

No. 33426

**LITHUANIA
and
ESTONIA**

**Air Services Agreement (with annex). Signed at Palanga on
7 July 1995**

Authentic texts: Lithuanian, Estonian and English.

Registered by Lithuania on 11 December 1996.

**LITUANIE
et
ESTONIE**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à
Palanga le 7 juillet 1995**

Textes authentiques : lituanien, estonien et anglais.

Enregistré par la Lituanie le 11 décembre 1996.

[LITHUANIAN TEXT — TEXTE LITUANIEN]

LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS IR ESTIJOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS SUTARTIS DĖL ORO SUSISIEKIMO

Lietuvos Respublikos Vyriausybė ir Estijos Respublikos Vyriausybė, toliau vadinamos "Susitariančiomis Šalimis", sickdamos, remiantis Tarptautinės Civilinės Aviacijos Konvencija, pasirašyta 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, sudaryti Sutartį reguliariam oro susisiekimui tarp atitinkamų jų teritorijų ir už jų ribų pradėti, bei civilinės aviacijos veiklai reguliuoti, susitarė:

1 straipsnis SĄVOKOS

1. Šioje Sutartyje ir jos Priede, jei kontekste kitaip nenumatyta:

a) terminas "Konvencija" reiškia Tarptautinę Civilinę Aviacijos Konvenciją, pradėtą pasirašyti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, ir apima bet kurį Priedą, priimtą pagal šios Konvencijos 90 straipsnį, ir bet kuriuos Konvencijos ir jos Priedų pakeitimus, padarytus pagal Konvencijos 90 ir 94 straipsnius ir priimtus abiejų Susitariančių Šalių;

b) terminas "acronautikos vadovybė" reiškia:

- Lietuvos Respublikos atveju - Susisiekimo ministeriją;
- Estijos Respublikos atveju - Transporto ir ryšių ministeriją;
- arba abiem atvejais - bet kurį asmenį ar instituciją, įgaliotą vykdyti bet kurias funkcijas, kurias šiuo metu vykdo minėtos vadovybės;

c) terminas "paskirtoji aviakompanija" reiškia aviakompaniją, pagal šios Sutarties 3 straipsnį paskirtą ir įgaliotą eksploatuoti šios Sutarties Priede apibrėžtus maršrutus;

d) terminai "teritorija", "oro susisiekimas", "tarptautinis oro susisiekimas", "aviakompanija" ir "nutūpimas nekomerciniais tikslais" turi reikšmes, numatytas Konvencijos 2 ir 96 straipsniuose;

e) terminai "piliečiai" ir "įstatymai ir teisės aktai", vartojami kartu su terminu "Susitariančioji Šalis", reiškia atitinkamas sąvokas, susijusias su valstybėmis, kurias atstovauja Susitariančios Šalys;

f) terminas "Priedas" reiškia šios Sutarties Priedą, taip pat ir pakeistą pagal šios Sutarties 16 straipsnio 2 punktą. Priedas yra sudėtinė šios Sutarties dalis ir visos nuorodos į Sutartį, apima ir nuorodą į Priedą, jei nenumatyta kitaip;

g) terminas "tarifas" reiškia:

- i) mokėjimą, kurį aviakompanija paėmė arba ima už kelcivių ir jų bagažo vežimą reguliariu oro susisiekimu;

- ii) sąlygas ir rinkliavas už aviakompanijos pasiūlytas pagalbines vežimo paslaugas;
- iii) mokėjimą, kurį aviakompanija paėmė arba ima už krovinio (išskyrus pašta) vežimą reguliariu oro susisiekimu;
- iv) komisinius, kuriuos aviakompanija moka agentui už reguliaraus oro susisiekimo keleivių ir jų bagažo vežimo bilietų pardavimą arba važtaraščių surašymą;
- v) sąlygas, reguliuojančias šio tarifo galiojimą ir taikymą, ir bet kurią žymesnę naudą, susijusią su juo.
- h) terminas "naudotojo rinkliava" reiškia rinkliavą, kurią kompetentinga vadovybė ima iš aviakompanijų už orlaivių, jų įgulų, keleivių ir krovinių naudojimąsi oro uostu ar oro navigacijos įranga;
- i) terminai "sutartas susisiekimas" ir "apibrėžtas maršrutas" reiškia tarptautinį oro susisiekimą, vykdomą pagal šios Sutarties 2 straipsnį ir maršrutą, apibrėžtą šios Sutarties Priede;

2. Kiekvieno šios Sutarties straipsnio pavadinimas turi tik informacinį ir pagalbinį pobūdį ir jokiū būdu neriboja ar neaprašo šios Sutarties tikslo ar ketinimo.

2 straipsnis SUSISIEKIMO TEISĖS

1. Kiekviena Susitarianči Šalis suteikia kitai Susitariančiai Šaliai šias teises, susijusias su pastarosios Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos tarptautinio oro susisiekimo vykdymu:

- a) nenutupiant perskristi jos teritoriją;
- b) nutūpti minėtoje teritorijoje nekomerciniais tikslais;
- c) nutūpti minėtoje teritorijoje šio Susitarimo Priede apibrėžtuose punktuose, įlaipinti ir išlaipinti tarptautinio susisiekimo keleivius, pakrauti ir iškrauti krovinius bei pašta atskirai arba visus kartu.

2. Kiekvienos Susitariančios Šalies aviakompanijos, kurios nėra paskirtos pagal šios Sutarties 3 straipsnį, taip pat naudosis teisėmis, numatytomis šio straipsnio 1 punkto a) ir b) papunkčiuose.

3. Niekas šiame straipsnyje nesuteikia teisės vienos Susitariančios Šalies paskirtajai aviakompanijai paimti kitos Susitariančios Šalies teritorijoje keleivius, krovinius ir pašta, bei vežti juos už užmokestį arba nuomą į kitą pastarosios Susitariančios Šalies teritorijos punktą.

3 straipsnis AVIAKOMPANIJŲ PASKYRIMAS

1. Kiekviena Susitarianti Šalis turi teisę raštu paskirti kitai Susitariančiai Šaliai aviakompaniją ar aviakompanijas sutartam susisiekimui apibrėžtais maršrutais vykdyti. Tačiau, kiekviena Susitarianti Šalis gali paskirti tik vieną aviakompaniją bet kuriam atskiram maršrutui, apibrėžtam atitinkamoje šios Sutarties Priedo dalyje, eksploatuoti.
2. Kiekviena Susitarianti Šalis turi teisę atšaukti arba pakeisti šiuos paskyrimus.
3. Gavusi tokį raštišką paskyrimą, kita Susitarianti Šalis pagal šio straipsnio 4 ir 5 punktų sąlygas turi nedelsdama suteikti paskirtajai aviakompanijai atitinkamus eksploatavimo įgaliojimus.
4. Vienos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė gali pareikalauti, kad kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija įrodytų, jog ji gali vykdyti sąlygas, numatytas įstatymuose ir teisės aktuose, kuriuos paprastai ir pagrįstai minėtoji aeronautikos vadovybė pagal Konvenciją taiko tarptautinio oro susisiekimui vykdyti.
5. Kiekviena Susitarianti Šalis turi teisę nesuteikti eksploatavimo įgaliojimo, minimo šio straipsnio 3 punkte, arba kelti tokias sąlygas, kurių jos manymu reikia paskirtajai aviakompanijai naudojantis teisėmis, numatytomis 2 straipsnyje, bet kuriuo atveju, kai ji nėra įsitikinusi, kad didžioji šios aviakompanijos nuosavybės dalis ir veiksminga kontrolė priklauso šią aviakompaniją paskyrusiai Susitariančiai Šaliai ar jos piliečiams, arba abiem kartu.
6. Kai aviakompanija taip paskirta ir įgaliota, ji gali bet kuriuo metu pradėti vykdyti sutartą susisiekimą su sąlyga, kad aviakompanija vykdo visus šios Sutarties reikalavimus ir kad šiam susisiekimui galioja tarifas, nustatytas pagal šios Sutarties 9 straipsnį.

4 straipsnis ATŠAUKIMAS, SUSTABDYMAS IR SĄLYGŲ IŠKĖLIMAS

1. Kiekviena Susitarianti Šalis turi teisę nesuteikti arba atšaukti eksploatavimo įgaliojimą, arba sustabdyti šios Sutarties 2 straipsnyje numatytas kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos teises, arba kelti tokias sąlygas, kurių jos manymu reikia naudojantis šiomis teisėmis:
 - a) kai ši aviakompanija pažeidžia šias teises suteiktosios Susitariančios Šalies įstatymus ar teisės aktus;
 - b) kai aviakompanija kitaip nevykdo šios Sutarties reikalavimų;
 - c) bet kuriuo atveju, kai jai neįrodoma, kad didžioji šios paskirtosios aviakompanijos nuosavybės dalis ir veiksminga kontrolė priklauso ją paskyrusiai Susitariančiai Šaliai arba jos piliečiams, arba abiem kartu.

2. Jei, siekiant užkirsti kelią tolesniam įstatymų ir teisės aktų pažeidinėjimui, nebūtina skubiai atšaukti arba sustabdyti šio straipsnio 1 punkte minimą eksploataavimo įgaliojimą arba išskelti sąlygas, šia teise pasinaudojama tik pasikonsultavus su kita Susitariančia Šalimi. Šiuo atveju konsultacijos prasidės per trisdešimt (30) dienų, kai raštišką prašymą gavo kita Susitarianči Šalis.

5 straipsnis NAUDOTOJO RINKLIAVOS

Rinkliavos, kurios vienos iš Susitariančių Šalių teritorijoje imamos iš kitos Susitariančios Šalies bet kurios paskirtosios aviakompanijos orlaivio už naudojimąsi oro uostais ir kita aviacine įranga, nebus didesnės už tas, kurios imamos iš savo nacionalinės aviakompanijos orlaivio, naudojamo tam pačiam tarptautiniam oro susisiekimui.

6 straipsnis MUITO MOKESČIAI

1. Bet kurios Susitariančios Šalies paskirtųjų aviakompanijų orlaiviai, vykdamys tarptautinį oro susisiekimą, taip pat jų nuolatinė įranga, degalų ir tepalų atsargos bei orlaivio atsargos (įskaitant maistą, gėrimus ir rūkalus), esančios šiuose orlaiviuose, atleidžiamos nuo visų muitų, patikrinimo rinklavių ir kitų muitų ar mokesčių, atvykus į kitos Susitariančios Šalies teritoriją, bet su sąlyga, kad ši įranga ir atsargos lieka orlaivyje iki jų išgabenimo atgal.

2. Taip pat nuo muitų, mokesčių ir rinklavių, minimų šio straipsnio 1 punkte, išskyrus rinkliavas už suteiktas paslaugas, atleidžiama:

a) orlaivio atsargos (įskaitant maistą, gėrimus ir rūkalus), įvežtos arba patiektos į orlaivį Susitariančios Šalies teritorijoje ir skirtos pagrįstais kiekiais vartoti orlaivyje, kurį kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija naudoja tarptautiniam oro susisiekimui;

b) atsarginės dalys, įskaitant variklius, įvežtos į Susitariančios Šalies teritoriją ir skirtos techninei priežiūrai arba remontui orlaivio, kurį kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija naudoja tarptautiniam oro susisiekimui;

c) degalai, tepalai ir suvartojamos techninės atsargos, įvežtos į arba patiektos Susitariančios Šalies teritorijoje ir skirtos naudoti orlaivyje, kurį kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija naudoja tarptautiniam oro susisiekimui, net jei šios atsargos naudojamos daliai maršruto, esančio virš teritorijos Susitariančios Šalies, kurioje jos yra paimtos.

3. Šio straipsnio 2 punkte minimą įrangą ir atsargas gali būti pareikalauta pateikti muitinės ir kitos atitinkamos vadovybės priežiūrai arba kontrolei.

4. Reklaminė ir informacinė medžiaga bei kanceliarinė įranga, skirta naudoti paskirtosios aviakompanijos atstovybei atleidžiama nuo visų muitų ir mokesčių pagal Susitariančios Šalies įstatymus ir teisės aktus.

5. Nuolatinė orlaivio įranga, taip pat medžiagos ir atsargos, esančios bet kurios Susitariančios Šalies aviakompanijos orlaivyje, gali būti iškrautos Susitariančios Šalies teritorijoje tik šios teritorijos muitinei leidus. Tokiu atveju jos gali būti pateiktos minėtos muitinės priežiūrai iki jų išgabavimo atgal arba kitokio panaudojimo pagal muitinės taisykles.

6. Bagažas ir kroviniai, vežami tiesioginiu tranzitu per Susitariančios Šalies teritoriją, atleidžiami nuo muitų, akcizo mokesčių ir panašių mokesčių bei rinkliavų, nesusijusių su paslaugų suteikimu atvykstant.

7 straipsnis

ĮSTATYMŲ IR TEISĖS AKTŲ TAIKYMAS

1. Vienos Susitariančios Šalies įstatymų ir teisės aktų, reguliuojančių orlaivių eksploatavimą ir navigaciją, turi laikytis kitos Susitariančios Šalies aviakompanijos atvykstant, būnant arba išvykstant iš pirmosios Susitariančios Šalies teritorijos.

2. Vienos Susitariančios Šalies įstatymai ir teisės aktai, susiję su atvykimu, dokumentų tvarkymu, tranzitu, imigracija, pasais, muitine ir karantinu, bus taikomi kitos Susitariančios Šalies paskirtajai aviakompanijai bei jų keleiviams, įguloms, kroviniams ir paštui jicms vykstant tranzitu, atvykstant, išvykstant ir būnant šios Susitariančios Šalies teritorijoje.

3. Keleiviai, vykstantys tranzitu per bet kurios Susitariančios Šalies teritoriją ir nepaliekantys tam tikslui skirtos oro uosto teritorijos, praeis tik supaprastintą muitinės ir imigracijos kontrolę, išskyrus tuos atvejus, kai reikia taikyti saugumo prieš nusikaltimus ir oro piratavimą priemones.

8 straipsnis

TALPOS SĄLYGOS

1. Kiekvienos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos turės teisingas ir lygias galimybes sutartam susisiekimui vykdyti bet kuriuo maršrutu, apibrėžtu šios Sutarties Priede.

2. Bet kurios Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos, vykdydamos sutartą susisiekimą šios Sutarties Priede apibrėžtais maršrutais, atsižvelgs į kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos interesus, kad nepadarytų žalos susisiekimui, kurį vykdo pastaroji aviakompanija.

3. Pagrindiniu paskirtosios aviakompanijos vykdomo sutarto susisiekimo tikslu yra suteikti talpą, atitinkančią esamus ir pagrįstai numatomus poreikius keleiviams, paštui ir kroviniams vežti iš arba į aviakompaniją paskyrusios Susitariančios Šalies teritoriją.

4. Talpa, esanti apibrėžtuose maršrutuose, reikalui esant bendrai nustatoma pagal šios Sutarties 15 straipsnio sąlygas.

9 straipsnis TARIFAI

1. Tarifai, kuriuos vienos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos ima už vežimą į arba iš kitos Susitariančios Šalies teritorijos, nustatomi pagrįsto dydžio, atsižvelgiant į visus atitinkamus faktorius, įskaitant eksploataavimo išlaidas, pagrįstą pelną ir kitų aviakompanijų tarifus.
2. Dėl tarifų, minimų šio straipsnio 1 punkte, gali susitarti Susitariančių Šalių paskirtosios aviakompanijos. Prieš pateikdamos tarifus, paskirtosios aviakompanijos gali konsultuotis su kitomis aviakompanijomis, eksploatuojančiomis tą patį maršrutą arba jo dalį. Tačiau paskirtajai aviakompanijai negalima trukdyti pateikti, o Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybėms patvirtinti bet kuriuos tarifus, jei ši aviakompanija nesusitarė dėl tarifų su kita paskirtąja aviakompanija arba jei nė viena kita paskirtoji aviakompanija neeksploatuoja to paties maršruto.
3. Bet kuris pasiūlytas tarifas turi būti pateiktas ne vėliau kaip prieš keturiasdešimt penkias (45) dienas (arba trumpesnį laiką, jei Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės susitarė) iki siūlomos jo įsigaliojimo dienos. Pasiūlytas tarifas bus laikomas pateiktu Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybei tą dieną, kai jį gavo aeronautikos vadovybė.
4. Bet kuris pasiūlytas tarifas, su sąlyga, kad jis pateiktas pagal šio straipsnio 3 punktą, yra tvirtinamas arba netvirtinamas vienos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybės, raštiškai pranešant kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybei. Jei per trisdešimt (30) dienų nebuvo gauta jokio pranešimo, pasiūlytas tarifas bus laikomas patvirtintu.
5. Jei pranešimas apie nepritirimą pateiktas pagal šio straipsnio 4 punkto sąlygas, Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės gali bendrai nustatyti tarifą. Šiuo tikslu viena iš Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybių gali per trisdešimt (30) dienų nuo pranešimo apie nepritirimą gavimo pareikalauti Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybių konsultacijų, kurios turi įvykti per trisdešimt (30) dienų nuo tos dienos, kai šį raštišką pareikalavimą gavo kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė.
6. Nustatytas tarifas galios tol, kol pagal šio straipsnio sąlygas bus nustatytas naujas tarifas. Tačiau pagal šį punktą tarifo galiojimas negali būti pratęstas ilgiau kaip dvylikai (12) mėnesių nuo tos dienos, kai jo galiojimas turėjo baigtis.
7. Jei tarifui nepritare Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė ir jei Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės nesugebėjo bendrai nustatyti tarifo pagal šio straipsnio 5 punktą, ginčas turi būti sprendžiamas pagal šios Sutarties 17 straipsnio sąlygas.
8. Kiekvienos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė dės visas pastangas siekdama užtikrinti tai, kad paskirtosios aviakompanijos laikytųsi suderintų tarifų, kurie buvo pateikti Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybėms ir kad nė viena aviakompanija neteisėtai, bet kuriuo būdu tiesiogiai ar netiesiogiai, nemažintų bet kurios šių tarifų dalies.

10 straipsnis KOMERCINĖS IR FINANSINĖS SĄLYGOS

1. Kiekviena Susitariančioji Šalis abipusiškumo pagrindu suteikia kitos Susitariančiosios Šalies paskirtajai aviakompanijai teisę jos teritorijoje turėti įstaigas ir atstovus, įskaitant administracinį, komercinį ir techninį personalą, reikalingą paskirtosios aviakompanijos reikmėms.
2. Kiekvienos Susitariančiosios Šalies paskirtoji aviakompanija turės teisę tiesiogiai arba per agentus parduoti oro susisiekimo paslaugas kitos Susitariančiosios Šalies teritorijoje. Susitariančiosios Šalys lygiateisiškumo pagrindu neturi riboti kiekvienos Susitariančiosios Šalies paskirtųjų aviakompanijų teisės parduoti ir bet kuriam asmeniui pirkti tokias paslaugas.
3. Šiame straipsnyje minima veikla turi būti atliekama pagal kitos Susitariančiosios Šalies įstatymus ir norminius aktus.
4. Paskirtųjų aviakompanijų atsiskaitymai ir mokėjimai turi būti atliekami pagal galiojančio abiejų valstybių susitarimo dėl tarpusavio atsiskaitymų sąlygas. Jei nėra atitinkamo tarpusavio atsiskaitymų susitarimo, minėti atsiskaitymai ir mokėjimai atliekami pagal jų atitinkamos teritorijose galiojančias valiutos taisykles.
5. Susitariančiųjų Šalių aviakompanijos turi teisę laisvai pervesti iš pardavimo teritorijos į savo teritoriją išlaidas viršijančias pajamas, gautas pardavimo teritorijoje. Į šį gryną pervedimą įskaitomos sumos, gautos už oro susisiekimo paslaugų pardavimą, atliktą tiesiogiai arba per agentus, taip pat pagalbines bei papildomas paslaugas, o taip pat banko procentus, priskaičiuotus už laiką, kurį šios sumos laukia pervedimo.
6. Minėtų sumų keitimas ir pervedimas turi būti atliktas pagal valiutų keitimo kursą, galiojantį keitimo arba pervedimo metu ir neturi būti apdedamas jokiais rinkliavomis, išskyrus tas, kurias normaliai taiko bankas už tokį keitimą ir pervedimą.

11 straipsnis TVARKARAŠČIŲ PATVIRTINIMAS

1. Paskirtoji aviakompanija turi pateikti tvirtinti savo skrydžių programas (vasaros ir žiemos sezonams) kitos Susitariančiosios Šalies aeronautikos vadovybei prieš keturiasdešimt penkias (45) dienas iki skrydžių pradžios. Programoje turi būti nurodomas skrydžių tvarkaraštis, skrydžių dažnis, naudojamų orlaivių tipas ir sėdimų vietų skaičius. Skrydžių programa bus laikoma pateikta Susitariančiosios Šalies aeronautikos vadovybei tą dieną, kai aeronautikos vadovybė ją gavo.
2. Kitos Susitariančiosios Šalies aeronautikos vadovybė turi per trisdešimt (30) dienų raštu pranešti aviakompanijai apie savo teigiamą ar neigiamą sprendimą. Jei per trisdešimt (30) dienų nebuvo gauta jokio pranešimo, pasiūlytas tarifas laikomas patvirtintu.
3. Kiekvienas vėlesnis pakeitimas ir paraiškos leidimams vykdyti papildomus skrydžius, taip pat turi būti pateiktas kitos Susitariančiosios Šalies aeronautikos vadovybės tvirtinimui.

12 straipsnis KEITIMASIS STATISTINIAIS DUOMENIMIS

Bet kurios Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė, pareikalavus, pateiks kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybei tokius periodinius ar kitus statistinius duomenis, kurių pagrįstai gali reikėti paskirtosios aviakompanijos vykdomo susisiekimo apimtims apžvelgti.

13 straipsnis SKRYDŽIŲ SAUGA

1. Kiekviena Susitarianči Šalis šioje Sutartyje numatyto oro susisiekimo vykdymui pripažins galiojančiais kitos Susitariančios Šalies išduotus ar pripažintus galiojančiais tinkamumo skraidyti sertifikatus, kompetencijos sertifikatus ir licencijas su sąlyga, kad šių sertifikatų ar licencijų reikalavimai atitinka minimalius standartus, kurie gali būti nustatyti pagal Konvenciją. Tačiau kiekviena Susitarianči Šalis skrydžiams virš savo teritorijos gali nepripažinti galiojančiais kompetencijos sertifikatus ir licencijas, kuriuos jos piliečiams išdavė arba pripažino galiojančiais kita Susitarianči Šalis.

2. Kiekviena Susitarianči Šalis gali prašyti konsultacijų dėl kitos Susitariančios Šalies skrydžių saugos standartų, susijusių su acronavigacine įranga, įgulomis, orlaiviais ir saugumo reikalavimais paskirtosios aviakompanijos veiklai. Jei per tokias konsultacijas viena Susitarianči Šalis mano, kad kita Susitarianči Šalis nesilaiko ir netaiko minėtų skrydžių saugos standartų ir reikalavimų, atitinkančių minimalius standartus, kurie gali būti nustatyti pagal Konvenciją, kitai Susitariančiai Šaliai gali būti pranešta apie tai ir apie priemones, kurių reikia, kad šių minimalių standartų būtų laikomasi. Kita Susitarianči Šalis turi imtis atitinkamų priemonių padėčiai pataisyti. Kiekviena Susitarianči Šalis pasilieka teisę sustabdyti, atšaukti arba apriboti kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos eksploatavimo įgaliojimą, jei pastaroji Susitarianči Šalis nesiima atitinkamų priemonių per pagrįstą laiką.

14 straipsnis AVIACIJOS SAUGUMAS

1. Kiekviena Susitarianči Šalis dar kartą patvirtina, kad jos įsipareigojimai kitai Susitariančiai Šaliai ginti civilinės aviacijos saugumą nuo neteisėtų veiksmų yra sudėtinė šios Sutarties dalis.

2. Kiekviena Susitarianči Šalis ypač veiks pagal aviacijos saugumo reikalavimus, numatytus "Konvencijos dėl nusikaltimų ir kai kurių kitų veiksmų, padarytų orlaivyje", pasirašytos 1963 m. rugsėjo 14 d. Tokijyje, "Konvencijos dėl kovos su neteisėtu orlaivių pagrobimu", pasirašytos 1970 m. gruodžio 16 d. Hagoje, "Konvencijos dėl kovos su neteisėtais veiksmais prieš civilinę aviacijos saugumą", pasirašytos 1971 m. rugsėjo 23 d. Monrealyje, ir "Protokolo dėl kovos su neteisėtais veiksmais oro uostuose, aptarnaujančiuose tarptautinę civilinę aviaciją, papildančio Konvenciją dėl kovos su neteisėtais veiksmais prieš civilinės aviacijos saugumą, pasirašytą 1971 m. rugsėjo 23 d. Monrealyje", pasirašyto 1988 m. vasario 24 d. Monrealyje.

3. Kiekvienai Susitariančiai Šaliai, jai paprašius, kita Susitarianči Šalis turi suteikti visą reikiamą pagalbą civilinių orlaivių pagrobimui ir kitiems neteisėtiems veiksams prieš šią

orlaivių, jų kelcivių ir įgulų, aerouostų ir aeronavigacinės įrangos saugumą, o taip pat bet kokiai kitai grėsmei civilinės aviacijos saugumui išvengti.

4. Tarpusavio santykiuose Susitariančios Šalys veiks pagal Tarptautinės Civilinės Aviacijos Organizacijos nustatytus ir Konvencijos prieduose numatytus aviacijos saugumo reikalavimus. Kiekviena Susitarianči Šalis reikalaus, kad jų rejestro orlaivių naudotojai, naudotojai orlaivių, kurių pagrindinė veiklos ir nuolatinė buvimo vieta yra jos teritorijoje, arba jos teritorijoje esančių oro uostų naudotojai veiktų pagal šiuos aviacijos saugumo reikalavimus.

5. Kiekviena Susitarianči Šalis sutinka, kad orlaivių naudotojų gali būti reikalaujama laikytis aviacijos saugumo reikalavimų, numatytų šio straipsnio (3) punkte, kuriuos kita Susitarianči Šalis taiko atvykimui, išvykimui ir buvimui jos teritorijoje. Kiekviena Susitarianči Šalis turi užtikrinti, kad jos teritorijoje būtų veiksmingai taikomos atitinkamos priemonės orlaiviams apsaugoti ir keleiviams, įguloms, rankiniam bagažui, bagažui, kroviniui, paštui bei orlaivio atsargoms patikrinti prieš įlaipinimą arba pakrovimą ir jų metu. Kiekviena Susitarianči Šalis taip pat palankiai atsižvelgs į bet kurį kitos Susitariančios Šalies prašymą taikyti pagrįstas specialias saugumo priemones ypatingos grėsmės atveju.

6. Kai įvyksta incidentas, susijęs su neteisėtu civilinių orlaivių pagrobimu arba kitokiais neteisėtais veiksmais prieš šiuos orlaivius, jų kelcivius ir įgulus, oro uostus ar aeronavigacinę įrangą, arba iškyla tokio incidento grėsmė, kiekviena Susitarianči Šalis padės kitai Susitariančiai Šaliai palengvindama ryšį ir imsis kitų atitinkamų priemonių, įgalinančių greitai ir saugiai nutraukti tokį incidentą arba jo grėsmę.

15 straipsnis KONSULTACIJOS

1. Glaudžiai bendradarbiaudamos, Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės turi periodiškai konsultuotis tarpusavyje, siekiant užtikrinti šios Sutarties ir jos Priedo reikalavimų vykdymą ir tinkamą taikymą.

2. Bet kuri Susitarianči Šalis gali reikalauti konsultacijų, kurios gali vykti raštu arba žodžiu ir turi įvykti per trisdešimt (30) dienų nuo reikalavimo gavimo dienos, jei Susitariančios Šalys nesusitars kitaip.

16 straipsnis PAKEITIMAI

1. Jei viena iš Susitariančių Šalių nusprendžia pakeisti bet kurią šios Sutarties sąlygą, ji gali prašyti konsultacijų su kita Susitariančia Šalimi, tokios konsultacijos, kurios gali vykti tarp aeronautikos vadovybių raštu arba žodžiu, turi prasidėti per šešiasdešimt (60) dienų nuo prašymo gavimo dienos, jei Susitariančios Šalys nesusitaria kitaip. Bet kuris taip suderintas pakeitimas įsigalios po to, kai jį pagal savo nacionalinius įstatymus patvirtins abi Susitariančios Šalys pasikeičiant diplomatinėmis notomis.

2. Šios Sutarties Priedo pakeitimai gali būti padaryti tiesiogiai susitarus Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybėms ir įsigalios pasikeitus atitinkamais raštais.

17 straipsnis GINČŲ SPRENDIMAS

1. Jei tarp Susitariančių Šalių kyla bet koks ginčas dėl šios Sutarties aiškinimo arba taikymo, Susitariančios Šalys turi visų pirma stengtis išspręsti jį derybomis.

2. Jei Susitariančios Šalys negali išspręsti ginčo derybomis, jos gali susitarti perduoti jį spręsti kokiam nors asmeniui ar institucijai, arba vienos iš Susitariančių Šalių reikalavimu ginčas perduodamas trečiųjų teismui, susidedančiam iš trijų arbitrų, kurių po vieną skiria kiekviena Susitarianči Šalis, o trečiąjį parenka abu paskirtieji arbitrai. Kiekviena Susitarianči Šalis turi paskirti arbitrą per šešiasdešimt (60) dienų nuo tos dienos, kai raštišką reikalavimą pateikti ginčą trečiųjų teismui diplomatiniais kanalais gavo kita Susitarianči Šalis, o trečiasis arbitras turi būti parinktas per sekančias šešiasdešimt (60) dienų. Jei viena iš Susitariančių Šalių nepaskiria arbitro per nustatytą terminą arba jei trečiasis arbitras neparenkamas per minėtą terminą, viena iš Susitariančių Šalių gali prašyti Tarptautinės Civilinės Aviacijos Organizacijos Tarybos Prezidento paskirti atitinkamai arbitrą ar arbitrus. Visais atvejais trečiasis arbitras turi būti trečiosios valstybės pilicėiu, pirmininkauti trečiųjų teismui ir nustatyti trečiųjų teismo posėdžio vietą. Trečiųjų teismas turi nustatyti savo procedūrą.

3. Kiekviena Susitarianči Šalis padengti savo paskirto arbitro išlaidas. Kitas trečiųjų teismo išlaidas Susitariančios Šalys pasidalina po lygiai.

4. Susitariančios Šalys įsipareigoja vykdyti bet kokį sprendimą, priimtą pagal šio straipsnio 2 punktą.

5. Jei ir kol bet kuri Susitarianči Šalis nevykdo bet kurio sprendimo, priimto pagal šio straipsnio 2 punktą, kita Susitarianči Šalis gali apriboti, sustabdyti arba atšaukti bet kurias teises ar privilegijas, kurios pagal šią Sutartį buvo suteiktos Susitariančiai Šaliai pažeidėjai arba paskirtajai aviakompanijai pažeidėjoms.

18 straipsnis NUTRAUKIMAS

1. Bet kuri Susitarianči Šalis gali bet kada raštiškai pranešti kitai Susitariančiai Šaliai apie savo sprendimą nutraukti šią Sutartį, toks pranešimas tuo pat metu turi būti perduotas Tarptautinei Civilinės Aviacijos Organizacijai. Šiuo atveju Sutartis nutraukiama po dvylikos (12) mėnesių kai pranešimą gavo kita Susitarianči Šalis, jei pranešimas apie nutraukimą neatšaukiamas nesibaigus šiam terminui.

2. Jei kita Susitarianči Šalis nepatvirtina pranešimo gavimo, jis laikomas gautu po keturiolikos (14) dienų kai jis buvo gautas Tarptautinėje Civilinės Aviacijos Organizacijoje.

19 straipsnis
ATITIKIMAS DAUGIAŠALĖMS KONVENCIJOMS

1. Jei įsigalioja bendroji daugiašalė konvencija, susijusi su šios Sutarties klausimais ir priimta abiejų Susitariančių Šalių, pirmenybę turės atitinkamos šios konvencijos sąlygos.
2. Pagal šios Sutarties 15 straipsnį gali būti konsultuojamasi, siekiant išspręsti klausimus kiek ši Sutartis pricštarauja daugiašalės konvencijos sąlygoms.

20 straipsnis
REGISTRAVIMAS

Ši Sutartis ir bet kokie vėlesni jos pakitimai turi būti įregistruoti Tarptautinėje Civilinės Aviacijos Organizacijoje.

21 straipsnis
ĮSIGALIOJIMAS

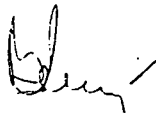
1. Ši Sutartis galios penkeris (5) metus. Jei nė viena Susitarianči Šalis nepateiks pranešimo nutraukti Sutartį prieš dvylika (12) mėnesių iki anksčiau minėto penkerių metų termino pabaigos, jos galiojimas pratęsiamas neribotam laikui.
2. Ši Sutartis laikinai bus taikoma nuo pasirašymo dienos ir įsigalios nuo tos dienos, kai Susitariančios Šalys praneš viena kitai pasikeisdamos diplomatinėmis notomis, kad atlikti Susitariančių Šalių nacionalinių įstatymų reikalavimai šiai Sutarčiai įsigalioji.

Tai patvirtindami, čia pasirašiusieji, atitinkamų savo Vyriausybių įgaliojoti, pasirašė šią Sutartį.

Sudaryta ...*Palanga*... 1995 m. *lipas*... mėn. *07*.d. dviem egzemplioriais lietuvių, estų ir anglų kalbomis, visi tekstai turi vienodą galią.

Esant interpretavimo skirtumams, remiamasi angliškuoju tekstu.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės
vardu:



Estijos Respublikos Vyriausybės
vardu:



**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS IR ESTIJOS RESPUBLIKOS
VYRIAUSYBĖS SUTARTIES DĖL ORO SUSISIEKIMO**

P R I E D A S

1. Maršrutai, kuriuos abiem kryptim gali eksploatuoti Lietuvos paskirtoji aviakompanija(-jos):

Pradžios punktai	Tarpiniai punktai	Punktai Estijoje	Punktai už Estijos ribų
Punktai Lietuvoje	Punktus trečio- siose šalyse pasirinks Lietuva	Talinas ir/arba kiti punktai Estijoje	Punktus trečiosiose šalyse pasirinks Lietuva

Paskirtoji aviakompanija savo nuožiūra bet kuriame skrydyje gali praleisti bet kurį punktą ar punktus su sąlyga, kad skrydis prasideda arba baigiasi Lietuvoje.

2. Maršrutai, kuriuos abiem kryptim gali eksploatuoti Estijos paskirtoji aviakompanija(-jos):

Pradžios punktai	Tarpiniai punktai	Punktai Lietuvoje	Punktai už Lietuvos ribų
Punktai Estijoje	Punktus trečio- siose šalyse pasirinks Estija	Vilnius ir/arba kiti punktai Lietuvoje	Punktus trečiosiose šalyse pasirinks Estija

Paskirtoji aviakompanija savo nuožiūra bet kuriame skrydyje gali praleisti bet kurį punktą ar punktus su sąlyga, kad skrydis prasideda arba baigiasi Estijoje.

3. Penktąją skrydžių laisvę į/iš tarpinio punkto arba punkto už Lietuvos arba Estijos ribų gali būti naudojamosi tik tuo atveju, jei dėl to susitarė Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės.

[ESTONIAN TEXT — TEXTE ESTONIEN]

LEEDU VABARIIGI VALITSUSE JA EESTI VABARIIGI VALITSUSE
VAHELINE LENNUNDUSALANE KOKKULEPE

Leedu Vabariigi Valitsus ja Eesti Vabariigi Valitsus, edaspidi nimetatud "Lepingupoolel",

soovides sõlmida kooskõlas 7. detsembril 1944. a. Chicagos allakirjutamiseks avatud "Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooniga" kokkuleppe regulaarse lennuühenduse loomiseks oma vastavate territooriumide vahel ja väljaspool neid ning tsiviillennundusalase tegevuse reguleerimiseks,

leppisid kokku alljärgnevas:

Artikkel 1**Mõisted**

- (1) Käesolevas Kokkuleppes ja selle lisas, kui kontekst ei nõua teisiti:
- (a) tähendab termin "konventsioon" "Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni", mis avati allakirjutamiseks Chicagos 7. detsembril 1944. a. ning hõlmab kõiki selle konventsiooni lisasid, mis on vastu võetud kooskõlas konventsiooni artikliga 90 ning kõiki konventsiooni ja lisade parandusi kooskõlas konventsiooni artiklitega 90 ja 94, mis on vastu võetud mõlema Lepingupoole poolt
 - (b) tähendab termin "lennundusvõimud":
 - Leedu Vabariigi puhul - Leedu Vabariigi Transpordiministeeriumi ning
 - Eesti Vabariigi puhul - Eesti Vabariigi Teede- ja Sideministeeriumi või
 - mõlemal juhul ükskõik millist isikut või organit, kes on volitatud täitma neid ülesandeid, mida praegu täidavad ülalnimetatud ametivõimud;
 - (c) tähendab termin "määratud lennuettevõtte" lennuettevõtet, mis on määratud ja volitatud kooskõlas käesoleva Kokkuleppe artikliga 3 käitama täpsustatud marsruute, mis on kooskõlas käesoleva Kokkuleppe lisaga;
 - (d) omavad terminid "territoorium", "lennuliin", "rahvusvaheline lennuliin", "lennuettevõtte" ja "peatas mittekommertseesmärgil" sellist tähendust, nagu on sätestatud konventsiooni artiklites 2 ja 96;

- (e) tähendavad terminid "elanikud ja Lepingupoole territooriumil registreeritud juriidilised isikud" ning "seadused ja määrused", kui neid kasutatakse seoses mõistega "Lepingupoole", vastavaid mõisteid seoses riikidega, keda Lepingupoole esindavad;
 - (f) tähendab termin "lisa" käesoleva Kokkuleppe lisa või selle parandusi vastavalt käesoleva Kokkuleppe artikli 16 lõigu (2) sätetele. Lisa moodustab käesoleva Kokkuleppe lahutamatu osa ja kui pole sätestatud teisiti, sisaldavad kõik viited Kokkuleppele ka viidet lisale;
 - (g) tähendab termin "tariif":
 - (i) sõiduhinda, mida nõutakse või hakatakse nõudma lennuettevõtte poolt reisijate ja nende pagasi veo eest regulaarsetel lennuliinidel;
 - (ii) sellisele veole lennuettevõtte poolt osutatavate abiteenuste tingimusi ja hindu;
 - (iii) lasti (välja arvatud posti) veo eest regulaarsetel lennuliinidel lennuettevõtte poolt võetavat või võtma hakatavat tasu;
 - (iv) lennuettevõtte poolt vahendajale reisijate ja nende pagasi veo piletite müügi või regulaarsete lennuliinide saatelehtede täitmise eest makstavat vahendustasu;
 - (v) tingimusi, mis on seotud vastava tariifi kasutamisevõimalusega ja rakendatavusega ning sellega seotud märkimisväärse kasumiga;
 - (h) tähendab termin "kasutustasu" lennuettevõtte poolt makstavaid tasusid, mis on kehtestatud pädevate ametivõimude poolt lennukite, nende meeskondade, reisijate ja lasti tarvis lennujaama ja lennujuhtimisvahendite kasutamise eest;
 - (i) tähendavad terminid "kokkulepitud liinid" ja "täpsustatud marsruudid" rahvusvahelist lennuliini vastavalt käesoleva Kokkuleppe artiklile 2 ja marsruuti, mis on täpsustatud käesoleva Kokkuleppe lisas.
- (2) Käesoleva Kokkuleppe iga artikli pealkiri on ainult viitava ja abistava iseloomuga ning ei piiritle ega kirjelda mingitel tingimustel käesoleva Kokkuleppe eesmärki ega kavatsust.

Artikkel 2

Lennuõigused

- (1) Kumbki Lepingupool annab teisele Lepingupoolele teise Lepingupoole poolt määratud lennuettevõtte tarvis rahvusvaheliste lennuliinide käitamisel järgmised õigused:
- (a) õigus lennata üle teise Lepingupoole territooriumi ilma maandumiseta;

- (b) õigus maanduda teise Lepingupoole territooriumil mittekommertseesmärkidel;
 - (c) õigus maanduda teise Lepingupoole territooriumil käesoleva Kokkuleppe lisas täpsustatud punktides rahvusvaheliseks reisijate, lasti ja posti peale- ning mahalaadimiseks eraldi või kombineeritult.
- (2) Kummagi Lepingupoole lennuettevõtted, mis ei ole määratud kooskõlas käesoleva Kokkuleppe artikliga 3, omavad samuti käesoleva artikli lõikudes (1) (a) ja (b) nimetatud õigusi.
 - (3) Mitte midagi käesolevas artiklis ei vaadelda kui ühe Lepingupoole määratud lennuettevõttele antud õigust võtta teise Lepingupoole territooriumil peale reisijaid, lasti ja posti nende veoks tasu või rendise eest teise punkti sama Lepingupoole territooriumil.

Artikkel 3

Lennuettevõtte määramine

- (1) Mõlemal Lepingupoolel on õigus määrata lennuettevõtte või -ettevõtted käitamaks kokkulepitud liine täpsustatud marsruutidel, teatades sellest kirjalikult teisele Lepingupoolele. Kumbki Lepingupoole võib siiski ükskõik millisel üksikul marsruudil, mis on täpsustatud käesoleva Kokkuleppe lisa vastavas osas, määrata käitajaks ainult ühe lennuettevõtte.
- (2) Mõlemal Lepingupoolel on õigus tühistada või muuta selliseid määramisi.
- (3) Pärast sellise kirjaliku määramise kättesaamist annavad teise Lepingupoole lennundusvõimud määratud lennuettevõttele vastavalt käesoleva artikli lõikudele (4) ja (5) viivitamatult asjakohase käitamisloa.
- (4) Ühe Lepingupoole lennundusvõimud võivad enne käitamisloa andmist nõuda teise Lepingupoole määratud lennuettevõtelt tõendeid selle kohta, et ta on võimeline täitma nende ametivõimude poolt rahvusvaheliste lennuliinide käitamisele kooskõlas konventsiooni sätetega tavaliselt ja põhjendatult kohaldatavates seadustes ja määrustes ettenähtud tingimusi.
- (5) Mõlemal Lepingupoolel on igal juhul õigus, kui ei ole tõendatud, et antud lennuettevõtte sisuline omandiõigus ja tegelik kontroll selle üle kuulub selle lennuettevõtte määranud Lepingupoolele või tema elanikele ja tema territooriumil registreeritud juriidilistele isikutele, keelduda käesoleva artikli lõigus (3) nimetatud käitamisloa andmisest või seada määratud lennuettevõtte poolt käesoleva Kokkuleppe artiklis 2 nimetatud õiguste teostamisele niisugused tingimused, mida ta peab vajalikuks.

- (6) Sellisel viisil määratud ja volitatud lennuettevõtte võib igal ajal alustada kokkulepitud liinide käitamist tingimusel, et lennuettevõtte peab kinni kõigist käesoleva Kokkuleppe kohalduvatest sätetest, sealhulgas nende liinide suhtes kehtivatest tariifidest, mis on kehtestatud kooskõlas käesoleva Kokkuleppe artikliga 9.

Artikkel 4

Tingimuste tühistamine, peatamine ja kehtestamine

- (1) Mõlemal Lepingupoolel on õigus mitte anda või tühistada käitamisluba või peatada käesoleva Kokkuleppe artiklis 2 nimetatud õiguste teostamine teise Lepingupoole määratud lennuettevõtte poolt või seada nende õiguste kasutamisele sellised tingimused, nagu ta peab vajalikuks:
- (a) juhul, kui see lennuettevõtte ei järgi need õigused andnud Lepingupoole seadusi ja määrusi;
 - (b) juhul, kui see lennuettevõtte mingil muul viisil ei käita liini kooskõlas käesolevas Kokkuleppes ettenähtud tingimustega;
 - (c) igal juhul, kui ei ole tõendatud, et sisuline omandiõigus ja tegelik kontroll lennuettevõtte üle kuulub selle lennuettevõtte määranud Lepingupoolele või tema elanikele ja tema territooriumil registreeritud juriidilistele isikutele või mõlemile.
- (2) Kui käesoleva artikli lõigus (1) märgitud käitamisluba viivitamatu tühistamine, peatamine või tingimuste seadmine on vajalik seaduste ja määruste edasiste rikkumiste vältimiseks, teostatakse sellist õigust ainult pärast konsultatsioone teise Lepingupoolega. Sellisel juhul algavad konsultatsioonid kolmekümne (30) päeva jooksul, arvates sellekohase kirjaliku taotluse kättesaamisest.

Artikkel 5

Kasutustasud

Kummagi Lepingupoole territooriumil kehtestatud tasud lennujaamade ja teiste lennundusalaste vahendite kasutamise eest teise Lepingupoole määratud lennuettevõtte õhusõidukite poolt, ei tohi olla kõrgemad kui kodumaise lennuettevõtte samasugustel rahvusvahelistel lennuliinidel lendavatelt õhusõidukitelt võetavad tasud.

Artikkel 6

Tollimaksud

- (1) Kummagi Lepingupoole määratud lennuettevõtte poolt rahvusvahelistel lennuliinidel kasutatav õhusõiduk, samuti selle pardal asuvad tavapärased seadmed, kütuse- ja määrdeõlide varud ja õhusõiduki varud (kaasa arvatud toit, joogid ja tubakatooted) vabastatakse saabumisel teise Lepingupoole territooriumile kõigist tollimaksudest, inspeksioonitasudest ja muudest sarnastest lõivudest ja maksudest tingimusel, et nimetatud seadmed ja varud jäävad õhusõiduki pardale kuni nende re-eksportimiseni.
- (2) Käesoleva artikli lõigus (1) nimetatud maksudest, tasudest ja lõivudest, välja arvatud osutatud teenuste hinnal põhinevatest tasudest, vabastatakse ka:
 - (a) õhusõiduki varud (kaasa arvatud toit, joogid ja tubakatooted), mis on toodud ühe Lepingupoole territooriumile või varutud sellel territooriumil ja on võetud pardale põhjendatud koguses kasutamiseks rahvusvahelisel lennuliinil lendava teise Lepingupoole määratud lennuettevõtte väljalendavas õhusõidukis;
 - (b) Lepingupoole territooriumile sissetoodud varuosad, kaasa arvatud mootorid, mis on mõeldud teise Lepingupoole määratud lennuettevõtte poolt rahvusvahelisel lennuliinil kasutatava õhusõiduki hoolduseks või remondiks;
 - (c) Lepingupoole territooriumile sissetoodud kütus, määrdeained ja äratarvitavad tehnilised varud teise Lepingupoole määratud lennuettevõtte poolt rahvusvahelisel lennuliinil kasutatava õhusõiduki tarvis, isegi kui neid varusid kasutatakse marsruudi mingil osal selle Lepingupoole territooriumi kohal, kus need pardale võeti.
- (3) Käesoleva artikli lõigus (2) nimetatud seadmete ja varude puhul võib nõuda nende hoidmist tolli- ja muude vastavate ametivõimude järelevalve ja kontrolli all.
- (4) Reklaami- ja informatsioonitarbed ning büroovarustus, mida kasutatakse määratud lennuettevõtte esindustes, vabastatakse kõikidest tollimaksudest ja maksudest vastavalt Lepingupoolte seadustele ja määrustele.
- (5) Õhu kaudu transporditavaid tavapäraseid seadmeid, samuti materjale ja varusid, mida hoitakse kummagi Lepingupoole lennuettevõtte õhusõiduki pardal, võidakse Lepingupoole territooriumil maha laadida ainult selle territooriumi tollivõimude heakskiidul. Sellisel juhul võidakse need paigutada nimetatud ametivõimude järelevalve alla kuni ajani, mil nad re-eksportitakse või kõrvaldatakse muul moel kooskõlas tollieeskirjadega.

- (6) Pagas ja last vabastatakse Lepingupoole territooriumi transiidina läbimisel tollimaksudest, aktsiisimaksudest ja sarnastest tasudest ja lõivudest, mis ei põhine saabumisel osutatud teenuste hinnal.

Artikkel 7

Seaduste ja määruste kohaldamine

- (1) Ühe Lepingupoole seadused ja määrused, mis puudutavad õhusõidukite käitamist ja navigeerimist, kuuluvad järgimisele selle Lepingupoole territooriumile sisenemisel, seal viibimisel ja sealt lahkumisel teise Lepingupoole lennuettevõtete poolt.
- (2) Ühe Lepingupoole seadused ja määrused, mis käsitlevad sisenemist, lubade andmist, transiiti, immigratsiooni, passe, tolli ja karantiini, kuuluvad järgimisele teise Lepingupoole määratud lennuettevõtte poolt ja selle meeskonna, reisijate, lasti ja posti poolt ning suhtes, transiidil läbi selle Lepingupoole territooriumi, saabumisel selle Lepingupoole territooriumile, lahkumisel selle Lepingupoole territooriumilt ja viibimisel selle Lepingupoole territooriumil.
- (3) Kummagi Lepingupoole territooriumi transiidina läbivad reisijad, kui nad ei lahku selleks kohaldatud lennuvälja territooriumilt, allutatakse vaid lihtsustatud tolli- ja immigratsioonikontrollile, välja arvatud vägivalda- ja õhupiraatlusevastastest julgeolekuabinõudest tulenevale kontrollile.

Artikkel 8

Vedude mahu sätted

- (1) Lepingupoolte määratud lennuettevõtetele on õiglane ja võrdne võimalus käitada lennuliine ükskõik millisel käesoleva Kokkuleppe lisas täpsustatud marsruudil.
- (2) Käesoleva Kokkuleppe lisas täpsustatud marsruutidel kokkulepitud liinide käitamisega võtavad kummagi Lepingupoole määratud lennuettevõtted arvesse teise Lepingupoole määratud lennuettevõtete huve, et mitte liigselt kahjustada viimaste poolt käitatavaid lennuliine.
- (3) Määratud lennuettevõtte kokkulepitud liinide puhul seatakse esmaseks eesmärgiks jooksvate ja põhjendatult ettearvestatud reisijate, posti ja lasti, mis saavad lennuettevõtte määratud Lepingupoole territooriumilt või saadetakse sellele territooriumile, veo vajadustele vastava mahu tagamine.
- (4) Täpsustatud marsruutidel kasutatav maht määratakse vajaduse korral ühiselt kooskõlas käesoleva Kokkuleppe artikli 15 sätetega.

Artikkel 9

Tariifid

- (1) Ühe Lepingupoole lennuettevõtte poolt võetavad tariifid vedudelt teise Lepingupoole territooriumile või territooriumilt kehtestatakse põhjendatud tasemel, kusjuures vajalikku tähelepanu pööratakse kõigile olulistele teguritele, kaasa arvatud käitamise kuludele, mõõdukale kasumile ja teiste lennuettevõtete tariifidele.
- (2) Käesoleva artikli lõigus (1) nimetatud tariifide osas võidakse kokku leppida Lepingupoolte määratud lennuettevõtete vahel. Määratud lennuettevõtted võivad enne selliste tariifide esitamist konsulteerida teiste lennuettevõtetega, kes tegutsevad sama marsruudi kogu ulatuses või ühel osal sellest. Sellele vaatamata ei välista asjaolud, et see lennuettevõtte ei ole suutnud tariifides kokku leppida teiste määratud lennuettevõtetega või et teised määratud lennuettevõtted ei tegutse samal marsruudil, ükskõik milliste tariifide esitamist määratud lennuettevõtte poolt ega nende kinnitamist lennundusvõimude poolt.
- (3) Iga ettepanud tariif esitatakse vähemalt nelikümmend viis (45) päeva (või sellise lühema aja jooksul, milles Lepingupoolte lennundusvõimud on kokku leppinud) enne ettepanud kehtimahakkamise päeva. Ettepanud tariif loetakse esitatuks Lepingupoole lennundusvõimudele kuupäeval, mil need lennundusvõimud selle kätte saavad.
- (4) Iga ettepanud tariif, kui see on esitatud kooskõlas käesoleva artikli lõiguga (3), kinnitatakse või lükatakse tagasi ühe Lepingupoole lennundusvõimude poolt kirjaliku teatisega teise Lepingupoole lennundusvõimudele. Kui teatist ei ole antud kolmekümne (30) päeva jooksul, loetakse ettepanud tariif kinnitatuks.
- (5) Kui antakse teatis tagasilükkamise kohta kooskõlas käesoleva artikli lõiguga (4), võivad Lepingupoolte lennundusvõimud määrata tariifi ühiselt. Sellisel juhul võivad ühe Lepingupoole lennundusvõimud kolmekümne (30) päeva jooksul, arvates tagasilükkamise teatise saamisest, taotleda konsultatsioonide pidamist Lepingupoolte lennundusvõimude vahel. Konsultatsioonid toimuvad kolmekümne (30) päeva jooksul, arvates sellise kirjaliku taotluse saamisest teise Lepingupoole lennundusvõimude poolt.
- (6) Juba kehtestatud tariif jääb jõusse uue tariifi kehtestamiseni kooskõlas käesoleva artikli sätetega. Sellele vaatamata ei pikendata tariifi käesoleva lõigu alusel enam kui kaheteistkümneks (12) kuuks, arvates päevast, mil see oleks muul moel lõppenud.
- (7) Kui Lepingupoole lennundusvõimud on tariifi tagasi lükanud ja kui Lepingupoolte lennundusvõimud ei ole suutnud tariifi ühiselt määrata kooskõlas käesoleva artikli lõiguga (5), lahendatakse vaidlus kooskõlas käesoleva Kokkuleppe artikli 17 sätetega.

- (8) Kummagi Lepingupoole lennundusvõimud annavad oma parima, tagamaks määratud lennuettevõtete poolt Lepingupoolte lennundusvõimudele esitatud tariifidest kinnipidamist ja seda, et ükski lennuettevõtte ebaseaduslikult ei vähendaks mingil moel ei otseselt ega kaudselt selliste tariifide ühtegi osa.

Artikkel 10

Äri- ja rahandussätted

- (1) Kumbki Lepingupool annab vastastikkuse alusel teise Lepingupoole määratud lennuettevõttele õiguse pidada oma territooriumil kontoreid ja esindusi, kaasa arvatud administratiiv-, kommerts- ja tehnilist personali, vastavalt määratud lennuettevõtte vajadustele.
- (2) Kummagi Lepingupoole määratud lennuettevõttel on õigus tegeleda otse või läbi vahendajate õhustransporditeenuste müügiga teise Lepingupoole territooriumil. Lepingupooled ei piira kummagi Lepingupoole määratud lennuettevõtete õigust müüa ja ükskõik millise isiku õigust osta sellist transporditeenust tingimusel, et peetakse kinni vastastikkuse põhimõttest.
- (3) Ülalmainitud tegevus peab toimuma kooskõlas teise Lepingupoole seaduste ja määrustega.
- (4) Arved ja maksed määratud lennuettevõtete vahel õiendatakse kooskõlas kahe riigi vahel jõus olevate makselepingutega. Vastavate makselepingu sätete puudumisel õiendatakse ülalmainitud arved ja maksed kooskõlas nende vastavatel territooriumidel kehtivate rahanduseeskirjadega.
- (5) Lepingupoolte lennuettevõtted võivad müügiterritooriumilt vabalt üle kanda oma asukohamaa territooriumile müügiterritooriumil tehtud kulutusi ületavate kasumite ülejäägi. Sellise puhta ülekande hulka kuuluvad õhustransporditeenuste ja abi- või lisateenuste otse või vahendajate kaudu sooritatud müügi eest saadav kasum ja normaalne kaubanduslik intress, mis on saadud selliselt kasumilt selle hoiustamisel kuni ülekande teostamiseni.
- (6) Niisuguse kasumi konverteerimine ja ülekandmine toimub jooksva tehingu suhtes kohaldatava vahetuskursi alusel, mis kehtib ajal, mil kasum esitatakse konverteerimiseks ja ülekandmiseks ja selle eest ei võeta mingisugust tasu, välja arvatud tasu, mida pangad tavaliselt võtavad selliste konverteermiste ja ülekannete eest.

Artikkel 11

Sõiduplaanide kinnitamine

- (1) Määratud lennuettevõtte esitab oma vedude plaanid (suve- ja talveperioodiks) kinnitamiseks teise Lepingupoole lennundusvõimudele vähemalt nelikümmend viis (45) päeva enne käitamise algust. Plaan sisaldab eelkõige ajakava, lendude sagedust, kasutatavate lennukite tüüpe ja olemasolevate istekohtade arvu. Vedude plaan loetakse Lepingupoole lennundusvõimudele esitatuks kuupäeval, mil need lennundusvõimud selle kätte saavad.
- (2) Teise Lepingupoole lennundusvõimud teatavad esitatud vedude plaani kinnitamisest või tagasilükkamisest kolmekümne (30) päeva jooksul määratud lennuettevõttele. Kui teatist ei ole antud kolmekümne (30) päeva jooksul, loetakse vedude plaan kinnitatuks.
- (3) Kõik hilisemad muudatused ja taotlused täiendavate lendude käitamiseks esitatakse samuti kinnitamiseks teise Lepingupoole lennundusvõimudele.

Artikkel 12

Statistiliste andmete vahetamine

Kummagi Lepingupoole lennundusvõimud varustavad teise Lepingupoole lennundusvõime vastava taotluse esitamisel perioodiliste või muude statistiliste andmetega, mida võidakse põhjendatult vajada määratud lennuettevõtte vedude mahu hindamiseks kokkulepitud liinil.

Artikkel 13

Lennuohutus

- (1) Kumbki Lepingupool tunnustab kehtivatena lennukõlblikkuse tunnistusi, kompetentsustunnistusi ja tegevuslubasid, mis on välja antud või kehtivaks tunnistatud teise Lepingupoole poolt ja mille kehtivusaeg ei ole lõppenud, tingimusel, et nendes tunnistustes või lubades esitatavad nõuded on vähemalt võrdsed minimaalsete standarditega, mida võib kehtestada vastavalt konventsioonile. Siiski on kummalgi Lepingupoolel õigus keelduda tema elanikele ja tema territooriumil registreeritud juriidilistele isikutele teise Lepingupoole poolt välja antud või kehtivaks tunnistatud kompetentsustunnistuste ja tegevuslubade tunnustamisest kehtivatena lendudel üle tema territooriumi.

- (2) Kumbki Lepingupool võib paluda konsultatsioone teise Lepingupoole poolt lennundusalaste vahendite, meeskonna ja õhusõidukite suhtes rakendatavate lennuohutusnõuete kohta või määratud lennuettevõtte turvalise käitamise tingimuste kohta. Kui niisuguste konsultatsioonide järel üks Lepingupool leiab, et teine Lepingupool ei rakenda ega kohalda tõhusalt nendel aladel lennuohutusnõudeid ega tingimusi, mis oleksid vähemalt võrdsed konventsioonist tulenevate minimaalsete nõuetega, teatab ta teisele Lepingupoolele niisugustest tähelepanekutest ja meetmetest, mida peetakse vajalikuks vastavuse saavutamiseks nende minimaalsete nõuetega, ning teine Lepingupool võtab tarvitusele vastavad parandavad abinõud. Kummalgi Lepingupoolel on õigus jätta teise Lepingupoole määratud lennuettevõttele tegevusluba välja andmata, tegevusluba tühistada, peatada või piirata juhul, kui teine Lepingupool mõistliku ajavahemiku jooksul ei rakenda vastavaid abinõusid.

Artikkel 14

Lennunduse turvalisus

- (1) Kumbki Lepingupool kinnitab, et tema kohustus teise Lepingupoole ees kaitsta tsiviillennunduse turvalisust ebaseaduslike sekkumiste eest moodustab käesoleva Kokkuleppe lahutamatu osa.
- (2) Kumbki Lepingupool tegutseb eelkõige kooskõlas Tokyos 14. septembril 1963. a. alla kirjutatud "Konventsiooni kuritegude ja mõningate teiste tegude kohta õhusõiduki pardal", Haagis 16. detsembril 1970. a. alla kirjutatud "Õhusõiduki ebaseadusliku hõivamise vastu võitlemise konventsiooni", Montrealis 23. septembril 1971. a. alla kirjutatud "Tsiivilennunduse ohutuse vastu suunatud ebaseaduslike tegude tõkestamise konventsiooni" ning Montrealis 23. septembril 1971. a. koostatud ja samas 24. veebruaril 1988. a. alla kirjutatud "Lisaprotokolli ebaseaduslike vägivallaktide vastu võitlemise kohta rahvusvahelist lennuliiklust teenindavates lennujaamades", mis on lisaks Montrealis 23. septembril 1971. a. koostatud ja samas 24. veebruaril 1988. a. alla kirjutatud "Tsiivilennunduse ohutuse vastu suunatud ebaseaduslike tegude tõkestamise konventsioonile", sätetega lennunduse turvalisuse kohta.
- (3) Kumbki Lepingupool saab teiselt Lepingupoolelt vastava taotluse korral kõivõimalikku vajalikku abi selleks, et vältida tsiviilõhusõidukite ebaseaduslikke hõivamisi või teisi ebaseaduslikke tegusid, mis on suunatud niisuguse õhusõiduki, selle reisijate või meeskonna, lennujaamade või lennujuhtimise vahendite vastu, samuti igasugust muud tsiivilennunduse turvalisust ähvardavat ohtu.
- (4) Oma vastastikustes suhetes tegutsevad Lepingupoolel kooskõlas Rahvusvahelise Tsiivilennunduse Organisatsiooni (ICAO) poolt kehtestatud lennunduse turvalisuse sätetega, mis on esitatud konventsiooni lisades. Kumbki

Lepingupool nõuab, et tema registritesse kantud õhusõiduki käitajad või käitajad, kelle äritegevuse põhiline asukoht või kelle alaline asukoht on tema territooriumil või tema territooriumil asuvate lennujaamade käitajad, tegutseksid kooskõlas niisuguste lennunduse turvalisuse sätetega.

- (5) Kumbki Lepingupool nõustub, et teine Lepingupool võib nõuda õhusõidukite käitajailt käesoleva artikli lõigus (3) nimetatud lennunduse turvalisuse sätete järgimist teise Lepingupoole territooriumile sisenemisel, sealt lahkumisel või seal viibimisel. Kumbki Lepingupool tagab, et tema territooriumil võetakse tõhusalt tarvitusele küllaldased abinõud, kaitsmaks õhusõidukit ning inspekteerimaks reisijaid, meeskonda, kaasavõetavaid esemeid, pagasit, lasti, posti ja õhusõiduki varusid pardalemineku ja laadimise eel ja ajal. Kumbki Lepingupool kaalub tähelepanelikult teise Lepingupoole iga taotlust spetsiaalsete põhjendatud turvameetmete rakendamiseks erilise ohu korral.
- (6) Kui leiab aset tsiviilõhusõiduki ebaseaduslik hõivamine või muu niisuguse õhusõiduki, selle reisijate ja meeskonna, lennujaama või lennujuhtimisvahendite turvalisust ohustav tegu või tekib niisuguse hõivamise või teo oht, abistab kumbki Lepingupool teist Lepingupoolt, võimaldades sidepidamist ja teisi asjakohaseid meetmeid, mis on mõeldud niisuguse teo või selle ohu kiireks ja ohutuks kõrvaldamiseks.

Artikkel 15

Konsultatsioonid

- (1) Tiheda koostöö vaimus konsulteerivad Lepingupoolte lennundusvõimud teineteisega aeg-ajalt, eesmärgiga kindlustada käesoleva Kokkuleppe rakendamist piisavas kooskõlas käesoleva Kokkuleppe ning selle lisade sätetega.
- (2) Kumbki Lepingupool võib taotleda suulisi või kirjalikke konsultatsioone, mis algavad kolmekümne (30) päeva jooksul pärast vastava taotluse saamist, kui Lepingupooled ei ole kokku leppinud teisiti.

Artikkel 16

Parandused

- (1) Kui üks Lepingupooltest peab käesoleva Kokkuleppe mõne sätte muutmist soovitavaks, võib ta taotleda konsultatsiooni teise Lepingupoolega; selline konsultatsioon, mis võib toimuda lennundusvõimude vahel suuliselt või kirjalikult, algab kuuekümne (60) -päevase ajavahemiku jooksul, arvates

taotluse saamise kuupäevast, kui Lepingupoole ei ole kokku leppinud teisiti. Kõik ülalkirjeldatud viisil kokku lepitud muudatused jõustuvad, kui need on heaks kiidetud vastavalt kummagi Lepingupoole siseriikliku seadusandluse nõuetele ja see on kinnitatud diplomaatiliste nootide vahetamisega.

- (2) Käesoleva Kokkuleppe lisade osas võib muudatusi teha Lepingupoolete lennundusvõimude vahelise otsekokkuleppega ning need muudatused jõustuvad pärast vastavasisuliste kirjade vahetamist.

Artikkel 17

Valdluste lahendamine

- (1) Kui Lepingupoolete vahel tekib ükskõik milline vaidlus käesoleva Kokkuleppe tõlgendamise või kohaldamise osas, püüavad Lepingupoolel seda ennekõike lahendada läbirääkimiste teel.
- (2) Kui Lepingupoolel ei õnnestu vaidlust lahendada läbirääkimiste teel, võivad nad kokku leppida vaidluse esitamises mõnele isikule või organile lahendamiseks või vaidluse võib esitada kummagi Lepingupoole taotlusel vahekohtule, mis koosneb kolmest vahekohtunikust, kellest ühe nimetab vahekohtule kumbki Lepingupoole ja kolmanda määravad kaks sel teel nimetatut. Kumbki Lepingupoole nimetab vahekohtuniku kuuekümnepäevase jooksul, arvates teise Lepingupoole taotluse vaidluse arutamiseks vahekohtus kättesaamisest diplomaatiliste kanalite kaudu ning kolmas vahekohtunik määratakse järgneva kuuekümnepäevase ajavahemiku jooksul. Kui kumbki Lepingupoolest ei suuda nimetatud ajavahemiku jooksul vahekohtuniku nimetada, või kui nimetatud ajavahemiku jooksul ei ole määratud kolmandat vahekohtuniku, võib kumbki Lepingupoole taotleda vahekohtuniku määramist vastavalt vajadusele Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni Nõukogu presidendi poolt. Kolmas vahekohtunik, kes tegutseb vahekohtu eesistujana ning määrab koha, kus vahekohtu istung toimub, peab igal juhul olema kolmanda riigi kodanik. Oma töökorra määrab vahekohtu ise.
- (3) Kumbki Lepingupoole kannab enese määratud vahekohtuniku kulud. Muud vahekohtu kulud kannavad Lepingupoolel võrdselt.
- (4) Lepingupoolel kohustuvad järgima käesoleva artikli lõigu (2) kohaselt tehtud otsust.
- (5) Kui ja niikaua kui üks Lepingupoolest ei täida käesoleva artikli lõigu (2) kohaselt tehtud otsust, on teisel Lepingupoolel õigus piirata, jätta andmata või tühistada ükskõik milliseid õigusi või soodustusi, mille ta on andnud käesoleva Kokkuleppe põhjal kohustusi mittetäitnud Lepingupoolele või kohustusi mittetäitnud määratud lennuettevõttele.

Artikkel 18

Lõpetamine

- (1) Kumbki Lepingupool võib igal ajal kirjalikult teatada teisele Lepingupoolele oma otsusest käesolev Kokkulepe lõpetada; niisugune teade tuleb samaaegselt edastada ka Rahvusvahelisele Tsiiviillennunduse Organistasioonile. Sellisel juhul lõpeb käesolev Kokkulepe kaksteist (12) kuud pärast teate kättesaamist teise Lepingupoole poolt juhul, kui lõpetamise otsust ei ole kokkuleppeliselt tagasi võetud enne selle ajavahemiku möödumist.
- (2) Kui teine Lepingupool ei ole teatanud kirjaliku teate kättesaamisest, loetakse teade kättesaaduks neliteist (14) päeva pärast teate laekumist Rahvusvahelisele Tsiiviillennunduse Organistasioonile.

Artikkel 19

Vastavus mitmepoolsetele konventsioonidele

- (1) Kui jõustub mõni üldine mitmepoolne konventsioon, mis puudutab ükskõik missugust käesoleva Kokkuleppega kaetud valdkonda ning mida on tunnustanud mõlemad Lepingupoole, siis prevaleerivad selle konventsiooni sätted.
- (2) Kooskõlas käesoleva Kokkuleppe artikliga 15 võidakse pidada konsultatsioone eesmärgiga määratleda, missuguses ulatuses mitmepoolse konventsiooni sätted mõjutavad käesolevat Kokkulepet.

Artikkei 20

Registreerimine

Käesolev Kokkulepe ja kõik selle hilisemad muudatused registreeritakse Rahvusvahelises Tsiiviillennunduse Organistasioonis.

Artikkel 21

Jõustumine

- (1) Käesolev Kokkulepe kehtib viis (5) aastat. Juhul, kui kumbki Lepingupool ei ole teatanud oma soovist Kokkulepe lõpetada kaksteist (12) kuud enne nimetatud

viieaastase ajavahemiku lõppemise kuupäeva, pikeneb Kokkuleppe kehtivus määramata tähtjaks.

- (2) Käesolevat Kokkulepet hakatakse ajutiselt rakendada allakirjutamise kuupäevast ning Kokkulepe jõustub lõplikult pärast seda, kui Lepingupooled on diplomaatiliste nootide vahetamise teel teatanud teineteisele, et käesoleva Kokkuleppe jõustumiseks vajalikud siseriikliku seadusandluse nõuded on täidetud.

Ülaltoodu kinnituseks allakirjutanud, kel on vastavate valitsuste täielikud volitused, on käesolevale Kokkuleppele alla kirjutanud.

Koostatud kahes eksemplaris 1995. a., leedu, eesti ja inglise keeles, kusjuures kõik eksemplariid on võrdselt autentseid. Lahknevuste korral teksti tõlgendamisel võetakse aluseks ingliskeelne tekst.

Leedu Vabariigi Valitsuse
nimel:



Eesti Vabariigi Valitsuse
nimel:



LISA EESTI VABARIIGI VALITSUSE JA LEEDU VABARIIGI VALITSUSE
VAHELISE LENNUNDUSALASE KOKKULEPPE JUURDE

1. Marsruudid, millel määratud Eesti lennuettevõtte võib käitada lennuliiklust:

Väljumis- punktid	Vahe- punktid	Punktid Leedus	Punktid väljaspool Leedut
Punktid Eestis	Eesti poolt valitavad punktid kolmandates riikides	Vilnius ja/või teised punktid Leedus	Eesti poolt valitavad punktid kolmandates riikides

Mistahes punkti või punkte täpsustatud marsruudil võib määratud lennuettevõtte valikul mõnel või kõikidel lendudel ära jätta tingimusel, et kõik liinid kas algavad või lõpevad Eestis.

2. Marsruudid, millel määratud Leedu lennuettevõtte võib käitada lennuliiklust:

Väljumis- punktid	Vahe- punktid	Punktid Eestis	Punktid väljaspool Eestit
Punktid Leedus	Leedu poolt valitavad punktid kolmandates riikides	Tallinn ja/või teised punktid Eestis	Leedu poolt valitavad punktid kolmandates riikides

Mistahes punkti või punkte täpsustatud marsruudil võib määratud lennuettevõtte valikul mõnel või kõikidel lendudel ära jätta tingimusel, et kõik liinid kas algavad või lõpevad Leedus.

3. Viendat õigust vedudel vahe- ja väljaspool asuvatesse punktidesse või punktidesst võib rakendada vaid juhul, kui Lepingupoolte lennundusvõimude vahel on sõlmitud vastav kokkuleppe.

AIR SERVICES AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ESTONIA

The Government of the Republic of Lithuania and the Government of the Republic of Estonia, hereinafter called "the Contracting Parties", desiring to conclude an Agreement, in conformity with the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,² for the purpose of establishing scheduled air services between and beyond their respective territories and regulating civil aviation activities, have agreed as follows:

Article 1 Definitions

(1) For the purpose of this Agreement and its Annex unless the context otherwise requires:

- (a) the term "the 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 the Convention under Articles 90 and 94 thereof, which have been adopted by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means:
 - in the case of the Republic of Lithuania the Ministry of Transport,
 - in the case of the Republic of Estonia the Ministry of Transport and Communications,
 - or in both cases any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the above mentioned authorities;
- (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement to operate the specified routes corresponding to the Annex to this Agreement;
- (d) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline", and "stop for non-traffic purposes" have the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention;
- (e) the terms "nationals" and "laws and regulations" used bound to the term "Contracting Party" mean respective notions related to the states represented by the Contracting Parties;

¹ Came into force provisionally on 7 July 1995 by signature, and definitively on 5 September 1995 by notification, in accordance with article 21.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

- (f) the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph (2) of Article 16 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex unless otherwise provided;
 - (g) the term "tariff" means:
 - (i) the fare charged or to be charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services,
 - (ii) the charges and conditions for services ancillary to such carriage, which are offered by airlines,
 - (iii) the amount charged or to be charged by an airline for the carriage of cargo (mail excluded) on scheduled air services,
 - (iv) the commission to be paid by an airline to an agent on the sales of tickets for the carriage of passengers and their baggage or completing air waybills on scheduled air services,
 - (v) the conditions governing the availability or applicability of such tariff and any significant benefits attached to it;
 - (h) the term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities for the use of an airport or air navigation facilities for aircraft, their crews, passengers and cargo;
 - (i) the terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the Annex to this Agreement.
- (2) The headlines of each Article of this Agreement have only reference and auxiliary character and do by no means limit or describe the purpose or the intention of the present Agreement.

Article 2 Traffic Rights

- (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the airline designated by the other Contracting Party:
 - (a) to fly without landing across their territory;
 - (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
 - (c) to make stops in the said territory at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo, and mail, separately or in combination.
- (2) The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraph (1) (a) and (b) of this Article.
- (3) Nothing in this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers,

cargo, and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

Article 3 Designation of Airlines

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. However, each Contracting Party may designate only one airline to operate on any single route specified in the appropriate part of the Annex to this Agreement.
- (2) Each Contracting Party shall have the right to withdraw or alter such designations.
- (3) On receipt of such written designation the other Contracting Party shall, subject to paragraphs (4) and (5) of this Article, without delay grant to the designated airline the appropriate operating authorizations.
- (4) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.
- (5) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (3) of this Article, or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating this airline or in its nationals, or both.
- (6) When an airline has been so designated and authorized, it may at any time begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement, including tariff established in accordance with Article 9 of this Agreement, and in force in respect of that service.

Article 4 Revocation, Suspension, and Imposition of Conditions

- (1) Each Contracting Party shall have the right to withhold or revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise of these rights:
 - (a) in the case of failure by such airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights;
 - (b) in the case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement;
 - (c) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that designated airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, or both.

- (2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. In this case consultations shall begin within thirty (30) days from the date, when the other Contracting Party receives such request in writing.

Article 5 User Charges

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

Article 6 Customs Duties

- (1) Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.
- (2) There shall also be exemption from the duties, fees and charges referred to in paragraph (1) of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:
 - (a) aircraft stores (including food, beverages and tobacco), introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party, and taken on board, within reasonable limits, for use on 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 a Contracting Party for the maintenance or repair of the aircraft used in 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 a Contracting Party for use in an aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.
- (3) Equipment and supplies referred to in paragraph (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the customs and other appropriate authorities.
- (4) Publicity and information means and bureau equipment which are to be used by the designated airline representation shall be exempt from all customs duties and taxes in accordance with the laws and regulations of the Contracting Parties.

- (5) The regular airborne equipment as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of an airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
- (6) Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

Article 7 Application of Laws and Regulations

- (1) While entering, within or leaving the territory of one Contracting Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Contracting Party's airlines.
- (2) The laws and regulations of one Contracting Party regarding entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crew, passengers, cargo, and mail, upon transit of, admission to, departure from, and while within the territory of such Contracting Party.
- (3) Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than simplified customs and immigration control, except in respect of security measures against violence and air piracy, unless they leave the territory of the airport, designated for this purpose.

Article 8 Capacity Provisions

- (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on any route specified in the Annex to this Agreement.
- (2) In the operation of the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement the designated airlines of either Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates.
- (3) The agreed services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and cargo, coming from or destined for the territory of the Contracting Party designating the airline.
- (4) The capacity to be provided on the specified routes shall be jointly determined in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement if necessary.

Article 9 Tariffs

- (1) The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.
- (2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article may be agreed between the designated airlines of the Contracting Parties. The designated airlines may consult with the other airlines operating over the whole or part of the same route, before filing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from filing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariffs, if that airline has failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariffs, or because no other designated airline is operating the same route.
- (3) Any proposed tariff shall be filed not less than forty five (45) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.
- (4) Any proposed tariff, provided it has been filed in accordance with paragraph (3) of this Article, shall be approved or disapproved by the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties with a written notice to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. If no notice has been given within thirty (30) days, the proposed tariff shall be deemed to be approved.
- (5) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (4) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff. For this purpose, the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties may, within thirty (30) days from the receipt of the notice of disapproval, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall be held within thirty (30) days from the date the aeronautical authorities of the other Contracting Party receive such request in writing.
- (6) A tariff already established shall remain in force until a new tariff has been established in accordance with the provisions of this Article. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.
- (7) If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable to jointly determine a tariff in accordance with paragraph (5) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.
- (8) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall exercise their best efforts to ensure that the designated airlines conform to the agreed tariffs filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties, and that no airline illegally rebates any portion of such tariffs by any means, directly or indirectly.

Article 10 Commercial and Financial Provisions

- (1) Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its territory offices and representatives, including administrative, commercial, and technical personnel, as may be necessary for the requirements of the designated airline.
- (2) The designated airline of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents. The Contracting Parties shall not restrict the right of the designated airlines of each Contracting Party to sell, and of any person to purchase, such transportation, provided reciprocity is applied.
- (3) The above mentioned activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.
- (4) Accounts and payments between the designated airlines shall be settled in conformity with the provisions of the payment agreement being in force between both states. In the absence of the appropriate provisions of payment agreement, the above mentioned accounts and payments shall be settled in conformity with currency regulations being in force on their respective territories.
- (5) The airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.
- (6) The conversion and remittance of such revenues shall be effected at the rate of exchange applicable to current transaction which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 11 Approval of Flight Schedules

- (1) The designated airline shall submit its traffic programmes (for summer and winter seasons) for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least forty five (45) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services, the types of aircraft and number of seats available to be used. The traffic programme shall be treated as having been submitted with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.
- (2) The aeronautical authorities of the other Contracting Party shall give a written notice of approval or disapproval of the submitted traffic programme to the designated airline within thirty (30) days. If no notice has been given within this period, the traffic programme shall be deemed to be approved.

- (3) Each alteration made at later date as well as requests for permission to operate additional flights shall also be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 12 Exchange of Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall, on request, provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party such periodic or other statements of statistics, as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline.

Article 13 Flight Safety

- (1) Each Contracting Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.
- (2) Each Contracting Party may request consultations concerning the flight safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and security requirements for operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer flight safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke or limit the operating authorization of an airline designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within a reasonable time.

Article 14 Aviation Security

- (1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
- (2) Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963¹ the Convention for the Suppression of

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

Vol. 1951, I-33426

Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971² and 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 1988.³

- (3) Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party 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.
- (4) The Contracting Parties shall in their mutual relations act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its territory or operators of airports in its territory, act in conformity with such aviation security provisions.
- (5) Each Contracting Party agrees that operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article 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 area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo, mail, 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 be taken in case of a particular threat.
- (6) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 15 Consultations

- (1) In the spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of a satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and of its Annexes.
- (2) Either Contracting Party may request consultations, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of thirty (30) days of the date of receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 860, p. 105.

² *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to vol. 974).

³ *Ibid.*, vol. 1589, p. 479.

Article 16 Amendments

- (1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between aeronautical authorities, and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. Any modifications so agreed shall come into force when approved in accordance with the requirements of national legislation of both Contracting Parties and as confirmed by an exchange of diplomatic notes.
- (2) Modifications to the Annexes to this Agreement may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall come into force after exchange of appropriate letters.

Article 17 Settlement of Disputes

- (1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
- (2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at 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 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 be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be national of a third State, shall act as president of the tribunal, and shall determine the place, where arbitration will be held. The arbitral tribunal shall determine its own procedure.
- (3) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the Tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.
- (4) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.
- (5) If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

Article 18 Termination

- (1) Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; 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 the 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 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 19 Conformity with Multilateral Conventions

- (1) If a general multilateral convention concerning any matter covered by this Agreement, accepted by both Contracting Parties, comes into force, the relevant provisions of such convention shall prevail.
- (2) Consultations in accordance with Article 15 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of a multilateral convention.

Article 20 Registrations

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

Article 21 Entry into Force

- (1) This Agreement shall be valid for five (5) years. In the event that neither of the Contracting Parties gives a notice to terminate the Agreement twelve (12) months prior to the expiry date of the said five years period, its validity shall be extended for an indefinite time.
- (2) This Agreement shall enter into force provisionally from the date of signature and definitively from the date when the Contracting Parties will have notified each other by exchange of diplomatic notes that the requirements of national legislation of the Contracting Parties for the entering into force of this Agreement have been complied with.

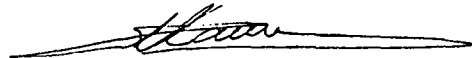
In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in duplicate at Palanga this 07 July 1995 in the Lithuanian, Estonian and English languages, each version being equally authoritative. In the event of any divergencies in the interpretation of this Agreement the English version shall prevail.

For the Government
of the Republic of Lithuania:

 1

For the Government
of the Republic of Estonia:

 2

¹ Jonas Biržiškis.

² Kalev Kallo.

**ANNEX TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA AND THE GOVERNMENT OF THE RE-
PUBLIC OF ESTONIA**

1. Routes which may be operated by the designated airline(s) of Lithuania, in both directions:

Points of origin	Intermediate points	Points in Estonia	Points beyond
Points in Lithuania	Points in third countries to be chosen by Lithuania	Tallinn and/or another point(s) in Estonia	Points in third countries to be chosen by Lithuania

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

2. Routes which may be operated by the designated airline(s) of Estonia, in both directions:

Points of origin	Intermediate points	Points in Lithuania	Points beyond
Points in Estonia	Points in third countries to be chosen by Estonia	Vilnius and/or another point(s) in Lithuania	Points in third countries to be chosen by Estonia

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

3. Fifth freedom traffic rights to/from any intermediate and beyond point may be exercised only if an agreement to that effect is made between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE
LITUANIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE
D'ESTONIE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de la République de Lituanie et le Gouvernement de la République d'Estonie (ci-près dénommés « les Parties contractantes »), désireux de conclure un Accord, conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944², en vue d'établir des services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà et de régler les activités dans le domaine de l'aviation civile sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

1. Aux fins du présent Accord et de son annexe, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente :

a) L'expression « la Convention » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que de toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention ou de tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention, conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci, qui ont été adoptés par les Parties contractantes;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend :

- En ce qui concerne la République de Lituanie, du Ministère des transports;
- En ce qui concerne la République d'Estonie, du Ministère des transports et des communications;
- Ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions pouvant être présentement exercées par les deux autorités susmentionnées;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend de toute entreprise de transport aérien qui a été désignée pour exploiter les routes indiquées dans l'annexe au présent Accord et qui a été autorisée à le faire conformément à l'article 3 dudit Accord;

d) Les expressions « territoire », « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont la signification que leur donnent les articles 2 et 96 de la Convention;

e) Les expressions « ressortissants » et « lois et règlements » lorsqu'elles sont employées en conjonction avec l'expression « Parties contractantes » ont la signifi-

¹ Entré en vigueur à titre provisoire le 7 juillet 1995 par la signature, et à titre définitif le 5 septembre 1995 par notification, conformément à l'article 21.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

cation qu'elles revêtent respectivement dans le contexte des Etats représentés par les Parties contractantes;

f) L'expression « annexe » s'entend de l'annexe au présent Accord ou de l'annexe telle qu'elle peut être modifiée conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 16 du présent Accord. L'annexe fait partie intégrante du présent Accord et, sauf indication contraire, toute référence à l'Accord vise également l'annexe;

g) L'expression « tarif » s'entend :

- i) Du prix que perçoit ou doit percevoir une entreprise de transport aérien pour le transport de passagers et de leurs bagages en service aérien régulier;
- ii) Des taxes et des conditions applicables aux services accessoires audit transport offerts par les entreprises de transport aérien;
- iii) Des sommes que perçoit ou doit percevoir une entreprise de transport aérien pour le transport de marchandises (à l'exclusion du courrier) en service aérien régulier;
- iv) De la commission qu'une entreprise de transport aérien verse à un agent pour la vente de tickets de transport de passagers et de leurs bagages ou pour l'établissement des lettres de voiture aériennes en service aérien régulier;
- v) Des conditions ouvrant droit à ces tarifs ou en régissant l'applicabilité et, le cas échéant, les avantages tangibles qui vont avec;

h) L'expression « redevance d'usage » s'entend de la redevance que les autorités compétentes font payer à une entreprise de transport aérien pour l'utilisation des installations d'aéroport ou de navigation aérienne par leurs aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et leur cargaison;

i) Les expressions « service convenu » et « route indiquée » s'entendent du service aérien international visé à l'article 2 du présent Accord et de la route indiquée dans l'annexe au présent Accord.

2. Les titres des articles du présent Accord ne sont là qu'aux fins de référence et à titre accessoire et sont dépourvus de toute valeur limitative ou descriptive quant au but ou à l'intention du présent Accord.

Article 2

DROITS DE CIRCULATION

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants en vue de l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante :

- a) Droit de survoler son territoire sans y faire escale;
- b) Droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;

c) Droit de faire escale sur ledit territoire aux points indiqués dans l'annexe au présent Accord en vue de débarquer ou d'embarquer des passagers, de charger ou de décharger des marchandises et du courrier séparément ou ensemble, en trafic international.

2. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante autres que celles qui sont désignées conformément à l'article 3 du présent Accord jouissent également des droits énoncés aux alinéas *a* et *b* du paragraphe 1 du présent article.

3. Aucune disposition du présent article n'est censée conférer à une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le privilège d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers ou de charger sur ledit territoire des marchandises et du courrier transportés contre rémunération ou en exécution d'un contrat de location pour les débarquer ou les décharger à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3

DÉSIGNATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien chargées d'assurer les services convenus sur les routes indiquées. Toutefois, chaque Partie contractante ne peut désigner qu'une entreprise de transport aérien pour desservir l'une des routes indiquées dans la partie pertinente de l'annexe au présent Accord.

2. Chaque Partie contractante a le droit de retirer ou de modifier les désignations susmentionnées.

3. Dès réception d'une telle désignation formulée par écrit, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 du présent article, accorder sans délai à l'entreprise désignée les autorisations d'exploitation appropriées.

4. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement aux services aériens internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention.

5. Chacune des Parties contractantes a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 3 du présent article ou de soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice, par une entreprise désignée, des droits visés à l'article 2 dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de celle-ci, ou de l'une et des autres.

6. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a ainsi été désignée et autorisée, elle peut à tout moment commencer d'assurer les services convenus, à condition qu'elle se conforme à toutes les dispositions applicables du présent Accord, y compris celles concernant les tarifs établis en conformité avec l'article 9 du présent Accord et applicables au service concerné.

Article 4

RÉVOCATION, SUSPENSION ET FIXATION DE CONDITIONS

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de retenir ou de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par une entreprise désignée

de l'autre Partie contractante, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord ou de fixer les conditions qu'elle juge nécessaires pour l'exercice de ces droits :

a) Lorsque cette entreprise ne se conforme pas aux lois ou règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits;

b) Lorsque l'entreprise de transport aérien ne se conforme pas, de toute autre manière, aux conditions prescrites dans le présent Accord;

c) Lorsque la Partie contractante concernée n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise désignée sont entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise en question ou de ses ressortissants, ou de l'une et des autres.

2. A moins qu'elle ne soit forcée de procéder immédiatement à la révocation ou à la suspension de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 1 du présent article ou à la fixation de conditions mentionnées dans ledit paragraphe pour prévenir de nouvelles infractions à ses lois ou règlements, la Partie contractante concernée ne peut exercer ce droit qu'après avoir consulté l'autre Partie contractante. En pareil cas, les consultations commencent dans les trente (30) jours qui suivent la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit une demande écrite dans ce sens.

Article 5

REDEVANCES D'USAGE

Les redevances perçues sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante au titre de l'utilisation des aéroports et autres installations aéronautiques par les aéronefs d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ne sont pas plus élevées que celles acquittées par les aéronefs d'une entreprise nationale de transport aérien assurant des services aériens internationaux analogues.

Article 6

DROITS DE DOUANE

1. Les aéronefs utilisés en service aérien international par les entreprises désignées de l'une ou l'autre Partie contractante de même que leur équipement normal et les quantités habituelles de carburant et de lubrifiants, et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) embarqués sur lesdits aéronefs sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits équipement et fournitures restent à bord des aéronefs jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Sont également exonérés des droits, frais et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances perçues au titre de services rendus :

a) Les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) introduites ou fournies sur le territoire d'une Partie contractante et embarquées, dans des limites raisonnables et pour y être utilisées, à bord d'aéronefs quittant ledit territoire en service aérien international et exploités en service aérien international par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduites sur le territoire d'une Partie contractante en vue de l'entretien ou de la remise en état des aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

c) Le carburant, les lubrifiants et les approvisionnements techniques d'emploi immédiat introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante en vue de leur utilisation par des aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, même si ces fournitures doivent être utilisées sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante où elles ont été embarquées.

3. Il peut être exigé que l'équipement et les fournitures visés au paragraphe 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle de l'administration douanière ou de toutes autres autorités habilitées.

4. Le matériel publicitaire et les moyens d'information ainsi que l'équipement de bureau destinés à être utilisés par les agences d'une entreprise désignée sont exonérés de tous droits de douane et taxes conformément aux lois et aux règlements des Parties contractantes.

5. L'équipement normal de bord ainsi que le matériel et les approvisionnements demeurant à bord des aéronefs d'une entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières dudit territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit disposé de toute autre manière conformément aux lois et règlements douaniers.

6. Les bagages et marchandises en transit direct à travers le territoire de l'une des Parties contractantes sont exonérés de tous droits de douanes, taxes d'accise et redevances et prélèvements similaires qui ne reposeraient pas sur le coût de services rendus à l'arrivée.

Article 7

APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Pour tout aéronef se trouvant sur le territoire d'une Partie contractante, y pénétrant ou en sortant, les lois et règlements de celle-ci concernant l'exploitation et la navigation des aéronefs doivent être observés par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de chaque Partie contractante concernant l'entrée, le passage en douane, le transit, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine doivent être observés par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante et par ses équipages ainsi que par les passagers, les marchandises et le courrier transportés par elle, ou pour leur compte, qu'ils soient en transit à travers le territoire de cette Partie contractante, qu'ils y pénètrent, qu'ils en sortent ou qu'ils s'y trouvent.

3. Les passagers en transit à travers le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante ne sont soumis qu'à des formalités douanières et à un contrôle de l'immigration simplifiés, sauf en ce qui concerne les mesures de sécurité visant à prévenir les actes de violence et de piraterie aérienne, à moins qu'ils quittent la zone de l'aéroport réservée au transit.

Article 8

DISPOSITIONS RELATIVES À LA CAPACITÉ

1. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont la possibilité d'assurer, dans des conditions égales et équitables, des services aériens sur toute route indiquée dans l'annexe au présent Accord.
2. Lorsqu'elles exploitent les services convenus sur les routes indiquées dans l'annexe au présent Accord, les entreprises désignées de l'une ou l'autre Partie contractante doivent prendre en considération les intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante afin de ne pas compromettre indûment les services aériens assurés par l'entreprise en question.
3. Les services convenus assurés par une entreprise désignée doivent avoir pour but essentiel d'offrir une capacité adaptée aux besoins courants et raisonnablement prévisibles en ce qui concerne le transport des passagers, du courrier et des marchandises en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.
4. En cas de besoin, la capacité qui doit être offerte sur les routes indiquées est fixée conjointement conformément aux dispositions de l'article 15 du présent Accord.

Article 9

TARIFS

1. Les tarifs pratiqués par l'entreprise désignée pour le transport en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment du coût d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice raisonnable et des tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien.
2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article peuvent être fixés d'un commun accord entre les entreprises désignées des Parties contractantes. Les entreprises désignées peuvent, avant de déposer leurs tarifs, consulter les autres entreprises de transport aérien exploitant en totalité ou en partie la même route. Toutefois, il n'est pas interdit à une entreprise désignée de déposer des tarifs, ni aux autorités aéronautiques de les approuver si ladite entreprise n'a pas réussi à obtenir en ce qui les concerne l'agrément des autres entreprises désignées ou si aucune autre entreprise désignée n'exploite la même route.
3. Tout tarif proposé est déposé au moins quarante-cinq (45) jours (la durée de cette période pouvant être réduite par accord entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes) avant la date d'entrée en vigueur envisagée. Le tarif proposé est considéré avoir été déposé auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle il a été reçu par lesdites autorités aéronautiques.
4. Tout tarif proposé, qui a été déposé conformément au paragraphe 3 du présent article, doit faire l'objet d'une décision d'acceptation ou de non-acceptation de la part des autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes, qui notifie ladite décision par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Si la notification n'a pas été faite dans les trente (30) jours, le tarif proposé est réputé avoir été accepté.

5. Si une décision de non-acceptation est notifiée conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent conjointement fixer le tarif. A cette fin, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent, dans les trente (30) jours suivant la réception de la notification de non-acceptation, demander que les autorités aéronautiques des Parties contractantes entreprennent des négociations, lesquelles doivent commencer dans les trente (30) jours suivant la date à laquelle les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante reçoivent ladite demande formulée par écrit.

6. Tout tarif déjà établi reste en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit fixé conformément aux dispositions du présent article. Toutefois, aucun tarif ne peut être prorogé, en vertu du présent paragraphe, pour une période supérieure à douze (12) mois au-delà de la date à laquelle il devrait normalement expirer.

7. Si un tarif n'est pas accepté par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante et si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas conjointement à en fixer un autre conformément au paragraphe 5 du présent article, le différend est réglé par application des dispositions de l'article 17 du présent Accord.

8. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante font tout leur possible pour que les entreprises désignées appliquent les tarifs convenus déposés auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes et qu'aucune entreprise de transport aérien n'accorde directement ou indirectement, de manière illégale et de quelque façon que ce soit, des réductions sur un élément des tarifs en vigueur.

Article 10

DISPOSITIONS COMMERCIALES ET FINANCIÈRES

1. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, le droit d'avoir sur son territoire les bureaux et les représentants, y compris le personnel administratif, commercial et technique, nécessaires pour faire face aux besoins de l'entreprise désignée.

2. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante a le droit de vendre des prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante soit directement, soit par l'entremise d'agents. Les Parties contractantes ne limitent pas le droit des entreprises désignées de chaque Partie contractante de vendre, ni celui de quiconque d'acheter, des prestations de transport aérien, sous réserve de réciprocité.

3. Les activités susmentionnées sont exercées en conformité des lois et règlements de l'autre Partie contractante.

4. Les comptes et les paiements entre les entreprises désignées sont réglés conformément aux accords de paiement en vigueur entre les deux Etats. En l'absence de dispositions appropriées dans les accords de paiement, les comptes et paiements susmentionnés sont réglés conformément aux prescriptions monétaires en vigueur sur le territoire desdits Etats.

5. Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes sont libres de transférer du territoire où elles ont procédé à des opérations de vente vers le territoire où leur siège est situé l'excédent, réalisé dans le premier territoire, des recettes

sur les dépenses. Sont compris dans le montant net des transferts susmentionnés les recettes provenant de la vente directe ou par l'entremise d'agents de services de transport aérien et de services auxiliaires ou supplémentaires ainsi que les intérêts commerciaux normaux produits par lesdites recettes déposées en compte en attendant d'être transférées.

6. La conversion et le transfert de ces recettes sont effectués au taux de change applicable aux transactions courantes à la date à laquelle les recettes en question font l'objet d'un ordre de conversion et de transfert et ne sont assujettis à aucun prélèvement, à l'exception de ceux qui sont habituellement opérés au titre de ces opérations de conversion et de transfert.

Article 11

ACCEPTATION DES HORAIRES

1. L'entreprise désignée soumet son programme d'exploitation (horaires d'été et horaires d'hiver) à l'acceptation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au moins quarante-cinq (45) jours avant la date prévue pour son entrée en vigueur. Le programme doit notamment indiquer les horaires, la fréquence des services, le type d'appareil et le nombre de sièges disponibles. Le programme d'exploitation est réputé avoir été soumis aux autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle il a été reçu par lesdites autorités aéronautiques.

2. Les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante notifient dans les trente (30) jours, par écrit, à l'entreprise de transport aérien désignée leur décision d'acceptation ou de non-acceptation du programme d'exploitation soumis. Faute d'une notification dans le délai imparti, le programme d'exploitation est réputé avoir été accepté.

3. Toute modification ultérieure ainsi que toute demande visant à obtenir l'autorisation d'assurer des vols supplémentaires doivent également être soumises à l'acceptation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 12

ECHANGE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à la demande de celles-ci, les relevés statistiques périodiques et autres qui pourraient être raisonnablement nécessaires pour étudier la capacité offerte sur les services convenus par l'entreprise désignée.

Article 13

SÛRETÉ EN VOL

1. Chaque Partie contractante reconnaît la validité, aux fins de l'exploitation des transports aériens visés dans le présent Accord, des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences — encore valables — délivrés ou validés par l'autre Partie contractante, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats ou licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes mini-

males qui pourraient être établies conformément à la Convention. Chaque Partie contractante peut toutefois refuser de reconnaître la validité, aux fins du survol de son territoire, des brevets d'aptitude et des licences dont ses propres ressortissants seraient munis et qui leur auraient été délivrés ou qui auraient été validés par l'autre Partie contractante.

2. Chaque Partie contractante peut demander que des consultations aient lieu au sujet des normes de sûreté en vol appliquées par l'autre Partie contractante aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et aux conditions de sécurité des opérations des entreprises désignées. Si, à l'issue de ces consultations, une Partie contractante conclut que l'autre Partie contractante n'applique pas et ne fait pas respecter effectivement dans ces domaines des normes et des prescriptions de sûreté en vol au moins aussi rigoureuses que les normes minimales qui pourraient être fixées conformément à la Convention, l'autre Partie contractante en reçoit notification en même temps que des mesures jugées nécessaires pour qu'il y ait conformité avec les normes minimales susmentionnées; elle doit alors procéder aux ajustements voulus. Chaque Partie contractante se réserve le droit de retenir, révoquer ou restreindre l'autorisation d'exploitation d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, si celle-ci ne prend pas les mesures appropriées en question dans un délai raisonnable.

Article 14

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a à l'égard de l'autre Partie contractante de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord.

2. En particulier, chaque Partie contractante agit conformément aux dispositions concernant la sécurité aérienne qui figurent dans la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970², et la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³, ainsi que dans le Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, fait à Montréal le 23 septembre 1971 et signé à Montréal le 24 février 1988⁴.

3. Chaque Partie contractante prête à l'autre Partie contractante, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, comme des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute menace contre la sécurité de l'aviation civile.

4. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne applicables fixées par l'Organisation de l'aviation civile

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177 et vol. 1217, p. 404 (rectificatif au volume 974).

⁴ *Ibid.*, vol. 1589, p. 474.

internationale qui figurent dans les annexes à la Convention. Chaque Partie contractante exige des exploitants d'aéronefs immatriculés par elle, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur son territoire ou des exploitants des aéroports se trouvant sur son territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

5. Chaque Partie contractante accepte que les exploitants d'aéronefs soient tenus de respecter les dispositions de la sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 du présent article dont l'autre Partie contractante exige l'observation lorsque leurs aéronefs entrent sur le territoire de celle-ci, en sortent ou s'y trouvent. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire pour protéger les aéronefs et contrôler les passagers, les équipages les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises, le courrier et les provisions de bord avant et pendant les opérations d'embarquement et de débarquement ou de chargement et de déchargement. En outre, chaque Partie contractante examine dans un esprit positif toute demande formulée par l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales raisonnables de sécurité soient prises en cas de menace particulière.

6. En cas d'incident ou de toute menace d'incident entraînant la capture illécite d'aéronefs civils ou en cas d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité d'aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, chaque Partie contractante prête son assistance à l'autre Partie contractante en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées pour mettre fin rapidement et au moindre risque audit incident ou à ladite menace.

Article 15

CONSULTATIONS

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

2. Chaque Partie contractante peut demander qu'aient lieu des consultations soit directes, soit par correspondance débutant dans les trente (30) jours suivant la date de réception de la demande, à moins que les Parties contractantes n'en décident autrement.

Article 16

AMENDEMENTS

1. Si l'une ou l'autre Partie contractante estime nécessaire de modifier les dispositions du présent Accord, elle peut demander à l'autre Partie contractante d'entamer des consultations; ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et prendre la forme de discussions ou d'échanges de correspondance, commencent dans les soixante (60) jours suivant la date de réception de la demande, à moins que les Parties contractantes n'en décident autrement. Toute modification ainsi convenue entre en vigueur après approbation dans les conditions prévues par la législation nationale des deux Parties contractantes et confirmation par échange de notes diplomatiques.

2. Des modifications peuvent être apportées aux annexes au présent Accord par accord direct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes; elles entrent en vigueur après l'échange des lettres pertinentes.

Article 17

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

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

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à régler le différend par voie de négociations, elles peuvent convenir de le soumettre, aux fins de décision, à une personne ou un organisme ou, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, le différend peut porter, pour règlement, devant un tribunal composé de trois arbitres, chaque Partie contractante en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes nomme son arbitre dans les soixante (60) jours suivant la date à laquelle l'une des Parties contractantes reçoit de l'autre une communication, par la voie diplomatique, demandant que le différend soit soumis à l'arbitrage et le troisième arbitre est désigné dans les soixante (60) jours suivant la période susmentionnée. Si l'une ou l'autre Partie contractante ne nomme pas son arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai fixé, chaque Partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de choisir l'arbitre voulu. Dans tous les cas, le troisième arbitre doit être un ressortissant d'un Etat tiers; il préside le tribunal et fixe le lieu où doit se dérouler la procédure d'arbitrage. Le tribunal d'arbitrage adopte sa propre procédure.

3. Chaque Partie contractante prend à sa charge les dépenses afférentes à son arbitre. Les autres dépenses du tribunal sont également partagées entre les Parties contractantes.

4. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute sentence rendue conformément au paragraphe 2 du présent article.

5. Si l'une ou l'autre Partie contractante ne se conforme pas à une sentence rendue conformément au paragraphe 2 du présent article et aussi longtemps qu'elle se dérobe, l'autre Partie contractante peut restreindre, retenir ou révoquer tous droits ou privilèges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante ou à l'entreprise désignée défaillante.

Article 18

DÉNONCIATION

1. L'une ou l'autre Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord; cette notification est en même temps adressée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, l'Accord prend fin douze (12) mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante a reçu la notification de dénonciation, à moins que celle-ci ne soit retirée, après accord, avant l'expiration de la période susmentionnée.

2. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19

CONFORMITÉ AVEC DES CONVENTIONS MULTILATÉRALES

1. Si une convention multilatérale générale relative à un sujet couvert par le présent Accord entre en vigueur après avoir été acceptée par les deux Parties contractantes, les dispositions pertinentes de cette disposition l'emportent.

2. Des consultations peuvent avoir lieu conformément à l'article 15 en vue de déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est concerné par les dispositions d'une convention multilatérale.

Article 20

ENREGISTREMENT

Le présent Accord et toutes modifications dont il pourra ultérieurement faire l'objet seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21

ENTRÉE EN VIGUEUR

1. Le présent Accord a une durée de validité de cinq (5) ans. Si douze (12) mois avant la date d'expiration de la période de cinq ans susmentionnée, ni l'une ni l'autre Partie contractante ne notifie son intention d'y mettre fin, l'Accord sera prorogé pour une durée indéfinie.

2. Le présent Accord entrera provisoirement en vigueur à la date de sa signature et définitivement à la date à laquelle les Parties contractantes se notifieront mutuellement, par un échange de notes diplomatiques, que les formalités requises par leurs législations nationales respectives pour sa mise en application ont été accomplies.

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

FAIT en double exemplaire à Palanga, le 7 juillet 1995, en langues lituanienne, estonienne et anglaise, chaque texte faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation du présent Accord, le texte anglais l'emportera.

Pour le Gouvernement
de la République de Lituanie :
JONAS BIRŽIŠKIS

Pour le Gouvernement
de la République d'Estonie :
KALEV KALLO

ANNEXE À L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

1. Routes pouvant être exploitées par l'entreprise désignée [les entreprises désignées] de la Lituanie dans les deux sens :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en Lituanie</i>	<i>Points situés au-delà</i>
Points situés en Lituanie	Points situés dans des pays à choisir par la Lituanie	Tallin et/ou un autre point [d'autres points] en Estonie	Points situés dans des pays tiers à choisir par la Lituanie

Un point ou tous points situés sur les routes indiquées peuvent, au gré de l'entreprise désignée, être omis lors d'un vol ou de tous les vols à condition que tous les services aient pour point de départ ou leur point de destination finale en Lituanie.

2. Routes pouvant être exploitées par l'entreprise désignée [les entreprises désignées] de l'Estonie dans les deux sens :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en Lituanie</i>	<i>Points situés au-delà</i>
Points situés en Estonie	Points situés dans des pays à choisir par l'Estonie	Vilnius et/ou un autre point [d'autres points] en Estonie	Points situés dans des pays tiers à choisir par l'Estonie

Un point ou tous points situés sur les routes indiquées peuvent, au gré de l'entreprise désignée, être omis lors d'un vol ou de tous les vols à condition que tous les services aient leur point de départ ou leur point de destination finale en Estonie.

3. Les droits de trafic de la cinquième liberté à partir ou à destination d'un point intermédiaire ou d'un point situé au-delà ne peuvent être exercés que si les autorités aéronautiques des Parties contractantes concluent un accord à cet effet.