ή την λειτουργία τους, που έχουν υιοθετηθεί από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος. Αυτές οι διαβουλεύσεις θα διεξάγονται μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών από την υποβολή αυτού του αιτήματος.
2. Εάν, ύστερα από τέτοιες διαβουλεύσεις, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος διαπιστώσει πως το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος δεν τηρεί ικανοποιητικά και δεν διαχειρίζεται τα πρότυπα ασφαλείας σε κάθε τέτοιο τομέα ούτως ώστε να ανταποκρίνονται στα ελάχιστα πρότυπα που έχουν θεσπισθεί την συγκεκριμένη χρονική περίοδο, σύμφωνα με τη Σύμβαση, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος θα ενημερώνει το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για αυτά τα ευρήματα και τα μέτρα που κρίνει ως αναγκαία, ώστε να υπάρξει συμμόρφωση με τα ελάχιστα αυτά πρότυπα και το αυτό άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα πρέπει να λάβει τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα. Παράλειψη λήψης των κατάλληλων μέτρων από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος μέσα σε χρονικό διάστημα δεκαπέντε (15) ημερών ή μέσα σε μεγαλύτερο χρονικό διάστημα όπως ήθελε συμφωνηθεί θα συνιστά λόγο για την εφαρμογή των διατάξεων του Αρθρου 4 παράγραφος 1 της παρούσας Συμφωνίας.
3. Παρά τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στο Άρθρο 33 της Σύμβασης, συμφωνείται ότι οποιοδήποτε αεροσκάφος, του οποίου η εκμετάλλευση γίνεται από αεροπορική(ες) εταιρεία(εις) ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σε υπηρεσίες προς ή από το έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, μπορεί, ενώ βρίσκεται στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, να υπόκειται σε εξέταση από εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους εντός του αεροσκάφους και γύρω από αυτό για να ελεγχθεί η εγκυρότητα των εγγράφων του αεροσκάφους και του πληρώματος, καθώς και η εμφανής κατάσταση του αεροσκάφους και του εξοπλισμού του (η οποία εξέταση θα αναφέρεται σε αυτό το Άρθρο ως «επιθεώρηση πίστας»), νοουμένου ότι δεν προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

4. Εάν από την επιθεώρηση ή σειρά επιθεωρήσεων πίστας συνεπάγεται ότι υπάρχουν:

- α) σοβαρές ενδείξεις ότι ένα αεροσκάφος ή η λειτουργία ενός αεροσκάφους δεν τηρεί τα ελάχιστα πρότυπα που είχαν θεσπιστεί την συγκεκριμένη χρονική περίοδο σύμφωνα με τη Σύμβαση ή
- β) σοβαρές ανησυχίες ότι υπάρχει έλλειψη αποτελεσματικής συντήρησης και εφαρμογής των προτύπων ασφάλειας που είχαν θεσπιστεί την συγκεκριμένη χρονική περίοδο σύμφωνα με τη Σύμβαση

το Συμβαλλόμενο Μέρος που διεξάγει την επιθεώρηση θα είναι ελεύθερο, για τους σκοπούς του Άρθρου 33 της Σύμβασης, να συμπεράνει ότι οι απαιτήσεις, υπό τις οποίες εκδόθηκαν ή κατέστησαν έγκυρα τα πιστοποιητικά ή οι άδειες που αφορούν το συγκεκριμένο αεροσκάφος ή το πλήρωμα του αεροσκάφους ή οι προϋποθέσεις, υπό τις οποίες γίνεται η εκμετάλλευση του αεροσκάφους, δεν είναι αντίστοιχες ή δεν είναι ανώτερες από τα ελάχιστα πρότυπα που θεσπίστηκαν σύμφωνα με τη Σύμβαση.

5. Σε περίπτωση που ο αντιπρόσωπος μιας αεροπορικής εταιρείας αρνηθεί την πρόσβαση για τον σκοπό της πραγματοποίησης επιθεώρησης πίστας, σύμφωνα με την παράγραφο 3 ανωτέρω, στο αεροσκάφος του οποίου την εκμετάλλευση έχει αεροπορική εταιρεία ενός Συμβαλλόμενου Μέρους τότε το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα είναι ελεύθερο να συμπεράνει ότι προκύπτουν σοβαρές ανησυχίες του τύπου που περιγράφεται στην παράγραφο 4 ανωτέρω και να καταλήξει στα συμπεράσματα που αναφέρονται στην παράγραφο αυτή.

6. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί το δικαίωμα άμεσα να αναστείλει ή να διαφοροποιήσει την εξουσιοδότηση λειτουργίας μιας αεροπορικής εταιρείας ή αεροπορικών εταιριών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους σε περίπτωση που το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος συμπεράνει ότι η άμεση λήψη μέτρων είναι απαραίτητη για την ασφάλεια της λειτουργίας μιας αεροπορικής εταιρείας είτε αυτό προέλθει από επιθεώρηση πίστας στο αεροσκάφος ή σειράς επιθεωρήσεων πίστας ή άρνησης πρόσβασης για τη διεξαγωγή επιθεώρησης πίστας ή διαβουλεύσεων ή άλλως πως.

7. Κάθε μέτρο που λαμβάνεται από Συμβαλλόμενο Μέρος δυνάμει των παραγράφων 2 ή 6 αυτού του Άρθρου θα αίρεται μόλις ο λόγος λήψης αυτού του μέτρου, παύει να υφίσταται.

8. Εκεί όπου η Κυπριακή Δημοκρατία έχει καθορίσει μια αεροπορική εταιρεία της οποίας ο ρυθμιστικός έλεγχος ασκείται και διατηρείται από άλλο Κράτος Μέλος της ΕΕ, τα δικαιώματα των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων στο πλαίσιο των προνοιών ασφάλειας της παρούσας Συμφωνίας θα ισχύουν εξίσου για την υιοθέτηση, άσκηση ή διατήρηση των προτύπων ασφάλειας από αυτό το άλλο Κράτος Μέλος της ΕΕ και σε σχέση με την άδεια εκμετάλλευσης της αεροπορικής εταιρείας.

Άρθρο 11ΤΕΛΗ ΧΡΗΣΗΣ

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα καταβάλει τη μεγαλύτερη δυνατή προσπάθεια για να εξασφαλίσει ότι τα τέλη χρήσης που επιβάλλονται ή που επιτρέπεται να επιβάλλονται από τα Αρμόδια όργανά του στις Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους για τη χρήση αερολιμένων και άλλων αεροπορικών εγκαταστάσεων είναι δίκαια και εύλογα. Αυτά τα τέλη θα βασίζονται σε υγιείς οικονομικές αρχές και δεν θα είναι υψηλότερα από εκείνα που πληρώνονται από άλλες αεροπορικές εταιρείες για τέτοιες υπηρεσίες.
2. Κανένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν θα δίνει προτίμηση, όσον αφορά τα τέλη χρήσης στη δική του ή σε οποιαδήποτε άλλη αεροπορική εταιρεία ή αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν παρόμοιες Διεθνείς Αεροπορικές Υπηρεσίες και δεν θα επιβάλει ή δεν θα επιτρέπει να επιβληθεί, στην Καθορισμένη Αεροπορική Εταιρεία ή Εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, τέλη χρήσης υψηλότερα από αυτά που επιβάλλονται στην δική του Καθορισμένη(ες) Αεροπορική(ες) Εταιρεία(ες) που εκτελούν παρόμοιες Διεθνείς Αεροπορικές Υπηρεσίες χρησιμοποιώντας παρόμοια αεροσκάφη και σχετικές διευκολύνσεις και υπηρεσίες.
3. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ενθαρρύνει διαβουλεύσεις μεταξύ των Αρμόδιων Οργάνων του και των Καθορισμένων Αεροπορικών Εταιρειών που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες και τις διευκολύνσεις. Θα πρέπει να δίνεται στους εν λόγω χρήστες, όποτε είναι δυνατόν, εύλογη προειδοποίηση για οποιαδήποτε πρόταση για αλλαγές στα τέλη χρήσης συνοδευόμενα από σχετικές βοηθητικές πληροφορίες και στοιχεία, ώστε να τους επιτραπεί να εκφράσουν τις απόψεις τους προτού αναθεωρηθούν τα τέλη.

Άρθρο 12

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

1. Συνεπής προς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους δυνάμει του διεθνούς δικαίου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη επαναβεβαιώνουν ότι η αμοιβαία υποχρέωση τους προς προστασία της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας έναντι πράξεων παράνομων παρεμβάσεων συνιστά αναπόσπαστο μέρος της παρούσας Συμφωνίας.
2. 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 Τελούμενων επί Αεροσκαφών, που έχει υπογραφεί στο Τόκυο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963, της Σύμβασης περί Καταστολής Παράνομων Καταλήψεων Αεροσκαφών, που έχει υπογραφεί στη Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970, της Σύμβασης για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων Στρεφόμενων κατά της Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας που έχει υπογραφεί στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971 και του Πρωτοκόλλου για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων Βίας Στρεφόμενων κατά της Ασφάλειας των Διεθνών Αερολιμένων, Συμπληρωματικού στη Συνθήκη για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων ενάντια στην Ασφάλεια της Πολιτικής Αεροπορίας που έγινε στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971, και που έχει υπογραφεί στο Μόντρεαλ στις 24 Φεβρουαρίου 1988, και οποιαδήποτε άλλη συμφωνία ή πρωτόκολλο στο τομέα της Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας, το οποίο δεσμεύει και τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη.
3. 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 στρεφόμενων κατά της ασφάλειας τέτοιων αεροσκαφών, των επιβατών και των πληρωμάτων τους, των αερολιμένων και των αεροναυτικών εγκαταστάσεων και οποιασδήποτε άλλης σχετικής απειλής κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.
4. Στις μεταξύ τους σχέσεις, τα Συμβαλλόμενα 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, στην έκταση που αυτές οι διατάξεις ασφάλειας ισχύουν στα δυο Συμβαλλόμενα Μέρη.
5. Επιπλέον, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα απαιτεί όπως οι αεροπορικές εταιρείες που λειτουργούν αεροσκάφη που είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο του, οι αεροπορικές εταιρείες που έχουν την κύρια έδρα εργασιών τους ή τη μόνιμη διεύθυνση τους στο έδαφος του καθώς και οι διαχειριστές αερολιμένων που βρίσκονται στο έδαφος του, ενεργούν σύμφωνα με τις εν λόγω διατάξεις Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας, όπως ισχύουν στα Συμβαλλόμενα Μέρη.
6. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος συμφωνεί όπως οι αεροπορικές εταιρείες του θα απαιτείται να τηρούν τις διατάξεις Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας που αναφέρονται στην πιο πάνω παράγραφο 4 όπως απαιτείται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος σε σχέση με την είσοδο, αναχώρηση ή την παραμονή τους μέσα στο Έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

7. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα διασφαλίζει ότι εφαρμόζονται αποτελεσματικά επαρκή μέτρα μέσα στο έδαφος του για την προστασία του αεροσκάφους και τον έλεγχο επιβατών, πληρωμάτων, μεταφερομένων αντικείμενων και για τη διεξαγωγή κατάλληλων ελέγχων ασφαλείας αποσκευών, φορτίων και προμηθειών αεροσκαφών πριν την επιβίβαση ή φόρτωση. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος συμφωνεί επίσης να εξετάζει ευμενώς οποιοδήποτε αίτημα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους για τη λήψη εύλογων ειδικών μέτρων ασφαλείας για την αντιμετώπιση συγκεκριμένης απειλής.
8. Όταν συμβαίνει επεισόδιο ή απειλείται επεισόδιο παράνομης κατάληψης πολιτικού αεροσκάφους ή άλλων παράνομων πράξεων στρεφόμενων κατά της ασφαλείας τέτοιου αεροσκάφους, των επιβατών και του πληρώματος του, των αερολιμένων ή των εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα αλληλοβοηθούνται διευκολύνοντας τις επικοινωνίες και λαμβάνοντας κατάλληλα μέτρα που θα αποσκοπούν στον ταχύ και ασφαλή τερματισμό τέτοιου επεισοδίου ή απειλής όσο το δυνατόν γρηγορότερα ανάλογα με τον ελάχιστο κίνδυνο για τη ζωή από τέτοιο επεισόδιο ή απειλή.
9. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα λάβει τέτοια μέτρα που μπορεί να θεωρεί εφαρμόσιμα για να εξασφαλίσει ότι αεροσκάφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους που είναι αντικείμενο πράξης παράνομης κατάληψης ή άλλες πράξεις παράνομης παρέμβασης που γίνονται στο έδαφος στην Επικράτεια του, τίθεται υπό κράτηση επ' αυτού εκτός αν η αναχώρησή επιβάλλεται από το επιτακτικό καθήκον της προστασίας της ζωής των επιβατών και του πληρώματός του.
10. Όταν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος έχει εύλογες υποψίες να θεωρήσει ότι το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος έχει παρεκκλίνει από τις διατάξεις του Άρθρου αυτού, η Αεροναυτική Αρχή του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους δύναται να ζητήσει άμεσες διαβουλεύσεις με την Αεροναυτική Αρχή του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Σε περίπτωση αποτυχίας επίτευξης ικανοποιητικής συμφωνίας μέσα σε δεκαπέντε (15) ημέρες από την ημερομηνία τέτοιου αιτήματος, θα αποτελεί λόγο εφαρμογής της παραγράφου 1 του Άρθρου 4, της παρούσας Συμφωνίας. Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ένα Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να λάβει προσωρινά μέτρα δύναμει της παραγράφου 1, του Άρθρου 4, πριν από την λήξη των δεκαπέντε (15) ημερών. Οποιαδήποτε ενέργεια που λαμβάνεται σύμφωνα με αυτή την παράγραφο θα διακοπεί μετά τη συμμόρφωση του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους με τις διατάξεις ασφαλείας του Άρθρου αυτού.

Άρθρο 13**ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ**

1. Οι Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες του κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα έχουν το δικαίωμα να εγκαταστήσουν γραφεία στο Έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους με σκοπό την προώθηση των αεροπορικών μεταφορών και την πώληση των ταξιδιωτικών εγγράφων καθώς επίσης και για άλλα βοηθητικά προϊόντα και διευκολύνσεις που απαιτούνται για την παροχή αεροπορικών μεταφορών.
2. Οι Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες του κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα δικαιούνται να εισάγουν και να διατηρούν στο Έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους το διευθυντικό, εμπορικό, λειτουργικό, προσωπικό πωλήσεων, τεχνικό και άλλο προσωπικό και αντιπρόσωπους τους όπως μπορεί να απαιτηθεί σε συνάρτηση με την παροχή αεροπορικών μεταφορών.
3. Οι ανάγκες για αντιπροσώπους και προσωπικού που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του Άρθρου αυτού, κατ' επιλογή της Καθορισμένης Αεροπορικής Εταιρείας, δύναται να ικανοποιηθούν από το ίδιο το προσωπικό της, οποιασδήποτε υπηρεσιότητάς, ή χρησιμοποιώντας τις υπηρεσίες οποιασδήποτε άλλης αεροπορικής εταιρείας, οργανισμού ή επιχείρησης που αναπτύσσουν δραστηριότητες στο Έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και που είναι εξουσιοδοτημένοι να εκτελούν τις εν λόγω υπηρεσίες στο Έδαφος του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους. Οι αντιπρόσωποι και το προσωπικό μιας καθορισμένης αεροπορικής εταιρείας θα υπόκεινται στους νόμους και τους κανονισμούς του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους που είναι σε ισχύ. Σύμφωνα με τους εν λόγω νόμους και κανονισμούς, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, βάσει της αμοιβαιότητας και με ελάχιστη καθυστέρηση, θα παραχωρεί τις απαραίτητες άδειες απασχόλησης, θεωρήσεις εισόδου ή άλλα παρόμοια έγγραφα στους αντιπροσώπους και το προσωπικό της καθορισμένης αεροπορικής εταιρείας.
4. Οι Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες του κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, είτε άμεσα και κατά την κρίση τους, διαμέσου πρακτόρων, έχουν το δικαίωμα να πωλούν αεροπορικές μεταφορές και τα βοηθητικά προϊόντα τους καθώς και διευκολύνσεις στο Έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Για το σκοπό αυτό, οι Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες θα έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιήσουν τα δικά τους ταξιδιωτικά έγγραφα. Η Καθορισμένη Αεροπορική Εταιρεία του κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα έχει το δικαίωμα να πωλήσει τέτοιες μεταφορές και τα βοηθητικά προϊόντα τους καθώς και διευκολύνσεις σε τοπικό νόμισμα ή σε οποιοδήποτε άλλο ελεύθερα μετατρέψιμο νόμισμα και οποιοδήποτε πρόσωπο θα είναι ελεύθερο να τα αγοράσει.
5. Οι Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους θα έχουν το δικαίωμα να πληρώνουν για τοπικές δαπάνες στο Έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους σε τοπικό νόμισμα ή υπό τον όρο ότι αυτό είναι σύμφωνα με τους τοπικούς κανονισμούς συναλλάγματος, σε οποιαδήποτε ελεύθερα μετατρέψιμο νόμισμα.
6. Κατά παρέκκλιση από κάθε άλλη διάταξη της παρούσας Συμφωνίας, στις Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες και τους έμμεσους παρόχους αερομεταφερόμενου φορτίου αμφότερων των Συμβαλλόμενων Μερών θα επιτρέπεται, χωρίς περιορισμό, να

εργοδοτούν σε σχέση με διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες, οποιεσδήποτε χερσαίες και θαλάσσιες μεταφορές για αερομεταφερόμενο φορτίο από/προς σημεία εντός του Εδάφους των Συμβαλλόμενων Μερών ή σε τρίτες χώρες συμπεριλαμβανομένων, όπου είναι εφαρμόσιμο, των μεταφορών από/προς όλους τους αερολιμένες με τελωνειακές διευκολύνσεις, και συμπεριλαμβανομένου, όπου είναι εφαρμόσιμο, του δικαιώματος μεταφοράς αερομεταφερόμενου φορτίου το οποίο είναι δεσμευμένο με βάση τους εφαρμοστέους νόμους και των κανονισμούς. Τέτοιο αερομεταφερόμενο φορτίο, που είτε κινείται μέσω χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών είτε αεροπορικών, θα έχει πρόσβαση σε αερολιμενικές και τελωνειακές διαδικασίες και διευκολύνσεις. Οι καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες μπορούν να επιλέξουν να εκτελούν τις χερσαίες και θαλάσσιες μεταφορές τους ή να τις παρέχουν μέσω διευθετήσεων με άλλους μεταφορείς χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών που εκτελούνται από άλλες αεροπορικές εταιρείες και έμμεσους παρόχους αερομεταφερόμενου φορτίου. Τέτοιες συνδυασμένες υπηρεσίες φορτίου μπορούν να προσφερθούν σε μία ενιαία τιμή για το συνδυασμό των χερσαίων, θαλάσσιων, και αεροπορικών μεταφορών, υπό τον όρο ότι οι ναυλωτές πλοίων δεν τελούν υπό πλάνη ως προς τα γεγονότα σχετικά με τέτοια μεταφορά.

7. Σε σχέση με διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, στις Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες του κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, θα επιτρέπεται να δεσμεύουν επιβατικές υπηρεσίες στο όνομά τους, μέσω συμφωνιών συνεργασίας με τους παρόχους χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών που κατέχουν την κατάλληλη εξουσιοδότηση να παρέχουν τέτοιες χερσαίες και θαλάσσιες μεταφορές προς/από οποιαδήποτε σημεία στις Επικράτειες των Συμβαλλόμενων Μερών και πέραν αυτών, βάσει των εφαρμοστέων νόμων και κανονισμών. Οι πάροχοι χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών δεν θα υπόκεινται στους νόμους και τους κανονισμούς που διέπουν τις αερομεταφορές με μόνη βάση ότι τέτοιες χερσαίες και θαλάσσιες μεταφορές κρατούνται από μια αεροπορική εταιρεία εξ' ιδίου ονόματος. Τέτοιες συνδυασμένες υπηρεσίες μπορούν να προσφερθούν σε μία ενιαία τιμή για το συνδυασμό των χερσαίων, θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών, υπό τον όρο ότι οι επιβάτες δεν τελούν υπό πλάνη ως προς τα γεγονότα σχετικά με τέτοιες μεταφορές. Είναι στην διακριτική ευχέρεια των παρόχων χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών να αποφασίζουν εάν θα εισέλθουν σε συμφωνίες συνεργασίας που αναφέρονται ανωτέρω. Κατά τη λήψη απόφασης σχετικά με οποιαδήποτε συγκεκριμένη διευθέτηση, οι πάροχοι χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών μπορούν να λάβουν υπόψη, μεταξύ άλλων, τα συμφέροντα των καταναλωτών και τεχνικούς, οικονομικούς, χωρητικούς περιορισμούς ή και περιορισμούς χωρητικότητας.

8. Όλες οι ανωτέρω δραστηριότητες θα πραγματοποιούνται σύμφωνα με τους εφαρμοστέους νόμους και κανονισμούς σε ισχύ στο Έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 14

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

1. Κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους παραχωρεί στις Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα ελεύθερης μεταφοράς του πλεονάσματος των εισπράξεων έναντι των δαπανών που κερδήθηκαν από τις υπό αναφορά αεροπορικές εταιρείες στο Έδαφος του σε σχέση με την πώληση αεροπορικών μεταφορών, πώληση βοηθητικών προϊόντων και υπηρεσιών καθώς επίσης και εμπορικό επιτόκιο που κερδίζεται σε τέτοια εισοδήματα (συμπεριλαμβανομένου επιτοκίου που κερδίζεται σε καταθέσεις υπό μεταφορά). Τέτοιες μεταφορές θα πραγματοποιούνται σε οποιοδήποτε μετατρέψιμο νόμισμα στη συναλλαγματική ισοτιμία που είναι σε ισχύ την χρονική στιγμή που τέτοια εισοδήματα παρουσιάζονται για μετατροπή και έμβασμα, σύμφωνα με τους κανονισμούς ξένου συναλλάγματος του Συμβαλλόμενου Μέρους στο Έδαφος του οποίου προέκυψε το εισόδημα. Τέτοια μεταφορά θα πραγματοποιείται βάσει των επίσημων συναλλαγματικών ισοτιμιών ή όπου δεν υπάρχει καμία επίσημη συναλλαγματική ισοτιμία, τέτοιες μεταφορές θα πραγματοποιούνται βάσει των επικρατούντων τιμών αγοράς ξένου συναλλάγματος για τρέχουσες πληρωμές.
2. Εάν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος επιβάλλει περιορισμούς στη μεταφορά του πλεονάσματος των εισπράξεων έναντι των δαπανών από τις Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, οι τελευταίες θα έχουν δικαίωμα να επιβάλουν αμοιβαίους περιορισμούς στις Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους.
3. Στην περίπτωση που υπάρχει ειδική συμφωνία μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών για αποφυγή διπλής φορολογίας, ή στην περίπτωση όπου υπάρχει ειδική συμφωνία που διέπει τη μεταφορά κεφαλαίων μεταξύ των δύο Συμβαλλόμενων Μερών, τέτοια συμφωνία θα υπερισχύει.

ΑΡΘΡΟ 15

ΕΓΚΡΙΣΗ ΠΙΝΑΚΩΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ

1. Οι Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες του κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα υποβάλλουν για έγκριση στην Αεροναυτική Αρχή του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, πριν από την ημερομηνία έναρξης της υπηρεσίας, τον πίνακα δρομολογίων των προγραμματιζόμενων υπηρεσιών, καθορίζοντας τη συχνότητα, τον τύπο του αεροσκάφους και την περίοδο ισχύος. Αυτή η απαίτηση θα εφαρμόζεται, ομοίως, σε οποιαδήποτε τροποποίηση επ' αυτού.
2. Εάν μια Καθορισμένη Αεροπορική Εταιρεία επιθυμεί να εκτελέσει μεμονωμένες (ad-hoc) πτήσεις, συμπληρωματικές από εκείνες που καλύπτονται στους εγκεκριμένους πίνακες δρομολογίων, θα λάβει προγενέστερη άδεια από την Αεροναυτική Αρχή του ενδιαφερόμενου Συμβαλλόμενου Μέρους, η οποία θα εξετάσει θετικά και ευνοικά ένα τέτοιο αίτημα.

Άρθρο 16**ΝΑΥΛΑ**

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα επιτρέψει τα ναύλα να καθορίζονται από κάθε Καθορισμένη Αεροπορική Εταιρεία με βάση τις εμπορικές της εκτιμήσεις στην αγορά. Κανένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν θα απαιτεί από τις Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες, να διαβουλευονται με άλλες αεροπορικές εταιρείες για τα ναύλα που χρεώνουν ή που προτείνουν να χρεώνουν.
2. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να απαιτεί προγενέστερη υποβολή στις Αεροναυτικές Αρχές του, των τιμών που θα χρεώνονται από/προς το Έδαφος του από τις Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες αμφοτέρων των Συμβαλλόμενων Μερών. Η υποβολή αυτή από ή εκ μέρους των Καθορισμένων Αεροπορικών Εταιρειών δύναται να απαιτείται τουλάχιστον τριάντα (30) ημέρες πριν από την προτεινόμενη ημερομηνία ισχύος τους. Σε μεμονωμένες περιπτώσεις, η υποβολή μπορεί να επιτραπεί σε πιο σύντομη ειδοποίηση από ότι κανονικά απαιτείται. Εάν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος επιτρέψει σε μια αεροπορική εταιρεία να υποβάλει μια τιμή σε σύντομο χρονικό διάστημα, η τιμή θα ισχύει κατά την προτεινόμενη ημερομηνία για αεροπορική κίνηση που προέρχεται από το έδαφος εκείνου του Συμβαλλόμενου Μέρους.
3. Εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά από το Άρθρο αυτό, κανένα Συμβαλλόμενο Μέρος δεν θα λαμβάνει μονομερή ενέργεια για να αποτρέψει την έναρξη ή τη συνέχιση μιας τιμής που προτείνεται για να χρεωθεί ή που χρεώνεται από Καθορισμένη Αεροπορική Εταιρεία οποιουδήποτε Συμβαλλόμενου Μέρους για διεθνείς αεροπορικές εταιρίες.
4. Η παρέμβαση των Συμβαλλόμενων Μερών θα περιορίζεται σε: -
 - α) αποτροπή ναύλων η εφαρμογή των οποίων αποτελεί μη ανταγωνιστική συμπεριφορά που έχει ή πιθανόν να έχει ή προορίζεται να έχει το αποτέλεσμα της αποδυνάμωσης ενός ανταγωνιστή ή του αποκλεισμού του από ένα δρομολόγιο
 - β) προστασία των καταναλωτών από τις τιμές που είναι αδικαιολόγητα υψηλές ή περιοριστικές λόγω κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης και
 - γ) προστασία των Καθορισμένων Αεροπορικών Εταιρειών από τεχνητά χαμηλές τιμές.
5. Εάν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος θεωρήσει ότι μια τιμή που προτείνεται να χρεωθεί από Καθορισμένη Αεροπορική Εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους για διεθνή αεροπορική μεταφορά είναι ασυμβίβαστη με τους λόγους που αναφέρονται στην παράγραφο 4 του Άρθρου αυτού, θα ζητήσει διαβουλεύσεις και θα ειδοποιήσει το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για τους λόγους της δυσaréσκείας του το συντομότερο δυνατόν. Αυτές οι διαβουλεύσεις θα πραγματοποιηθούν το αργότερο σε τριάντα (30) ημέρες μετά από την λήψη του αιτήματος, και τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συνεργαστούν για την εξασφάλιση των απαραίτητων πληροφοριών για αιτιολογημένη επίλυση του ζητήματος. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη επιτύχουν συμφωνία όσον αφορά μια τιμή για την οποία έχει δοθεί ειδοποίηση δυσaréσκειας, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος καταβάλλει κάθε

δυνατή προσπάθεια να εφαρμόσει την Συμφωνία αυτή. Χωρίς τέτοια αμοιβαία Συμφωνία περί του αντιθέτου, η προηγούμενη υπάρχουσα τιμή θα συνεχίσει να ισχύει.

6. Ανεξάρτητα από τις παραγράφους ανωτέρω, τα ναύλα που θα χρεώνονται από την Καθορισμένη Αεροπορική Εταιρεία της Κυβέρνησης των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων για μεταφορά εξολοκλήρου εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα υπόκεινται στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

7. Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της παραγράφου 6 του Άρθρου αυτού, η αεροπορική(ες) εταιρεία(ες) που καθορίζονται από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα θα έχουν το δικαίωμα να αντιπαραβάλουν υφιστάμενες τιμές που χρεώνονται από άλλες αεροπορικές εταιρείες για μεταφορά εξολοκλήρου εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 17

ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

1. Οι Αεροναυτικές Αρχές των δυο Συμβαλλομένων Μερών θα ανταλλάσσουν πληροφορίες, το συντομότερο δυνατόν, σχετικά με τις υφιστάμενες εξουσιοδοτήσεις που παραχωρήθηκαν στις αντίστοιχες Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες τους που προσφέρουν υπηρεσίες προς, διαμέσου και από το Έδαφος του άλλου Συμβαλλομένου Μέρους. Αυτές θα περιλαμβάνουν αντίγραφα των εν ισχύ πιστοποιητικών και εξουσιοδοτήσεων για υπηρεσίες σε προτεινόμενα δρομολόγια μαζί με τροποποιήσεις ή εντολές απαλλαγής.

2. Οι Αεροναυτικές Αρχές οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα παρέχουν στις Αεροναυτικές Αρχές του άλλου Συμβαλλομένου Μέρους, κατόπιν αιτήματος, τέτοιες περιοδικές ή άλλες καταστάσεις στατιστικών αεροπορικής κίνησης από και προς το έδαφος αυτού του άλλου Συμβαλλομένου Μέρους, όπως εύλογα μπορεί ζητηθεί.

Άρθρο 18

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

1. Σε πνεύμα στενής συνεργασίας, οι Αεροναυτικές Αρχές των Συμβαλλομένων Μερών θα διαβουλεύονται μεταξύ τους από καιρό σε καιρό με σκοπό την διασφάλιση της εφαρμογής και της ικανοποιητικής συμμόρφωσης, με τις διατάξεις της Συμφωνίας αυτής και κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται οποιονδήποτε στιγμή να ζητήσει διαβουλεύσεις αναφορικά με την εκτέλεση, ερμηνεία, εφαρμογή ή τροποποίηση της παρούσας Συμφωνίας.

2. Με την επιφύλαξη των Άρθρων 4, 10, 12 και 16, οι διαβουλεύσεις αυτές, που μπορεί να διεξάγονται είτε μέσω διαλόγου είτε μέσω αλληλογραφίας, θα αρχίζουν εντός περιόδου εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία λήψης τέτοιου αιτήματος, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά από αμφότερα τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

Άρθρο 19**ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ**

1. Εάν προκύψει διαφορά μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών σε σχέση με την ερμηνεία ή εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα πρέπει πρώτα να προσπαθούν να την διευθετήσουν με διαπραγμάτευση.
2. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη αποτύχουν να διευθετήσουν την διαφορά με διαπραγμάτευση, δύνανται να παραπέμψουν τη διαφορά για απόφαση σε κάποιο άτομο ή σώμα για μεσολάβηση.
3. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν συμφωνήσουν στη διαδικασία διαπραγμάτευσης ή εάν ο διακανονισμός δεν επιτευχθεί με διαπραγμάτευση, η διαφορά θα πρέπει, κατόπιν αίτησης οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, να υποβληθεί για απόφαση σε τριμελές (3) Διαιτητικό Δικαστήριο το οποίο θα απαρτίζεται ως εξής:
 - α) Εντός εξήντα (60) ημερών από τη παραλαβή αιτήματος για διαμεσολάβηση, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ορίσει ένα διαιτητή. Υπήκοος μιας τρίτης χώρας ο οποίος θα ενεργεί ως πρόεδρος του Διαιτητικού Δικαστηρίου θα ορισθεί ως ο τρίτος διαιτητής από τους δύο διορισμένους διαιτητές εντός περιόδου εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία διορισμού τους.
 - β) Εάν εντός των πιο πάνω χρονοδιαγραμμάτων δεν έχει επιτευχθεί ο οποιοσδήποτε διορισμός, οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να ζητήσει από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας να διευθετήσει τους αναγκαίους διορισμούς εντός τριάντα (30) ημερών. Εάν ο Πρόεδρος είναι υπήκοος ενός εκ των δύο Συμβαλλομένων Μερών, ο πιο υψηλόβαθμος Αντιπρόεδρος και ο οποίος δεν θα αποκλειστεί για τον ίδιο λόγο θα κάνει τους διορισμούς. Σε τέτοια περίπτωση ο διαιτητής(ες) που θα διοριστούν από τον Πρόεδρο ή Αντιπρόεδρο ανάλογα με την περίπτωση, δεν θα είναι υπήκοοι ή μόνιμοι κάτοικοι των Συμβαλλομένων Χωρών στην παρούσα Συμφωνία.
4. Εκτός όπως προνοείται εφεξής από το Άρθρο αυτό ή όπως διαφορετικά έχει συμφωνηθεί από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, το Διαιτητικό Δικαστήριο θα αποφασίσει το τόπο όπου θα γίνει η διαδικασία και τα όρια της δικαιοδοσίας του σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία. Το Διαιτητικό Δικαστήριο θα αποφασίσει το τρόπο λειτουργίας του. Εντός τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία σύνθεσης του, το Διαιτητικό Δικαστήριο θα αποφασίσει σε διάσκεψη, τα ακριβή ζητήματα για τα οποία θα γίνει διαπραγμάτευση.
5. Εκτός αν συμφωνηθεί διαφορετικά από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ή καθοριστεί από το Διαιτητικό Δικαστήριο, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα υποβάλει υπόμνημα εντός σαράντα πέντε (45) ημερών από την ημερομηνία σχηματισμού του Διαιτητικού Δικαστηρίου. Απαντήσεις θα δοθούν 60 ημέρες αργότερα. Το Διαιτητικό Δικαστήριο θα πραγματοποιήσει ακρόαση μετά από αίτημα οποιουδήποτε Συμβαλλομένου Μέρους ή στη διακριτική του ευχέρεια, εντός τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία που θα δοθούν οι απαντήσεις.

6. Το Διαιτητικό Δικαστήριο θα προσπαθήσει να δώσει γραπτή απόφαση εντός τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της ακρόασης ή αν δεν πραγματοποιήθηκε ακρόαση, τριάντα (30) ημέρες από την υποβολή και των δύο απαντήσεων. Η απόφαση θα ληφθεί κατά πλειοψηφία.
7. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη δύνανται να υποβάλουν αιτήματα για αποσαφήνιση της απόφασης εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής της απόφασης του Διαιτητικού Δικαστηρίου και η αποσαφήνιση αυτή θα πρέπει να εκδοθεί εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την αίτηση αυτή.
8. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συμμορφώνονται με οποιοδήποτε όρο, προσωρινή απόφαση ή τελική απόφαση του Διαιτητικού Δικαστηρίου.
9. Υπό την επιφύλαξη της τελικής απόφασης του Διαιτητικού Δικαστηρίου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα επωμισθούν το κόστος του διαιτητή τους και τα άλλα κόστη της διαιτησίας κατά το ήμισυ, περιλαμβανομένων οποιωνδήποτε εξόδων του Προέδρου ή του Αντιπροέδρου του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας κατά την εφαρμογή των διαδικασιών της παραγράφου 3(β) του Άρθρου αυτού.
10. Εάν και εφόσον οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος παραλείπει να συμμορφωθεί με απόφαση που προβλέπεται στην παράγραφο 8 του Άρθρου αυτού, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να περιορίσει, αναστείλει ή ανακαλέσει οποιαδήποτε δικαιώματα ή προνόμια που έχει παραχωρήσει σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία στο Συμβαλλόμενο Μέρος που παραλείπει να συμμορφωθεί με την απόφαση.

Άρθρο 20

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ

1. Με επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 2 του Άρθρου αυτού, εάν οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος θεωρεί ότι είναι επιθυμητό να τροποποιήσει οποιαδήποτε διάταξη της παρούσας Συμφωνίας, η τροποποίηση αυτή θα συμφωνείται, σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 18, θα πραγματοποιείται με την ανταλλαγή Διπλωματικών Διακοινώσεων και θα τίθεται σε ισχύ σε ημερομηνία που θα καθορίζεται από τα Συμβαλλόμενα Μέρη η οποία θα εξαρτάται από την ολοκλήρωση των σχετικών εσωτερικών διαδικασιών επικύρωσης του κάθε Συμβαλλομένου Μέρους.
2. Οποιοσδήποτε τροποποιήσεις στα Παραρτήματα της παρούσας Συμφωνίας δύναται να συμφωνούνται απευθείας μεταξύ των Αεροναυτικών Αρχών των Συμβαλλομένων Μερών. Αυτές οι τροποποιήσεις θα τίθενται σε ισχύ από την ημερομηνία που έχουν συμφωνηθεί.
3. Η Συμφωνία αυτή, υποκείμενη στις αναγκαίες τροποποιήσεις, θα θεωρείται ότι έχει τροποποιηθεί από τις διατάξεις οποιασδήποτε Διεθνούς Σύμβασης ή Πολυμερούς Συμφωνίας, η οποία καθίσταται δεσμευτική για αμφότερα τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

Άρθρο 21ΚΑΤΑΧΩΡΗΣΗ ΣΤΟ ΔΟΠΑ

Η παρούσα Συμφωνία και οποιεσδήποτε τροποποιήσεις της, περιλαμβανομένων των Παραρτημάτων της, θα υποβάλλεται από τα Συμβαλλόμενα Μέρη στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, για καταχώρηση.

ΑΡΘΡΟ 22ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται, οποτεδήποτε, να ειδοποιήσει εγγράφως μέσω διπλωματικής οδού το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για την απόφαση του για τερματισμό της παρούσας Συμφωνίας. Η ειδοποίηση αυτή θα κοινοποιείται ταυτόχρονα στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας. Σε τέτοια περίπτωση, η Συμφωνία θα τερματίζεται δώδεκα (12) μήνες μετά την ημερομηνία λήψης της ειδοποίησης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, εκτός εάν η ειδοποίηση τερματισμού αποσυρθεί κατόπιν συμφωνίας πριν την εκπνοή της εν λόγω περιόδου.
2. Σε περίπτωση απουσίας αναγνώρισης λήψης της ειδοποίησης τερματισμού από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, η ειδοποίηση θα θεωρείται ότι ελήφθη δεκατέσσερις (14) ημέρες μετά από τη λήψη της ειδοποίησης από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 23ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

1. Η παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ κατά την ημερομηνία της τελευταίας γνωστοποίησης μέσω διπλωματικής οδού από οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος προς το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ότι έχει εκπληρώσει όλες τις αναγκαίες εσωτερικές διαδικασίες που είναι αναγκαίες για την έναρξη ισχύος της παρούσας Συμφωνίας.

2. Από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας Συμφωνίας, η Αεροπορική Συμφωνία μεταξύ της Κυβέρνησης της Κυπριακής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων, που υπεγράφη στην Λευκωσία στις 3 Δεκεμβρίου 1999, μαζί με όλα τα Παραρτήματα και τις τροποποιήσεις τους, τερματίζεται όσον αφορά τις σχέσεις μεταξύ της Κυπριακής Δημοκρατίας και των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων.

ΕΙΣ ΠΙΣΤΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ οι υπογεγραμμένοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι από τις οικείες Κυβερνήσεις τους, υπέγραψαν την παρούσα Συμφωνία εις διπλούν εις την Ελληνική, Αραβική και Αγγλική γλώσσα, όλα τα κείμενα είναι εξίσου αυθεντικά και κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί ένα πρωτότυπο σε κάθε γλώσσα για εφαρμογή. Σε περίπτωση οποιασδήποτε απόκλισης στην ερμηνεία το Αγγλικό κείμενο υπερισχύει.

Έγινε στο Άμπου Ντάμπι την 15^η ημέρα Απριλίου του έτους 2014.

Για την Κυβέρνηση
της Κυπριακής Δημοκρατίας



Γιώργος Λακκοτρίπης
Υπουργός Ενέργειας, Εμπορίου,
Βιομηχανίας και Τουρισμού

Για την Κυβέρνηση
των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων



Μπίν Σαΐτ Αλ Μανσούρι
Υπουργός Οικονομικών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝΜέρος 1

Δρομολόγια που θα εκτελούνται από την Καθορισμένη(ες) Αεροπορική(ες) Εταιρεία(ες) των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων.

ΣΗΜΕΙΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ	ΕΝΔΙΑΜΕΣΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΣΗΜΕΙΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ	ΣΗΜΕΙΑ ΠΕΡΑΝ
Οποιαδήποτε σημεία στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα	Οποιαδήποτε Σημεία	Λάρνακα ή/και Πάφος	Οποιαδήποτε Σημεία

Μέρος 2

Δρομολόγια που θα εκτελούνται από την Καθορισμένη(ες) Αεροπορική(ες) Εταιρεία(ες) της Κυπριακής Δημοκρατίας.

ΣΗΜΕΙΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ	ΕΝΔΙΑΜΕΣΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΣΗΜΕΙΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ	ΣΗΜΕΙΑ ΠΕΡΑΝ
Λάρνακα ή/και Πάφος	Οποιαδήποτε Σημεία	Οποιαδήποτε σημεία στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα	Οποιαδήποτε Σημεία

Λειτουργία Συμφωνημένων Υπηρεσιών

1. Η Καθορισμένη(ες) Αεροπορική(ες) Εταιρεία(ες) αμφοτέρων των δυο Συμβαλλόμενων Μερών δύνανται σε ορισμένες ή σε όλες τις πτήσεις και κατ' επιλογή, να λειτουργούν σε μια ή και στις δυο κατευθύνσεις: να εξυπηρετούν ενδιάμεσα και πέραν σημεία στα δρομολόγια με οποιονδήποτε συνδυασμό και σειρά· να παραλείπουν οποιονδήποτε ή όλα ενδιάμεσα ή πέραν σημείο(α)· να τερματίζουν τις υπηρεσίες τους στο έδαφος του άλλου Συμβαλλομένου Μέρους ή/και σε οποιοδήποτε σημείο πέραν του εδάφους αυτού· να εξυπηρετούν σημεία εντός του εδάφους του κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους με οποιαδήποτε συνδυασμό· να μεταβιβάζουν κίνηση από οποιοδήποτε αεροσκάφος που χρησιμοποιείται από αυτές σε οποιοδήποτε άλλο αεροσκάφος σε οποιοδήποτε σημείο ή σημεία στο δρομολόγιο· να συνδυάζουν διαφορετικούς κωδικούς πτήσης στο πλαίσιο της λειτουργίας ενός αεροσκάφους· να χρησιμοποιούν δικά τους ή μισθωμένα αεροσκάφη.

2. Η άσκηση δικαιώματος πέμπτης ελευθερίας σε ενδιάμεσα σημεία ή σημεία πέραν, θα γίνεται όπως έχει συμφωνηθεί από τις Αεροναυτικές Αρχές των δυο Συμβαλλόμενων Μερών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΛΛΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΑΡΘΡΑ 3 ΚΑΙ 4
ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ

- α) Τη Δημοκρατία της Ισλανδίας (υπό τη Συμφωνία του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου).
- β) Το Πριγκιπάτο του Λιχτενστάιν (υπό την Συμφωνία του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου).
- γ) Το Βασίλειο της Νορβηγίας (υπό την Συμφωνία του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου).
- δ) Την Ελβετική Συνομοσπονδία (υπό την Συμφωνία μεταξύ Ευρωπαϊκής Ένωσης και Ελβετικής Συνομοσπονδίας περί Αεροπορικών Μεταφορών).

اتفاقية
خدمات النقل الجوي
بين
حكومة جمهورية قبرص
و
حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

فهرس المواد

تمهيد	
المادة 1	التعاريف
المادة 2	منح الحقوق
المادة 3	التعيين والترخيص للناقلات الجوية
المادة 4	إلغاء وتحديد تراخيص التشغيل
المادة 5	المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها
المادة 6	الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى
المادة 7	تطبيق القوانين واللوائح الوطنية
المادة 8	المشاركة بالرمز
المادة 9	شهادات الكفاءة الجوية وصلاحيات الطيران
المادة 10	سلامة الطيران
المادة 11	رسوم الاستخدام
المادة 12	أمن الطيران
المادة 13	النشاطات التجارية
المادة 14	تحويل الإيرادات
المادة 15	الموافقة على جداول الرحلات
المادة 16	التعرفات
المادة 17	تبادل المعلومات
المادة 18	المشاورات
المادة 19	تسوية النزاعات
المادة 20	تعديل الاتفاقية
المادة 21	تسجيل الاتفاقية
المادة 22	إنهاء الاتفاقية
المادة 23	دخول الاتفاقية حيز التنفيذ

الملحق 1 جدول الطرق
الملحق 2 جدول بأسماء الدول الأخرى المشار إليها في المادتين 3 و 4 من هذه الاتفاقية

تمهيد

إن حكومة جمهورية قبرص، و حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة (والمشار إليهما فيما بعد "بالطرفين المتعاقدين")؛

وباعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي والموقعة في شيكاغو في السابع من ديسمبر عام 1944؛

ورغبة منهما بعقد اتفاقية تنسجم مع وتكمل المعاهدة المشار إليها بغية إقامة وتشغيل خدمات جوية بين إقليمي البلدين وما ورائهما؛

وإدراكاً منهما لأهمية النقل الجوي كوسيلة لإنشاء وتعزيز أواصر الصداقة والتفاهم والتعاون بين شعبي البلدين؛

ورغبة منهما في تسهيل تطوير فرص النقل الجوي العالمي؛

فقد اتفقتا على ما يلي:

المادة 1- التعاريف

1. لأغراض هذه الاتفاقية، وما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك، عبارة:

- أ. "سلطات الطيران" فيما يخص حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة، فهي تعني الهيئة العامة للطيران المدني، وفيما يخص حكومة جمهورية قبرص، فهي تعني وزارة المواصلات والأشغال لأي منهما تعني أي شخص أو هيئة مخولة بأداء أي وظيفة تتعلق بها هذه الاتفاقية؛
- ب. "الخطوط المتفق عليها" تعني الخطوط الجوية الدولية المنتظمة بين إقليمي كل من دولة الإمارات العربية المتحدة وجمهورية قبرص وما وراءهما من أجل نقل الركاب والأمتعة والشحن على نحو منفصل، أو على أي نحو آخر؛
- ج. "الاتفاقية" تعني هذه الاتفاقية، والملاحق المحررة تطبيقاً لها وأي تعديل على الاتفاقية أو الملاحق؛
- د. "خط جوي" و "خط جوي دولي" و "مؤسسة نقل جوي" و "الهبوط لأغراض غير تجارية" تكون لها نفس المعاني المحددة في المادة (96) من المعاهدة؛
- هـ. "الملحق 1" يتضمن جدول الطرق الملحق بالاتفاقية وأي فقرات أو ملاحظات ترد في هذا الملحق وأية تعديلات تطرأ عليه وفقاً لأحكام المادة 20 من هذه الاتفاقية؛
- و. "الشحن" يشمل البريد؛
- ز. "المعاهدة" تعني معاهدة الطيران المدني الدولي التي وقعت في مدينة شيكاغو في السابع من ديسمبر عام 1944، والتعريف يشمل: (1) أي تعديل على هذه المعاهدة دخل حيز التنفيذ بموجب المادة 94 (أ) من المعاهدة وتمت المصادقة عليه من كلا الطرفين المتعاقدين؛ (2) أي ملحق أو تعديل للاتفاقية اعتمد بموجب المادة 90 من المعاهدة طالما إن هذا الملحق أو التعديل قد أصبح ساري المفعول بالنسبة لكلا الطرفين المتعاقدين؛
- ح. "مؤسسات النقل الجوي المعينة" تعني مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يتم تعيينها وتخويلها وفقاً للمادة 3 من هذه الاتفاقية؛
- ط. "التعرفة" تعني الأسعار التي يتم تقاضيها لقاء نقل الركاب أو الأمتعة أو الشحن والشروط التي تطبق هذه التعريفات بموجبها باستثناء التعويضات وشروط نقل البريد؛
- ي. "الإقليم" بالنسبة إلى دولة ما، يحمل المعنى المحدد له في المادة 2 من المعاهدة؛
- ك. "رسوم الاستخدام" تعني الرسوم التي تفرضها الجهات المخولة على مؤسسات النقل الجوي أو يسمح بفرصها مقابل استخدام خدمات المطار والملاحة الجوية ويشمل ذلك الخدمات المتعلقة بخدمات ومرافق الطائرات وطواقمها والركاب والأمتعة وبضائع الشحن؛
- ل. "دولة عضو في الاتحاد الأوروبي" تعني دولة حالياً أو في المستقبل موقعة على معاهدة انشاء الاتحاد الأوروبي؛
- م. "معاهدات الاتحاد الأوروبي" تعني معاهدة الاتحاد الأوروبي ومعاهدة تسيير الاتحاد الأوروبي.

2. تعتبر الملاحق لهذه الاتفاقية جزءاً لا يتجزأ منها.
3. لتطبيق هذه الاتفاقية، يجب على الأطراف المتعاقدة العمل بما يتوافق مع أحكام المعاهدة، حيث تنطبق هذه الأحكام على الخدمات الجوية الدولية.
4. يكون مفهوماً أن عناوين أحكام هذه الاتفاقية لا تحدد بأي شكل أو توسع من معاني أحكام الاتفاقية.

المادة 2- مناحل حقوق

1. يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية بغرض انشاء وتشغيل خدمات جوية عالمية على الطرق المحددة في الملحق 1 (جدول الطرق) لهذه الاتفاقية.

2. تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من جانب كل طرف متعاقد بالحقوق التالية :
 - أ. حق الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون الهبوط فيه.
 - ب. الحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية .
 - ج. حق الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر عند ممارسة الخدمات الجوية الدولية المحددة في ملحق هذه الاتفاقية، وذلك بغرض تحميل و/أو إنزال حركة دولية للركاب والأمتعة والبضائع، بشكل منفصل أو مجتمع، أثناء تشغيل الخطوط المتفق عليها.
3. إضافة إلى ذلك، تتمتع مؤسسات النقل الجوي لكل من الطرفين المتعاقدين، غير المعينة بموجب المادة 3، بالحقوق المحددة في الفقرة 2(أ) و2(ب) من هذه المادة.
4. ليس في نص هذه المادة ما يخول أي مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لطرف متعاقد حق نقل ركاب وأمتعة وبضائع، نظير أجر أو تعويض من نقطة ضمن إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى داخل إقليم ذلك الطرف.
5. إذا تعذر على إحدى مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين تشغيل خدمته على طرقها المعتادة بسبب نزاع مسلح أو اضطرابات أو تطورات سياسية أو بسبب ظروف خاصة وغير عادية، فإنه يتوجب على الطرف المتعاقد الآخر بذل أقصى جهد ممكن لتسهيل استمرار تشغيل هذه الخطوط وذلك من خلال عمل ترتيبات مناسبة ومؤقتة لهذه الطرق والتي يقررها الطرفان المتعاقدان.
6. تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة بحق استخدام جميع الطرق الجوية والمطارات والمرافق الأخرى التي يوفرها الطرفان المتعاقدان دون تمييز.

المادة 3- التعيين والترخيص

1. يحق لسلطات الطيران لدى كل طرف متعاقد أن تعين مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي واحدة أو أكثر لغرض تشغيل الخطوط المتفق عليها كما يحق لها أن تسحب أو تغير تعيين أي من هذه المؤسسات أو تستبدل مؤسسة نقل جوي بمؤسسة نقل جوي أخرى معينة مسبقاً. ويمكن أن يتضمن هذا التعيين تحديد نطاق التحويل الممنوح لكل مؤسسة نقل جوي فيما يتعلق بتشغيل الخط الجوي المتفق عليه. ويجب أن تتم التعيينات وأي تغييرات تطرأ عليها بكتاب خطي موجه من قبل سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد المعين لمؤسسة النقل الجوي إلى سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.
2. يقوم الطرف المتعاقد الآخر عند استلام كتاب التعيين أو التبديل أو التعديل فيه، وبناء على طلب تقدمهم مؤسسة النقل الجوي بالمعينة بالشكل والصيغة المطلوبة، بمنح هذه المؤسسة أو (المؤسسات) المعينة تصاريح التشغيل اللازمة بدون تأخير مع مراعاة شروط الفقرتين (3) و (4) من هذه المادة.
3. يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين قبل منح تصريح التشغيل أن تطلب من مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنه تتوفر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين واللوائح التي تطبقها هذه السلطات بصورة مألوفة على تشغيل الخطوط الجوية الدولية طبقاً لأحكام المعاهدة.
4. يمنح كل طرف متعاقد تصريح التشغيل المشار إليه في الفقرة (2) من هذه المادة، بشرط:
أ. في حالة ناقل جوي معين بواسطة جمهورية قبرص:

- i. تم تأسيس الناقل الجوي داخل إقليم قبرص وفقاً لقوانين الاتحاد الأوروبي ولديه رخصة تشغيل صادرة من دولة عضو وفقاً لقوانين الاتحاد الأوروبي؛ و
- ii. الرقابة الفعلية على الناقل تمارسها الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي المسؤولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي و يتم تحديد سلطة الطيران المعنية بوضوح في كتاب التعيين؛ و
- iii. مكان العمل الرئيسي للناقل الجوي المعني داخل إقليم الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي التي أصدرت رخصة المشغل؛ و
- iv. الناقل الجوي مملوك إما مباشرة أو عن طريق أغلبية الملكية و مسيطر عليه فعلياً بواسطة دولة عضو في الاتحاد الأوروبي أو مواطني دولة عضو في الاتحاد الأوروبي/أو دول أخرى المذكورة في الملحق 2 أو مواطني تلك الدول.

ب. في حالة ناقل جوي معين بواسطة دولة الإمارات العربية المتحدة:

- i. تم تأسيس الناقل الجوي في دولة الإمارات العربية المتحدة و تم الترخيص له بالتشغيل وفقاً للقوانين المطبقة في دولة الإمارات العربية المتحدة؛ و
- ii. تمارس وتحتفظ دولة الإمارات العربية المتحدة الرقابة الفعلية على الناقل المعني.

5. يجوز لمؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها وإصدار ترخيص تشغيل لها أن تبدأ في أي وقت من تشغيل الخطوط المتفق عليها كلياً أو جزئياً، بشرط أن يوضع جدول رحلات وفقاً لأحكام المادة 15 من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بتلك الخدمة.

المادة 4- رفض وإلغاء وتعليق/أو تحديد تراخيص التشغيل

1. يحق لسلطات الطيران لدى كل طرف متعاقد فيما يتعلق بناقل جوي معين من قبل الطرف المتعاقد الآخر أن ترفض أو أن تعلق أو تحد من تراخيص التشغيل والأدونات الفنية للحقوق المحددة في المادة 2 من

هذه الاتفاقية أو أن تفرض ما تراه ملائماً من الشروط، بصورة دائمة أو مؤقتة، على ممارسة هذه الحقوق، وذلك في الحالات التالية:

- أ. في حال فشل تلك المؤسسة في الالتزام بالقوانين واللوائح المطبقة بصورة معتادة ومنطقية من قبل سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الذي منح تلك الحقوق وفقاً للمعاهدة؛ أو
- ب. في حال فشل تلك المؤسسة في العمل طبقاً للشروط الموضوعية بموجب هذه الاتفاقية؛ أو
- ج. 1. في حالة الناقل الجوية المعينة من قبل جمهورية قبرص:

- i. الناقل الجوي غير مؤسس في إقليم قبرص بموجب معاهدات الاتحاد الأوروبي أو لا يملك رخصة تشغيل صادرة من دولة عضو في الاتحاد الأوروبي بموجب قوانين الاتحاد الأوروبي؛ أو
- ii. الإشراف القانوني الفعلي على الناقل الجوي لا تمارسه الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي والمسؤولة عن إصدار شهادة المشغل أو أن سلطة الطيران غير موضحة في كتاب التعيين؛ أو
- iii. مكان العمل الرئيسي للناقل الجوي خارج إقليم الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي التي أصدرت رخصة التشغيل؛ أو
- iv. الناقل الجوي غير مملوك إما مباشرة أو عن طريق أغلبية الملكية أو غير مسيطر عليه فعلياً بواسطة دولة عضو في الاتحاد الأوروبي/أو مواطني دولة عضو في الاتحاد الأوروبي/أو دول أخرى مذكورة في الملحق 2 من هذه الاتفاقية أو/و مواطني تلك الدول؛ أو
- v. يحمل الناقل الجوي شهادة مشغل جوي صادرة من دولة أخرى عضو في الاتحاد الأوروبي ويمكن إثبات أنه بممارسة حقوق النقل المنصوص عليها في هذه الاتفاقية على طريق يتضمن نقطة في إقليم تلك الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي ويشتمل على تشغيل خدمة يتم تسويقها أو تشمل خدمة عابرة يمكن إن تشكل التفاضل على القيود المفروضة على حقوق نقل تنص عليها اتفاقية نقل جوي ثنائي بين دولة الإمارات العربية المتحدة وتلك الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي؛ أو
- vi. يحمل الناقل الجوي رخصة مشغل جوي صادرة من دولة عضو في الاتحاد الأوروبي ولا توجد اتفاقية نقل جوي ثنائي بين تلك الدولة ودولة الإمارات العربية المتحدة ويمكن إثبات إن حقوق النقل الجوي المطلوبة لمزاولة الخدمة المقترحة غير متوفرة بالممثل للناقل/الناقلات الجوية لدولة الإمارات العربية المتحدة.

2. في حالة الناقل الجوي المعين من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة؛

- i. الناقل الجوي غير مؤسس في إقليم دولة الإمارات العربية المتحدة أو غير مرخص وفقاً للقوانين المطبقة في دولة الإمارات العربية المتحدة؛ أو
- ii. لا تمارس دولة الإمارات العربية المتحدة الرقابة الفعلية على الناقل الجوي؛ أو
- iii. الناقل الجوي مملوك بأغلبيته ومسيطر عليه فعلياً بمواطني دولة غير دولة الإمارات العربية المتحدة ويمكن إثبات أنه بممارسة حقوق نقل بموجب هذه الاتفاقية على خط يتضمن نقطة داخل إقليم تلك الدولة ويشمل تشغيل خدمة يمكن تسويقها أو تشكل خدمة عابرة مما يشكل التفاضل حول القيود المفروضة على ممارسة حقوق النقل بموجب اتفاقية نقل ثنائي بين جمهورية قبرص وتلك الدولة؛ أو
- iv. الناقل الجوي مملوك بأغلبيته ومسيطر عليه فعلياً بمواطني دولة غير دولة الإمارات العربية المتحدة وليس هناك اتفاقية نقل ثنائي بين جمهورية قبرص وتلك الدولة ويمكن إثبات أن حقوق النقل الجوي المطلوبة لمزاولة الخدمة المطلوبة غير متوفرة بالممثل للناقل/الناقلات الجوية المعينة من قبل جمهورية قبرص.

أثناء ممارستها للحقوق المنصوص عليها في هذه الفقرة و دون المساس بحقوقها تحت الفقرات ج v.1 و vi من هذه المادة، لا تمارس دولة الإمارات العربية المتحدة أي تفرقة بين ناقلات الاتحاد الأوروبي على أساس الجنسية.

د. وفقاً للفقرة (6) من المادة 10 من هذه الاتفاقية والفقرة (10) من المادة 12 من هذه الاتفاقية؛

هـ. في حال فشل الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراءات اللازمة لرفع مستوى السلامة وفقاً للفقرة (2) من المادة 10 من هذه الاتفاقية؛ أو
و. في حال فشل الطرف الآخر في الالتزام بأي قرار أو حكم ينشأ عن تطبيق المادة 19 من هذه الاتفاقية؛

2. ما لم يكن العمل الفوري من إلغاء أو تعليق أو التحديد ضرورياً لمنع وقوع مخالفات جديدة للقوانين واللوائح المشار إليها أعلاه، فلا يجوز ممارسة هذه الحقوق إلا بعد التشاور مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وفقاً لما تنص عليه المادة 18.

3. إن اتخاذ أحد الطرفين المتعاقدين لإجراء ما بموجب هذه المادة، لا يؤدي إلى الإضرار بحقوق الطرف المتعاقد الآخر التي توجبها له المادة 19.

المادة 5- المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

1. يتعهد كل من الطرفين المتعاقدين، وعلى أساس المعاملة بالمثل، بالسماح بصورة متبادلة لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكلا الطرفين بحرية التنافس في توفير خدمات النقل الجوي الدولي الخاضعة لهذه الاتفاقية.
2. يتعهد كل طرف متعاقد باتخاذ كل ما يلزم من إجراءات في نطاق اختصاصه لإلغاء جميع أشكال التمييز والممارسات الضارة للمنافسة في ممارسة الحقوق والصلاحيات المحددة بهذه الاتفاقية.
3. لا تفرض أي قيود على سعة الطائرات التي تشغلها مؤسسات النقل الجوي المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين ولا على عدد رحلاتها و/أو طرازها في أي نوع من الخدمة (ركاب، بضائع، معاً أو بشكل منفصل). ويسمح لكل مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة تحديد عدد رحلاتها وسعة طائراتها في الخدمات التي تقدمها.
4. لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين القيام من جانب واحد بتقييد حجم حركة النقل الجوي أو عدد الرحلات أو انتظام الخدمة أو طراز لطائرات المشغلة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، إلا بما تقتضيه المتطلبات الجمركية أو الفنية أو التشغيلية أو البيئية بموجب شروط موحدة تتفق مع المادة 15 من المعاهدة.
5. لا يفرض طرف متعاقد على مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر متطلبات رفض أولى أو نسبة تحميل أو رسم عدم ممانعة أو أي متطلبات أخرى تتعلق بالسعة أو عدد مرات التشغيل أو الحركة يمكن أن تتعارض مع أغراض هذه الاتفاقية.

المادة 6- الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

1. الطائرات التي يتم تشغيلها في الخدمات الجوية العالمية بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل احد الطرفين المتعاقدين بالإضافة الى معداتها المعتادة وقطع الغيار والوقود والزيوت وخزين الطائرات (و يشمل الأطعمة والمشروبات والتبغ) على متن الطائرة تعفى من كل الضرائب والرسوم الجمركية ومصاريف التفتيش والرسوم الأخرى المشابهة عند وصولها إلى اقليم الطرف المتعاقد الآخر بشرط أن تبقى هذه المعدات وقطع الغيار والخزين على متن الطائرة إلى أن يعاد تصديرها أو استعمالها واستهلاكها بواسطة تلك الطائرة فوق ذلك الإقليم.
2. تكون هناك أيضاً اعفاءات من الرسوم والضرائب والمصاريف المذكورة في الفقرة 1 من هذه المادة ما عدا الرسوم المبنية على تكلفة الخدمة بشرط:
 - أ. خزين الطائرة المحمول على متنها في اقليم الطرف المتعاقد الآخر في حدود معقولة لاستعمالها على طائرة مغادرة ومستخدمه فيخدمات جوية عالمية لناقل جوي معين بواسطة الطرف المتعاقد الآخر؛
 - ب. قطع الغيار، بما فيها المحركات، التي يتم ادخالها في اقليم طرف متعاقد لصيانة أو تصليح طائرة مستخدمة في خدمات جوية عالمية بواسطة ناقل جوي معين بواسطة الطرف المتعاقد الآخر؛
 - ج. الوقود والشحوم والمعدات الفنية القابلة للاستهلاك التي يتم ادخالها فيأو يتم التزود بها في اقليم احد الطرفين المتعاقدين لاستعمالها في خدمات جوية عالمية لناقل جوي معين من قبل الطرف المتعاقد الآخر، حتى اذا تم استهلاك جزء من هذه المؤن خلال جزء من الرحلة فوق اقليم الطرف المتعاقد الأول المذكور الذي تم فيهوضع تلك المؤنعلى متن الطائرة؛
 - د. وثائق الناقلات الجوية مثل التذاكر وبوالص الشحن بالإضافة الى مواد الدعاية والترويج بكميات معقولة بغرض استخدامها بواسطة الناقلات الجوية المعينةبواسطة طرف متعاقد ويتم ادخالها في اقليم الطرف المتعاقد الآخر؛
 - هـ. النزي الرسمي للعاملين وأجهزة الكمبيوتر وطابعات التذاكر في حدود معقولة والمستخدمه بواسطة الناقلات الجوية لأغراض الحجز واصدار التذاكر بغرض استعمالها بواسطة ناقلة جوية تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين والتي يتم ادخالها بصفة مؤقتة في اقليم احد الطرفين المتعاقدين واعادة تصديرها خلال فترة لا تزيد عن الـ 24 شهر؛
3. الأدوات المشار إليها في الفقرة (2) من هذه المادة قد يطلب وضعها تحت اشراف سلطات الجمارك.
4. المعدات المعتادة المحمولة جواً والمواد واللوازم والمخازن التي يحتفظ بها عادة على متن الطائرة المستخدمة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، يجوز تفريغها بعد الحصول على موافقة السلطات الجمركية لدى ذلك الطرف المتعاقد الآخر. وفي هذه الحالة، قد يطلب وضعها تحت اشراف السلطات المذكورة إلى حين إعادة تصديرها أو التصرف بها بطريقة أخرى وفقاً للإجراءات الجمركية.
5. العفش والشحن والبريد العابر مباشرة لإقليم طرف متعاقد يعفى من الضرائب والرسوم الجمركية والرسوم الأخرى المشبهه غير المبنية على تكلفة الخدمة المقدمة عند الوصول والمغادرة.
6. تطبق الإعفاءات التي تنص عليها هذه المادة في الحالات التي تدخل فيها مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين في ترتيبات مع مؤسسة أو (مؤسسات) نقل جوي أخرى لاقتراض أو تحويل ملكية التجهيزات المعتادة أو الأشياء الأخرى المشار إليها في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، بشرط أن تتمتع مؤسسة النقل الجوي الأخرى بنفس الإعفاء أو (الإعفاءات) من الطرف المتعاقد الآخر.
7. بالرغم من وجود أي أحكام عكس ذلك، ليس في هذه الاتفاقية ما يمنح جمهورية قبرص وعلى أساس غير تمييزي من فرض أي نوع من الضرائب أو الرسوم على الوقود المزودة به في إقليمها طائرات الناقل/الناقلات المعينة بواسطة دولة الإمارات العربية المتحدة التي تشغل بين جمهورية قبرص واقليم دولة عضو. وفي هذه الحالة يحق لدولة الإمارات العربية المتحدة وبدون تمييز فرض ضرائب ورسوم ماثلة على الوقود المزود في إقليمها.

المادة 7- تطبيق القوانين واللوائح الوطنية

1. تسري قوانين ولوائح وإجراءات أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول وبقاء ومغادرة الطائرات المستخدمة في ملاحه جوية دولية من إقليمه، أو المتعلقة بملاحه وتشغيل هذه الطائرات أثناء تواجدها داخل إقليمه، تطبق على الطائرات المشغلة من قبل مؤسسة أو (مؤسسات) النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر دون تمييز لجنسيتها كما يطبقها على طائراته هو، وتلتزم بها هذه الطائرات عند دخولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر وعند مغادرته وأثناء تواجدها فيه.
2. تسري قوانين ولوائح وإجراءات أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول وبقاء أو مغادرة من إقليمه للركاب والأمتعة والطواقم والبضائع المنقولة على متن الطائرات، بما في ذلك القوانين واللوائح المتعلقة بالدخول والتخليص وأمن الطيران والهجرة والجوازات والجمارك والعملات والصحة والحجر الصحي وإجراءات النظافة الصحية أو قوانين وأنظمة البريد والمراسلات يجب الالتزام بها من قبل أو بالنيابة عن هؤلاء الركاب والأمتعة والطواقم والبضائع عند الدخول إلى إقليم الطرف المتعاقد الأول وعند مغادرته وأثناء التواجد فيه.
3. لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين منح أي أفضلية لطائرات مؤسسة النقل الجوي التابعة له أو أي مؤسسات نقل جوي أخرى على طائرات مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بتطبيق القوانين واللوائح المنصوص عليها في هذه المادة.
4. يخضع الركاب والأمتعة وبضائع الشحن، العابرون مباشرة لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين والذين لا يغادرون مناطق المطار المخصصة لهذا الغرض لرقابة مبسطة إلا فيما يتعلق بالإجراءات الأمنية الموجهة ضد العنف والقرصنة الجوية والمخدرات. وتعفى من الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى المماثلة للأمتعة والبضائع والرسوم الوطنية و/أو المحلية الأخرى.

المادة 8- المشاركة بالرمز

1. يجوز لأي مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين إما كمؤسسة مسوقة أو مشغلة أن تدخل في ترتيبات تسويقية تعاونية ويشمل ذلك دون الحصر اتفاقيات السعة المغلقة والمشاركة بالرمز (ويشمل ذلك المشاركة بالرمز مع طرف ثالث) مع أي مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي أخرى.
2. قبل عرض خدمات المشاركة بالرمز ينبغي على الشركاء مقدمي الخدمة الاتفاق حول الطرف المسنول عن المسؤولية المدنية والأمور المتعلقة بعلاقات المسافرين والأمن والسلامة والتسهيلات. وتودع الاتفاقية التي تحدد المسؤوليات السابقة لدى سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين قبل تشغيل تلك الخدمات.
3. توافق سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين على تلك الترتيبات بشرط حصول مؤسسات النقل الجوي على حقوق النقل الجوي أو التصديقات اللازمة لتلك الترتيبات.
4. في حال وجود ترتيبات المشاركة بالرمز، على المؤسسة المسوقة وفيما يتعلق بكل تذكرة مباعه، التأكد من أنالشاري يعلم تماما مؤسسة النقل الجوي التي تقوم بالنقل الفعلي بين كل قطاع من قطاعات الرحلة المعنية والمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي هي طرف العلاقة التعاقدية مع الشاري.
5. يحق لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين المتعاقدين عرض خدمات جوية بالرمز المشترك بين أي نقاط داخل إقليم الطرف الآخر بشرط أن تسيّر تلك الخدمات بواسطة مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

المادة 9- شهادتاالكفاءة الجوية وصلاحيه الطيران

1. تعتبر شهادات الجدارة الجوية وشهادات الصلاحية والرخص الصادرة، أو المعتمدة من أي من الطرفين المتعاقدين سارية المفعول من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وذلك لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها، بشرط أن تكون تلك الشهادات أو الرخص قد تم إصدارها، أو اعتمادها وفقاً للحد الأدنى للمعايير التي تنص عليها المعاهدة.
2. يحق لكل طرف متعاقد رفض الاعتراف بشهادات الصلاحية والترخيص الممنوحة لمرءيه من قبل الطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للرحلات التي تتم ضمن إقليمه.
3. إذا كانت الامتيازات أو شروط التراخيص أو الشهادات الصادرة أو المعتمدة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين تجيز اختلافاً عن المعايير المحددة بموجب المعاهدة، سواء كان هذا الاختلاف قد قيد لدى منظمة الطيران المدني الدولي أم لا، فإن لسلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر أن تطلب، دون الإضرار بحقوق الطرف المتعاقد الأول وفقاً للمادة 10 (2)، إجراء مشاورات مع سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وفقاً للمادة 18 من هذه الاتفاقية، وذلك لغرض الاقتناع بكون الممارسة المعنية مقبولة لديه. وإذا لم يتم التوصل إلى اتفاق مرضي يكون ذلك مبرراً لتطبيق المادة 4 (1) من هذه الاتفاقية.

المادة 10 - سلامة الطيران

1. يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن معايير السلامة التي يوفرها الطرف المتعاقد الآخر في أي منطقة تخص طاقم الطائرة والطائرة نفسها أو تشغيلها. ويجب أن تعقد هذه المشاورات في غضون 30 يوماً من تاريخ ذلك الطلب.
2. إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يقوم بالمحافظة على معايير ومتطلبات السلامة في هذه المجالات وتطبيقها بشكل فعال بحيث تعادل على الأقل الحد الأدنى للمعايير التي قد يتم تحديدها بمقتضى المعاهدة، يجب على الطرف الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بهذه النتائج وبالخطوات الضرورية الواجب إتباعها للتقيد بذلك الحد الأدنى للمعايير، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يقوم باتخاذ الإجراء التصحيحي المناسب. وفي حال فشل الطرف المتعاقد الآخر اتخاذ الإجراء المناسب في خلال (15) خمسة عشر يوماً، أو أي مدة أطول يتم الاتفاق عليها، فإن ذلك سوف يكون سبباً لتطبيق المادة 4 (1) من هذه الاتفاقية.
3. على الرغم من الالتزامات الواردة في الفقرة 33 من المعاهدة، تم الاتفاق على أن أي طائرة تشغيلها ناقلة/ناقلات جوية تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين لأداء خدمات من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر يمكن، أثناء وجودها داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أن تخضع للفحص من قبل مندوبين مخولين من الطرف المتعاقد الآخر، من داخل الطائرة ومن خارجها للتحقق من صحة وثائق الطائرة ووثائق طواقمها والحالة الظاهرية للطائرة ومعدات (ويسمى هذا الفحص في هذه المادة باسم "تفتيش عاجل")، شريطة ألا يؤدي هذا الأمر إلى تأخير غير معقول.

4. إذا قاد هذا التفتيش أو سلسلة من التفتيشات إلى تشكل:
 - أ- مخاوف جدية بشأن كون الطائرة أو تشغيل إحدى الطائرات لا تطابق الحد الأدنى من المعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة؛ أو
 - ب- مخاوف جدية من وجود قصور في الصيانة والتطبيق الفعال لمعايير السلامة المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة؛
 تكون للطرف المتعاقد الذي قام بإجراء التفتيش، تحقيقاً لأغراض المادة 33 من المعاهدة، حرية

- الاستنتاج بأن المتطلبات التي تم بموجبها إصدار أو اعتماد شهادة أو تراخيص تلك الطائرة أو طواقمها، أو المتطلبات التي تشغل بموجبها تلك الطائرة، لا تساوي أو تزيد عن الحد الأدنى من المعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة.
5. في حال رفض أحد ممثلي مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين السماح بإجراء تفتيش عاجل لطائرة تشغلها تلك المؤسسة وفقاً للفقرة (3) من هذه المادة، تكون للطرف المتعاقد الآخر حرية الاستدلال بذلك على وجود مخاوف جدية من النوع المشار إليه في الفقرة (4) من هذه المادة والخلوص إلى الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.
6. يجوز لكل طرف متعاقد الاحتفاظ بحق إيقاف أو تعديل تخويل التشغيل الممنوح لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً في حال قيام الطرف المتعاقد الأول إلى الاستنتاج، سواء نتيجة تفتيش عاجل واحد أو سلسلة تفتيشات أو رفض السماح بإجراء تفتيش عاجل أو التشاور أو بطريقة أخرى، بأن هناك ضرورة لاتخاذ إجراء عاجل لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.
7. يجب وقف أي إجراء يتخذه أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً للفقرات (2) أو (6) من هذه المادة في حال الأسس التي قام عليها هذا الإجراء لم تعد توجد.
8. في حالة قيام جمهورية قبرص بتعيين ناقل جوي تمارس دولة عضو في الاتحاد الأوروبي رقابة الفعلية عليه تظل حقوق دولة الإمارات العربية المتحدة النصوص عليها في بنود السلامة في هذه الاتفاقية سارية بالتساوي فيما يختص باعتماد و ممارسة و المحافظة على معايير السلامة بواسطة تلك الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي فيما يختص بتصديقات التشغيل لذلك الناقل.

المادة 11- رسوم الاستخدام

1. يجب على كل طرف متعاقد بذل قصارى جهده للتأكد بأن الرسوم التي تفرضها الجهات المسؤولة أو يسمح بفرضها الطرف المتعاقد الآخر على مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين مقابل استخدام المطارات وتسهيلات الطيران الأخرى، هي عادلة ومعقولة. ويجب أن تستند هذه الرسوم على مبادئ اقتصادية سليمة ويجب أن لا تكون أعلى من الرسوم المفروضة على مؤسسات النقل الجوي لاستخدامها نفس التسهيلات والخدمات.
2. لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين أن يمنح أفضلية بالنسبة لرسوم الاستخدام لمؤسسات النقل الجوي التابعة له أو أي مؤسسات نقل جوي أخرى وتستخدم نفس الخدمات الجوية الدولية على مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر، ولا يحق للطرف المتعاقد أن يفرض رسوم أعلى من الرسوم التي يفرضها على مؤسسات النقل الجوي التابعة له والتي تستخدم نفس الخدمات الجوية الدولية وتستخدم نفس الطائرات والتسهيلات والخدمات.
3. على كل طرف متعاقد أن يشجع على إجراء المشاورات بين الجهات المسؤولة عن الرسوم في إقليمه وبين مؤسسات النقل الجوي المعينة التي تستخدم التسهيلات والخدمات. ويجب إشعار مؤسسات النقل الجوي المعينة مسبقاً وبوقت معقول، إن أمكن، بأية مقترحات لتغيير الرسوم المشار إليها في هذه المادة مع المعلومات والبيانات المساعدة الأخرى لتمكينها من التعبير عن وجهة نظرها وأخذ آرائها بعين الاعتبار قبل إجراء أية تغييرات على هذه الرسوم.

المادة 12- أمن الطيران

1. انسجاماً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان المتعاقدان ان التزامهما اتجاه بعضهما البعض توفير أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل الغير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية.
2. دون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يقوم الطرفان المتعاقدان على وجه التحديد بالعمل وفقاً لأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر عام 1963، والمعاهدة الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر عام 1970، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر عام 1971 وبروتوكول مكافحة أعمال العنف الغير المشروع في المطارات الموفرة لخدمات الطيران المدني الدولي، المتمم لمعاهدة مكافحة الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني المبرمة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر عام 1971، والموقعة في مونتريال بتاريخ 24 فبراير عام 1988، وأي اتفاقية أخرى أو بروتوكول ينظم أمن الطيران المدني تصبح ملزمة/ملزم لكلا الطرفين المتعاقدين.
3. يقوم الطرفان المتعاقدان عند الطلب بتقديم كافة المساعدات اللازمة لبعضهما الآخر لمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وملاحبها وضد سلامة المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر ذي صلة لأمن الطيران المدني.
4. يجب على الطرفين المتعاقدين، في علاقتهما المتبادلة، مراعاة أحكام أمن الطيران الموضوعه من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني والمعينة كملاحق للمعاهدة إلى الحد الذي تنطبق فيه هذه الأحكام الأمنية على الطرفين المتعاقدين.
5. يجب على الطرفين المتعاقدين أن يطلبوا من مشغلي الطائرات المسجلة لديهم أو مشغلي الطائرات الكائنة مقر أعمالهم الرئيسية أو إقامتهم الدائمة في إقليميهما وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما العمل طبقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة، فيما تنطبق على الطرفين المتعاقدين.

6. يوافق كل طرف متعاقد على أنه مطلوب من مشغلي الطائرات مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة 4 أعلاه والتي يطبقها الطرف المتعاقد الآخر، للدخول إلى أو مغادرة إقليمه أو أثناء التواجد فيه.
7. على كل طرف متعاقد التأكد من تطبيق الإجراءات المناسبة في إقليمه بشكل فعال لحماية الطائرات وتفتيش الركاب وطواقم القيادة والمواد المحمولة باليد والأمتعة والبضائع وخزير الطائرة قبل وأثناء الصعود أو التحميل. كذلك على كل طرف متعاقد التعامل بإيجابية والاهتمام بأي طلب يتلقاه من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ أية إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين.
8. في حالة حدوث حادث أو تهديد بحدوث استيلاء غير المشروع على طائرات مدنية أو أية أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطواقمها وضد المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية، يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر بتسهيل الاتصالات والإجراءات المناسبة الأخرى لإنهاء مثل تلك الحادثة أو التهديد بأسرع ما يمكن وبأقل مجازفة في الأرواح.
9. يتخذ أي من الطرفين المتعاقدين ما يراه مناسباً من الإجراءات لضمان بقاء أي طائرة تابعة للطرف المتعاقد الآخر تعرضت لعملية استيلاء غير مشروع أو لأي عمل تدخل غير مشروع وهي على أرضه بقائها على أرضه ما لم تكن مغادرتها لازمة تحت وطأة واجب حماية أرواح ركابها وطواقمها.
10. عندما تكون لدى طرف متعاقد أسس معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد أدخل بأحكام هذه المادة، فإنه يجوز لسطات الطيران في الطرف المتعاقد الأول أن تطلب إجراء مشاورات فورية مع سلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر. وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق مرض خلال خمسة عشر (15) يوماً من تاريخ هذا الطلب فإن ذلك سوف يشكل أساساً لتطبيق الفقرة (1) من المادة 4 من هذه الاتفاقية. ويجوز لأي طرف متعاقد، في الحالات الطارئة، أن يتخذ إجراء مؤقت طبقاً للفقرة (1) من المادة 4 من هذه الاتفاقية قبل انقضاء فترة الخمسة عشر (15) يوماً. ويجب وقف أي إجراء طبقاً لهذه الفقرة حال قيام الطرف المتعاقد الآخر بالتقييد بالأحكام الأمنية لهذه المادة.

المادة 13- النشاطات التجارية

1. يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تؤسس مكاتبها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لتنشيط حركة النقل الجوي وبيع التذاكر بالإضافة إلى التسهيلات الأخرى اللازمة لتقديم خدمات النقل الجوي.
2. يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تحضر وتستبقي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، موظفي ومندوبي جهازها الإداري والتجاري والتشغيلي والفني وجهاز المبيعات وغيرها اللزمين لتقديم خدمات النقل الجوي.
3. يمكن لمؤسسة النقل الجوي المعينة وبحسب اختيارها توفير احتياجات الجهاز الوظيفي من المندوبين والموظفين المذكورة في الفقرة 2 من هذه المادة، إما عن طريق موظفيها الخاصين من أي جنسية كانت شريطة الحصول على إذن العمل المناسب وفقاً للقوانين والأنظمة القائمة لدى الطرف المتعاقد الآخر، أو عن طريق استخدام خدمات مؤسسة نقل جوي أخرى أو منشأة أو شركة تعمل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، ومصروح لها بتقديم مثل هذه الخدمات في إقليم ذلك الطرف المتعاقد. يخضع ممثلو وموظفو مؤسسة النقل الجوي المعينة للقوانين واللوائح السارية المفعول لدى الطرف المتعاقد الآخر. وانسجاماً مع تلك القوانين واللوائح، يقوم الطرف المتعاقد الآخر وعلى أساس المعاملة بالمثل وبأقل تأخير ممكن بمنح أذونات العمل والتأشيرات والوثائق الأخرى لممثلي وموظفي مؤسسة النقل الجوي المعينة.
4. يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تقوم مباشرة أو عن طريق وكلاء، بحسب ما تراه مناسباً، في بيع خدمات النقل الجوي والمنتجات والتسهيلات الملحقة بها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ولتحقيق هذا الغرض، تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة بحق استخدام وثائق النقل الخاصة بها. ويحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تبيع، ويحق لأي شخص أن يشتري هذه الخدمات والمنتجات والتسهيلات الملحقة بها بالعملة المحلية أو بعملة قابلة

للتحويل الحر.

5. يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين وبحسب ما تراه مناسباً أن تكون مصروفاتها المحلية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملة المحلية أو بأي عملة قابلة للتحويل الحر وذلك وفقاً للوائح النقد المحلي.
6. دون المساس بأي أحكام في هذه الاتفاقية، يسمح للناقلات الوطنية المعينة ومقدمي خدمات الشحن الجوي للطرفين المتعاقدين وبدون أي قيود أثناء تقديم خدمات النقل الجوي العالمي استخدام الترحيل البري للشحن الجوي من وإلى نقاط في اقليمي الطرفين المتعاقدين أو إطراف ثالثة بما في ذلك الترحيل من وإلى مطارات بها تسهيلات جمركية ويشمل ذلك الحق في ترحيل الشحن داخل الحظيرة الجمركية وفقاً للقوانين واللوائح السارية المفعول متى ما كان ذلك منطبقاً. مثل ذلك الشحن الجوي سواء كان عن طريق الجو أو البر توفر له الخدمات الجمركية والمناولة. يجوز للناقلات الوطنية المعينة توفير خدمات النقل البري بنفسها أو عن طريق ترتيبات مع ناقل بري ويشمل ذلك ناقل بري تستخدمه شركة نقل جوي أخرى أو مقدمين غير مباشرين لنقل الشحن الجوي ويمكن عرض خدمتي النقل الجوي والنقل البري بسعر واحد للخدمتين بشرط ألا يضلل الشاحنون فيما يختص بالحقوق المتعلقة بهذا النوع من الترحيل.
7. فيما يتعلق بخدمات النقل الجوي العالمي، يسمح للناقلات المعينة من قبل الطرفين تقديم خدمات للركاب عن طريق ترتيبات مع مقدمي خدمات النقل البري المصرح لهم بتقديم خدمات النقل البري من وإلى أي نقاط في إقليم الطرف المتعاقد ولا يخضع مقدمي خدمات النقل البري لقوانين ولوائح النقل الجوي لمجرد أن هذا النوع من النقل قد تم عرضه بواسطة مؤسسة نقل جوي تحت اسمها. يجوز تقديم خدمات النقل بالوسائط المتعددة بسعر واحد شامل لخدمات النقل الجوي والبري بشرط ألا يضلل الركاب حول الحقائق المتعلقة بهذا النقل. لمقدمي خدمات النقل البري حرية الدخول في ترتيبات التعاون المذكورة أعلاه. عند اتخاذ قرار الترتيبات يراعى مقدمو خدمات النقل البري ضمن أمور أخرى مصالح المستهلكين والقيود الفنية والاقتصادية والسعة.
8. تتم كافة الأعمال المذكورة أعلاه وفقاً للقوانين واللوائح النافذة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 14 - تحويل الإيرادات

1. يمنح كل طرف متعاقد مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر لفائض الإيرادات عن المصروفات الذي تحققه في إقليم الطرف المتعاقد الآخر من خلال بيع منتجات وخدمات النقل الجوي وما يتصل بها إضافة إلى الفوائد التجارية المتحصلة على هذه الإيرادات (يشمل ذلك الربح المستحق على المبالغ المودعة في انتظار التحويل). وتتم هذه التحويلات بأي عملة قابلة للتداول طبقاً للوائح الصرف الأجنبي للطرف المتعاقد الذي تم تحقيق تلك الإيرادات في إقليمه. ويتم التحويل على أساس أسعار الصرف الرسمية. وفي حالة عدم وجود أسعار صرف رسمية، تتم هذه

- التحويلات على اساس اسعار الصرف السائدة للدفعات الجارية.
2. إذا فرض طرف متعاقد قيوداً على تحويلات فائض الإيرادات عن المصروفات التي تحققها مؤسسة/مؤسسات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر يجوز لذلك الطرف المتعاقد فرض قيود مماثلة على مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الأول.
 3. في حال وجود اتفاقية خاصة بين الطرفين المتعاقدين لتجنب الازدواج الضريبي، أو في حال وجود اتفاقية خاصة تحكم عملية تحويل الإيرادات بين الطرفين المتعاقدين، يتم تطبيق هذه الاتفاقية.

المادة 15- الموافقة على جداول الرحلات

1. يجب على مؤسسات النقل الجوي المعينة لدى كل طرف متعاقد أن تقدم إلى سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر جدول رحلات للخطوط المتوقعة للموافقة عليها قبل افتتاح الخط الجوي، والذي يحدد عدد الرحلات ونوع الطائرة ومواعيد الهبوط والإقلاع وفترة الصلاحية. وتطبق هذه الإجراءات بالمثل على أية تعديلات تطرأ عليها.
2. إذا أرادت مؤسسة النقل الجوي المعينة أن تقوم بتسيير رحلات إضافية ملحقاً بجدول رحلات المعتمدة، يتعين عليها الحصول على تصريح مسبق من سلطات الطيران المدني لدى الطرف المتعاقد الآخر المعني، الذي يتعين عليه بدوره أن يقوم بدراسة الطلب إيجابياً.

المادة 16- التعريفات

1. يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي المعينة بتحديد التعريفات التي يتقاضاها بناء على الاعتبار التجارية للسوق المحلية. ولا يطالب أي من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي المعينة باستشارة مؤسسات النقل الجوي الأخرى حول التعريفات التي يتقاضونها أو يعترضون تقاضيتها.
2. يجوز لسلطات الطيران المدني التابعة لكلا الطرفين أن تطلب في أي وقت تسجيل التعرفة التي تريد تقاضاها مؤسسات النقل الجوي المعينة من وإلى إقليمه أو المغادرة منه. ويجوز طلب تقديم التعرفة المقترحة بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة أو بالنيابة عنها إلى سلطات الطيران المدني وذلك قبل الموعد المقترح لبدء العمل بثلاثين (30) يوماً على الأقل. وفي حالات منفردة، يمكن السماح بالتسجيل خلال مهلة أقصر من المهلة المطلوبة عادة. وفي حال سماح أحد الطرفين المتعاقدين لمؤسسة النقل الجوي المعينة باعتماد التعرفة خلال مهلة أقصر، تدخل التعريفات حيز التنفيذ في التاريخ المقترح على الرحلات المنطلقة من إقليم ذلك الطرف المتعاقد.
3. لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين، باستثناء ما تنص عليه خلاف ذلك في هذه المادة، اتخاذ إجراء أحادي الجانب لمنع البدء أو استمرارية التعريفات المقترحة تقاضاها أو التي تتقاضاها مؤسسة النقل الجوي المعينة لأي من الطرفين المتعاقدين للنقل الجوي الدولي.
4. يجوز للطرفين المتعاقدين التدخل في أي وقت ويكون ذلك مقتصرًا على:
 - أ. منع التعرفة التي يعتبر تطبيقها سلوكًا غير قابل للمنافسة والتي تكون لها ويحتمل أو يقصد منها أن تسبب ضرراً للطرف المتنافس الآخر أو استبعاد هذا الطرف المنافس من الخط الجوي؛
 - ب. حماية المستهلكين من الأسعار المرتفعة غير المعقولة أو المقيدة بسبب سوء استغلال الوضع المسيطر؛
 - ج. حماية مؤسسات النقل الجوي المعينة من الأسعار المنخفضة المصطنعة.
5. عندما يعتقد أحد الطرفين المتعاقدين أن التعرفة التي اقترحتها وقدمتها لها مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر للنقل الجوي الدولي غير منسجمة مع ما تنص عليه الفقرة (4) من هذه المادة، جاز لها أن تطلب إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر وإخطارها بأسباب عدم رضاه في أسرع وقت ممكن. تجرى هذه المشاورات خلال فترة لا تتعدى 30 يوماً بعد استلام الطلب، ويتعين على الطرفين المتعاقدين التعاون في توفير المعلومات الضرورية لاتخاذ الحلول المعقولة حول الموضوع. إذا توصل الطرفان المتعاقدان إلى اتفاقية في ما يخص التعرفة التي صدر بشأنها إشعار أو تم إعطاء إشعار بعدم الرضى، يبذل كل طرف متعاقد أقصى جهده لوضع هذه الاتفاقية حيز التنفيذ. وتظل التعرفة التي كانت قائمة سارية المفعول، إذا لم يكن هناك اتفاق بين الطرفين على خلاف ذلك.
6. على الرغم من الفقرات المذكورة أعلاه، التعرفة التي تتقاضاها الناقلات الجوية التابعة لدولة الإمارات العربية المتحدة للنقل الجوي كلياً داخل الاتحاد الأوروبي تكون وفقاً لقوانين الاتحاد الأوروبي.
7. على الرغم من أحكام الفقرة 6 من هذه المادة يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة بواسطة دولة الإمارات العربية المتحدة بمجارة التعريفات التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي الأخرى للنقل كليا داخل الاتحاد الأوروبي.

المادة 17- تبادل المعلومات

1. على سلطات الطيران المدني التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين أن تقوم بتبادل المعلومات بأسرع ما يمكن والتي تتعلق بالتصاريح الحالية الممنوحة لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لهما لتقديم الخدمات عبر ومن إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ويشمل ذلك نسخ من الشهادات والتصاريح الحالية لخدمات النقل الجوي

- على الطرق المقترحة مصحوبة بالتعديلات وأوامر الإعفاء.
2. على سلطات الطيران المدني التابعة لكل طرف متعاقد أن تزود سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، بناء على طلبها، بالبيانات الإحصائية الدورية لتحديد مقدار الحركة الجوية المنطلقة من والقادمة إلى إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر، قد تكون مطلوبة بصورة معقولة.

المادة 18- المشاورات

1. تقوم سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينها من وقت لآخر وبروح من التعاون الوثيق لضمان تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية بالشكل المناسب، كما تقوم تلك السلطات بالتشاور فيما بينها بشأن تنفيذ أو تفسير أو تطبيق أو تعديل هذه الاتفاقية إذا اقتضى الأمر ذلك.
2. مع مراعاة المواد 4 و 10 و 12 و 16، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من الطرف الآخر الدخول في مشاورات، شفاهة أو كتابة، في غضون (60) يوماً من تاريخ استلام الطلب، وذلك ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

المادة 19- تسوية النزاعات

1. إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية ، وجب عليهما أولاً محاولة تسويته بالتفاوض.
2. إذا لم يصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية للخلاف عن طريق المفاوضات جاز لهما الاتفاق على إحالته إلى شخص أو هيئة تتوسط للفصل فيه.
3. إذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على الوساطة، أو لم يتم التوصل إلى تسوية بالتفاوض، يحال النزاع بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة مؤلفة من ثلاثة (3) محكمين، يتم تشكيلها على النحو التالي:
 - أ- يعين كل طرف متعاقد محكماً واحداً له خلال فترة ستين (60) يوماً من تاريخ تسلم طلب الإحالة إلى التحكيم. ويقوم المحكمان خلال ستين (60) يوماً من تاريخ تعيين المحكم الثاني بتعيين أحد رعايا دولة ثالثة محكماً ثالثاً يكون رئيساً لهيئة المحكمين؛
 - ب- إذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين محكم خلال الفترة المحددة، أو إذا تعذر تعيين المحكم الثالث في الفترة المحددة ، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يتقدم إلى رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، ليقوم بإجراء التعيين المطلوب خلال فترة (30) يوماً. إذا كان هذا الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، يتولى نائب الرئيس الأقدم الذي لم يستبعد لهذا السبب بإجراء هذا التعيين. وفي هذه الحالة يجب ألا يكون المحكم أو المحكمون المعينون من قبل رئيس المجلس أو أرفع نوابه حسب الحال من رعايا أي من الطرفين المتعاقدين أو المقيمين الدائمين لديه.
4. باستثناء ما هو منصوص عليه في ما يلي في هذه المادة أو حسب ما يتم الاتفاق عليه بين الطرفين المتعاقدين، يتعين على هيئة التحكيم أن تحدد حدود اختصاصها أو اختصاص أي من الطرفين المتعاقدين، وفقاً لهذه الاتفاقية. وتضع الهيئة إجراءات التحكيم بنفسها. ويعقد مؤتمر لتحديد المسائل الخاضعة للتحكيم والإجراءات المحددة الواجب إتباعها خلال فتره أقصاها 30 يوماً بعد اكتمال تشكيل هيئة التحكيم.
5. باستثناء ما يتم الاتفاق عليه بين الطرفين خلافاً لذلك أو ما تحدده هيئة التحكيم، يقوم كل طرف متعاقد بتقديم مذكرة خلال 45 يوماً بعد اكتمال تشكيل هيئة التحكيم، ويجب الرد على هذه المذكرات خلال 60 يوماً بعد ذلك. وتعد هيئة التحكيم جلسة بطلب من أي من الطرفين المتعاقدين، أو حسب تقديرها وحدها، خلال 30 يوماً من تاريخ تسليم الرد على مذكرات الطرفين.
6. يتعين على هيئة التحكيم أن تصدر قراراً خطياً خلال 30 يوماً من انتهاء جلسات الاستماع، وإذا لم تعقد جلسة استماع، يكون خلال 30 يوماً من تسليم الرد على المذكرات. ويتخذ القرار بغالبية الأصوات.
7. يجوز للطرفين المتعاقدين تقديم طلبات للاستيضاح حول القرار خلال 15 يوماً من استلامه على أن يتم إصدار هذا الإيضاح خلال 15 يوماً من تاريخ ذلك الطلب.
8. يلتزم الطرفان المتعاقدان بأي شرط أو حكم مؤقت أو قرار نهائي تصدره الهيئة.
9. مع مراعاة القرار النهائي لهيئة التحكيم يتحمل كل طرف متعاقد نفقات المحكم وحصّة متساوية من التكاليف الأخرى للهيئة، بما في ذلك أي نفقات لرئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني أو لأرفع نوابه لدى تنفيذه للإجراءات الواردة في الفقرة 3(ب) من هذه المادة.
10. في حال عدم التزام أي من الطرفين المتعاقدين بالقرار الصادر وفقاً للفقرة (8) من هذه المادة، يجوز للطرف المتعاقد الآخر الحد من أو تعليق أو إلغاء أي حقوق أو امتيازات كان قد منحها بموجب هذه الاتفاقية للطرف المتعاقد غير الملتزم.

المادة 20- تعديلات الاتفاقية

1. مع مراعاة أحكام الفقرة (2) من هذه الاتفاقية، إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين بتعديل أي نص من نصوص هذه الاتفاقية، فإن هذا التعديل يجب الاتفاق عليه طبقاً لأحكام المادة 18 من هذه الاتفاقية ويتم تحقيقه بتبادل وثائق التصديق بالطرق الدبلوماسية ويدخل حيز التنفيذ في تاريخ يحدده الطرفان المتعاقدان، ويتوقف هذا التاريخ على اكتمال إجراءات المصادقة الداخلية الخاصة بكل طرف متعاقد.
2. يجوز الاتفاق على أي تعديلات لملحق هذه الاتفاقية بشكل مباشر بين سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين. وتدخل هذه التعديلات حيز التنفيذ من تاريخ الموافقة عليها.
3. تعتبر هذه الاتفاقية، مع مراعاة التغييرات اللازمة، معدلة بموجب أحكام أي معاهدة دولية أو اتفاقية متعددة الأطراف تصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.

المادة 21- تسجيل الاتفاقية

يقدم الطرفان المتعاقدان هذه الاتفاقية وأي تعديلات لاحقة، باستثناء تعديلات الملحق، إلى منظمة الطيران المدني الدولي لتسجيلها لديها.

المادة 22- إنهاء الاتفاقية

1. يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر خطياً عبر القنوات الدبلوماسية بقرار إنهاء هذه الاتفاقية، ويرسل هذا الإخطار في نفس الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي. وفي هذه الحالة تنهي الاتفاقية خلال اثني عشر (12) شهراً بعد تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، إلا إذا تم سحب إخطار الإنهاء بالاتفاق قبل انتهاء هذه المدة.
2. وإذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه للإخطار فيعتبر أنه قد تم استلامه بعد أربعة عشر (14) يوماً من استلام منظمة الطيران المدني الدولي للإخطار.

المادة 23- دخول الاتفاقية حيز التنفيذ

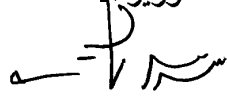
1. تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ اعتباراً من تاريخ آخر إخطار عن طريق المذكرات الدبلوماسية من أحد الطرفين المتعاقدين للطرف المتعاقد الآخر بأنه قد استوفيا إجراءتهما الداخلية لدخول الاتفاقية حيز التنفيذ.
2. اعتباراً من تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ ينتهي العمل باتفاقية خدمات النقل الجوي الموقعة بين حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة وحكومة جمهورية قبرص وملحقاتها فينقوسيا بتاريخ 3 ديسمبر 1999 فيما يختص بالعلاقات بين دولة الإمارات العربية المتحدة وجمهورية قبرص.

وإثباتاً لذلك فإن المفوضين بالتوقيع أدناه، بناء على التفويض المعطى لكل منهما من قبل بلده قد وقعا على هذه الاتفاقية المحررة على نسختين أصليتين باللغة العربية واليونانية والإنجليزية لكل منها قوة السند الأصلي

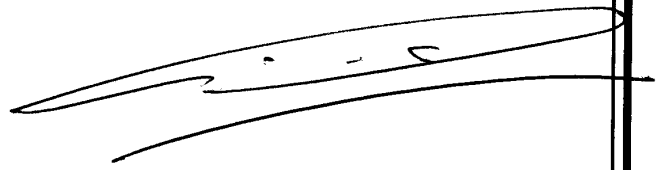
ويحتفظ كل طرف متعاقد بنسخة أصلية لأغراض التنفيذ. في حالة الاختلاف في التفسير يعتمد النص الإنجليزي.

تم تحريرها في مدينة أبوظبي من هذا اليوم تاريخ 15 من شهر أبريل عام 2014م

عن حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة
المهندس / سلطان سعيد المنصوري
وزير الاقتصاد



عن حكومة جمهورية قبرص
يوجوسلاكوثيريس
وزير الطاقة والتجارة والصناعة والسياحة



الملحق 1 جدول الطرق

القسم 1:

الطرق المستخدمة من قبل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة	أي نقاط	لارنكا و/أو بافوس	أي نقاط

القسم 2:

الطرق المستخدمة من قبل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لجمهورية قبرص:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
لارنكا و/أو بافوس	أي نقاط	أي نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة	أي نقاط

تشغيل الخدمات الجوية المتفق عليها

- 1- يجوز لمؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين أن تشغل أي رحلات تختارها في اتجاه واحد أو اتجاهين؛ وأن تشغل خدمات للنقاط المتوسطة أو فيما وراء على الطرق الجوية المحددة بأي تشكيلة وبأي ترتيب تريد؛ وأن تلغي المرور على أي نقاط متوسطة أو ما وراء؛ وأن تلغي خدماتها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر و/أو في أي نقطة فيما وراء ذلك الإقليم؛ وأن تخدم النقاط الواقعة داخل إقليم كل من الطرفين المتعاقدين بأي تشكيلة كانت؛ وأن تنقل حركتها المرورية من أي طائرة تستخدمها إلى أي طائرة أخرى في أي نقطة أو نقاط على الطريق؛ وأن تجمع أرقاماً مختلفة للرحلات ضمن تشغيل طائرة واحدة؛ وأن تستخدم طائرات مملوكة لها أو مستأجرة.
- 2- ممارسة النقل بموجب الحرية الخامسة عبر نقاط متوسطة وفيما وراء يخضع لموافقة سلطات الطيران المدني في البلدين المتعاقدين.

الملحق 2

قائمة بأسماء الدول الأخرى المشار إليها في المادة 3 و المادة 4 من هذه الاتفاقية

- أ. جمهورية أيسلندا (تحت مظلة اتفاقية المنطقة الأوروبية الاقتصادية)
- ب. إمارة ليختنشتاين (تحت مظلة اتفاقية المنطقة الأوروبية الاقتصادية)
- ج. مملكة النرويج (تحت مظلة اتفاقية المنطقة الأوروبية الاقتصادية)
- د. الاتحاد السويسري (تحت مظلة اتفاقية النقل الجوي بين الاتحاد الأوروبي والاتحاد السويسري)

AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CYPRUS
AND
THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES

Index to the Articles

PREAMBLE

ARTICLE 1 - DEFINITIONS

ARTICLE 2 - GRANT OF RIGHTS

ARTICLE 3 - DESIGNATION AND AUTHORIZATION OF AIRLINES

ARTICLE 4 - REVOCATION AND LIMITATION OF OPERATING AUTHORIZATION

ARTICLE 5 - PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

ARTICLE 6 - CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

ARTICLE 7 - APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

ARTICLE 8 - CODE SHARING

ARTICLE 9 - CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY

ARTICLE 10 - SAFETY

ARTICLE 11 - USER CHARGES

ARTICLE 12 - AVIATION SECURITY

ARTICLE 13 - COMMERCIAL ACTIVITIES

ARTICLE 14 - TRANSFER OF FUNDS

ARTICLE 15 - APPROVAL OF TIMETABLES

ARTICLE 16 - TARIFFS

ARTICLE 17 - EXCHANGE OF INFORMATION

ARTICLE 18 - CONSULTATION

ARTICLE 19 - SETTLEMENT OF DISPUTES

ARTICLE 20 - AMENDMENT OF AGREEMENT

ARTICLE 21 - REGISTRATION

ARTICLE 22 - TERMINATION

ARTICLE 23 - ENTRY INTO FORCE

ANNEX 1 - ROUTE SCHEDULE

ANNEX 2 - LIST OF OTHER STATES REFERRED TO IN ARTICLES 3 AND 4 OF THIS AGREEMENT

PREAMBLE

The Government of the Republic of Cyprus and the Government of the United Arab Emirates (Hereinafter referred to 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 in conformity with and supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing and operating Air Services between and beyond their respective territories;

Acknowledging the importance of air transportation as a means of creating and fostering friendship, understanding and co-operation between the people of the two countries;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1 - DEFINITIONS

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires, the term:
 - a) "Aeronautical Authority" means in the case of the Government of the Republic of Cyprus, the Minister of Communications and Works of Cyprus; and in the case of the Government of the United Arab Emirates (UAE), the General Civil Aviation Authority; or in either case any person or body authorized to perform any function to which this Agreement relates;
 - b) "Agreed Services" means scheduled International Air Services between and beyond the respective territories of the Republic of Cyprus and the United Arab Emirates (UAE) for the transport of passengers, baggage and Cargo, separately or in any combination;
 - c) "Agreement" means this Agreement, its Annexes drawn up in application thereof, and any amendment to the Agreement or to the Annexes;
 - d) "Air Service", "Airline", "International Air Service" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
 - e) "Annex 1" shall include the route schedule annexed to the Agreement and any clauses or notes appearing in such Annex and any modification made thereto in accordance with the provisions of Article 20 of this Agreement;
 - f) "Cargo" includes mail;
 - g) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes: (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any annex or amendment adopted thereto under Article 90 of that Convention, insofar as such annex or amendment is at any given time effective for both Contracting Parties;
 - h) "Designated Airlines" means an airline or airlines that have been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
 - i) "Tariffs" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;
 - j) "Territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
 - k) "User Charges" means charges made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport

facilities, property and/or of air navigation facilities, including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers, baggage and Cargo

- l) "EU Member States" means a state that is now or in the future a contracting party to the Treaty establishing the European Union;
 - m) "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.
2. The Annexes to this Agreement are considered an integral part thereof.
 3. In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to International Air Services.
 4. It is understood that the titles given to the Articles of this Agreement do not restrict in any way or extend the meaning of the provisions of this Agreement.

ARTICLE 2 - GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Annex 1(Route Schedule) of the present Agreement.
2. The Designated Airlines of each Contracting Party shall enjoy the following rights;
 - a) to fly across the Territory of the other Contracting Party without landing;
 - b) to make stops in the Territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes, and
 - c) to make stops in the Territory of the other Contracting Party, for the purpose of taking on and/or discharging international traffic in passengers, baggage and Cargo, separately or in any combination, while operating the Agreed Services.
3. Additionally, the airline(s) of each Contracting Party, other than those designated under Article 3, shall also enjoy the rights specified in paragraph 2(a) and 2(b) of this Article.
4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on any Designated Airlines of either Contracting Party the privilege of taking on, in the Territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and Cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within the Territory of that other Contracting Party.
5. If because of armed conflict, political disturbances or developments or special and unusual circumstances a Designated Airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Contracting Parties.
6. The Designated Airlines shall have the right to use all airways, airports and other facilities provided by the Contracting Parties on a non-discriminatory basis.

ARTICLE 3 - DESIGNATION AND AUTHORIZATION

1. The Aeronautical Authority of each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the Agreed Services and to withdraw or alter the designation of any such airline or to substitute another airline for one previously designated. Such designation may specify the scope of the authorization granted to each airline in relation to the operation of the Agreed Services. Designations and any changes thereto shall be made in writing by the Aeronautical Authority of the Contracting Party having designated the airline to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party.
2. On receipt of a notice of designation, substitution or alteration thereto, and on application from the Designated Airline in the form and manner prescribed, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline(s) designated the appropriate operating authorizations.
3. The Aeronautical Authority of one Contracting Party may, prior to granting the operating authorization require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by such authority in conformity with the provisions of the Convention.
4. Each Contracting Party shall grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, provided that:
 - (a) in the case of an airline designated by the Republic of Cyprus:
 - i. the airline is established in the territory of the Republic of Cyprus under the EU Treaties and has a valid Operating Licence granted by a EU Member State in accordance with European Union law; and
 - ii. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
 - iii. the airline has its principal place of business in the territory of the EU Member State from which it has received the valid Operating Licence; and
 - iv. the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by EU Member States and/or nationals of EU Member States, and/or by other states listed in Annex 2 and/or nationals of such other states.

- (b) in the case of an airline designated by the United Arab Emirates:
 - i. the airline is established in the territory of the United Arab Emirates and is licensed in accordance with the applicable law of the United Arab Emirates; and
 - ii. the United Arab Emirates have and maintains effective regulatory control of the airline.
- 5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the Agreed Services in whole or in part, provided that a timetable is established in accordance with Article 15 of this Agreement in respect of such services.

ARTICLE 4 – REFUSAL, REVOCATION, SUSPENSION AND/OR LIMITATION OF OPERATING AUTHORIZATION

1. The Aeronautical Authority of each Contracting Party shall, with respect to an airline designated by the other Contracting Party, have the right to refuse, revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of the rights specified in Article 2 of this Agreement, or to impose conditions, temporarily or permanently, as it may deem necessary on the exercise of those rights;
 - a) in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations normally and reasonably applied by the Aeronautical Authority of the Contracting Party granting those rights in conformity with the Convention; or
 - b) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or
 - c) 1. in the case of an airline designated by the Republic of Cyprus:
 - i) the airline is not established in the territory of the Republic of Cyprus under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence granted by a EU Member State in accordance with the European Union law; or
 - ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
 - iii) the airline does not have its principal place of business in the territory of the EU Member State from which it has received its Operating Licence; or
 - iv) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by EU Member States and/or nationals of EU Member States, and/or by other states listed in Annex 2 and/or nationals of such other states; or
 - v) the airline holds an Air Operator's Certificate issued by another EU Member State and it can be demonstrated that by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other EU Member State, including the operation of a service which is marketed as, or otherwise constitutes a through service, it would in effect be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral air services agreement between the United Arab Emirates and that other EU Member State; or

vi) the airline holds an Air Operator's Certificate issued by a EU Member State and there is no bilateral air services agreement between the United Arab Emirates and that EU Member State, and it can be demonstrated that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available to the airline(s) designated by the United Arab Emirates.

2. in the case of an airline designated by the United Arab Emirates:

- i) The airline is not established in the territory of the United Arab Emirates or is not licensed in accordance with the applicable law of the United Arab Emirates; or
- ii) The United Arab Emirates does not have or does not maintain effective regulatory control of the airline; or
- iii) the airline is majority owned and controlled by nationals of a state other than the United Arab Emirates and it can be demonstrated that by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other state, including the operation of a service which is marketed as, or otherwise constitutes a through service, it would in effect be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral air services agreement between the Republic of Cyprus and that other state; or
- iv) the airline is majority owned and controlled by nationals of a state other than the United Arab Emirates and there is no bilateral air services agreement between the Republic of Cyprus and that other state, and it can be demonstrated that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available to the airline(s) designated by the Republic of Cyprus.

In exercising its right under this paragraph, and without prejudice to its rights under paragraph c) 1.v) and vi) of this Article, the United Arab Emirates shall not discriminate between European Union airlines on the grounds of nationality.

- d) in accordance with paragraph (6) of Article 10 and paragraph (10) of Article 12 of this Agreement;
- e) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 10 of this Agreement; or
- f) in any case where the other Contracting Party fails to comply with any decision or stipulation arising from the application of Article 19 of this Agreement;

2. Unless immediate revocation, suspension, or limitation is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party, as provided for in Article 18.
3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 19 shall not be prejudiced.

ARTICLE 5 – PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

1. Each Contracting Party shall reciprocally allow the Designated Airlines of both Contracting Parties to compete freely in providing the international air transportation governed by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights and entitlements set out in this Agreement.
3. There shall be no restriction on the capacity and the number of frequencies and/or type(s) of aircraft to be operated by the Designated Airlines of both Contracting Parties in any type of service (passenger, cargo , separately or in combination). Each Designated Airline is permitted to determine the frequency, capacity it offers on the Agreed Services.
4. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequencies, regularity of service or the aircraft type(s) operated by the Designated Airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental requirements under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
5. Neither Contracting Party shall impose on the Designated Airlines of the other Contracting Party, a first refusal requirement, uplift ratio, no objection fee or any other requirement with respect to capacity, frequencies or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

ARTICLE 6 - CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that territory.
2. There shall also be exempted from the taxes, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exemption of charges based on the cost of the service provided:
 - a) Aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;
 - b) Spare parts, including engines, introduced into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;
 - c) Fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party for use in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the first mentioned Contracting Party, in which territory they are taken on board;
 - d) Airline documents, such as tickets and air waybills, as well as publicity and promotional material within reasonable limits, intended for use by a designated airline of one Contracting Party and introduced into the territory of the other Contracting Party;
 - e) Staff uniforms, computers and ticket printers used by the designated airline for reservations and ticketing within reasonable limits, intended for use by a designated airline of one Contracting Party, imported temporarily into the territory of the other Contracting Party and re-exported within the maximum period of 24 months.
3. Materials referred to in paragraph 2 of this Article may be required to be kept under customs supervision or control.
4. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and spare parts normally retained on board aircraft operated by a designated airline of one Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other

Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5. Baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of a Contracting Party shall be exempted from taxes, customs duties, fees and other similar charges not based on the cost of services on arrival or departure.
6. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the Designated Airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with another airline(s), for the loan or transfer in the Territory of the other Contracting Party, of the regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) and (2) of this Article, provided that that other airline enjoys the same exemption(s) from that other Contracting Party.
7. Notwithstanding any other provision to the contrary, nothing in this Agreement shall prevent the Republic of Cyprus imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the United Arab Emirates that operates between a point in the territory of the Republic of Cyprus and another point in the territory of the Republic of Cyprus and or in the territory of another EU Member State. In such case, the United Arab Emirates would have a similar right to reciprocate without discrimination the imposition of similar taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in the territory.

ARTICLE 7 – APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its Territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its Territory, shall be applied to aircraft operated by the airline(s) of the other Contracting Party without distinction as to nationality as they are applied to its own, and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from and while within the Territory of that Contracting Party.
2. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party as to the admission to, sojourn in, or departure from its Territory of passengers, baggage, crew and Cargo, transported on board the aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, currency, health, quarantine and sanitary measures or in the case of mail, postal laws and regulations shall be complied with by or on behalf of such passengers, baggage, crew and Cargo upon entry into and departure from and while within the Territory of the first Contracting Party.
3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airline(s) over the Designated Airline(s) of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.
4. Passengers, baggage and Cargo in direct transit across the Territory of either Contracting Party and not leaving areas of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence, air piracy or narcotics control, be subject to no more than a simplified control. Such baggage and Cargo shall be exempt from customs duties, excise taxes and other similar national and/or local fees and charges.

ARTICLE 8 - CODE SHARING

1. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties may, either as a marketing carrier or as an operating carrier, freely enter into cooperative marketing arrangements including but not limited to blocked space and/or code share arrangements (including third country code share arrangements), with any other airline or airlines.
2. Before providing code sharing services, the code sharing partners shall agree as to which party shall be responsible in respect of liability and on consumer related matters, security, safety and facilitation. The agreement setting out these terms shall be filed with both Aeronautical Authorities before implementation of the code share arrangements.
3. Such arrangements shall be accepted by the Aeronautical Authorities concerned, provided that all airlines in these arrangements have the underlying traffic rights and/or authorizations.
4. In the event of a code share arrangement, the marketing airline should, in respect of every ticket sold, ensure that it is made clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.
5. The Designated Airline(s) of each Contracting Party may also offer code share services between any point(s) in the territory of the other Contracting Party, provided that such services are operated by an airline or airlines of the other Contracting Party.

ARTICLE 9 – CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the Agreed Services provided always that such certificates or licenses were issued, or rendered valid, pursuant to and in conformity with the minimum standards established under the Convention.
2. Each Contracting Party, reserves the right, however, to refuse to recognize, for flights above its own Territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.
3. If the privileges or conditions of the licenses or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Convention, whether or not such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authority of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under Article 10(2), request consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party in accordance with Article 18, with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4(1) of this Agreement.

ARTICLE 10 – SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4(1) of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by an airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the Territory of the other Contracting Party may, while within the Territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a) Serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
 - b) Serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention;

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.
5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred

to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for taking that action ceases to exist.
8. Where the Republic of Cyprus has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another EU Member State, the rights of the United Arab Emirates under the safety provisions of this agreement shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other EU Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

ARTICLE 11 – USER CHARGES

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that the User Charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the Designated Airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by other airlines for such services.
2. Neither Contracting Party shall give preference, with respect to User Charges, to its own or to any other airline(s) engaged in similar International Air Services and shall not impose or permit to be imposed, on the Designated Airline(s) of the other Contracting Party User Charges higher than those imposed on its own Designated Airline(s) operating similar International Air Services using similar aircraft and associated facilities and services.
3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging bodies and the Designated Airlines using the services and facilities. Reasonable notice shall be given whenever possible to such users of any proposal for changes in User Charges together with relevant supporting information and data, to enable them to express their views before the charges are revised.

ARTICLE 12 – 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.
2. 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, 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 Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988, and any other agreement or protocol governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.
3. 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 relevant threat to the security of civil aviation.
4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties.
5. In addition, the Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their Territory and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties.
6. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above applied by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the Territory of that other Contracting Party.
7. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to security screen their passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, Cargo and aircraft stores prior to boarding or loading. Each Contracting Party also agrees to give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a

particular threat.

8. 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 and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life from such incident or threat.
9. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its Territory is detained thereon unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its passengers and crew.
10. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the Aeronautical Authority of the first Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph (1) of Article 4 of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action under paragraph (1) of Article 4 prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 13- COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall have the right to establish in the Territory of the other Contracting Party offices for the purpose of promotion of air transportation and sale of transport documents as well as for other ancillary products and facilities required for the provision of air transportation.
2. The Designated Airlines of each Contracting Party shall be entitled, to bring into and maintain in the Territory of the other Contracting Party those of their own managerial, commercial, operational, sales, technical and other personnel and representatives as it may require in connection with the provision of air transportation.
3. Such representatives and staff requirements mentioned in paragraph 2 of this Article may, at the option of the Designated Airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organization or company operating in the Territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the Territory of such other Contracting Party. The representatives and staff of a designated airline shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party. Consistent with such laws and regulations, the other Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with a minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visas or other similar documents to the representatives and staff of a designated airline.
4. The Designated Airlines of each Contracting Party shall, either directly and at their discretion, through agents, have the right to engage in the sale of air transportation and its ancillary products and facilities in the Territory of the other Contracting Party. For this purpose, the Designated Airlines shall have the right to use its own transportation documents. The Designated Airline of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation and its ancillary products and facilities in local currency or in any other freely convertible currency.
5. The Designated Airlines of one Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the Territory of the other Contracting Party in local currency or provided that this is in accordance with local currency regulations, in any freely convertible currencies.
6. Notwithstanding any other provision of this Agreement, Designated Airlines and indirect providers of air cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air services any surface transportation for air cargo to or from points in the Territories of the Contracting Parties or in third countries including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport air cargo in bond under applicable laws and regulations. Such air cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs and processing facilities. The Designated Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other

airlines and indirect providers of air cargo transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

7. In connection with international air transportation, Designated Airlines of each Contracting Party shall be permitted to hold out passenger services under their own name, through cooperative arrangements with surface transportation providers holding the appropriate authority to provide such surface transportation to and from any points in the Territories of the Contracting Parties and beyond, under applicable laws and regulations. Surface transportation providers shall not be subject to the laws and regulations governing air transportation on the sole basis that such surface transportation is held out by an airline under its own name. Such intermodal services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that passengers are not misled as to the facts concerning such transportation. Surface transportation providers have the discretion to decide whether to enter into the cooperative arrangements referred to above. In deciding on any particular arrangement, surface transportation providers may consider, among other things, consumer interest and technical, economic, space or capacity constraints.
8. All the above activities shall be carried out in accordance with the applicable laws and regulations in force in the Territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 14 – TRANSFER OF FUNDS

1. Each Contracting Party grants to the Designated Airlines of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by such airlines in its Territory in connection with the sale of air transportation, sale of other ancillary products and services as well as commercial interest earned on such revenues (including interest earned on deposits awaiting transfer). Such transfers shall be effected in any convertible currency at the exchange rate in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the Territory of which the revenue accrued. Such transfer shall be effected on the basis of official exchange rates or where there is no official exchange rate, such transfers shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.
2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the Designated Airlines of the other Contracting Party, the latter shall have a right to impose reciprocal restrictions on the Designated Airlines of the first Contracting Party.
3. In the event that there exists, a special agreement between the Contracting Parties for the avoidance of double taxation, or in the case where there is a special agreement ruling the transfer of funds between the two Contracting Parties, such agreement shall prevail.

ARTICLE 15 - APPROVAL OF TIMETABLES

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party prior to the inauguration of its services, the timetable of intended services, specifying the frequency, the type of aircraft, and period of validity. This requirement shall likewise apply to any modification thereof.
2. If a Designated Airline wishes to operate ad-hoc flights supplementary to those covered in the approved timetables, it shall obtain prior permission of the Aeronautical Authority of the Contracting Party concerned, who shall give positive and favorable consideration to such request.

ARTICLE 16 – TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow Tariffs to be established by each Designated Airline based upon its commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require the Designated Airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge.
2. Each Contracting Party may require prior filing with its Aeronautical Authorities, of prices to be charged to or from its Territory by Designated Airlines of both Contracting Parties. Such filing by or on behalf of the Designated Airlines may be required by no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, filing may be permitted on shorter notice than normally required. If a Contracting Party permits an airline to file a price on short notice, the price shall become effective on the proposed date for traffic originating in the territory of that Contracting Party.
3. Except as otherwise provided in this Article, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by a Designated Airline of either Contracting Party for international air transportation.
4. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:-
 - (a) Prevention of Tariffs whose application constitutes anti-competitive behavior which has or is likely to or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a route;
 - (b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - (c) Protection of Designated Airlines from prices that are artificially low.
5. If a Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a Designated Airline of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph (4) of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the previously existing price shall continue in effect.
6. Notwithstanding the paragraphs above, the tariffs to be charged by the designated airline of the Government of United Arab Emirates for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law.

7. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it receives the decision of the tribunal, and such clarification shall be issued within 15 days of such request.
8. The Contracting Parties shall comply with any stipulation, provisional ruling or final decision of the tribunal.
9. Subject to the final decision of the tribunal, the Contracting Parties shall bear the costs of its arbitrator and an equal share of the other costs of the tribunal, including any expenses incurred by the President or Vice President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph 3(b) of this Article.
10. If, and as long as, either Contracting Party fails to comply with a decision contemplated in paragraph (8) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted under this Agreement to the Contracting Party in default.

ARTICLE 20 - AMENDMENT OF AGREEMENT

1. Subject to the provisions of paragraph (2) of this Article, if either Contracting Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment shall be agreed upon in accordance with the provisions of Article 18 and shall be effected by an Exchange of Diplomatic Notes and will come into effect on a date to be determined by the Contracting Parties, which date shall be dependent upon the completion of the relevant internal ratification process of each Contracting Party.
2. Any amendments to the Annexes to this Agreement may be agreed directly between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. Such amendments shall enter into force from the date they have been agreed upon.
3. This Agreement shall, subject to the necessary changes, be deemed to have been amended by those provisions of any international convention or multilateral agreement which becomes binding on both Contracting Parties.

ARTICLE 21 - REGISTRATION

This Agreement and any amendments thereto, including the Annexes, shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organization for registration.

ARTICLE 22- TERMINATION

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.
2. In the absence of acknowledgment of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received by it fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 23 – ENTRY INTO FORCE

1. The present Agreement shall enter into force on the date of the last notification through diplomatic channels by either Contracting Party to the other Contracting Party that it has fulfilled all the internal procedures necessary for the entry into force of the present Agreement.
2. From the date of entry into force of the present Agreement, the Air Services Agreement between the Government of the Republic of Cyprus and the Government of the United Arab Emirates, signed in Nicosia on 3rd of December 1999, with all supplements Annexes and amendments thereto is terminated in regard to relations between the Republic of Cyprus and United Arab Emirates.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the Greek, Arabic and English Languages, all texts being equally authentic and each Contracting Party retains one original in each language for implementation. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

Done at Abu Dhabi on this 15th day of April of the year 2014

**For the Government
of the Republic of Cyprus**


Mr. Yiorgos Lakkotrypīs
Minister of Energy, Commerce, Industry
and Tourism

**For the Government
of the United Arab Emirates**


H.E. Sultan bin Saeed Al Mansouri
Minister of Economy

Annex 1

ROUTE SCHEDULESection 1:

Routes to be operated by the Designated Airline(s) of United Arab Emirates.

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in the United Arab Emirates	Any Points	Larnaka and / or Pafos	Any Points

Section 2:

Routes to be operated by the Designated Airline(s) of the Republic of Cyprus

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Larnaka and / or Pafos	Any Points	Any Points in the United Arab Emirates	Any Points

Operation of the Agreed Services

1. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties may, on any or all flights and at its option, operate in either or both directions; serve intermediate and beyond points on the routes in any combination and in any order; omit calling at any or all intermediate or beyond point(s); terminate its services in the territory of the other Contracting Party and/or in any point beyond that territory; serve points within the territory of each Contracting Party in any combination; transfer traffic from any aircraft used by them to any other aircraft at any point or points in the route; combine different flight numbers within one aircraft operation; and use owned or leased aircraft.
2. The exercise of fifth freedom traffic rights through intermediate and beyond points will be as agreed by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

Annex 2

LIST OF OTHER STATES REFERRED TO IN ARTICLES 3 AND 4 OF THIS AGREEMENT

- (a) The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
- (b) The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
- (c) The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);
- (d) The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Union and the Swiss Confederation on Air Transport).

7. Notwithstanding the provisions in paragraph 6 of this Article, the airline(s) designated by the United Arab Emirates shall be allowed to match existing prices charged by other airlines for carriage wholly within the European Union.

ARTICLE 17- EXCHANGE OF INFORMATION

1. The Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorizations extended to their respective Designated Airlines to render service to, through and from the Territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorizations for services on proposed routes, together with amendments or exemption orders.
2. The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics of traffic uplifted from and discharged in the territory of that other Contracting Party as may be reasonably required.

ARTICLE 18- CONSULTATION

1. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.
2. Subject to Articles 4, 10, 12 and 16, such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

ARTICLE 19- SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle 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 for mediation.
3. If the Contracting Parties do not agree to mediation, or if a settlement is not reached by negotiation, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators which shall be constituted in the following manner:
 - a) Within 60 days of receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as the President of the tribunal, shall be nominated as the third arbitrator by the two appointed arbitrators within 60 days of the appointment of the second;
 - b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that same ground shall make the appointment. In such case the arbitrator or arbitrators appointed by the said President or the Vice President as the case may be, shall not be nationals or permanent residents of the States parties to this Agreement.
4. Except as hereinafter provided in this Article or otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the place where the proceedings will be held and the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement. The tribunal shall establish its own procedure. A conference to determine the precise issues to be arbitrated shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.
5. Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.
6. The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

Αριθμός 9

Η Συμφωνία μεταξύ της Κυπριακής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου του Μπαχρέιν για τις Αερομεταφορές, που συνομολογήθηκε σύμφωνα με το Άρθρο 169.1 του Συντάγματος, και υπογράφηκε την 9η Μαρτίου 2015 στη Μανάμα, αφού εγκρίθηκε με τις Αποφάσεις του Υπουργικού Συμβουλίου με Αρ. 78.216 και 78.822 στις συνεδρίες του στις 22 Ιανουαρίου 2015 και 13 Μαΐου 2015, αντίστοιχα, δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 169.3 του Συντάγματος.

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ

μεταξύ

της Κυβέρνησης της Κυπριακής Δημοκρατίας

και

της Κυβέρνησης του Βασιλείου του Μπαχρέιν

Η Κυβέρνηση της Κυπριακής Δημοκρατίας και η Κυβέρνηση του Βασιλείου του Μπαχρέιν (αναφερόμενες στο εξής στη Συμφωνία αυτή ως τα Συμβαλλόμενα Μέρη), οι οποίες αποτελούν μέλη της Σύμβασης περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που ανοίχθηκε για υπογραφή στο Σικάγο στις επτά Δεκεμβρίου 1944.

Επιθυμώντας να συνομολογήσουν Συμφωνία με σκοπό την εγκαθίδρυση αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ και πέραν των αντίστοιχων εδαφών τους:

Συμφώνησαν τα εξής:

Άρθρο 1

ΟΡΙΣΜΟΙ

1. Για τους σκοπούς της Συμφωνίας αυτής, εκτός αν από το κείμενο προκύπτει διαφορετικά:
 - (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 υιοθετήθηκε δυνάμει του Άρθρου 90 της εν λόγω Σύμβασης, καθώς και κάθε τροποποίηση των Παραρτημάτων ή της Σύμβασης, δυνάμει των Άρθρων 90 και 94 στο βαθμό που τα εν λόγω Παραρτήματα και οι τροποποιήσεις ισχύουν ή έχουν επικυρωθεί και από τα δυο Συμβαλλόμενα Μέρη.
 - (β) Ο όρος "Αεροναυτικές Αρχές" σημαίνει σε ότι αφορά την Κυβέρνηση της Κυπριακής Δημοκρατίας τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων και στην περίπτωση της Κυβέρνησης του Βασιλείου του Μπαχρέιν το Υπουργείο Μεταφορών και Τηλεπικοινωνιών που εκπροσωπείται από την Διεύθυνση Υποθέσεων Πολιτικής Αεροπορίας, ή και στις δυο περιπτώσεις, οποιοδήποτε πρόσωπο ή όργανο που εξουσιοδοτείται να ασκεί οποιαδήποτε καθήκοντα τα οποία επί του παρόντος ασκούνται από τις προαναφερθείσες αρχές ή παρόμοια καθήκοντα.
 - (γ) Ο όρος "Καθορισμένη Αεροπορική Εταιρεία" σημαίνει την αεροπορική εταιρεία που έχει καθορισθεί και εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με το Άρθρο 4 της Συμφωνίας αυτής.
 - (δ) Ο όρος "Ναύλα" σημαίνει τις τιμές που είναι πληρωτέες για τη μεταφορά επιβατών και φορτίου και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες θα ισχύουν αυτές οι τιμές, περιλαμβανομένων των τιμών και των όρων πρακτόρευσης και άλλων βοηθητικών υπηρεσιών, αλλά χωρίς να

περιλαμβάνονται η αμοιβή και οι προϋποθέσεις για τη μεταφορά ταχυδρομείου.

- (ε) Ο όρος "Έδαφος" σε σχέση με Κράτος έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 2 της Σύμβασης.
- (στ) Οι όροι "αεροπορική υπηρεσία", "διεθνής αεροπορική υπηρεσία", "αεροπορική εταιρεία" και "στάθμευση για μη εμπορικούς σκοπούς" έχουν την έννοια που τους αποδίδεται αντίστοιχα στο Άρθρο 96 της Σύμβασης.
- (ζ) Ο όρος "τέλη για χρήση" σημαίνει το τέλος που επιβάλλεται ή που επιτρέπεται να επιβληθεί σε αεροπορική εταιρεία από τις αρμόδιες αρχές για την παροχή εγκαταστάσεων αερολιμένων ή διευκολύνσεων, περιλαμβανομένων των σχετικών υπηρεσιών και διευκολύνσεων για αεροσκάφη, το πλήρωμα τους, τους επιβάτες και το φορτίο.
- (η) Ο όρος «Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης» σημαίνει ένα Κράτος που είναι τώρα ή θα είναι στο μέλλον συμβαλλόμενο μέρος στη Συνθήκη Εγκαθίδρυσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (θ) Ο όρος «Συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης» σημαίνει τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. Νοείται ότι οι επικεφαλίδες που τιτλοφορούν τα Άρθρα της Συμφωνίας αυτής ουδόλως περιορίζουν ή επεκτείνουν την έννοια οποιασδήποτε από τις διατάξεις της.

Άρθρο 2

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΟΥ ΣΙΚΑΓΟ

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

Άρθρο 3

ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

1. Κάθε ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη παραχωρεί στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τα δικαιώματα που καθορίζονται στη Συμφωνία αυτή προς το σκοπό της εγκαθίδρυσης και εκτέλεσης 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 "συμφωνημένες υπηρεσίες" και "καθορισμένα δρομολόγια", αντίστοιχα.

2. Οι αεροπορικές εταιρείες που καθορίζονται από το κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα απολαμβάνουν, όταν εκτελούν μια συμφωνημένη υπηρεσία σε καθορισμένο δρομολόγιο, τα ακόλουθα δικαιώματα:

- (α) Να υπερίπτανται του εδάφους του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους χωρίς προσγείωση·
- (β) Να προσγειώνονται στο έδαφος αυτό για μη εμπορικούς σκοπούς· και

- (γ) Να προσγειώνονται στο έδαφος αυτό στα σημεία που καθορίζονται στον Πίνακα Δρομολογίων που επισυνάπτεται στη Συμφωνία αυτή για το συγκεκριμένο δρομολόγιο, για αποβίβαση και επιβίβαση επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου διεθνούς κίνησης.

3. Τίποτε από όσα διαλαμβάνονται στις παραγράφους 1 και 2 του Άρθρου αυτού δεν θα πρέπει να ερμηνευθεί ότι παρέχει στις αεροπορικές εταιρείες ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, το προνόμιο να παραλαμβάνουν επιβάτες, φορτίο ή ταχυδρομείο στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, με αμοιβή ή μίσθωση και με προορισμό ένα άλλο σημείο επί του εδάφους αυτού του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 4

ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει το δικαίωμα να καθορίζει εγγράφως στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος μια ή περισσότερες αεροπορικές εταιρείες με σκοπό την πραγματοποίηση των συμφωνηθέντων υπηρεσιών στα καθορισμένα δρομολόγια.

2. Μόλις το άλλο Μέρος λάβει το έγγραφο καθορισμού, θα χορηγεί, τις κατάλληλες εξουσιοδοτήσεις και άδειες, με την ελάχιστη διαδικαστική καθυστέρηση, υπό την προϋπόθεση ότι:

Στην περίπτωση καθορισμένης αεροπορικής εταιρείας από την Κυβέρνηση της Κυπριακής Δημοκρατίας:

- (α) Αυτή είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Κυπριακής Δημοκρατίας βάσει των Συνθηκών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και διαθέτει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης· και
- (β) Ασκείται και διατηρείται αποτελεσματικός ρυθμιστικός έλεγχος στην αεροπορική εταιρεία από το Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του σχετικού Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα, και η αρμόδια Αεροναυτική Αρχή αναφέρεται ρητώς στον καθορισμό· και
- (γ) Ο αερομεταφορέας ανήκει, άμεσα ή μέσω ιδιοκτησιακής πλειοψηφίας, και ελέγχεται αποτελεσματικά από Κράτη Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών και/ή από υπηκόους των Κρατών αυτών.

Στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας καθορισμένης από την Κυβέρνηση του Βασιλείου του Μπαχρέιν :

- (α) Αυτή είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια του Βασιλείου του Μπαχρέιν και έχει αδειοδοτηθεί σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο του Βασιλείου του Μπαχρέιν· και

(β) Ασκείται και διατηρείται αποτελεσματικός ρυθμιστικός έλεγχος στη αεροπορική εταιρεία από το Βασίλειο του Μπαχρέιν και

(γ) Η αεροπορική εταιρεία ανήκει και ελέγχεται αποτελεσματικά από το Βασίλειο του Μπαχρέιν και/ή τους υπηκόους του.

3. Οι Αεροναυτικές Αρχές του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να ζητήσουν από μια αεροπορική εταιρεία που έχει καθορισθεί από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, να αποδείξει ότι δύναται να ικανοποιήσει τους όρους όπως καθορίζονται από τους νόμους και τους κανονισμούς που συνήθως εφαρμόζονται στη λειτουργία των διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών από αυτές τις Αρχές σύμφωνα με τις διατάξεις της Συνθήκης.

4. Εφόσον μια Αεροπορική Εταιρεία καθοριστεί και εξουσιοδοτηθεί κατά τον τρόπο αυτό, θα δικαιούται να αρχίσει να λειτουργεί τις συμφωνημένες υπηρεσίες νοουμένου ότι το ναύλο του έχει καθορισθεί σύμφωνα με τις πρόνοιες του Άρθρου 16 της Συμφωνίας αυτής ισχύει για αυτή την υπηρεσία.

Άρθρο 5

ΑΡΝΗΣΗ, ΑΝΑΚΛΗΣΗ Ή ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗΣ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗΣ

1. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δικαιούται να ανακαλέσει, να αναστείλει ή να περιορίσει την επιχειρησιακή εξουσιοδότηση ή τις τεχνικές άδειες μιας αεροπορικής εταιρείας που καθορίστηκε από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος όπου:

Στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας καθορισμένης από την Κυβέρνηση της Κυπριακής Δημοκρατίας:

(α) Αυτή δεν είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Κυπριακής Δημοκρατίας βάσει των Συνθηκών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή δεν διαθέτει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης· ή

(β) δεν ασκείται ή δεν διατηρείται αποτελεσματικός ρυθμιστικός έλεγχος στην αεροπορική εταιρεία από το Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφοράς, ή η αρμόδια Αεροναυτική Αρχή δεν αναφέρεται καθαρά στον καθορισμό· ή

(γ) ο αερομεταφορέας δεν ανήκει, άμεσα ή μέσω ιδιοκτησιακής πλειοψηφίας, ή δεν ελέγχεται αποτελεσματικά από Κράτη Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών και/ή από υπηκόους των Κρατών αυτών.

Στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας καθορισμένης από την Κυβέρνηση του Βασιλείου του Μπαχρέιν :

- (α) Αυτή δεν είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια του Βασιλείου του Μπαχρέιν ή δεν έχει αδειοδοτηθεί σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο του Βασιλείου του Μπαχρέιν ή
- (β) Το Βασίλειο του Μπαχρέιν δεν ασκεί ή δεν διατηρεί αποτελεσματικό ρυθμιστικό έλεγχο στην αεροπορική εταιρεία ή
- (γ) Η αεροπορική εταιρεία δεν ανήκει, άμεσα ή μέσω ιδιοκτησιακής πλειοψηφίας, και δεν ελέγχεται αποτελεσματικά το Βασίλειο του Μπαχρέιν και/ή από υπηκόους του.

2. Εκτός εάν η άμεση ανάκληση, αναστολή ή επιβολή των όρων που διαλαμβάνονται στην Παράγραφο (1) του Άρθρου αυτού είναι αναγκαία για την πρόληψη περαιτέρω παραβιάσεων των νόμων και/ή κανονισμών, το εν λόγω δικαίωμα θα ασκείται μόνο κατόπιν διαβουλεύσεων με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος.

3. Σε περίπτωση δράσης ενός Συμβαλλόμενου Μέρους βάσει του Άρθρου αυτού, δεν θα επηρεάζονται τα δικαιώματα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους βάσει του Άρθρου 25.

Άρθρο 6

ΤΕΛΗ ΧΡΗΣΗΣ

1. Κανένα Συμβαλλόμενο Μέρος δεν θα επιβάλλει ή δεν θα επιτρέπει την επιβολή στις καθορισμένες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, τέλη χρήσης υψηλότερα από εκείνα που επιβάλλονται στις αεροπορικές του εταιρείες που εκτελούν παρόμοιας φύσης διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες.

2. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ενθαρρύνει τη διαβούλευση για τέλη χρήσης μεταξύ των Αρμόδιων Αρχών του που τα επιβάλλουν και των αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες και τις διευκολύνσεις που παρέχονται από τις αρχές αυτές και όπου αυτό είναι εφαρμόσιμο, μέσω των αντιπροσώπων των αεροπορικών εταιρειών. Για οποιαδήποτε πρόταση για αλλαγή στα τέλη χρήσης θα πρέπει να δίνεται στους χρήστες εύλογη προειδοποίηση.

Άρθρο 7

ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΑΠΟ ΔΑΣΜΟΥΣ ΚΑΙ ΑΛΛΟΥΣ ΦΟΡΟΥΣ

1. Τα αεροσκάφη της καθορισμένης αεροπορικής εταιρείας ή των καθορισμένων αεροπορικών εταιρειών κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, τα οποία εκτελούν διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες, καθώς επίσης και εφόδια σε καύσιμα, λιπαντικά έλαια, άλλα αναλώσιμα τεχνικά εφόδια, ανταλλακτικά, ο κανονικός εξοπλισμός και οι προμήθειες συμπεριλαμβανομένων τροφίμων, ποτών και καπνικών προϊόντων, θα απαλλάσσονται από τελωνειακούς δασμούς, τέλη επιθεώρησης και άλλους παρόμοιους δασμούς ή τέλη κατά την άφιξη ή την αναχώρηση τους από το έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου

Μέρους με βάση την αρχή της αμοιβαιότητας 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, σε αμοιβαία βάση, αεροπορικά εισιτήρια, διαφημιστικό υλικό, κρατήσεις, εξοπλισμός επικοινωνίας, φορτωτικά έγγραφα και ετικέτες αποσκευών, που φέρουν το όνομα ή το έμβλημα της αεροπορικής εταιρείας ή των αεροπορικών εταιρειών και που εισάγονται στο έδαφος ενός Συμβαλλόμενου Μέρους από την καθορισμένη αεροπορική εταιρεία ή τις καθορισμένες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους ή τους αντιπροσώπους της, για να χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των αεροσκαφών και των επιβατών της.

3. Ο συνήθης αερομεταφερόμενος εξοπλισμός, καθώς και τα υλικά και οι 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 Μέρους αυτού.

4. Θα απαλλάσσονται επίσης από τους ίδιους δασμούς, τέλη και επιβαρύνσεις, με εξαίρεση τις επιβαρύνσεις που αντιστοιχούν με τις προσφερόμενες υπηρεσίες:

(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 εταιρεία ή τις καθορισμένες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

5. Τα υλικά που αναφέρονται στις παραγράφους 2, 3 και 4 ανωτέρω δυνατόν να τίθενται υπό την επίβλεψη ή τον έλεγχο των Τελωνειακών Αρχών μέχρις ότου επανεξαχθούν ή άλλως διατεθούν σύμφωνα με τους τελωνειακούς κανονισμούς.

Άρθρο 8

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Τίποτα σε αυτήν τη Συμφωνία δε θα αποτρέψει την Δημοκρατία της Κύπρου από την επιβολή, σε αμερόληπτη βάση, φόρων, δασμών, τελών, αμοιβών ή επιβαρύνσεων στην προμήθεια καυσίμων στο έδαφος της για χρήση σε αεροσκάφος καθορισμένου αερομεταφορέα από την Κυβέρνηση του Βασιλείου του Μπαχρέιν, το οποίο λειτουργεί μεταξύ ενός σημείου στο έδαφος της Κυπριακής Δημοκρατίας και ενός άλλου σημείου στο έδαφος της Κυπριακής Δημοκρατίας ή στο έδαφος άλλου Κράτους Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 9**ΑΡΧΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΗΝ ΕΚΤΕΛΕΣΗ
ΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΗΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

1. Στις Καθοριζόμενες Αεροπορικές Εταιρείες των δυο Συμβαλλομένων Μερών θα παρέχονται δίκαιες και ίσες δυνατότητες για την λειτουργία των συμφωνημένων υπηρεσιών στα καθορισμένα δρομολόγια.
2. Κατά την λειτουργία των συμφωνημένων υπηρεσιών η καθορισμένη αεροπορική εταιρεία ή οι καθορισμένες αεροπορικές εταιρείες του κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα πρέπει, να λαμβάνουν υπόψη, τα συμφέροντα της αεροπορικής εταιρείας ή των αεροπορικών εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους κατά τρόπο που να μην επηρεάζονται υπέρμετρα, οι υπηρεσίες που η τελευταίες παρέχουν σε ολόκληρο ή σε τμήμα των ιδίων δρομολογίων.
3. Οι συμφωνημένες υπηρεσίες που εκτελούνται από τις Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες των Συμβαλλομένων Μερών θα έχουν ως πρωταρχικό σκοπό την παροχή επαρκούς χωρητικότητας με εύλογο συντελεστή πληρότητας, για την αντιμετώπιση των τρεχουσών και των προβλεπόμενων αναγκών μεταφοράς επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου μεταξύ του εδάφους του Συμβαλλόμενου Μέρους που έχει καθορίσει την αεροπορική εταιρεία ή τις αεροπορικές εταιρείες και του εδάφους του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Η μεταφορά επιβατών και φορτίου, περιλαμβανομένου ταχυδρομείου, που φορτώνονται και εκφορτώνονται σε σημεία που βρίσκονται στα καθορισμένα δρομολόγια σε χώρες άλλες από εκείνες που καθορίζουν την ή τις αεροπορικές εταιρείες θα πραγματοποιείται με βάση τις γενικές αρχές ότι η χωρητικότητα θα είναι σχετική με:
 - (α) τις επιβατικές ανάγκες προς και από το έδαφος του Συμβαλλόμενου Μέρους που έχει καθορίσει την αεροπορική εταιρεία ή τις αεροπορικές εταιρείες·
 - (β) τις επιβατικές ανάγκες της περιοχής μέσω της οποίας διέρχεται η συμφωνημένη υπηρεσία αφού ληφθούν υπόψη οι μεταφορικές υπηρεσίες που εκτελούνται από αεροπορικές εταιρείες των χωρών που αποτελούν την περιοχή·
 - (γ) τις ανάγκες σε αεροπορικές υπηρεσίες διαμετακομιστικής φύσεως.
4. Για να καταστεί δυνατή η δίκαιη και ισότιμη μεταχείριση των Καθορισμένων Αεροπορικών Εταιρειών η συχνότητα, η χωρητικότητα, καθώς και τα προγράμματα πτήσεων θα υπόκεινται σε έγκριση από τις Αεροναυτικές Αρχές των δυο Συμβαλλόμενων Μερών. Η προϋπόθεση αυτή θα πρέπει επίσης να τηρείται σε περίπτωση οποιωνδήποτε αλλαγών που αφορούν τις συμφωνημένες υπηρεσίες.
5. Οι Αεροναυτικές Αρχές των Συμβαλλόμενων Μερών πρέπει, όταν είναι αναγκαίο, να προσπαθήσουν να καταλήξουν σε ικανοποιητική διευθέτηση των προγραμμάτων πτήσεων, χωρητικότητας και συχνοτήτων.

Άρθρο 10

ΕΓΚΡΙΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Η καθορισμένη αεροπορική εταιρεία ή οι καθορισμένες αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα υποβάλλουν για έγκριση στις Αεροναυτικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, τουλάχιστον εξήντα (60) μέρες πριν από την ημερομηνία έναρξης των συμφωνημένων πτήσεων, τα προγράμματα των προτεινόμενων αεροπορικών της πτήσεων. Τα προγράμματα αυτά θα περιλαμβάνουν το είδος της υπηρεσίας, τα αεροσκάφη που θα χρησιμοποιηθούν, το πρόγραμμα πτήσεων και οποιαδήποτε άλλη σχετική πληροφορία. Το ίδιο θα ισχύει επίσης και για οποιοσδήποτε μετέπειτα αλλαγές. Σε ειδικές περιπτώσεις τα ως άνω χρονικά περιθώρια θα μπορούν να μειωθούν με την έγκριση των εν λόγω Αεροναυτικών Αρχών.

Άρθρο 11

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 στατιστικά στοιχεία αναφορικά με την αεροπορική κίνηση που μεταφέρεται με τις συμφωνημένες υπηρεσίες από τις καθορισμένες αεροπορικές εταιρείες προς και από το έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους όπως αυτές συνήθως ετοιμάζονται και υποβάλλονται από τις καθορισμένες αεροπορικές εταιρείες προς τις Αεροναυτικές Αρχές της χώρας τους. 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 πιθανόν να ζητήσουν οι Αεροναυτικές Αρχές του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους από τις Αεροναυτικές Αρχές του άλλου Μέρους θα αποτελούν, ύστερα από αίτηση, αντικείμενο αμοιβαίων διαβουλεύσεων και συμφωνίας μεταξύ των δυο Συμβαλλομένων Μερών.

Άρθρο 12

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ

1. Οι νόμοι και οι κανονισμοί ενός Συμβαλλόμενου Μέρους θα τυγχάνουν εφαρμογής σε ότι αφορά την αεροπλοΐα και τη λειτουργία των αεροσκαφών της καθοριζόμενης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους κατά την είσοδο, την παραμονή και την αναχώρησή τους από το έδαφος του πρώτου αναφερόμενου Συμβαλλόμενου Μέρους.
2. Οι νόμοι και κανονισμοί ενός Συμβαλλόμενου Μέρους που διέπουν την είσοδο, την παραμονή και την αναχώρησή από το έδαφος του επιβατών, πληρωμάτων, φορτίων ή ταχυδρομείου όπως είναι οι διατυπώσεις αναφορικά με την είσοδο, έξοδο, μετανάστευση, τελωνεία, συνάλλαγμα, υγεία και καραντίνα θα εφαρμόζονται στην περίπτωση των επιβατών, πληρώματος, φορτίων και ταχυδρομείου που μεταφέρεται από τα αεροσκάφη της

καθοριζόμενης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους όταν βρίσκονται στο εν λόγω έδαφος.

Άρθρο 13

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΣΟΔΩΝ

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος παραχωρεί στην καθορισμένη αεροπορική εταιρεία ή στις καθορισμένες αεροπορικές εταιρείες 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 εν λόγω αεροπορικής εταιρείας το οποίο προέκυψε σε σχέση με τη μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου και φορτίου που πραγματοποιήθηκαν στο έδαφος του τελευταίου Συμβαλλόμενου Μέρους.

2. Αν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος επιβάλει περιορισμούς στη μεταφορά του πλεονάσματος των εισπράξεων έναντι των δαπανών από την καθορισμένη εταιρεία ή τις καθορισμένες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το τελευταίο Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει το δικαίωμα να επιβάλλει αντίστοιχους περιορισμούς στην καθορισμένη αεροπορική εταιρεία ή στις καθορισμένες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 14

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

1. Εφόσον η διασφάλιση της ασφάλειας των πολιτικών αεροσκαφών, των επιβατών και των πληρωμάτων τους είναι θεμελιώδης προϋπόθεση για τη λειτουργία διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών, τα Συμβαλλόμενα Μέρη επαναβεβαιώνουν τις αμοιβαίες υποχρεώσεις τους για παροχή της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας έναντι πράξεων παράνομων παρεμβάσεων, και ειδικά τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο της Σύμβασης του Σικάγου, της Σύμβασης περί Αδικημάτων και, Ετέρων Πράξεων Τελούμενων επί Αεροσκαφών, που έχει υπογραφεί στο Τόκιο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963, της Σύμβασης περί Καταστολής Παράνομων Καταλήψεων Αεροσκαφών, που έχει υπογραφεί στη Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970, και της Σύμβασης για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων Στρεφομένων κατά της Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας που έχει υπογραφεί στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971 και του Πρωτοκόλλου για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων Βίας Στρεφόμενων κατά της Ασφάλειας των Διεθνών Αερολιμένων, που έχει υπογραφεί στο Μόντρεαλ στις 24 Φεβρουαρίου 1988, της Σύμβασης για τη Σήμανση Πλαστικών Εκρηκτικών Υλικών για σκοπούς Ανίχνευσης που έχει υπογραφεί στο Μόντρεαλ την 1^η Μαρτίου 1991 και κάθε συμφωνίας ή πρωτοκόλλου σχετικά με την αεροπορία στα οποία προσχωρούν τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

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, των αερολιμένων και των 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 δυο Μέρη. Κάθε Μέρος θα απαιτεί όπως οι αεροπορικές εταιρείες που λειτουργούν αεροσκάφη που είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο του, οι αεροπορικές εταιρείες που έχουν την κύρια έδρα εργασιών τους ή τη μόνιμη διεύθυνση τους στο έδαφος του καθώς και οι διαχειριστές αερολιμένων που βρίσκονται στο έδαφος του, ενεργούν σύμφωνα με τις εν λόγω διατάξεις Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας.

4. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος συμφωνεί όπως οι εν λόγω αεροπορικές εταιρείες θα καλούνται να τηρούν τις διατάξεις Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας που αναφέρονται στην ανωτέρω παράγραφο 3 όπως απαιτείται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος σε σχέση με την είσοδο, αναχώρηση ή την παραμονή τους μέσα στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα διασφαλίζει ότι εφαρμόζονται αποτελεσματικά επαρκή μέτρα μέσα στο έδαφος του για την προστασία του αεροσκάφους και τον έλεγχο επιβατών, πληρωμάτων, μεταφερομένων αντικείμενων, 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 στρεφόμενων κατά της ασφάλειας τέτοιου αεροσκάφους, των επιβατών και του πληρώματος του, των αερολιμένων ή των εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα αλληλοβοηθούνται διευκολύνοντας τις επικοινωνίες και λαμβάνοντας κατάλληλα μέτρα που θα αποσκοπούν στον ταχύ και ασφαλή τερματισμό του εν λόγω επεισοδίου ή της απειλής τέτοιου επεισοδίου.

Άρθρο 15

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, οποτεδήποτε μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις αναφορικά με πρότυπα ασφάλειας σε οποιονδήποτε τομέα που αφορά ιπτάμενο προσωπικό, αεροσκάφος ή τη λειτουργία τους που έχουν υιοθετηθεί από το άλλο συμβαλλόμενο Μέρος. Αυτές οι διαβουλεύσεις θα διεξάγονται μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών από την υποβολή του σχετικού αιτήματος.

2. Εάν ύστερα από τέτοιες διαβουλεύσεις ένα Συμβαλλόμενο Μέρος διαπιστώσει πως το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος δεν τηρεί ικανοποιητικά και εποπτεύει πρότυπα ασφάλειας σε οποιοδήποτε τομέα, τα οποία είναι τουλάχιστον ίσα με τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν θεσπιστεί την συγκεκριμένη περίοδο, σύμφωνα με τη Σύμβαση, το πρώτο Συμβαλλόμενο

Μέρος θα ενημερώνει το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για αυτές τις διαπιστώσεις και τα μέτρα που κρίνει ως αναγκαία ώστε να υπάρξει συμμόρφωση με τα ελάχιστα αυτά πρότυπα και το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα πρέπει να λάβει τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα. Παράλειψη λήψης των κατάλληλων μέτρων από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος μέσα σε χρονικό διάστημα δεκαπέντε (15) ημερών ή μέσα σε μεγαλύτερο χρονικό διάστημα όπως ήθελε συμφωνηθεί θα συνιστά λόγο για την εφαρμογή των διατάξεων το Άρθρο 5 της Συμφωνίας αυτής.

3. Παρά τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στο Άρθρο 33 της Σύμβασης, συμφωνείται ότι οποιοδήποτε αεροσκάφος, του οποίου η εκμετάλλευση γίνεται από την αεροπορική εταιρία ή τις αεροπορικές εταιρείες ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σε υπηρεσίες προς ή από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, μπορεί, ενώ βρίσκεται στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, να υπόκειται σε εξέταση από εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μέσα στο αεροσκάφος και γύρω από αυτό για να ελεγχθεί η εγκυρότητα των εγγράφων του αεροσκάφους και αυτών του πληρώματος, καθώς και η εμφανής κατάσταση του αεροσκάφους και του εξοπλισμού του (η οποία εξέταση θα αναφέρεται σε αυτό το Άρθρο ως «επιθεώρηση πίστας»), νοουμένου ότι δεν προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

4. Εάν επιθεώρηση ή σειρά επιθεωρήσεων πίστας προκαλέσει:

- (α) σοβαρές ενδείξεις ότι ένα αεροσκάφος ή η λειτουργία ενός αεροσκάφους δεν τηρεί τα ελάχιστα πρότυπα που είχαν θεσπιστεί την συγκεκριμένη χρονική περίοδο σύμφωνα με την Σύμβαση ή
- (β) σοβαρές ανησυχίες ότι υπάρχει έλλειψη αποτελεσματικής συντήρησης και εφαρμογής των προτύπων ασφάλειας που είχαν θεσπιστεί την συγκεκριμένη χρονική περίοδο σύμφωνα με την Σύμβαση,

Το Συμβαλλόμενο Μέρος που διεξάγει την επιθεώρηση θα είναι ελεύθερο, για τους σκοπούς του Άρθρου 33 της Σύμβασης, να συμπεράνει ότι οι προϋποθέσεις, υπό τις οποίες εκδόθηκαν ή κατέστησαν έγκυρα τα πιστοποιητικά ή οι άδειες που αφορούν το συγκεκριμένο αεροσκάφος ή το πλήρωμα του αεροσκάφους ή οι προϋποθέσεις, υπό τις οποίες γίνεται η εκμετάλλευση του αεροσκάφους, δεν είναι αντίστοιχες ή δεν είναι ανώτερες από τα ελάχιστα πρότυπα που θεσπίστηκαν σύμφωνα με την Σύμβαση.

5. Σε περίπτωση που ο εκπρόσωπος μιας αεροπορικής εταιρίας ή αεροπορικών εταιρειών του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους αρνηθεί την πρόσβαση, για τον σκοπό της πραγματοποίησης επιθεώρησης πίστας, σύμφωνα με την παράγραφο 3 ανωτέρω, στο αεροσκάφος του οποίου έχει την εκμετάλλευση τότε το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα είναι ελεύθερο να συναγάγει ότι προκύπτουν σοβαρές ανησυχίες του είδους που περιγράφεται στην παράγραφο (4) ανωτέρω και να καταλήξει στα συμπεράσματα που αναφέρονται στην παράγραφο αυτή.

6. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί το δικαίωμα να αναστείλει ή να διαφοροποιήσει αμέσως την εξουσιοδότηση εκτέλεσης υπηρεσιών μιας αεροπορικής εταιρίας ή αεροπορικών εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου

Μέρους σε περίπτωση που το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος συμπεράνει ότι η άμεση λήψη μέτρων είναι απαραίτητη για την ασφάλεια της λειτουργίας μιας αεροπορικής εταιρείας είτε αυτό προέλθει από επιθεώρηση πίστας στο αεροσκάφος ή διαβουλεύσεων ή άλλως πως.

7. Κάθε μέτρο που λαμβάνεται από Συμβαλλόμενο Μέρος δυνάμει των παραγράφων (2) ή (6) ανωτέρω θα αίρεται μόλις ο λόγος λήψης αυτού του μέτρου, παύει να υφίσταται.

Άρθρο 16

ΝΑΥΛΑ

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα επιτρέπει στην κάθε καθορισμένη αεροπορική εταιρεία να ορίζει τις τιμές για αερομεταφορές με βάση τις εμπορικές εκτιμήσεις για την αγορά. Η επέμβαση από τις Αεροναυτικές Αρχές των Συμβαλλόμενων Μερών θα περιορίζεται σε:

- (α) πρόληψη αδικαιολόγητα μεροληπτικών τιμών ή πρακτικών
- (β) προστασία των καταναλωτών από τιμές που είναι αδικαιολόγητα υψηλές ή περιοριστικές λόγω κατάχρησης δεσπτόζουσας θέσης
- (γ) προστασία των αεροπορικών εταιρειών από τιμές που είναι τεχνητά χαμηλές και οφείλονται σε άμεση ή έμμεση κυβερνητική επιχορήγηση ή υποστήριξη.

2. Εκτός και αν προβλέπεται διαφορετικά σε αυτό το Άρθρο 16, τα ναύλα που χρεώνονται από την αεροπορική εταιρεία ή τις αεροπορικές εταιρείες που καθορίζεται από την Κυβέρνηση του Βασιλείου του Μπαχρέιν για τη μεταφορά εξολοκλήρου εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπόκεινται στο Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 17

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΔΑΦΟΥΣ

Κάθε καθοριζόμενη αεροπορική εταιρεία, θα έχει το δικαίωμα να εκτελεί η ίδια τις υπηρεσίες εδάφους («αυτοεξυπηρέτηση») στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, ή κατ' επιλογή το δικαίωμα να επιλέξει μεταξύ των ανταγωνιστικών προμηθευτών που παρέχουν τις υπηρεσίες εδάφους εξ' ολοκλήρου ή εν μέρει, υπό τους νόμους και τους Κανονισμούς κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους και επιπρόσθετα, στην περίπτωση της Δημοκρατίας της Κύπρου, υπό το κοινοτικό Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όπου οι Νόμοι και οι Κανονισμοί περιορίζουν ή αποκλείουν την αυτοεξυπηρέτηση και όπου δεν υπάρχει αποτελεσματικός ανταγωνισμός μεταξύ των προμηθευτών που παρέχουν τις υπηρεσίες εδάφους, κάθε καθοριζόμενη αεροπορική εταιρεία θα αντιμετωπίζεται σε αμερόληπτη βάση όσον αφορά την πρόσβαση της στις υπηρεσίες αυτοεξυπηρέτησης και υπηρεσίες εδάφους που παρέχονται από ένα προμηθευτή ή προμηθευτές.

Άρθρο 18**ΠΛΗΡΩΜΗ ΤΟΠΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ**

Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα επιτρέπει στους αερομεταφορείς του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους να πληρώνει για τοπικές δαπάνες στο έδαφος του, περιλαμβανομένων αγορών καυσίμων, στο τοπικό νόμισμα ή, κατ' επιλογή των αερομεταφορέων και όπου αυτό επιτρέπεται, σε οποιοδήποτε ελεύθερα μετατρέψιμο νόμισμα.

Άρθρο 19**ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΗΣ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΤΟΠΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ**

Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα επιτρέπει στους αερομεταφορείς του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους να:

(α) μεταφέρουν και να διατηρούν στο έδαφος του, προσωπικό διαφορετικής εθνικότητας για την εκτέλεση διευθυντικής, εμπορικής, τεχνικής και επιχειρησιακής εργασίας για την παροχή υπηρεσιών αερομεταφορών, σχετικά με την είσοδο, παραμονή και απασχόληση και

(β) χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες και το προσωπικό οποιουδήποτε άλλου οργανισμού, επιχείρησης ή αεροπορικής εταιρείας που λειτουργεί στο έδαφος του και έχει εγκριθεί για να παρέχει τις υπηρεσίες αυτές.

Άρθρο 20**ΠΩΛΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΩΘΗΣΗ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα παραχωρεί στην καθορισμένη αεροπορική εταιρεία ή στις καθορισμένες εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα να συμμετέχει στην πώληση αερομεταφορών στο έδαφος του άμεσα και, κατά την κρίση της αεροπορικής εταιρείας, μέσω πρακτόρων, υπό τους όρους και τους κανονισμούς.

Άρθρο 21**ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΔΕΙΩΝ**

Πιστοποιητικά αεροπλοϊμότητας, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που εκδίδονται ή επικυρώνονται από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος, εφ' όσον τελούν σε ισχύ, θα αναγνωρίζονται ως έγκυρα από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για τον σκοπό της πραγματοποίησης των συμφωνηθεισών υπηρεσιών στα συμφωνημένα δρομολόγια, νοουμένου ότι τα πιστοποιητικά ή οι άδειες που έχουν εκδοθεί ή επικυρωθεί αντιστοιχούν με τα πρότυπα που καθορίστηκαν δυνάμει της Σύμβασης. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος επιφυλάσσει εντούτοις το δικαίωμα, να αρνηθεί να αναγνωρίσει ως έγκυρα, για τον σκοπό πραγματοποίησης πτήσεων πάνω από το έδαφος του, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που χορηγούνται στους δικούς του υπηκόους από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος.

Άρθρο 22ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΜΕ ΠΟΛΥΜΕΡΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

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

Άρθρο 23ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

1. Με πνεύμα στενής συνεργασίας τα δυο Συμβαλλόμενα Μέρη ή οι Αεροναυτικές Αρχές τους θα διαβουλεύονται, μεταξύ τους από καιρό σε καιρό προς το σκοπό της διασφάλισης της εφαρμογής και της ικανοποιητικής τήρησης των διατάξεων της Συμφωνίας αυτής και των Παραρτημάτων της.
2. Αν ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη επιθυμεί να τροποποιήσει οποιαδήποτε διάταξη της Συμφωνίας αυτής, μπορεί να ζητήσει τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος. Τέτοιες διαβουλεύσεις θα αρχίζουν μέσα σε προθεσμία εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία της υποβολής του αιτήματος. Οποιοσδήποτε τροποποιήσεις που θα συμφωνηθούν με αυτό τον τρόπο θα τίθενται σε ισχύ μόλις επιβεβαιωθούν με την ανταλλαγή διπλωματικών διακοινώσεων μετά τη συμπλήρωση των απαιτούμενων συνταγματικών ή άλλων απαραίτητων διαδικασιών.
3. Τροποποιήσεις που αφορούν τις διατάξεις της Συμφωνίας, εκτός από αυτές των Πινάκων του Παραρτήματος, θα εγκρίνονται από το κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος σύμφωνα με τις συνταγματικές του διαδικασίες.
4. Τροποποιήσεις που αφορούν αποκλειστικά τις διατάξεις των Πινάκων Δρομολογίων του Παραρτήματος μπορούν να συμφωνούνται μεταξύ των Αεροναυτικών Αρχών των Συμβαλλόμενων Μερών. Τέτοιες τροποποιήσεις θα τίθενται σε ισχύ μόλις εγκριθούν από τις δύο Αεροναυτικές Αρχές.

Άρθρο 24ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

1. Αν μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών προκύψει οποιαδήποτε διαφορά σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη, οφείλουν καταρχήν 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 παραπεμφθεί για απόφαση σε τριμελές Διαιτητικό Δικαστήριο. Ένας από τους διαιτητές θα ορίζεται από το κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος το δε τρίτο μέλος θα ορισθεί από τους δύο διαιτητές που θα έχουν υποδειχθεί ως ανωτέρω. Κάθε

Συμβαλλόμενο Μέρος θα οφείλει να υποδείξει τον διαιτητή του μέσα σε εξήντα (60) μέρες, από την ημερομηνία λήψης της ειδοποίησης του άλλου Μέρους μέσω της διπλωματικής οδού, με την οποία θα επιζητεί την επίλυση της διαφοράς με διαιτησία, ενώ ο τρίτος διαιτητής θα ορισθεί μέσα σε προθεσμία άλλων εξήντα (60) ημερών. Αν οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη παραλείψει να υποδείξει διαιτητή μέσα στην προβλεπόμενη προθεσμία, ή αν ο τρίτος διαιτητής δεν ορισθεί 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 θα 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 εκδοθεί δυνάμει της παραγράφου 2 του παρόντος Άρθρου.

4. Τα έξοδα του Διαιτητικού Δικαστηρίου επιβαρύνουν εξίσου τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

Άρθρο 25

ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ

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

2. Σε τέτοια περίπτωση η Συμφωνία θα τερματίζεται, δώδεκα (12) μήνες μετά την ημερομηνία λήψης 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 λήψη της ειδοποίησης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος η ειδοποίηση αυτή θεωρείται, ως ληφθείσα δεκατέσσερις (14) μέρες μετά τη λήψη της από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 26

ΚΑΤΑΧΩΡΗΣΗ ΣΤΟΝ ΔΟΠΑ

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

Άρθρο 27

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Τα Παραρτήματα αυτής της Συμφωνίας θεωρούνται ότι αποτελούν μέρος της Συμφωνίας και κάθε αναφορά στη Συμφωνία θα εξυπακούει και αναφορά στα Παραρτήματα εκτός αν καθορίζεται διαφορετικά.

Άρθρο 28ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Η Συμφωνία αυτή θα τεθεί σε ισχύ την 30ή μέρα μετά την ημερομηνία λήψης της τελευταίας ειδοποίησης μέσω της διπλωματικής οδού, με την οποία θα γνωστοποιείται ότι έχουν ολοκληρωθεί οι απαιτούμενες συνταγματικές διατυπώσεις.


Η Συμφωνία αυτή έχει συνταχθεί σε δυο εξίσου αυθεντικά πρωτότυπα στην ελληνική, αραβική και αγγλική γλώσσα. Σε περίπτωση οποιασδήποτε διαφωνίας ως προς την ερμηνεία, το αγγλικό κείμενο θα υπερισχύει. Κάθε Μέρος διαφυλάσσει ένα αντίγραφο για το σκοπό εφαρμογής της Συμφωνίας.

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


Έγινε στην Μανάμα στις εννέα Μαρτίου του έτους δύο χιλιάδες δέκα πέντε.

Για την Κυβέρνηση της
Κυπριακής Δημοκρατίας

Για την Κυβέρνηση του
Βασιλείου του Μπαχρέιν



.....
.....
.....



.....
.....
.....

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ1. ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Δρομολόγια που θα εκτελούνται από τις Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες της Κυπριακής Δημοκρατίας.

<u>Σημεία αναχώρησης</u>	<u>Προορισμός</u>	<u>Ενδιάμεσα σημεία</u>	<u>Σημεία Πέραν</u>
Σημεία στην Κύπρο	Μπαχρέιν	Οποιαδήποτε σημεία	Οποιαδήποτε σημεία

2. ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Δρομολόγια που θα εκτελούνται από τις Καθορισμένες Αεροπορικές Εταιρείες του Βασιλείου του Μπαχρέιν.

<u>Σημεία αναχώρησης</u>	<u>Προορισμός</u>	<u>Ενδιάμεσα σημεία</u>	<u>Σημεία Πέραν</u>
Μπαχρέιν	Λάρνακα και/ή Πάφος	Οποιαδήποτε σημεία	Οποιαδήποτε σημεία

3. Δεν θα παραχωρούνται δικαιώματα πέμπτης ελευθερίας μεταξύ ενδιάμεσων σημείων ή σημείων πέραν και του εδάφους του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους εκτός αν υφίσταται συμφωνία για το σκοπό αυτό μεταξύ των δύο Συμβαλλόμενων Μερών.

اتفاقية الخدمات الجوية
بين
حكومة جمهورية قبرص
و
حكومة مملكة البحرين

اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة جمهورية قبرص وحكومة مملكة البحرين

إن حكومة جمهورية قبرص وحكومة مملكة البحرين (المشار إليهما في هذه الاتفاقية بالطرفين المتعاقدين) باعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944 .

ورغبة منهما في عقد اتفاقية بغرض إنشاء الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما، فقد اتفقتا على ما يلي :

التعريف

1 - لأغراض هذه الاتفاقية ، وما لم يتطلب سياق النص خلاف ذلك :

أ- يعني مصطلح "المعاهدة" معاهدة الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع عليها في مدينة شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944 ، ويشمل أي ملحق يعتمد بموجب المادة (90) من هذه المعاهدة وأي تعديل على الملاحق أو المعاهدة بموجب المادتين (90) و (94) منها بقدر ما تصبح هذه الملاحق والتعديلات نافذة بالنسبة للطرفين المتعاقدين أو مصدق عليها من قبلهما .

ب- يعني مصطلح "سلطات الطيران" بالنسبة لحكومة جمهورية قبرص وزارة الاتصالات والأشغال، وبالنسبة لحكومة مملكة البحرين وزارة المواصلات والاتصالات ممثلة في شئون الطيران المدني ، أو في كلتا الحالتين أي شخص أو كيان قد يصبح مخولاً بالقيام بأي من المهام التي تمارس حالياً من قبل السلطات المذكورة أو بمهام مشابهة .

ج- يعني مصطلح " مؤسسة النقل الجوي المعينة " : مؤسسة النقل الجوي التي تعين وترخص وفقاً للمادة (4) من هذه الاتفاقية .

د- يعني مصطلح " تعرفه " : الأسعار التي تدفع لقاء نقل الركاب والبضائع والشروط التي تطبق بموجبها هذه الأسعار ، بما في ذلك أسعار وشروط الوكالة والخدمات المساعدة الأخرى باستثناء أجور وشروط نقل البريد .

هـ - يعني مصطلح " إقليم " فيما يتعلق بدولة ما المعنى المحدد له في المادة (2) من المعاهدة .

و- تعني مصطلحات " خدمة جوية " وخدمة جوية دولية " و " مؤسسة نقل جوي " و " التوقف لغير أغراض النقل " المعاني المحددة لها في المادة (96) من المعاهدة .

ز- يعني مصطلح " رسوم الاستخدام " الرسوم التي تفرض على مؤسسة نقل جوي من قبل السلطات المختصة أو التي تجيز هذه السلطات فرضها مقابل توفير مميزات وتسهيلات المطار ، بما في ذلك الخدمات والتسهيلات المتصلة بالطائرة وطاقمها والركاب والبضائع .

ح- يعني مصطلح " دولة عضو بالاتحاد الأوروبي " الدولة التي تكون في الوقت الحالي أو في المستقبل طرف متعاقد في معاهدة تأسيس الاتحاد الأوروبي .

ط- يعني مصطلح " معاهدات الاتحاد الأوروبي " المعاهدة الخاصة بالاتحاد الأوروبي والمعاهدة الخاصة بتنفيذ مهام الاتحاد الأوروبي .

2- لا تحد أو تقيد العناوين الخاصة بنصوص هذه الاتفاقية من معنى أي من أحكامها .

المادة (2) تطبيق معاهدة شيكاغو

تخضع أحكام هذه الاتفاقية لأحكام المعاهدة بقدر ما تكون هذه الأحكام قابلة للتطبيق على الخدمات الجوية الدولية .

المادة (3) منح الحقوق

1 - يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية بغرض إنشاء وتشغيل الخدمات الجوية الدولية المجدولة على الطرق المحددة في جدول الطرق الملحق بهذه الاتفاقية . وتدعى هذه الخدمات والطرق فيما يلي بـ " الخدمات المتفق عليها " و " الطرق المحددة " على التوالي .

2 - تتمتع مؤسسات النقل الجوي التي يعينها كل طرف متعاقد بالحقوق التالية أثناء تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة :

(أ) الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون هبوط .

(ب) التوقف في الإقليم المذكور لأغراض غير تجارية .

(ج) التوقف في الإقليم المذكور في النقاط المحددة لذلك الطريق المبين في جدول الطرق الملحق بهذه الاتفاقية ، وذلك بغرض إنزال وأخذ المسافرين والبضائع والبريد في النقل الدولي .

3 - لا يوجد في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة ما يمكن اعتباره بأنه يمنح مؤسسة النقل الجوي التابعة لطرف متعاقد ، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر امتياز نقل المسافرين أو البضائع أو البريد مقابل عوض أو أجر باتجاه نقطة أخرى في إقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر .

المادة (4)

تعيين مؤسسات النقل الجوي

- 1 - يكون لكل طرف متعاقد الحق في أن يعين كتابة لدى الطرف المتعاقد الآخر مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر بغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة.
- 2 - عند استلام هذا التعيين يمنح الطرف المتعاقد الآخر التراخيص والتصاريح المناسبة بأقل تأخير إجرائي ، بشرط :

في حالة تعيين مؤسسة نقل جوي من قبل حكومة جمهورية قبرص:

(أ) - أن تكون قد أسست في إقليم جمهورية قبرص وفقاً لمعاهدات الاتحاد الأوروبي ، وحصلت على ترخيص تشغيل ساري المفعول وفقاً لقانون الاتحاد الأوروبي،
و

(ب) - أن تمارس السيطرة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي وتبقى بيد دولة عضو في الاتحاد الأوروبي ، بصفتها الدولة المسئولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي الخاصة بها وأن تُعرّف سلطة الطيران المدني ذات العلاقة بوضوح في ذات التعيين ، و

(ج) - أن تكون مؤسسة النقل الجوي مملوكة مباشرة أو من خلال الملكية الغالبية لدول أعضاء بالاتحاد الأوروبي ، أو الاتحاد الأوروبي للتجارة الحرة أو مواطني هذه الدول ، وأن تكون السيطرة الفعلية بيد أي منهما

في حالة تعيين مؤسسة نقل جوي من قبل حكومة مملكة البحرين:

(أ) أن تكون قد أسست في إقليم مملكة البحرين ورخصت وفقاً للقانون الساري في مملكة البحرين .

(ب) أن تحتفظ مملكة البحرين بالسيطرة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي .

(ج) أن تكون مؤسسة النقل الجوي مملوكة وتدار فعلياً من قبل مملكة البحرين أو مواطنيها أو من قبلهما معاً .

3 - قد تطلب سلطات الطيران التابعة لطرف متعاقد من مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر بأن تقتنعها بأنها مؤهلة لاستيفاء الشروط التي تتطلبها القوانين والأنظمة التي تفرضها هذه السلطات بشأن تشغيل الخدمات الجوية الدولية وفقاً لأحكام المعاهدة .

4 - عندما تصبح مؤسسة النقل الجوي معينة ومرخصة، فإنه يجوز لها أن تبدأ في أي وقت تشغيل الخدمات المتفق عليها، بشرط أن تسري التعرفة التي تفرض وفقاً لأحكام المادة (16) من هذه الاتفاقية بالنسبة لهذه الخدمات .

المادة (5)

رفض ترخيص التشغيل أو إلغائه أو إيقافه

1 - يجوز لأي طرف أن يرفض أو يوقف أو يقيد ترخيص التشغيل أو التصاريح الفنية لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر في الحالات التالية :

في حالة تعيين مؤسسة نقل جوي من قبل حكومة جمهورية قبرص:

(أ) إذا لم تكن قد أسست في إقليم جمهورية قبرص وفقاً لمعاهدات الاتحاد الأوروبي، أو لم تحصل على رخصة تشغيل سارية المفعول وفقاً لقانون الاتحاد الأوروبي ، أو

(ب) إذا لم تمارس السيطرة التنظيمية الفعلية على المؤسسة المعنية أو لم تبقى بيد دولة عضو في الاتحاد الأوروبي مسئولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي الخاصة بها أو إذا لم تُعرّف سلطة الطيران المدني ذات العلاقة بوضوح في التعيين ، أو

(ج) إذا لم تكن مؤسسة النقل الجوي مملوكة مباشرة أو من خلال الملكية الغالبية، أو إذا لم تدار فعلياً من قبل دول أعضاء في الاتحاد الأوروبي ، أو الاتحاد الأوروبي للتجارة الحرة و/أو من قبل مواطني هذه الدول .

في حالة تعيين مؤسسة نقل جوي من قبل حكومة مملكة البحرين:

(أ) إذا لم تؤسس في إقليم مملكة البحرين ، أو لم يرخص لها وفقاً للقانون الساري في مملكة البحرين، أو

(ب) إذا لم تحتفظ مملكة البحرين بالإدارة الفعلية لمؤسسة النقل الجوي، أو

(ج) إذا لم تكن مؤسسة النقل الجوي مملوكة أو لم تكن إدارتها الفعلية بيد مملكة البحرين أو مواطنيها أو بيدهما معاً.

2 - ما لم يكن الإلغاء أو الإيقاف الفوريين أو تطبيق الحالات المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة ضرورياً لمنع الانتهاكات الإضافية للقوانين أو الأنظمة أو لهما معاً، فإن ذلك الحق يمارس فقط بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر.

3 - في حالة تصرف طرف متعاقد وفقاً لهذه المادة، فإن ذلك لا يخل بحقوق الطرف المتعاقد الآخر وفقاً للمادة (25).

المادة (6)

رسوم الاستخدام

1 - لا يفرض طرف متعاقد أو يسمح بأن تفرض على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر رسوم استخدام تزيد عن تلك المفروضة على مؤسساته التي تشغل نفس الخدمات الجوية الدولية .

2 - يشجع الطرف المتعاقد التشاور بشأن رسوم الاستخدام بين سلطاته المختصة بفرض الضرائب ومؤسسات النقل الجوي التي تستخدم الخدمات والتسهيلات المقدمة من قبل هذه السلطات المختصة بفرض الضرائب، متى كان ذلك ممكناً من خلال الجمعيات أو الاتحادات التي تمثل تلك المؤسسات . ويعطى للمستخدمين إخطار معقول بأي اقتراح للتغيير في رسوم الاستخدام .

المادة (7)

الإعفاء من الضرائب الجمركية والرسوم الأخرى

1 - تعفى طائرات مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل طرف متعاقد والتي تشغل خدمات دولية بالإضافة إلى معداتها من وقود وزيوت تشحيم ، والمعدات الفنية الاستهلاكية الأخرى ، وقطع الغيار ، والتجهيزات والمعدات الاعتيادية وخزيرن الطائرة المنقول بما في ذلك الأطعمة والمشروبات والتبغ ، أثناء وصولها أو مغادرتها إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، على أساس المعاملة بالمثل ، من الضرائب الجمركية والرسوم ورسوم الفحص وغيرها من الرسوم أو الضرائب المشابهة ، شريطة أن تبقى هذه التجهيزات والمؤن على متن الطائرة إلى الوقت الذي يعاد فيه تصديرها أو استخدامها أو استهلاكها من قبل هذه الطائرة في رحلات فوق ذلك الإقليم .

2 - وتعفى أيضاً من كل من رسوم وضرائب الاستيراد ، على أساس المعاملة بالمثل ، تذاكر السفر ، والمواد الترويجية ، وأجهزة الحجز والاتصالات، ومستندات الشحن وبطاقات تعريف الأمتعة ، وكل المطبوعات التي تحمل اسم أو شعار مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي ، التي تدخل إلى إقليم أي طرف متعاقد من قبل مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر أو من قبل وكالاتها للاستخدام الحصري في خدمة طائراتها ومسافريها .

- 3 - لا تفرغ التجهيزات المنقولة جواً بالإضافة إلى المواد والمعدات الموجودة على متن طائرة تابعة لأي طرف متعاقد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، إلا بموافقة سلطات الجمارك التابعة لهذا الطرف الآخر .
- 4 - وتعفى أيضاً من ذات الرسوم والضرائب ، باستثناء الضرائب التي تقابل الخدمات المقدمة :
- (أ) خزين الطائرة المنقول على متنها في إقليم طرف متعاقد خلال المدد المحددة من قبل سلطات هذا الطرف ، والتي تخصص لاستخدامها على متن طائرة خارج الحدود تعمل في خدمة جوية دولية للطرف المتعاقد الآخر .
- (ب) - قطع الغيار التي يتم إدخالها في إقليم أي طرف متعاقد من أجل صيانة أو إصلاح طائرة تستخدم في الخدمات الجوية الدولية بواسطة مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر .
- 5 - يجوز أن توضع المواد المشار إليها في الفقرات (2) و (3) و (4) أعلاه تحت إشراف ورقابة سلطات الجمارك لحين الوقت الذي يعاد فيه تصديرها أو التصرف فيها وفقاً للأنظمة الجمركية .

المادة (8)

ضرائب وقود الطيران

لا يوجد في هذه الاتفاقية ما يمنع جمهورية قبرص من أن تفرض ، على أسس غير تمييزية، ضرائب، أو رسوم، أو أجور، أو فرائض على الوقود الذي يتم التزود به في إقليمها بغرض الاستخدام من قبل طائرة تابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين تشغل بين نقطة في إقليم جمهورية قبرص ونقطة أخرى في إقليم جمهورية قبرص أو في إقليم أي من الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي.

المادة (9)

المبادئ التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها

- 1 - تمنح مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتساوية لتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة .
- 2 - عند تشغيل الخدمات المتفق عليها ، تأخذ مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد في اعتبارها مصالح مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، بما لا يؤثر على نحو غير ملائم على الخدمات التي تقدمها الأخيرة على ذات الطرق المذكورة أعلاه أو على جزء منها .
- 3 - يجب أن يظل الهدف الرئيسي للخدمات المتفق عليها والتي تقدمها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين ، توفير حمولة بمعامل معقول يتناسب مع

الاحتياجات القائمة والمتوقعة لنقل المسافرين والبضائع والبريد بين إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي وإقليم الطرف المتعاقد . ويجب أن تطبق أحكام نقل المسافرين والبضائع بما في ذلك البريد المنقولين على متن الطائرات التابعة لمؤسسات النقل الجوي أنفة الذكر ، والتي يتم إنزالها في نقطة على الطرق المحددة في أقاليم دول أخرى بخلاف تلك التي قامت بتعيين مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي ، وذلك وفقاً للقواعد العامة المتعلقة بتلك السعة ، وذلك حسبما يلي :-

(أ) متطلبات حركة النقل من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي .

(ب) متطلبات حركة النقل في المنطقة التي تمر عبرها الخدمة المتفق عليها ، بعد أن يؤخذ في الحسبان خدمات النقل الأخرى القائمة بواسطة مؤسسات النقل الجوي التابعة للدول التي تشملها المنطقة .

(ج) متطلبات تشغيل عمليات الرحلات العابرة لمؤسسة مؤسسة النقل الجوي .

4 - لكي يتحقق منح مؤسسات النقل الجوي المعينة معاملة عادلة ومنصفة ، فإنه يجب أن تخضع الرحلات وسعتها المقدمة للخدمات ، وكذلك جداول الرحلات لموافقة سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين . وتطبق هذه المتطلبات كذلك عند إجراء أي تغيير يتعلق بالخدمات المتفق عليها .

5 - تسعى سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين ، عند الضرورة ، إلى التوصل لتسوية مرضية بالنسبة لجدول الرحلات والسعة.

المادة (10)

الموافقة على جداول الرحلات

تقوم مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين ، خلال مدة لا تقل عن ستين (60) يوماً قبل تاريخ تشغيل أي من الخدمات المتفق عليها بتقديم ، جداول مواعيد رحلاتها المقترحة إلى سلطات الطيران المدني التابعة للطرف الطرف المتعاقد الآخر للموافقة عليها .

ويجب أن تتضمن جداول الرحلات نوع الخدمة والطائرات التي ستستخدم ، وجدول الرحلات ، وأي معلومات أخرى ذات علاقة . وينطبق هذا على أية تغييرات لاحقة . ويجوز في حالات خاصة تخفيض هذه المدة المحددة بموافقة السلطات المذكورة .

المادة (11) توفير الإحصائيات

تزود سلطات الطيران المدني التابعة لأي طرف متعاقد سلطات الطيران المدني في الطرف المتعاقد الآخر ، بناء على طلبها ، بالمعلومات والإحصائيات المتعلقة بالحركة المنقولة على الخدمات المتفق عليها بواسطة مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، والتي عادة ما تعد وتقدم من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة إلى سلطات الطيران المدني التابعة لها . ويجب أن تشمل هذه البيانات على تفاصيل حجم حركة النقل وتصنيفها ومصدرها وغرضها . وأن أي بيانات إحصائية إضافية لحركة النقل قد تطلبها سلطات الطيران المدني التابعة لطرف متعاقد من سلطات الطيران المدني التابعة للطرف المتعاقد الآخر يجب أن تخضع للتباحث والاتفاق المشترك بين الطرفين المتعاقدين .

المادة (12) تطبيق القوانين والأنظمة

- 1 - تسري قوانين وأنظمة الطرف المتعاقد المتعلقة بالملاحة وتشغيل طائرات مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أثناء دخولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو عند البقاء فيه أو عند مغادرتها له .
- 2 - تسري قوانين وأنظمة الطرف المتعاقد التي تحكم دخول الركاب أو الطاقم أو البضائع أو البريد إلى إقليمه أو البقاء فيه أو مغادرته ، مثل الأنظمة المتعلقة بالدخول والخروج والهجرة والجوازات والجمارك والعملة والصحة والحجر الصحي ، على المسافرين والطاقم والبضائع والبريد المنقولين على متن طائرة تابعة لمؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أثناء تواجدهم في إقليم الطرف المذكور .

المادة (13) تحويل الإيرادات

- 1 - يمنح كل طرف متعاقد مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر وفقا لأنظمة الصرف الأجنبي الخاصة بالطرف المتعاقد الذي يتم تحقيق الدخل في إقليمه ، الحق في التحويل الحر للإيرادات التي تزيد عن الإنفاق والتي تجنيها مؤسسة النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، بحيث تكون هذه الإيرادات متعلقة بنقل المسافرين والبريد والبضائع .
- 2 - إذا فرض طرف متعاقد قيوداً على تحويل الإيرادات التي تزيد عن الإنفاق والتي تحققها مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر ، فإنه يحق للطرف الآخر أن يفرض قيوداً مماثلة على مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل ذلك الطرف .

المادة (14) أمن الطيران

- 1 - تأكيداً على أن أمن الطائرات المدنية ومسافريها وأطقمها أصبح إلزاماً أساسياً لتشغيل الخدمات الجوية الدولية ، فإن الطرفين المتعاقدين يؤكدان مجدداً التزامهما تجاه بعضهما البعض بحماية أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير المشروع ، وعلى الأخص التزامهما بموجب معاهدة شيكاغو، والمعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963 ، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970 ، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971 ، وبروتوكول قمع الأفعال غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال في 24 فبراير 1988 ، واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقعة في 1 مارس 1991 ، وأية اتفاقية أو بروتوكول بشأن الطيران ينضم لهما الطرفين المتعاقدين .
- 2 - يقدم الطرفان المتعاقدان عند الطلب كل المساعدة الضرورية لبعضهما البعض لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروعة الموجهة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وأطقمها ومطاراتها ومرافق الملاحة الجوية ، ولمنع أي تهديد آخر لأمن الطيران المدني .
- 3 - يجب أن يتصرف الطرفان ، انطلاقاً من العلاقة المشتركة بينهما ، بموجب أحكام أمن الطيران الموضوعية من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي بقدر ما تنطبق هذه الأحكام الأمنية على الطرفين ، ويجب عليهما أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديهما أو مشغلي الطائرات الذين يوجد مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم في إقليميهما ومشغلي المطارات في إقليميهما بأن يتصرفوا طبقاً لأحكام أمن الطيران .
- 4 - يوافق كل طرف متعاقد بأن يلزم مشغلي الطائرات بالتقيد بأحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (3) أعلاه والتي يتطلبها الطرف المتعاقد الآخر للدخول في إقليمه أو مغادرته له أو البقاء فيه . وعلى كل طرف متعاقد أن يتأكد من التطبيق الفعال للإجراءات الملائمة في إقليمه من أجل حماية الطائرات وتفقيش الركاب والطاقم والمواد المحمولة والأمتعة والبضائع وخزير الطائرة قبل وأثناء الإقلاع والهبوط . ويعطي كل طرف متعاقد الاهتمام المناسب لأي طلب من الطرف المتعاقد الآخر لإجراءات الأمن الخاصة لمواجهة أي تهديد محدد .
- 5 - عند وقوع أي حادث أو تهديد بحادث استيلاء غير مشروع للطائرات المدنية أو غيرها من الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن هذه الطائرات وأطقمها أو المطارات أو مرافق الملاحة الجوية ، فإنه يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر من خلال تسهيل الاتصالات والإجراءات الملائمة الأخرى لإنهاء هذا الحادث أو التهديد به بسرعة وأمان .

المادة (15) السلامة الجوية

1 - يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت إجراء مشاورات حول معايير السلامة التي يقرها الطرف المتعاقد الآخر في أي مجال يتعلق بالطاقم الجوي أو الطائرة أو بتشغيلها . وتعد هذه المشاورات خلال ثلاثين (30) يوماً من تاريخ الطلب .

2 - إذا تبين لطرف متعاقد بعد إجراء هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يحافظ ولا يلتزم بشكل فعال بمعايير السلامة الجوية في أي من تلك المجالات بما ينطبق على الأقل مع الحد الأدنى من المعايير المقررة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة ، فعلى الطرف المتعاقد الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بهذه النتائج والخطوات التي يجدها ضرورية لتطبيق الحد الأدنى من معايير السلامة ، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يتخذ الإجراءات التصحيحية المناسبة. وإذا ما أخفق الطرف المتعاقد الآخر في الإجراءات التصحيحية خلال خمسة عشر (15) يوماً أو أية مدة أطول قد يتفق عليها ، فإن ذلك يشكل أساساً لتطبيق المادة (5) من هذه الاتفاقية .

3 - على الرغم من ذكر الالتزامات المبينة في المادة (33) من المعاهدة ، فإنه من المتفق عليه بأن أية طائرة تشغيلها مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لطرف متعاقد في الخدمات من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، فإنه يجوز أن تخضع أثناء وجودها في إقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر لفحص داخلي أو خارجي من قبل ممثلين مفوضين تابعين للطرف المتعاقد الآخر للتأكد من شرعية مستندات الطائرة وملاحيتها ومن الحالة الظاهرة للطائرة ومعداتنا (ويسمى الفحص في هذه المادة بـ " الفحص الميداني ") ، شريطة أن لا يؤدي ذلك إلى تأخير غير مبرر للطائرات .

4 - إذا أدى أي فحص ميداني من سلسلة الفحوصات الميدانية إلى أي من النتائج الآتية:

(أ) قلق جدي من إن الطائرة أو تشغيلها لا يتفقان مع الحد الأدنى للمعايير المقررة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة .

(ب) قلق جدي من أن هناك قصوراً في المحافظة والالتزام بمعايير السلامة المقررة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة .

فإن للطرف المتعاقد الذي يجري الفحص ، لأغراض المادة (33) من المعاهدة الحرية في أن يستنتج بأن المتطلبات التي تم على أساسها تشغيل الطائرة أو تم بموجبها إصدار أو اعتبار أن تراخيص شهادات تلك الطائرات لا تطابق أو تفوق الحد الأدنى من المعايير المقررة بموجب المعاهدة.

5 - في حال إذا ما رفض ممثلو مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين السماح بإجراء التفتيش الميداني على طائرة تابعة لهم وفقاً لما هو منصوص عليه في الفقرة (3) من هذه المادة ، فإن للطرف المتعاقد الآخر الحرية في أن يستنتج وجود قلق جدي كما هو مشار إليه في الفقرة (4) من هذه المادة ، وله أن يستخلص النتائج المذكورة في تلك الفقرة.

6 - يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في وقف أو تعديل تصريح التشغيل الممنوح لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد فوراً في حالة استنتاج الطرف المتعاقد الأول ، سواء كنتيجة للفحص الميداني أو المشاورات أو بطريقة أخرى أن اتخاذ إجراء فوري يعتبر ضرورياً لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي .

7 - أي إجراء يتخذ من قبل طرف متعاقد وفقاً للفقرة (2) أو الفقرة (6) أعلاه ، فإنه يجب أن لا يستمر العمل به في حالة انتهاء الأسباب التي أدت إلى اتخاذه .

المادة (16) التعريف

1 - يسمح كل طرف متعاقد بوضع أسعار لتذاكر النقل الجوي من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة على أساس الاعتبارات التجارية في السوق . ويقتصر تدخل الطرفين المتعاقدين على الآتي :

- أ) منع الأسعار أو الممارسات التمييزية غير المبررة .
- ب) حماية المستهلكين من الأسعار المرتفعة أو الاحتكارية غير المبررة الناتجة عن إساءة استعمال الوضع المهيمن .
- ج) حماية مؤسسات النقل الجوي من الأسعار المنخفضة على نحو غير حقيقي بسبب الدعم الحكومي المباشر أو غير المباشر .

2 - على الرغم من ما ذكر من أحكام لذات المادة (16) ، فإن التعريف التي تفرضها مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين مقابل النقل الذي يتم بصورة كلية داخل الاتحاد الأوروبي يجب أن تخضع لقانون الاتحاد الأوروبي .

المادة (17) المناولة الأرضية

طبقاً لقوانين وأنظمة كل من الطرفين المتعاقدين ، بما فيها قانون الاتحاد الأوروبي، بالنسبة لجمهورية قبرص ، فإنه يكون لكل مؤسسة نقل جوي معينة الحق في القيام بمناولتها الأرضية " المناولة الذاتية " في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، أو - وفقاً لرغبتها أن تختار من ضمن مزودي الخدمة المختصين بتقديم خدمات المناولة الأرضية أو بعضها سواء بصورة كاملة أو بجزء منها . وإذا كانت هذه القوانين أو الأنظمة تقيد أو تمنع المناولة الذاتية ، أو إذا لم يوجد من بين المزودين من هو صالح ومختص بتقديم خدمات المناولة الأرضية ، فيجب أن تعامل كل مؤسسة نقل جوي معينة على أسس غير تمييزية باعتبار إنه مسموح لها القيام بالمناولة الذاتية وتقديم خدمات المناولة الأرضية من خلال مزود واحد أو أكثر .

المادة (18) دفع المصاريف المحلية

يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر بأن يدفعوا المصروفات المحلية في إقليمه ، بما في ذلك شراء الوقود بالعملة المحلية ، أو بأية عملة قابلة للتحويل بحرية وفقاً لاختيار مؤسسات النقل الجوي متى كان ذلك مسموحاً به .

المادة (19) توظيف الأجانب وحرية الحصول على الخدمات المحلية

يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر بما يلي :

- (أ) أن تستقدم وتستبقي في إقليمه موظفين أجانب لأداء أعمال المهام الإدارية والتجارية والفنية والتشغيلية المتعلقة بتقديم خدمات النقل الجوي ، وذلك طبقاً لقوانين الدخول والإقامة والعمل في الدولة المستقبلة لهم .
- (ب) الاستعانة بخدمات موظفين من أي هيئة أخرى أو شركة أو مؤسسة نقل جوي تعمل في إقليمه وتكون مرخصة بتقديم هذه الخدمات .

المادة (20) بيع وتسويق منتجات الخدمات الجوية

طبقاً للقوانين والأنظمة ، فإنه يجب على كل طرف متعاقد أن يمنح مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر الحق بمزاولة بيع تذاكر السفر في إقليمه سواء بصورة مباشرة أو بواسطة وكلاء تختارهم مؤسسة النقل الجوي بنفسها .

المادة (21) الاعتراف بالشهادات والرخص

تعتبر شهادات صلاحية الطيران وشهادات الأهلية والرخص الصادرة أو المعتمدة من قبل طرف متعاقد والتي تكون سارية المفعول معترفاً بها من قبل الطرف المتعاقد الآخر بغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة ، شريطة أن تكون هذه الشهادات أو الرخص قد صدرت أو اعتمدت وفقاً للمعايير المقررة بموجب المعاهدة . ومع ذلك ، يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في رفض الاعتراف ، بالنسبة للرحلات التي تتم فوق إقليمه بموجب شهادات صلاحية الطيران وشهادات الأهلية والرخص التي تمنح لمواطنيه من قبل الطرف المتعاقد الآخر .

المادة (22) الانسجام مع المعاهدات متعددة الأطراف

تُعد هذه الاتفاقية وملاحقها معدلة وفقاً لشروط أي معاهدة متعددة الأطراف قد تكون ملزمة للطرفين المتعاقدين .

المادة (23) المشاورات والتعديلات

- 1 - بروح التعاون الوثيق يقوم الطرفان المتعاقدان أو سلطات الطيران المدني التابعة لهما من وقت لآخر بالتشاور فيما بينهم بقصد التأكد من التقيد بأحكام هذه الاتفاقية وملاحقها.
- 2 - إذا أعتبر أي من الطرفين المتعاقدين أنه من المرغوب فيه تعديل أي من أحكام هذه الاتفاقية، فيجوز له أن يطلب التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر. ويبدأ هذا التشاور خلال ستين (60) يوماً من تاريخ الطلب. ويدخل أي تعديل يتم الاتفاق عليه حيز النفاذ حين يتم تأكيده عبر المذكرات الدبلوماسية التي تلي استيفاء الإجراءات الدستورية أو غيرها من الإجراءات المطلوبة .
- 3 - يتم التصديق على التعديلات المتعلقة بأحكام الاتفاقية من غير تلك الخاصة بالجدول الملحق من قبل كل طرف متعاقد وفقاً لإجراءاته الدستورية .

4 - يتم الاتفاق بين سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين على التعديلات المتعلقة فقط بملحق جداول الطرق ، وتكون هذه التعديلات نافذة فور الموافقة عليها من قبل كل من هذه السلطات.

المادة (24) تسوية المنازعات

1 - إذا ما نشأ أي نزاع بين الطرفين المتعاقدين فيما يختص بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية ، فعلى الطرفين المتعاقدين أن يبذلا جهودهما أولاً لتسويته بالمفاوضات بينهما .

2 - إذا فشل الطرفان المتعاقدان في التوصل للتسوية من خلال المفاوضات ، جاز لهما الاتفاق على إحالة النزاع للفصل فيه من قبل شخص أو هيئة ، فإذا لم يتفقا على ذلك فيجب أن يحال النزاع بناء على طلب أي منهما إلى هيئة تحكيم تشكل من ثلاثة محكمين ، ويعين كل من الطرفين محكماً فيها ويعين المحكم الثالث من قبل الاثنين الذين تمت تسميتهما. ويعين كل طرف من الطرفين المتعاقدين محكماً له خلال ستين (60) يوماً من تاريخ استلام أي منهما إخطاراً من الطرف الآخر عبر القنوات الدبلوماسية يطلب فيه تحكيم النزاع من قبل هيئة تحكيم ، ويعين المحكم الثالث خلال مدة إضافية تبلغ ستين (60) يوماً . وإذا فشل أي من الطرفين المتعاقدين في تعيين محكمه خلال المدة المحددة أو إذا لم يعين المحكم الثالث خلال المدة المحددة، يتولى رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي - بناء على طلب أي من الطرفين - المحكم أو المحكمين حسب الأحوال . وفي هذه الحالة، يجب أن يكون المحكم الثالث مواطناً لدولة ثالثة ويجب أن يتصرف كرئيس لهيئة التحكيم .

3 - يذعن الطرفان المتعاقدان لأي حكم يتخذ بموجب الفقرة (2) من هذه المادة .

4 - يتشارك الطرفان المتعاقدان مصاريف التحكيم مناصفة بينهما.

المادة (25) إنهاء الاتفاقية

- 1 - يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر بقراره في إنهاء هذه الاتفاقية . ويبلغ هذا الإخطار في الوقت ذاته لمنظمة الطيران المدني الدولي.
- 2 - وفي هذه الحالة ، تنتهي الاتفاقية بعد اثني عشر (12) شهراً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار ، ما لم يسحب إخطار الإنهاء بالاتفاق المتبادل بين الطرفين قبل انتهاء المدة . وفي حالة عدم إقرار الطرف المتعاقد الآخر باستلامه لإخطار الإنهاء ، فيعتبر الإخطار مستلماً بعد أربعة عشر (14) يوماً من استلام منظمة الطيران المدني الدولي للإخطار .

المادة (26)

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

تسجل هذه الاتفاقية وأية تعديلات عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي .

المادة (27) الملاحق

تعتبر ملاحق هذه الاتفاقية جزءاً منها وأية إشارة لها تتضمن الإشارة للملاحق ، ما لم يشترط غير ذلك بوضوح .

المادة (28)
دخول الاتفاقية حيز النفاذ

تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ في اليوم الثلاثين التالي لإخطار الطرفين المتعاقدين كل منهما الآخر عبر المذكرات الدبلوماسية باستيفاء الإجراءات الدستورية .

حررت هذه الاتفاقية من نسختين أصليتين باللغات اليونانية و العربية والانجليزية ، ولكل من النسختين حجية متساوية .

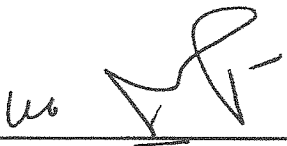
وفي حال الاختلاف في التفسير يرجح النص الانجليزي. ويحتفظ كل طرف بنسخة من أجل التنفيذ.

وإشهاداً على ذلك قام الموقعان أدناه المفوضان بحسب الأصول من قبل حكومتيهما بتوقيع هذه الاتفاقية .

وقعت في مدينه المنامة بتاريخ 18 جمادى الأولى 1436 هـ الموافق 9 مارس 2015م.

عن حكومة مملكة البحرين

عن حكومة جمهورية قبرص





ملحقجدول الطرق1 - الجدول (1)

الطرق التي تسيرها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية قبرص:

من	إلى	نقاط وسطية	نقاط فيما وراء
نقاط في قبرص	البحرين	أية نقاط	أية نقاط

2 - الجدول (2)

الطرق التي تسيرها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين:

من	إلى	نقاط وسطية	نقاط فيما وراء
البحرين	لارنكا و/ أو بافوس	أية نقاط	أية نقاط

3 - لا تمارس حقوق النقل الجوي بموجب الحرية الخامسة بين نقاط وسطية أو نقاط فيما وراء إقليم الطرف المتعاقد الآخر ما لم يتفق على ذلك بين الطرفين المتعاقدين.

**AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CYPRUS
AND
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF
BAHRAIN**

The Government of the Republic of Cyprus and the Government of the Kingdom of Bahrain (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 Cyprus the Minister of Communications and Works and in the case of the Government of the Kingdom of Bahrain Ministry of Transportation and Telecommunications represented by Civil Aviation Affairs, or in both cases any person or body who may be authorized to

perform any functions at present exercisable by the above mentioned authorities or similar functions;

- (c) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;
 - (d) The term “tariff” means the prices to be 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.
 - (g) the term “user charges” means a charge made to airline by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crew, passengers and cargo.
 - (h) the term “EU Member State” means a State that is now or in the future a contracting party to the Treaty establishing the European Union ;
 - (i) the term “EU Treaties” means the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union;
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. The airlines 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 or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such a designation the other Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

In the case of an airline designated by the Government of the Republic of Cyprus:

- (a) It is established in the territory of the Republic of Cyprus under the EU Treaties and has a valid Operating License in accordance with European Union Law; and
- (b) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
- (c) the air carrier is owned directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and / or by nationals of such States.

In the case of an airline designated by the Government of the Kingdom of Bahrain

- (a) It is established in the territory of the Kingdom of Bahrain and is licensed in accordance with the applicable law of the Kingdom of Bahrain; and
- (b) The Kingdom of Bahrain has and maintains effective regulatory control of the airline; and
- (d) The airline is owned, and it is effectively controlled by the Kingdom of Bahrain and / or their nationals.

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 fulfill 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 established in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement is in force in respect of that service.

ARTICLE 5
REFUSAL, REVOCATION OR SUSPENSION
OF OPERATING AUTHORIZATION

1. Either party may revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

In the case of an airline designated by the Government of the Republic of Cyprus:

- (a) it is not established in the territory of the Republic of Cyprus under the EU Treaties or does not have a valid operating License in accordance with European Union law; or
- (b) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
- (c) the air carrier is not owned directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and / or by nationals of such States.

In the case of an airline designated by the Government of the Kingdom of Bahrain

- (a) It is not established in the territory of the Kingdom of Bahrain; or is not licensed in accordance with the applicable law of the Kingdom of Bahrain; or
- (b) The Kingdom of Bahrain is not maintaining effective control of the airline; or

- (c) The airline is not owned, and it is not effectively controlled by the Kingdom of Bahrain and / or their nationals.
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 25 shall not be prejudiced.

ARTICLE 6 USER CHARGES

1. A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.
2. A Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines representative organizations. Reasonable notice of any proposal for changes in use charges should be given to users.

ARTICLE 7 EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

1. Aircraft of the designated airline(s) 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, promotional items, reservations, communication equipment, shipping documents and labels for luggage, all printed with the name or the emblem of the airline(s), imported into the territory of either Contracting Party by the designated airline(s) 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 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(s) of the other Contracting Party.
5. Materials referred to in paragraph 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.

ARTICLE 8 TAXATION OF AVIATION FUEL

Nothing in this Agreement shall prevent the Republic of Cyprus from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated air carrier of the Kingdom of Bahrain that operates between a point in the territory of the Republic of Cyprus and another point in the territory of Republic of Cyprus or in the territory of any other Member States of the European Union.

ARTICLE 9
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(s) of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline(s) of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide(s) 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 requirement for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline(s) 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(s) 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(s);
 - (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 10 APPROVAL OF TIME-TABLE

The designated airline(s) 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 11 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 airlines to its national aeronautical authorities. Such data shall include detail on volume, distribution, origin and destination of the traffic. Any additional statistical traffic data which the aeronautical authorities of one 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 12 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(s) 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(s) of the other Contracting Party while they are within the said territory.

ARTICLE 13 TRANSFER OF EARNINGS

1. Each Contracting Party grants to the designated airline(s) 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 earned, 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.
2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the designated airline(s) of the other Contracting Party, the latter shall have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airline(s) of that Contracting Party.

ARTICLE 14 AVIATION SECURITY

1. The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference, and in particular their obligations under the Chicago Convention, the Convention on offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, 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, the Convention on the Marking of Plastic Explosive for the Purpose of Detection signed at Montreal on 1 March 1991 and any other agreement or protocol on aviation to which the Contracting Parties adhere to.

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 15 AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation

adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting party shall notify the other contracting Party of those findings and the step considered necessary to conform with those minimum standards, and that other contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5 of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Party, may, while within the territory of the other Contracting party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - (a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
 - (b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention.

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

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

ARTICLE 16 TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow Prices for air transportation to be established by each Designated Airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
 - a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
 - b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position;
 - c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. Notwithstanding of this Article 16, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of the Government of Kingdom of Bahrain for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union Law.

ARTICLE 17
GROUND HANDLING

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party and additionally, in the case of Republic of Cyprus, the European Union Law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non discriminatory basis as regards their access to self handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

ARTICLE 18
PAYMENT OF LOCAL EXPENSES

Each Contracting Party shall permit air carriers of the other Contracting Party to pay for local expenses in its territory, including purchases of fuel, in local currency or, at the option of the air carriers and where authorized in any freely convertible currency.

ARTICLE 19
NON NATIONAL PERSONNEL AND ACCESS TO LOCAL SERVICES

Each contracting Party shall permit air carriers of the other Contracting Party to:

- (a) bring into its territory and maintain non-national personnel to perform managerial, commercial, technical, operational work for the provision of air transport services, concerning entry, residence and employment; and
- (b) use the services and personnel of any other organization, company or airline operating in its territory and authorized to provide such services.

ARTICLE 20
SALE AND MARKETING OF AIR SERVICE PRODUCTS

Subject to the laws and regulations, each Contracting Party shall grant the designated airline(s) 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.

ARTICLE 21
RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes provided that such certificates or licenses were issued or rendered valid in conformity with the standards established under the Convention. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

ARTICLE 22
CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTIONS

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

ARTICLE 23
CONSULTATION AND AMENDMENTS

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 Annexes 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 to the provisions of 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 the Contracting Parties. Such amendments will become effective as soon as they are approved by both aeronautical authorities.

ARTICLE 24 SETTLEMENT OF DISPUTES

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

arbitrator shall be a national of a third state and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.
4. The expenses of the arbitration shall be equally shared between the Contracting Parties.

ARTICLE 25 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 the period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 26 REGISTRATION WITH ICAO

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

ARTICLE 27 ANNEXES

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

**ARTICLE 28
ENTRY INTO FORCE**

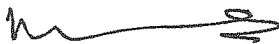
This Agreement shall enter into force on the 30th day after the Contracting Parties have notified each other through diplomatic notes that the required constitutional formalities have been fulfilled.

This Agreement is drawn in two originals in the Greek, Arabic and English Languages both originals being equally authentic. In case of any divergence in interpretation the English Language 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 this Agreement.

Done in Manama on this 9th day of March of the year two thousand and fifteen.

For the Government of the
Republic of Cyprus



.....
.....
.....

For the Government of the
Kingdom of Bahrain



.....
.....
.....

ANNEXROUTE SCHEDULE

1. SCHEDULE 1

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

<u>From</u>	<u>To</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points Beyond</u>
Points in Cyprus	Bahrain	Any points	Any points

2. SCHEDULE 2

Routes to be operated by the designated airline(s) of the Kingdom of Bahrain.

<u>From</u>	<u>To</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points Beyond</u>
Bahrain	Larnaca and / or Paphos	Any points	Any points

3. No fifth freedom traffic right 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.