

No. 33755

—

**AUSTRIA
and
LITHUANIA**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Vienna on
28 June 1996**

Authentic texts: German, Lithuanian and English.

Registered by Austria on 28 April 1997.

—————

**AUTRICHE
et
LITUANIE**

**Accord relatif au transport aérien (avec annexe). Signé à
Vienne le 28 juin 1996**

Textes authentiques : allemand, lituanien et anglais.

Enregistré par l'Autriche le 28 avril 1997.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

LUFTVERKEHRSABKOMMEN ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG DER REPUBLIK LITAUEN

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Republik Litauen,

In der Folge in diesem Abkommen die Vertragsparteien genannt.

Als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt,

Vom Wunsche geleitet, in Ergänzung des genannten Abkommens ein Abkommen zum Zwecke der Einrichtung eines planmäßigen Flugverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus abzuschließen,

Haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Für die Anwendung dieses Abkommens, sofern sich im Zusammenhang nichts anderes ergibt:

- a) bedeutet der Ausdruck „Vertragspartei“ die Österreichische Bundesregierung auf der einen Seite und die Regierung der Republik Litauen auf der anderen Seite;
- b) bedeutet der Ausdruck „die Konvention“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt und schließt jeden gemäß Artikel 90 dieser Konvention angenommenen Anhang sowie Änderungen des Anhangs oder der Konvention gemäß deren Artikel 90 und 94 ein, sofern diese für beide Vertragsparteien in Kraft getreten sind;
- c) bedeutet der Ausdruck „Luftfahrtbehörden“ im Falle der Österreichischen Bundesregierung den Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst, und im Falle der Regierung der Republik Litauen den Verkehrsminister, oder jede andere Behörde, die zur Wahrnehmung der gegenwärtig von den vorgenannten Behörden ausgeübten Funktionen gesetzlich befugt ist;
- d) bedeutet der Ausdruck „Hoheitsgebiet“ in bezug auf einen Staat die Landgebiete und angrenzenden Küstengewässer, die der Staatshoheit dieses Staates unterstehen;
- e) bedeutet der Ausdruck „Fluglinie“ jede im Linienverkehr betriebene Luftverkehrsverbindung mit Luftfahrzeugen zum Zwecke der öffentlichen Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht;
- f) bedeutet der Ausdruck „internationale Fluglinie“ eine Fluglinie, die den Luftraum von mehr als einem Staat durchquert;
- g) bedeutet der Ausdruck „Fluglinienunternehmen“ jedes Luftverkehrsunternehmen, das eine internationale Fluglinie anbietet oder betreibt;
- h) bedeutet der Ausdruck „namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen“ ein Fluglinienunternehmen, das gemäß Artikel 3 des vorliegenden Abkommens namhaft gemacht und zugelassen wurde;
- i) bedeutet der Ausdruck „nichtgewerbliche Landung“ eine Landung zu jedem anderen Zweck als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Fracht oder Post;
- j) bedeutet der Ausdruck „Beförderungskapazität“:
 - (i) in bezug auf ein Luftfahrzeug die diesem auf einer Flugstrecke oder einem Flugstreckenabschnitt zur Verfügung stehende Nutzlast;
 - (ii) in bezug auf eine vereinbarte Fluglinie die Beförderungskapazität des auf dieser Fluglinie eingesetzten Luftfahrzeuges, multipliziert mit der von diesem Luftfahrzeug innerhalb eines gegebenen Zeitraumes auf einer Flugstrecke oder einem Flugstreckenabschnitt betriebenen Frequenz.

Artikel 2

Verkehrsrechte

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei hinsichtlich ihres planmäßigen internationalen Fluglinienverkehrs die folgenden Rechte:
 - a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;
 - b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Landungen zu nichtgewerblichen Zwecken durchzuführen.
2. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Zwecke der Einrichtung eines planmäßigen internationalen Fluglinienverkehrs auf den im Anhang festgelegten Flugstrecken die in diesem Abkommen angeführten Rechte. Diese Fluglinien und Flugstrecken werden in der Folge „die vereinbarten Fluglinien“ bzw. „die festgelegten Flugstrecken“ genannt; Beim Betrieb einer vereinbarten Fluglinie auf einer festgelegten Flugstrecke genießt das bzw. genießen die von jeder Vertragspartei namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen außer den in Absatz 1 dieses Artikels genannten Rechten noch das Recht, auf den für diese Flugstrecke im Flugstreckenplan festgelegten Punkten Landungen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei durchzuführen, um Fluggäste und Fracht, einschließlich Post, aufzunehmen und abzusetzen.
3. Keine Bestimmung in Absatz 2 dieses Artikels ist dahingehend auszulegen, daß dem bzw. den Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei das Vorrecht eingeräumt wird, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste und Fracht, einschließlich Post, die für einen anderen Punkt im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind, zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen.

Artikel 3

Erforderliche Bewilligungen

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei schriftlich ein oder mehrere Fluglinienunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken namhaft zu machen.
2. Bei Erhalt dieser Namhaftmachung haben die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei nach Maßgabe der Bestimmungen der Absätze 4 und 5 dieses Artikels einem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen die entsprechenden Betriebsbewilligungen unverzüglich zu erteilen.
3. Jede Vertragspartei hat das Recht, durch schriftliche Benachrichtigung der anderen Vertragspartei die Namhaftmachung eines solchen Fluglinienunternehmens zurückzuziehen und ein anderes namhaft zu machen.
4. Von einem seitens einer der Vertragsparteien namhaft gemachten Fluglinienunternehmen kann verlangt werden, der anderen Vertragspartei den Nachweis zu erbringen, daß es in der Lage ist, die Bedingungen der Gesetze und Vorschriften zu erfüllen, die von dieser Vertragspartei in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Konvention üblicher- und billigerweise auf den Betrieb internationaler Fluglinien angewendet werden.
5. Jede Vertragspartei hat das Recht, die Erteilung der in Absatz 2 dieses Artikels genannten Betriebsbewilligungen zu verweigern oder dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen für die Ausübung der in Artikel 2 des vorliegenden Abkommens angeführten Rechte die von ihr für erforderlich erachteten Bedingungen in allen jenen Fällen aufzuerlegen, in denen der genannten Vertragspartei nicht nachgewiesen wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle dieses Fluglinienunternehmens bei der Vertragspartei, die es namhaft gemacht hat, oder ihren Staatsangehörigen liegen.
6. Ist ein Fluglinienunternehmen auf diese Weise namhaft gemacht und ihm die Bewilligung erteilt worden, so kann es jederzeit den Betrieb der vereinbarten Fluglinien aufnehmen, vorausgesetzt, daß ein gemäß den Bestimmungen des Artikels 11 des vorliegenden Abkommens erstellter Tarif in Kraft ist und eine Vereinbarung gemäß den Bestimmungen des Artikels 5 des vorliegenden Abkommens in bezug auf diese Fluglinie getroffen wurde.

Artikel 4

Aussetzung und Widerruf

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, die Ausübung der in Artikel 2 des vorliegenden Abkommens festgelegten Rechte durch das bzw. die von der anderen Vertragspartei namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen auszusetzen oder die Betriebsbewilligung zu widerrufen oder die von ihr für die Ausübung dieser Rechte als notwendig erachteten Bedingungen aufzuerlegen:
 - a) in allen Fällen, in denen sie nicht überzeugt ist, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle dieses bzw. dieser Fluglinienunternehmen(s) bei der Vertragspartei, die das bzw. die Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat, oder bei deren Staatsangehörigen liegen, oder
 - b) falls es diese(s) Fluglinienunternehmen unterläßt bzw. unterlassen, die Gesetze und Vorschriften der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, zu befolgen, oder
 - c) falls das bzw. die Fluglinienunternehmen es in anderer Weise unterläßt bzw. unterlassen, den Betrieb gemäß den im vorliegenden Abkommen vorgeschriebenen Bedingungen durchzuführen.
2. Dieses Recht wird nur nach Beratungen mit der anderen Vertragspartei ausgeübt, es sei denn, daß sofortige Aussetzung, sofortiger Widerruf oder Auferlegung der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Bedingungen unbedingt erforderlich ist, um weitere Verstöße gegen Gesetze oder Vorschriften zu verhindern. In diesem Fall beginnen die Beratungen innerhalb von sechzig (60) Tagen ab dem Zeitpunkt, zu dem eine der beiden Vertragsparteien darum ersucht hat.

Artikel 5

Kapazitätsvorschriften

Die zum Betrieb der vereinbarten planmäßigen Fluglinien bereitgestellte Kapazität unterliegt den folgenden Bedingungen:

1. Dem oder den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen beider Vertragsparteien ist in gerechter und gleicher Weise Gelegenheit zum Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken zu geben.
2. Beim Betrieb der vereinbarten Fluglinien hat bzw. haben das bzw. die Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei die Interessen des (der) Fluglinienunternehmen(s) der anderen Vertragspartei zu berücksichtigen, um nicht die von letzteren auf der gesamten oder einem Teil derselben Flugstrecke betriebenen Fluglinien ungebührlich zu beeinträchtigen.
3. Die vereinbarten Fluglinien, die von den von den Vertragsparteien namhaft gemachten Fluglinienunternehmen betrieben werden, haben in enger Beziehung zur Verkehrsnachfrage der Öffentlichkeit auf den festgelegten Flugstrecken zu stehen: vorrangiges Ziel der vereinbarten Fluglinien ist die Bereitstellung einer Kapazität, um die bestehende und vernünftigerweise voraussehbare Nachfrage für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post zwischen dem Hoheitsgebiet der das bzw. die Fluglinienunternehmen namhaft machenden Vertragspartei und dem Land des Endziels des Verkehrs zu decken.
4. Das Beförderungsangebot für Fluggäste, Fracht und Post, die an Punkten auf den festgelegten Flugstrecken im Hoheitsgebiet anderer Staaten als desjenigen, der das bzw. die Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat, aufgenommen oder abgesetzt werden, hat im Einklang mit dem allgemeinen Grundsatz zu erfolgen, daß die Beförderungskapazität entsprechen soll:
 - a) der Verkehrsnachfrage zwischen dem Ursprungsland und den Bestimmungsländern;
 - b) der Verkehrsnachfrage in dem Gebiet, welches das bzw. die Fluglinienunternehmen durchquert bzw. durchqueren, wobei lokale und regionale Verkehrslinien, die von den Fluglinienunternehmen der Staaten, die dieses Gebiet umfassen, eingerichtet wurden, zu berücksichtigen sind, und
 - c) der Betriebsnotwendigkeit des Durchgangsverkehrs.
5. Die Flugpläne der vereinbarten Fluglinien sind den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien mindestens dreißig (30) Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihrer Einführung zur Genehmigung vorzulegen. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden herabgesetzt werden.

6. Die gemäß den Bestimmungen dieses Artikels für eine Saison erstellten Flugpläne bleiben für entsprechende Saisonen in Kraft, bis neue Flugpläne gemäß den Bestimmungen dieses Artikels erstellt worden sind.

Artikel 6

Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

1. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Ausweise, die von einer Vertragspartei ausgestellt oder als gültig erklärt wurden und noch gültig sind, sind von der anderen Vertragspartei für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien als gültig anzuerkennen.
2. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, für Flüge über ihr eigenes Hoheitsgebiet die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Ausweisen zu verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von einem anderen Staat ausgestellt oder als gültig erklärt worden sind.

Artikel 7

Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben

1. Die von dem bzw. den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei auf internationalen Fluglinien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie deren übliche Ausrüstung, Treib- und Schmierstoffvorräte sowie Bordvorräte (einschließlich Nahrungsmittel, Getränke und Tabak), die sich an Bord dieses Luftfahrzeuges befinden, sind bei der Ankunft im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Untersuchungsgebühren und sonstigen Abgaben oder Steuern befreit, vorausgesetzt, daß diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord des Luftfahrzeuges verbleiben.
2. Weiters sind von diesen Abgaben und Steuern, mit Ausnahme der für erbrachte Dienstleistungen zu entrichtenden Entgelte, befreit:
 - a) Bordvorräte innerhalb der von den Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen, die im Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien an Bord genommen wurden und zur Verwendung an Bord der auf einer festgelegten Flugstrecke der anderen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind;
 - b) Ersatzteile, die in das Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien zum Zwecke der Wartung oder Instandsetzung von Luftfahrzeugen eingeführt werden, die von dem bzw. den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer festgelegten Flugstrecke eingesetzt werden;
 - c) Treib- und Schmierstoffe, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die von dem bzw. den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer festgelegten Flugstrecke betrieben werden, selbst wenn diese Vorräte während des Fluges über dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, in dem sie an Bord genommen wurden, verwendet werden sollen.

Es kann verlangt werden, daß die in den obigen Absätzen a), b) und c) genannten Gegenstände unter Zöllaufsicht oder Zöllkontrolle bleiben.

3. Die übliche Bordausrüstung sowie die Gegenstände und Vorräte, die sich an Bord des Luftfahrzeuges einer der Vertragsparteien befinden, dürfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieser Vertragspartei entladen werden. In jedem Fall können sie bis zu ihrer Wiederausfuhr oder anderweitigen Verfügung im Einklang mit den Zollvorschriften unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden.

Artikel 8

Besteuerung

1. Gewinne aus dem Betrieb von Luftfahrzeugen auf den vereinbarten Fluglinien unterliegen nur in dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei der Besteuerung, in dem sich der Ort der tatsächlichen Leitung des Unternehmens befindet.

2. Das Kapital in Form der auf den vereinbarten Fluglinien betriebenen Luftfahrzeuge sowie des mit dem Betrieb solcher Luftfahrzeuge zusammenhängenden beweglichen Vermögens unterliegt nur in dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei der Besteuerung, in dem sich der Ort der tatsächlichen Leitung des Unternehmens befindet.
3. Besteht ein besonderes Abkommen zur Vermeidung von Doppelbesteuerung hinsichtlich der Einkommens- und Kapitalsteuer zwischen den Vertragsparteien, so gelten dessen Bestimmungen.

Artikel 9

Direkter Transitverkehr

1. Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post im direkten Transitverkehr durch das Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien, die den für diesen Zweck vorgesehenen Bereich des Flughafens nicht verlassen, unterliegen nur einer vereinfachten Kontrolle, ausgenommen im Hinblick auf Sicherheitsmaßnahmen gegen Gewalttaten und Luftpiraterie.
2. Gepäck-, Fracht- und Postsendungen im direkten Transitverkehr sind von Zollgebühren und anderen ähnlichen Steuern befreit.

Artikel 10

Sicherheit der Zivilluftfahrt

1. Im Einklang mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen. Ohne Beschränkung ihrer allgemeinen völkerrechtlichen Rechte und Pflichten handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des am 14. September 1963 in Tokio unterzeichneten Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, des am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, des am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt oder jedes anderen Übereinkommens über die Sicherheit der Luftfahrt, welchem sie noch beitreten.
2. Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede notwendige Hilfe, um Handlungen der widerrechtlichen Inbesitznahme von zivilen Luftfahrzeugen und sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit von solchen Luftfahrzeugen, deren Fluggäste und Besatzungsmitglieder, von Flughäfen und Luftfahrteinrichtungen sowie jede sonstige Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.
3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation festgelegten und als Anhänge zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt bezeichneten Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt, sofern solche Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie tragen dafür Sorge, daß die Betreiber von bei ihnen eingetragenen Luftfahrzeugen oder die Betreiber von Luftfahrzeugen, die den Hauptgeschäftssitz oder ständigen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet in Übereinstimmung mit diesen Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt handeln.
4. Die Vertragsparteien kommen überein, daß solche Betreiber von Luftfahrzeugen angehalten werden können, die von der anderen Vertragspartei geforderten, in Absatz 3 dieses Artikels genannten Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt für die Einreise in das, die Ausreise aus dem und das Verweilen in dem Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei zu befolgen. Jede der Vertragsparteien trägt dafür Sorge, daß in ihrem Hoheitsgebiet geeignete Maßnahmen wirksam angewendet werden, um das Luftfahrzeug zu schützen und die Fluggäste, die Besatzungsmitglieder, die von ihnen mitgeführten Gegenstände, das Gepäck, die Fracht und die Bordvorräte sowohl vor dem Einsteigen und Beladen als auch währenddessen einer Kontrolle zu unterziehen. Jede der Vertragsparteien hat weiters jedwede Aufforderung der anderen Vertragspartei zur Ergreifung angemessener Sondermaßnahmen zum Schutz vor einer ganz bestimmten Bedrohung wohlwollend zu berücksichtigen.

5. Kommt es zu einem Zwischenfall widerrechtlicher Inbesitznahme eines Zivilluftfahrzeuges oder zu sonstigen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit eines Luftfahrzeuges, seiner Fluggäste und Besatzungsmitglieder, von Flughäfen oder Luftfahrteinrichtungen oder droht ein derartiger Zwischenfall, so gewähren die Vertragsparteien einander Hilfe durch erleichterten Informationsfluß und sonstige geeignete Maßnahmen zur schnellen und sicheren Beendigung eines derartigen Zwischenfalles oder der Gefahr eines solchen.
6. Sollte eine Vertragspartei von den in diesem Artikel für die Luftfahrt vorgesehenen Sicherheitsbestimmungen abweichen, so können die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei sofortige Beratungen mit den Luftfahrtbehörden dieser Partei beantragen.

Artikel 11

Beförderungstarife

1. Die von dem bzw. den Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei für die Beförderung in das oder aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einzuhebenden Tarife sind unter gebührender Berücksichtigung aller maßgeblichen Faktoren, einschließlich der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns und der Charakteristika der Beförderung, wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit, in angemessener Höhe zu erstellen.
2. Die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Tarife sind zwischen den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der beiden Vertragsparteien zu vereinbaren.
3. Vereinbarungen gemäß obigem Absatz 2 können, wenn möglich, durch das Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) getroffen werden.
4. Die auf diese Weise vereinbarten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens dreißig (30) Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihrer Einführung zur Genehmigung vorzulegen; in besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden herabgesetzt werden.
5. Können die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen sich auf einen dieser Tarife nicht einigen oder kann aus anderen Gründen ein Tarif gemäß Absatz 2 dieses Artikels nicht festgelegt werden oder geben die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei während der ersten fünfzehn (15) Tage der in Absatz 4 dieses Artikels genannten Frist von dreißig (30) Tagen bekannt, daß sie mit einem gemäß den Bestimmungen von Absatz 2 dieses Artikels vereinbarten Tarif nicht einverstanden sind, so werden sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, eine Einigung über die Tarife zu erzielen.
6. Können sich die Luftfahrtbehörden über die Genehmigung eines ihnen gemäß obigem Absatz 4 vorgelegten Tarifs oder über die Festsetzung eines Tarifs gemäß Absatz 5 nicht einigen, so werden die Vertragsparteien sich bemühen, eine Einigung über die Tarife zu erzielen.
7. Kein Tarif tritt in Kraft, wenn er nicht durch die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien genehmigt wurde.
8. Die gemäß den Bestimmungen dieses Artikels erstellten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife gemäß den Bestimmungen dieses Artikels erstellt worden sind.

Artikel 12

Überweisung von Reinerträgen

1. Jede Vertragspartei gewährt dem bzw. den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, den von dem bzw. den Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei in ihrem Hoheitsgebiet im Zusammenhang mit der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Post und Fracht erzielten Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben in frei konvertierbarer Währung zum offiziellen Wechselkurs des Tages, an dem die Überweisung erfolgt, frei zu überweisen. Überweisungen sind unverzüglich durchzuführen, spätestens jedoch innerhalb von sechzig (60) Tagen nach dem Zeitpunkt des Ersuchens.
2. Besteht zwischen den Vertragsparteien ein besonderes Zahlungsabkommen, so gelten für die Zahlungen die Bestimmungen dieses Abkommens.

Artikel 13

Vertretung, Ausstellung von Beförderungsdokumenten und Verkaufsförderung

1. Vorbehaltlich der Gesetze und Vorschriften der anderen Vertragspartei erhält bzw. erhalten das bzw. die von jeder Vertragspartei namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen in gleichem Maße Gelegenheit, das für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken notwendige technische und kaufmännische Personal einzustellen und im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Büros einzurichten und zu betreiben.
2. Dem bzw. den von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen ist, vorbehaltlich der Gesetze und Vorschriften der anderen Vertragspartei, in gleichem Maße Gelegenheit zu geben, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei alle Arten von Beförderungsdokumenten auszustellen und Werbung und Verkaufsförderung zu betreiben.

Artikel 14

Beistellung von Statistiken

1. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei werden den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen regelmäßige oder sonstige statistische Unterlagen übermitteln.
2. Diese Unterlagen haben alle Angaben zu umfassen, die zur Feststellung des auf den vereinbarten Fluglinien von dem bzw. den Fluglinienunternehmen beförderten Verkehrsaufkommens und seiner Herkunft und Zielpunkte erforderlich sind.

Artikel 15

Beratungen und Abänderungen

1. Im Geiste enger Zusammenarbeit werden sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien von Zeit zu Zeit beraten, um die Durchführung und zufriedenstellende Erfüllung der Bestimmungen des vorliegenden Abkommens und seines Anhangs zu gewährleisten.
2. Wenn eine der Vertragsparteien es für wünschenswert hält, irgendeine Bestimmung des vorliegenden Abkommens abzuändern, so kann sie um Beratungen mit der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Beratungen (die durch Gespräche zwischen den Luftfahrtbehörden vorbereitet werden können) haben innerhalb eines Zeitraumes von sechzig (60) Tagen nach dem Zeitpunkt des Ersuchens zu beginnen, sofern nicht beide Vertragsparteien eine Verlängerung dieses Zeitraumes vereinbaren. Auf diese Weise vereinbarte Abänderungen sind von jeder Vertragspartei im Einklang mit ihren verfassungsmäßigen Verfahren zu genehmigen.
3. Abänderungen des Anhangs sind zwischen den entsprechenden Behörden der Vertragsparteien zu vereinbaren.

Artikel 16

Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Bei einer Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung des vorliegenden Abkommens werden sich die Vertragsparteien zunächst bemühen, diese auf dem Verhandlungswege beizulegen.
2. Kommen die Vertragsparteien auf dem Verhandlungswege zu keiner Einigung, können sie vereinbaren, die Meinungsverschiedenheit einer Person oder einem Gremium zur Entscheidung vorzulegen; vereinbaren sie dies nicht, wird die Meinungsverschiedenheit auf Ersuchen einer der beiden Vertragsparteien einem Gericht von drei Schiedsrichtern zur Entscheidung vorgelegt werden, wobei jeweils einer von jeder Vertragspartei namhaft gemacht und der dritte Schiedsrichter von den beiden so namhaft gemachten Schiedsrichtern bestellt wird. Jede Vertragspartei hat innerhalb eines Zeitraumes von sechzig (60) Tagen ab dem Zeitpunkt, zu dem sie auf diplomatischem Wege vom Ersuchen der anderen Vertragspartei auf schiedsgerichtliche Behandlung der Meinungsverschiedenheit Kenntnis erhalten hat, einen Schiedsrichter namhaft zu machen; der dritte Schiedsrichter ist innerhalb eines Zeitraumes von weiteren sechzig (60) Tagen zu bestellen. Wenn eine der Vertragsparteien es verabsäumt, innerhalb des festgelegten Zeitraumes einen Schiedsrichter namhaft zu machen oder wenn der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb des festgelegten Zeitraumes bestellt wird, kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von jeder der Vertragsparteien ersucht werden, je

nachdem es der Fall erfordert, einen oder mehrere Schiedsrichter zu ernennen. Der dritte Schiedsrichter muß auf jeden Fall ein Staatsangehöriger eines Drittstaates sein und den Vorsitz des Schiedsgerichtes führen.

3. Die Vertragsparteien verpflichten sich, jede gemäß Absatz 2 dieses Artikels getroffene Entscheidung zu befolgen.
4. Verabsäumt es eine der Vertragsparteien, eine nach Absatz 2 dieses Artikels getroffene Entscheidung zu befolgen, so kann die andere Vertragspartei so lange alle Rechte oder Vorrechte, die sie der säumigen Vertragspartei auf Grund dieses Abkommens gewährt hat, einschränken, aufheben oder widerrufen.
5. Jede Vertragspartei trägt die für ihren Schiedsrichter erforderlichen Kosten und Honorare; das Honorar für den dritten Schiedsrichter sowie die für diesen erforderlichen Ausgaben wie auch die für die schiedsgerichtliche Tätigkeit anfallenden Kosten sind von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen zu tragen.

Artikel 17

Beendigung

1. Jede der Vertragsparteien kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich auf diplomatischem Wege ihren Entschluß bekanntgeben, das vorliegende Abkommen zu kündigen; eine solche Benachrichtigung ist gleichzeitig dem Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und dem Sekretariat der Vereinten Nationen zur Kenntnis zu bringen.
2. In einem solchen Fall tritt das Abkommen zwölf (12) Monate nach dem Zeitpunkt des Eintreffens der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieses Zeitraumes einvernehmlich zurückgezogen wird. Wenn keine Empfangsbestätigung durch die andere Vertragspartei erfolgt, gilt die Kündigung als vierzehn (14) Tage nach Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation eingegangen.

Artikel 18

Registrierung

Dieses Abkommen und jede Änderung davon sind bei dem Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und dem Sekretariat der Vereinten Nationen zu registrieren.

Artikel 19

Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die beiden Vertragsparteien einander in einem diplomatischen Notenwechsel bekanntgegeben haben, daß die Erfordernisse für sein Inkrafttreten nach ihren jeweiligen verfassungsrechtlichen Verfahren erfüllt worden sind.

ZU URKUND DESSEN haben die von ihren jeweiligen Regierungen dazu gehörig befugten unterfertigten Bevollmächtigten das vorliegende Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN in Wien am 28. Juni 1996 in zweifacher Ausfertigung, in deutscher, litauischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen authentisch ist. Bei unterschiedlicher Auslegung ist der englische Text maßgeblich.

Für die Österreichische
Bundesregierung:

SCHÜSSEL

Für die Regierung
der Republik Litauen:

GYLYS

ANHANG

- A. Das bzw. die von der Regierung der Österreichischen Bundesregierung namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen ist bzw. sind berechtigt, auf den im folgenden festgelegten Flugstrecken planmäßige Fluglinien in beiden Richtungen zu betreiben:

Abflugpunkte:	Ankunftspunkte:
Punkte in Österreich	Punkte in Litauen

- B. Das bzw. die von der Regierung der Republik Litauen namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen ist bzw. sind berechtigt, auf den im folgenden festgelegten Flugstrecken planmäßige Fluglinien in beiden Richtungen zu betreiben:

Abflugpunkte:	Ankunftspunkte:
Punkte in Litauen	Punkte in Österreich

- C. Alle Zwischenpunkte und Punkte darüber hinaus können von dem bzw. den von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen ohne Ausübung der Verkehrsrechte der fünften Luftfreiheit angefliegen werden.

Die allfällige Ausübung von Verkehrsrechten der fünften Luftfreiheit kann von den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbart werden.

[LITHUANIAN TEXT — TEXTE LITUANIEN]

AUSTRIJOS FEDERALINĖS VYRIAUSYBĖS IR LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS ORO SUSISIEKIMO SUTARTIS

Austrijos Federalinė Vyriausybė ir Lietuvos Respublikos Vyriausybė, toliau vadinamos Susitariančiomis Šalimis,

būdamos Tarptautinės Civilinės Aviacijos Konvencijos, pasirašytos 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, dalyvės,

siekdamos pasirašyti šią Konvenciją, papildančią sutartį reguliariam oro susisiekimui tarp ir už atitinkamų savo teritorijų pradėti,

susitarė:

1 straipsnis**Sąvokos**

Šioje Sutartyje, jei kontekste kitaip nenumatyta:

- a) terminas „Susitarianči Šalis“ reiškia Austrijos Federalinę Vyriausybę iš vienos pusės ir Lietuvos Respublikos Vyriausybę iš kitos;
- b) terminas „Konvencija“ reiškia Tarptautinę Civilinės Aviacijos Konvenciją, pasirašytą 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, ir apima bet kurį Priedą, priimtą pagal šios Konvencijos 90 straipsnį, ir bet kurią Priedo arba Konvencijos pataisą, priimtą pagal Konvencijos 90 ir 94 straipsnius, kiek jos galioja abiem Susitariančiom Šalim;
- c) terminas „aeronautikos vadovybė“ Austrijos Federalinės Vyriausybės atveju reiškia Federalinį Mokslo, susisiekimą ir meno ministrą, o Lietuvos Respublikos Vyriausybės atveju -Susisiekimą ministrą arba bet kurią kitą vadovybę, juridškai įgaliotą vykdyti funkcijas, kurias šiuo metu vykdo minėtos vadovybės;
- d) terminas „teritorija“ kalbant apie valstybę reiškia sausumos plotus ir teritorinius vandenius, priklausančius šios valstybės suverenitetui;
- e) terminas „oro susisiekimą“ reiškia bet kurį reguliarų oro susisiekimą, kurį vykdo orlaivis visuomeniniam keleivių, pašto ar krovinių gabenimui;
- f) terminas „tarptautinis oro susisiekimą“ reiškia oro susisiekimą, vykdomą daugiau kaip per vienos valstybės oro erdvę;
- g) terminas „aviakompanija“ reiškia bet kurią oro transporto įmonę, vykdančią arba siūlančią tarptautinį oro susisiekimą;
- h) terminas „paskirtoji aviakompanija“ reiškia aviakompaniją, paskirtą ir įgaliotą pagal šios Sutarties 3 straipsnį;
- i) terminas „nutūpimas nekomerciniais tikslais“ reiškia nutūpimą bet kuriuo tikslu, išskyrus keleivių įlaipinimą ar išlaipinimą, krovinių arba pašto pakrovimą ar iškrovimą;
- j) terminas „talpa“ reiškia:
 - (i) orlaivio atžvilgiu – visame maršrute arba jo dalyje naudojamo orlaivio apkrovimą;
 - (ii) sutarto susisiekimą atžvilgiu – tokiam susisiekimui naudojamo orlaivio talpą, padaugintą iš to orlaivio skrydžių per tam tikrą laiką visu maršrute arba jo dalimi dažnio.
- k) terminas „tarifas“ reiškia – kainas, mokamas už keleivių ir krovinių gabenimą, taip pat sąlygas, kuriomis šios kainos taikomos, įskaitant kainas ir sąlygas už agentų ir kitas papildomas paslaugas, išskyrus pašto gabenimo užmokesčių bei sąlygas.

2 straipsnis**Susisiekimą teisės**

1. Kiekviena Susitarianči Šalis suteikia kitai Susitariančiai Šaliai šias reguliaraus tarptautinio oro susisiekimą teises:

- a) teisę nenuptiant perskristi jos teritoriją;
- b) teisę nutūpti jos teritorijoje nekomerciniais tikslais.

2. Kiekviena Susitarianti Šalis suteikia kitai Susitariančiai Šaliai teisę pradėti reguliarių tarptautinį oro susisiekimą šios Sutarties Priede apibrėžtais maršrutais. Toks susisiekimas ir maršrutai toliau atitinkamai vadinami „sutartu susisiekimu“ ir „apibrėžtais maršrutais“. Kiekvienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija(-jos), vykdydama(-os) sutartą susisiekimą apibrėžtu maršrutu, be teisių, nurodytų šio straipsnio 1 punkte, taip pat turės teisę nutūpti kitos Susitariančios Šalies teritorijoje tvarkaraštyje apibrėžto maršruto punktuose ir įlaipinti ar išlaipinti keleivius, bei pakrauti ar iškrauti krovinį ir paštą.

3. Niekas pagal šio straipsnio 2 punktą nesuteikia privilegijos vienos Susitariančios Šalies aviakompanijai(-joms) įlaipinti kitos Susitariančios Šalies teritorijoje keleivius arba pakrauti krovinį bei paštą ir gabenti juos už užmokesį arba nuomą į kitą tos kitos Susitariančios Šalies teritorijos punktą.

3 straipsnis

Reikalingi įgaliojimai

1. Kiekviena Susitarianti Šalis turi teisę raštu paskirti vieną arba kelias aviakompanijas sutartam susisiekimui apibrėžtais maršrutais vykdyti.

2. Gavusi tokį paskyrimą, kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė pagal šio straipsnio 4 ir 5 punktų reikalavimus nedelsdama suteiks paskirtajai aviakompanijai atitinkamus eksploataavimo įgaliojimus.

3. Kiekviena Susitarianti Šalis turi teisę, pranešusi raštu kitai Susitariančiai Šaliai, atšaukti tokios aviakompanijos paskyrimą ir paskirti kitą.

4. Gali būti pareikalauta, kad bet kurios iš Susitariančių Šalių paskirtoji aviakompanija įrodytų kitai Susitariančiai Šaliai, kad ji pasiruošusi vykdyti sąlygas įstatymų ir norminių aktų, kuriuos tarptautiniam oro susisiekimui pagal Konvenciją paprastai ir pagrįstai taiko ši Susitarianti Šalis.

5. Kiekviena Susitarianti Šalis turi teisę nesuteikti šio straipsnio 2 punkte minimų eksploataavimo įgaliojimų arba iškelti tokias sąlygas, kurių, jos manymu, reikia paskirtajai aviakompanijai naudojantis šios Sutarties 2 straipsnyje numatytomis teisėmis, bet kuriuo atveju, kai minėta Susitarianti Šalis nėra įsitikinusi, kad didžioji tos aviakompanijos nuosavybės dalis ir veiksminga kontrolė priklauso Susitariančiai Šaliai, paskyrusiai aviakompaniją, arba jos piliečiams.

6. Taip paskirta ir įgaliota aviakompanija gali bet kuriuo metu pradėti vykdyti sutartą susisiekimą, su sąlyga, kad galioja tarifas, nustatytas pagal šios Sutarties 11 straipsnį, ir dėl šio susisiekimo susitarta pagal šios Sutarties 5 straipsnio sąlygas.

4 straipsnis

Sustabdymas ir atšaukimas

1. Kiekviena Susitarianti Šalis turi teisę sustabdyti šios Sutarties 2 straipsnyje numatytas kitos Susitariančios Šalies paskirtosios (-jų) aviakompanijos (-jų) teises arba atšaukti eksploataavimo įgaliojimą, arba iškelti tokias sąlygas, kurių jos manymu reikia naudojantis šiomis teisėmis:

- a) bet kuriuo atveju, jei ji nėra įsitikinusi, kad didžioji tos aviakompanijos (-jų) nuosavybės dalis ir veiksminga kontrolė priklauso Susitariančiai Šaliai, paskyrusiai aviakompaniją(-jas), arba jos piliečiams;
- b) jei ši (-ios) aviakompanija(-jos) pažeidžia šias teises suteikusios Susitariančios Šalies įstatymus ar norminius aktus;
- c) jei aviakompanija(-jos) kitaip nevykdo šios Sutarties sąlygų.

2. Šia teise turi būti naudojamas tik pasikonsultavus su kita Susitariančia Šalimi, tuo atveju, jei nėra būtina nedelsiant sustabdyti, atšaukti arba iškelti sąlygas, minimas šios Sutarties 1 straipsnyje, siekiant užkirsti kelią tolimesniam įstatymų arba norminių aktų pažeidėjimui. Tokiu atveju konsultacijų prasidės per šešiasdešimt (60) dienų nuo tos datos, kai viena iš Susitariančių Šalių pareikalaus konsultacijų.

5 straipsnis

Talpos sąlygos

Talpa, naudojama sutartame reguliariame oro susisiekiame, turi atitikti šias sąlygas:

1. Abiejų Susitariančių Šalių paskirtosios aviakompanijos turi turėti teisingas ir lygias galimybes sutartam susisiekimui apibrėžtais maršrutais vykdyti.
2. Kiekvienos Susitariančios Šalies aviakompanija(-jos), vykdydama sutartą susisiekimą, turi atsižvelgti į kitos Susitariančios Šalies aviakompanijos(-jų) interesus, kad nepakenktų susisiekimui, kurį pastaroji vykdo visame arba dalyje to paties maršruto.
3. Susitariančių Šalių paskirtųjų aviakompanijų vykdomas sutartas susisiekimas turi būti glaudžiai susijęs su visuomenės poreikiais apibrėžtuose maršrutuose ir sutarto susisiekimo pagrindinis tikslas turi garantuoti talpą, atitinkančią esamus ir pagrįstai numatomus poreikius keleiviams, kroviniui ir paštui gabenti tarp Susitariančios Šalies, paskyrusios aviakompaniją(-jas), ir šalies, kurioje kelionė baigiasi, teritorijų.
4. Keleivių, krovinių ir pašto, paimtų ir paliktų apibrėžtų maršrutų punktuose, esančiuose trečiojoje valstybėje, gabenimas turi būti vykdomas sutinkamai su bendroju principu, pagal kurį talpa turi atitikti:
 - a) susisiekimo poreikį tarp šalies, kurioje kelionė prasideda, ir šalių, kuriose ji baigiasi.
 - b) rajono, per kurį skrenda aviakompanija(-jos), susisiekimo poreikį, atsižvelgiant į vietinį ir regioninį susisiekimą, vykdomą aviakompanijų šalies, įeinančios į šį rajoną;
 - c) tiesioginio susisiekimo būtinumo poreikį.
5. Sutarto susisiekimo tvarkaraščiai turi būti pateikiami tvirtinti abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybėms prieš trisdešimt (30) dienų iki pasiūlytos jų įvedimo dienos. Ypatingais atvejais šis terminas minėtų vadovybių susitarimu gali būti sumažintas.
6. Tvarkaraščiai, nustatyti pagal šio straipsnio sąlygas vienam sezonui, galios atitinkamus sezonus, kol pagal šio straipsnio sąlygas bus nustatyti nauji tvarkaraščiai.

6 straipsnis

Sertifikatų ir licencijų pripažinimas

1. Tebegaliojančius orlaivio tinkamumo skraidyti sertifikatus, kvalifikacijos sertifikatus ir licencijas, kuriuos išdavė arba pripažino galiojančiais viena Susitarianči Šalis, sutarto susisiekimo vykdymui turi pripažinti galiojančiais ir kita Susitarianči Šalis.

2. Kiekviena Susitarianči Šalis skrydžiams per savo teritoriją pasilieka teisę nepripažinti kvalifikacijos sertifikatų ir licencijų, kurias jos piliečiams išdavė arba pripažino galiojančiomis kita valstybė.

7 straipsnis

Atleidimas nuo maito ir kitų mokesčių

1. Kiekvienos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos(-jų) orlaivis, naudojamas tarptautiniam oro susisiekimui, taip pat jo nuolatinė įranga, kuro ir tepalų atsargos bei orlaivio atsargos (įskaitant maistą, gėrimus ir rūkalus), esančios orlaivyje, bus atleistos nuo visų maitų mokesčių, patikrinimo rinkliavų ir kitų maitų arba mokesčių atvykstant į kitos Susitariančios Šalies teritoriją, su sąlyga, kad tokia įranga ir atsargos lieka orlaivyje iki jų išgabenimo atgal.

2. Nuo tų pačių maitų ir mokesčių, išskyrus rinkliavas už teikiamas paslaugas, taip pat atleidžiami:

- a) orlaivio atsargos, paimamos į orlaivį bet kurios Susitariančios Šalies teritorijoje, neviršijančios minėtos Susitariančios Šalies vadovybės nustatytų limitų ir skirtos vartoti orlaivyje, kurį kita Susitarianči Šalis naudoja apibrėžtame maršrute;
- b) į bet kurios iš Susitariančių Šalių teritoriją įvežamos atsarginės dalys, skirtos orlaivių, kuriuos kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija(-jos) naudoja apibrėžtame maršrute, priežiūrai arba remontui;
- c) kuras ir tepalai, skirti kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos(-jų) orlaiviams, naudojamiems apibrėžtame maršrute, net jei šios atsargos turi būti naudojamos daliai skrydžio per Susitariančios Šalies, kurioje jos paimamos, teritoriją.

Šio punkto a), b) ir c) papunkčiuose minimas medžiagas gali būti pareikalauta pateikti muitinės priežiūrai arba kontrolei.

3. Nuolatinė orlaivio įranga, taip pat medžiagos ir atsargos, esančios bet kurios iš Susitariančių Šalių orlaiviuose, gali būti iškraunamos kitos Susitariančios Šalies teritorijoje tik tos Šalies muitinei sutikus. Kiekvienu atveju jos gali būti pateiktos muitinės priežiūrai iki jų išgabavimo atgal arba kitokio panaudojimo pagal muitinės taisykles.

8 straipsnis

Apmokestinimas

1. Pajamos, gaunamos naudojant orlaivį sutartame susisiekime, bus apmokestinamos tik tos Susitariančios Šalies teritorijoje, kurioje yra įregistruota įmonė.

2. Kapitalas, kuriam atstovauja orlaivis, naudojamas sutartam susisiekimui, bei kilnojamasis turtas šiam orlaiviui eksploatuoti, bus apmokestinamas tik tos Susitariančios Šalies teritorijoje, kurioje yra įregistruota įmonė.

3. Jei yra abiejų Susitariančių Šalių specialus susitarimas vengti pelno ir kapitalo dvigubo apmokestinimo, taikomas pastarasis susitarimas.

9 straipsnis

Tiesioginis tranzitas

1. Keleiviams, bagažui, kroviniui ir paštui, gabunamiems tiesioginiu tranzitu per bet kurios Susitariančios Šalies teritoriją ir nepalikantiems šiam tikslui skirtos aerouosto teritorijos, taikoma tik supaprastinta kontrolė, jei nėra reikalo taikyti apsisaugojimo nuo smurto ir oro piratavimo priemones.

2. Bagažas, krovinyos ir paštas, gabunami tiesioginiu tranzitu, atleidžiami nuo maito ir kitų panašių mokesčių.

10 straipsnis

Aviacijos saugumas

1. Remdamosi savo teisėmis ir įsipareigojimais pagal tarptautinę teisę, Susitariančios Šalys dar kartą patvirtina savo įsipareigojimą viena kitai ginti civilines aviacijos saugumą nuo neteisėtų veiksmų. Neribodamos savo teisių ir įsipareigojimų pagal tarptautinę teisę, Susitariančios Šalys privalo laikytis Konvencijos dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaivyje, pasirašytos 1963 m. rugsėjo 14 d. Tokijyje, Konvencijos dėl neteisėto orlaivio pagrobimo, pasirašytos 1970 m. gruodžio 16 d. Hagoje, ir Konvencijos dėl neteisėtų veiksmų prieš civilinės aviacijos saugumą, pasirašytos 1971 m. rugsėjo 23 d. Monrealyje, arba bet kurios kitos aviacijos saugumo konvencijos, kuriai pritarė abi Šalys, reikalavimų.

2. Susitariančios Šalys, paprašytos, turi suteikti viena kitai bet kokią reikiamą pagalbą, siekdamas užkirsti kelią neteisėtam orlaivų pagrobimui ir kitiems neteisėtiems veiksams prieš tokių orlaivių, jų keleivių ir įgulos, aerouostų ir aeronavigacinės įrangos saugumą, o taip pat bet kokiai kitai grėsmei civilinės aviacijos saugumui išvengti.

3. Tarpusavio santykiuose Susitariančios Šalys veiks pagal Tarptautinės Civilinės Aviacijos Organizacijos nustatytus aviacijos saugumo reikalavimus, sudarančius Tarptautinės Civilinės Aviacijos Konvencijos Priedus, tiek kiek šie saugumo reikalavimai yra taikytini Susitariančioms Šalims; jos reikalaus, kad jų registro orlaivių naudotojai arba orlaivių, kurių pagrindinė veiklos arba buvimo vieta yra jų teritorijoje, naudotojai, taip pat jų teritorijoje esančių aerouostų naudotojai veiktų pagal šiuos aviacijos saugumo reikalavimus.

4. Kiekviena Susitarianči Šalis sutinka, kad tokių orlaivių naudotojų gali būti reikalaujama laikytis šio straipsnio 3 punkte minimų aviacijos saugumo reikalavimų, kuriuos kita Susitarianči Šalis taiko atvykimui, išvykimui arba buvimui savo teritorijoje. Kiekviena Susitarianči Šalis garantuos, kad jų teritorijose bus efektyviai taikomos atitinkamos priemonės orlaiviams apsaugoti ir keleiviams, įgulai, rankiniam bagažui, kroviniui ir orlaivio atsargoms patikrinti iki įlaipinimo ar pakrovimo ir jų metu. Kiekviena Susitarianči Šalis taip pat palankiai atsižvelgs į bet kurį kitos Susitariančios Šalies reikalavimą taikyti specialias saugumo priemones, kilus konkrečiai grėsmei.

5. Kai įvyksta incidentas, susijęs su neteisėtu civilinio orlaivio pagrobimu arba kitokiais neteisėtais veiksmais prieš tokio orlaivio, jo keleivių ir įgulos, aerouostų ar aeronavigacinės įrangos saugumą, arba iškyla tokio incidento grėsmė, Susitariančios Šalys turi padėti viena kitai palengvindamos ryšį ir taikydamos kitas atitinkamas priemones, įgalinančias greitai ir saugiai likviduoti tokį incidentą arba jo grėsmę.

6. Jei Susitariančios Šalys nesilaiko šiame straipsnyje numatytų aviacijos saugumo reikalavimų, kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė gali reikalauti skubių konsultacijų su kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybe.

11 straipsnis

Transporto tarifai

1. Tarifai, kuriuos ima vienos Susitariančios Šalies aviakompanija(-jos) už gabenimą į arba iš kitos Susitariančios Šalies teritorijos, turi būti nustatyti pagrįsto dydžio, atsižvelgiant į visus svarbius faktorius, tokius kaip eksploatavimo išlaidos, pagrįstas pelnas ir paslaugų ypatumai (pvz., greitis ir patogumai).

2. Dėl šio straipsnio 1 punkte minimų tarifų turi susitarti abiejų Susitariančių Šalių paskirtosios aviakompanijos.

3. Susitarimai pagal šio straipsnio 2 punktą pagal galimybes gali būti pasiekti pasitelkus Tarpautinės oro transporto asociacijos tarifų nustatymo mechanizmą.

4. Taip sutarti tarifai turi būti pateikti tvirtinti Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybėms vėliausiai prieš trisdešimt (30) dienų iki pasiūlytos jų įsigaliojimo datos; ypatingais atvejais šis terminas gali būti sumažintas minėtų vadovybių susitarimu.

5. Jei paskirtosios aviakompanijos negali susitarti dėl kurio nors iš tarifų arba jei dėl kurių nors kitų priežasčių tarifas negali būti nustatytas pagal šio straipsnio 2 punktą, arba jei per pirmąsias penkiolika (15) dienų iš trisdešimties (30) dienų termino, minimo šio straipsnio 4 punkte, vienos iš Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybė pareiškia kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybei nepasitenkinimą kuriuo nors iš tarifų, sutartų pagal šio straipsnio 2 punktą, Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės turi stengtis susitarti dėl tarifų.

6. Jei aeronautikos vadovybės negali susitarti dėl kurio nors tarifo patvirtinimo, pateikto pagal šio straipsnio 4 punktą, arba nustatyti pagal šio straipsnio 5 punktą, Susitariančios Šalys turi stengtis susitarti dėl tarifų.

7. Nė vienas tarifas neįsigalios, kol kurios nors iš Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybė jo nepatvirtins.

8. Tarifai, nustatyti pagal šio straipsnio nuostatas, galios tol, kol pagal šio straipsnio sąlygas bus nustatyti nauji.

12 straipsnis

Grynojo peino pervedimas

1. Kiekviena Susitarianči Šalis suteikia kitos Susitariančios Šalies paskirtajai aviakompanijai(-joms) teisę laisvai pervesti nuo išlaidų likusias pajamas, kurias jos teritorijoje uždirbo kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija(-jos) iš keleivių, bagažo, pašto ir krovinio gabenimo, laisvai konvertuojama valiuta, pagal oficialų keitimo kursą, galiojantį pervedimo dieną. Pervedimai turi būti padaryti nedelsiant, vėliausiai per šešiasdešimt (60) dienų nuo pareikalavimo dienos.

2. Jei Susitariančios Šalys yra sudariusios atskirą mokėjimų susitarimą, mokėjimai turi būti vykdomi pagal šį susitarimą.

13 straipsnis

Atstovavimas, bilietų pardavimas ir komercinės veiklos plėtimas

1. Kiekvienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija(-jos), laikydama kitos Susitariančios Šalies įstatymų ir norminių aktų, turi vienodas galimybes samdyti būtinus techninius ir komercinius darbuotojus sutartam susisiekimui apibrėžtais maršrutais vykdyti bei įsteigti ir naudoti atstovybes kitos Susitariančios Šalies teritorijoje.

2. Kiekvienos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos pagal kitos Susitariančios Šalies įstatymus ir norminius aktus privalo turėti lygias galimybes spausdinti visus gabenimo dokumentus ir reklamuoti bei pardavinėti kitos Susitariančios Šalies teritorijoje.

14 straipsnis

Statistinių duomenų teikimas

1. Vienos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybei jos prašymu teikia periodinius arba kitokius statistinius duomenis.

2. Šis duomenys turi apimti visą informaciją, kurios reikia tos aviakompanijos(-jų) gabenimų sutartu susisiekimu apimtimis bei šio eismo pradžiai ir pabaigai nustatyti.

15 straipsnis

Konsultacijos ir pakeitimai

1. Glaudžiai bendradarbiaudamos, Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės kartkartėmis konsultuosis tarpusavyje, siekdamos garantuoti šios Sutarties ir jos Priedo vykdymą bei patenkinamą jų reikalavimų laikymąsi.

2. Jei kuri nors iš Susitariančių Šalių pageidauja pakeisti bet kurią šios Sutarties sąlygą, ji gali pareikalauti konsultacijų su kita Susitariančia Šalimi. Tokios konsultacijos (kurioms gali būti pasirengta pasitarus aeronautikos vadovybėms) turi prasidėti per šešiasdešimt (60) dienų nuo pareikalavimo, jei abi Susitariančios Šalys nesusitaria pratęsti šio termino. Sutartus pakeitimus turi patvirtinti kiekviena Susitarianči Šalis pagal savo konstitucines procedūras.

3. Dėl Priedo pakeitimų turi tartinis atitinkamos Susitariančių Šalių vadovybės.

16 straipsnis

Ginčų sprendimas

1. Jei tarp Susitariančių Šalių iškils ginčas dėl šios Sutarties interpretavimo arba taikymo, Susitariančios Šalys pirmiausia stengsis išspręsti jį derybomis.

2. Jei Susitariančios Šalys neišspręs ginčo derybomis, jos gali susitarti pateikti ginčą spręsti tam tikram asmeniui arba institucijai; jei jos su tuo nesutinka, tai ginčas bet kurios iš Susitariančių Šalių reikalavimu bus perduotas spręsti trečiųjų teismui, susidedančiam iš trijų arbitrų; iš jų po vieną arbitrą skiria Susitariančios Šalys, o trečiąjį parenka abu paskirtieji. Kiekviena Susitarianči Šalis privalo paskirti arbitrą per šešiasdešimt (60) dienų nuo kitos Susitariančios Šalies pranešimo dėl ginčo pateikimo trečiųjų teismui gavimo diplomatiniais kanalais, o trečiasis arbitras turi būti parinktas per kitas šešiasdešimt (60) dienų. Jei kuri nors iš Susitariančių Šalių nepaskirs arbitro per numatytą terminą arba jei per numatytą terminą nebus paskirtas trečiasis arbitras, tai viena iš Susitariančių Šalių turi teisę prašyti Tarptautinės Civilinės Aviacijos Organizacijos Tarybos prezidentą paskirti atitinkamai arbitrą arba arbitrus. Bet kuriuo atveju trečiasis arbitras turi būti trečiosios valstybės pilietis ir veikti kaip trečiųjų teismo pirmininkas.

3. Susitariančios Šalys įsipareigoja vykdyti visus sprendimus, priimtus pagal šio straipsnio 2 punktą.

4. Jei vis dėlto kuri nors iš Susitariančių Šalių nevykdo sprendimų, priimtų pagal šio straipsnio 2 punktą, tai kita Susitarianči Šalis gali apriboti, sustabdyti arba atsaukti Susitariančios Šalies – pažeidėjos teises arba privilegijas, kurios jai suteiktos šia Sutartimi.

5. Kiekviena Susitarianči Šalis apmoka savo arbitro išlaidas ir honorarą; trečiojo arbitro honorarą ir išlaidas, taip pat išlaidas, susijusias su trečiųjų teismu, abi Susitariančios Šalys privalo pasidalinti po lygiai.

17 straipsnis

Nutraukimas

1. Kiekviena Susitarianči Šalis bet kuriuo metu raštu diplomatiniais kanalais gali pranešti kitai Susitariančiai Šaliai apie savo sprendimą nutraukti šią Sutartį. Toks pranešimas tuo pačiu metu turi būti pateiktas Tarptautinės Civilinės Aviacijos Organizacijos Tarybai ir Jungtinių Tautų Sekretoriatui.

2. Tokiu atveju Sutartis nustos galioti praėjus dvylikai (12) mėnesių nuo kitos Susitariančios Šalies pranešimo gavimo, jei pranešimas nutraukti Sutartį nebus atšauktas susitarimu iki termino pabaigos. Jei kita Susitarianči Šalis neparvirtins pranešimo gavimo, jis bus laikomas gautas praėjus keturiolikai (14) dienų nuo jo gavimo Tarptautinėje Civilinės Aviacijos Organizacijoje.

18 straipsnis

Registravimas

Ši Sutartis ir visos jos paaisos turi būti įregistruotos Tarptautinės Civilinės Aviacijos Organizacijos Taryboje ir Jungtinių Tautų Sekretariate.

19 straipsnis

Įsigaliojimas

Ši Sutartis įsigalios kito mėnesio pirmąją dieną nuo tos dienos, kai abi Susitariančios Šalys apsikeisdamos diplomatinėmis notomis praneš viena kitai, kad pagal jų atitinkamas konstitucines procedūras įvykdyti reikalavimai jai įsigalioti.

Tai paliudydami, pasirašiusieji asmenys, savo atitinkamų Vyriausybių įgaliojimu, pasirašė šią Sutartį.

Sudaryta dviem egzemplioriais 1996 metų birželio mėn. 28 dieną vokiečių, lietuvių ir anglų kalbomis. Kiekvienas jų yra vienodai autentiškas.

Ginčo atveju, bus vadovaujama tekstu anglų kalba.

Austrijos Federalinės Vyriausybės

vardu:

SCHÜSSEL

Lietuvos Respublikos Vyriausybės

vardu:

GYLYS

PRIEDAS

A. Austrijos Federalinės Vyriausybės paskirtoji aviakompanija(-jos) bus įgaliota vykdyti reguliarių oro susisiekimą abiem kryptim šiais apibrėžtais maršrutais:

Išvykimo punktai	Atvykimo punktai
Punktai Austrijoje	Punktai Lietuvoje

B. Lietuvos Respublikos Vyriausybės paskirtoji aviakompanija(-jos) bus įgaliota vykdyti reguliarių oro susisiekimą abiem kryptim šiais apibrėžtais maršrutais:

Išvykimo punktai	Atvykimo punktai
Punktai Lietuvoje	Punktai Austrijoje

C. Tarpinius punktus ir punktus už Susitariančių Šalių ribų gali aptarnauti kiekvienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija(-jos), bet nesinaudodama penktąja skrydžių laisve.

Dėl naudojimosi penktąja skrydžių laisve gali susitarti abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės.

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA

The Austrian Federal Government and the Government of the Republic of Lithuania,
Hereinafter called in this Agreement the Contracting Parties,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh of December, 1944,²

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing scheduled air services between and beyond their respective territories.

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) The term "Contracting Party" means the Austrian Federal Government on the one hand and the Government of the Republic of Lithuania on the other;
- (b) 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 Annex or Convention under Articles 90 and 94 thereof insofar as these have become effective for both Contracting Parties;
- (c) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Austrian Federal Government the Federal Minister for Science, Transport and Arts and, in the case of the Government of the Republic of Lithuania the Minister of Transport, or any other authority legally empowered to perform the functions exercised now by the said authorities;
- (d) the term "territory" in relation to a state means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that State;
- (e) the term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo;
- (f) the term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State;
- (g) the term "airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service;
- (h) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of the present Agreement;
- (i) the term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail;
- (j) the term "capacity" means:
 - (i) in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route;
 - (ii) in relation to an agreed air service, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route.

¹ Came into force on 1 January 1997 by notification, in accordance with article 19.

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.

Article 2

Traffic rights

- (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:
 - (a) the right to fly across its territory without landing;
 - (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.
- (2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route, the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail.
- (3) Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the airline(s) of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo including mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

Necessary Authorizations

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline or several airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.
- (2) On receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of this Article, without delay grant to a designated airline the appropriate operating authorizations.
- (3) Each Contracting Party shall have the right, by written notification to the other Contracting Party, to withdraw the designation of any such airline and to designate another one.
- (4) An airline designated by either Contracting Party may be required to satisfy the other Contracting Party that it is qualified to fulfill the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by this Contracting Party to the operation of international air services in conformity with the provisions of the Convention.
- (5) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 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 of the present Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.
- (6) When an airline has been so designated and authorized, it may at any time begin to operate the agreed services, provided that a tariff, established in accordance with the provisions of Article 11 of the present Agreement, is in force and an agreement in accordance with the provisions of Article 5 of the present Agreement has been reached in respect of that service.

Article 4

Suspension and Revocation

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

- (c) in case the airline(s) otherwise fail to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.
- (2) Unless immediate suspension, revocation or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party. In such a case consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

Article 5

Capacity Regulations

The capacity to be operated on the agreed scheduled air services shall be subject to the following conditions:

- (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airline(s) of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.
- (2) In operating the agreed services, the airline(s) of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline(s) of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.
- (3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline(s) and the countries of ultimate destination of the traffic.
- (4) Provisions for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline(s), shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:
- (a) traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;
 - (b) traffic requirements of the area through which the airline(s) pass(es), after taking account of local and regional services established by airlines of the States comprising the area; and
 - (c) the requirements of through airline-operations.
- (5) The schedules of the agreed services shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.
- (6) The schedules established for one season in accordance with the provisions of this Article shall remain in force for corresponding seasons until new schedules have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 6

Recognition of Certificates and Licenses

- (1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services.
- (2) Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid by another State.

Article 7

Exemption from Customs and Other Duties

- (1) Aircraft operated on international air services by the airline(s) designated by each Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and the 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 exempt from the same duties and taxes with the exception of charges corresponding to the service performed:
- (a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board the aircraft engaged on a specified route of the other Contracting Party;
 - (b) spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on a specified route by the designated airline(s) of the other Contracting Party;
 - (c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on a specified route by the designated airline(s) of the other Contracting Party, even if these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.
- (3) The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In each 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.

Article 8

Taxation

- (1) Profits from the operation of aircraft on agreed services shall be taxable only in the territory of the Contracting Party in which the place of effective management of the enterprise is situated.
- (2) Capital represented by aircraft operated on agreed services and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the territory of the Contracting Party in which the place of effective management of the enterprise is situated.
- (3) Where a special Agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital exists between the Contracting Parties, the provisions of the latter shall prevail.

Article 9

Direct Transit Traffic

- (1) Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control.
- (2) Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 10

Aviation Security

- (1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law the Contracting Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft signed at Tokyo on 14 September 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft signed at The Hague on 16 December 1970² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on 23 September 1971³ or of any other Aviation Security Conventions to which the two parties may adhere.

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

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to volume 974).

- (2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
- (3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airport in their territory act in conformity with such airports security provisions.
- (4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
- (5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
- (6) Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Party.

Article II

Transport Tariffs

- (1) The tariffs to be charged by the airline(s) of one Contracting Party for the 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 characteristics of service, such as standards of speed and accommodation.
- (2) The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed upon by the designated airlines of both Contracting Parties.
- (3) Agreements according to paragraph 2 above may, if possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.
- (4) The tariffs so agreed upon shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.
- (5) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reasons a tariff cannot be fixed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if during the first fifteen (15) days of the thirty (30) days' period referred to in paragraph 4 of this Article, the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.

- (6) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 4 above or on the determination of any tariff under paragraph 5, the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.
- (7) No tariff shall come into force unless the aeronautical authorities of either Contracting Party have approved of it.
- (8) The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 12

Transfer of Net Revenues

- (1) Each Contracting Party grants to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure, earned on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail and freight by the designated airline(s) of the other Contracting Party, in a freely convertible currency at the official rate of exchange on the day the transfer is made. Transfers shall be effected immediately, at the latest within sixty (60) days after the date of request.
- (2) Where a special payment agreement exists between the Contracting Parties, payments shall be effected in accordance with the provisions of that agreement.

Article 13

Representation, Ticketing and Sales Promotion

- (1) The designated airline(s) of each Contracting Party shall have an equal opportunity to employ, subject to the laws and regulations of the other Contracting Party, the technical and commercial personnel for the performance of the agreed services on the specified routes and to establish and operate offices in the territory of the other Contracting Party.
- (2) The designated airline(s) of each Contracting Party shall, subject to the laws and regulations of the other Contracting Party, have an equal opportunity to issue all kinds of documents of carriage and to advertise and promote sales in the territory of the other Contracting Party.

Article 14

Provision of Statistics

- (1) The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request periodic or other statements or statistics.
- (2) Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the airline(s) on the agreed services and the origin and destination of such traffic.

Article 15

Consultations and Modifications

- (1) In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and the Annex thereto.
- (2) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations (which may be prepared by discussions between the aeronautical authorities), shall begin within a period of sixty (60) days of the date of request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Modifications so agreed upon shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures.
- (3) Modifications to the Annex shall be agreed upon between the appropriate authorities of the Contracting Parties.

Article 16

Settlement of Disputes

- (1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
- (2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute 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 or arbitrators as the case requires. In any case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.
- (3) The Contracting Parties undertake to comply with any decisions given under paragraph 2 of this Article.
- (4) If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.
- (5) Each Contracting Party shall bear the expenses and remuneration necessary for its arbitrator; the fee for the third arbitrator and the expenses necessary for this one as well as those due to the activity of the arbitration shall be equally shared by the Contracting Parties.

Article 17

Termination

- (1) Either Contracting Party may at any time give written notice through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the Council of the International Civil Aviation Organization and the Secretariat of the United Nations.
- (2) In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 18

Registration

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organization and the Secretariat of the United Nations.

Article 19

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month, following the date on which the two Contracting Parties have notified each other in an exchange of diplomatic notes that the requirements for its entry into force under their respective constitutional procedures have been fulfilled.

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

DONE in duplicate at Vienna this 28th day of June 1996 in the English, German and Lithuanian languages, each version being equally authentic. In case of dispute the English version shall prevail.

For the Austrian Federal
Government:

SCHÜSSEL

For the Government
of the Republic of Lithuania:

GYLYS

ANNEX

- A. The airline(s) designated by the Austrian Federal Government shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on routes specified hereafter:

Points of departure:	Points of arrival:
Points in Austria	Points in Lithuania

- B. The airline(s) designated by the Government of the Republic of Lithuania shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on routes specified hereafter:

Points of departure:	Points of arrival:
Points in Lithuania	Points in Austria

- C. Any intermediate points and points beyond may be served by the designated airline(s) of each Contracting Party without exercising Fifth Freedom traffic rights.
The eventual exercise of Fifth Freedom traffic rights may be agreed upon by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL DE LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE

Le Gouvernement fédéral de la République d'Autriche et le Gouvernement de la République de Lituanie,

Ci-après dénommés dans le présent Accord « Parties contractantes »,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²,

Désirant conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire ressortant du contexte :

a) L'expression « Partie contractante » s'entend du Gouvernement fédéral de la République d'Autriche, d'une part, et du Gouvernement de la République de Lituanie, d'autre part;

b) L'expression « Convention » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et couvre toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté à l'annexe ou à la Convention en vertu des articles 90 et 94 de celle-ci, dans la mesure où ces annexes et amendements ont pris effet pour les deux Parties contractantes;

c) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas du Gouvernement fédéral de la République d'Autriche, du Ministre fédéral de la science, des transports et des arts, et, dans le cas du Gouvernement de la République de Lituanie, du Ministre des transports, ou de toute autre autorité juridiquement habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;

d) L'expression « territoire » s'entend, par rapport à un Etat, des zones terrestres et des eaux territoriales y adjacentes relevant de la souveraineté de cet Etat;

e) L'expression « service aérien » s'entend de tout service aérien régulier effectué par des aéronefs pour le transport public des voyageurs, du courrier ou du fret;

¹ Entré en vigueur le 1^{er} janvier 1997 par notification, conformément à l'article 19.

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.

f) L'expression « service aérien international » s'entend d'un service aérien traversant l'espace aérien au-dessus du territoire de plus d'un Etat;

g) L'expression « entreprise de transport aérien » s'entend de toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international;

h) L'expression « entreprise de transport aérien désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

i) L'expression « escale non commerciale » s'entend d'un atterrissage à toute autre fin que celle d'embarquer ou de débarquer des voyageurs, du fret ou du courrier;

j) L'expression « capacité » s'entend :

- i) Par rapport à un aéronef, de la charge marchande dont cet aéronef dispose sur une route ou un tronçon de route;
- ii) Par rapport à un service aérien agréé, de la capacité des aéronefs affectés à ce service, multiplié par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs durant une période donnée sur une route ou sur un tronçon de route.

Article 2

DROITS DE TRAFIC

1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après en ce qui concerne ses services aériens internationaux réguliers :

- a) Survoler le territoire de la première Partie contractante sans atterrir;
- b) Faire des escales non commerciales sur ledit territoire.

2) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord en vue de l'établissement de services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe. Ces services et routes sont respectivement dénommés ci-après « services agréés » et « routes spécifiées ». Dans le cadre de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, la ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante bénéficient, en plus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés pour cette route dans le Tableau des routes afin d'embarquer ou de débarquer des voyageurs et du fret, y compris du courrier.

3) Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne confère à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien d'une Partie contractante le privilège d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante, des voyageurs et du fret, courrier compris, en location ou contre compensation à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3

AUTORISATIONS REQUISES

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'exploiter les services agréés sur les routes spécifiées.

2) A réception de cette désignation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent sans délai à une entreprise de transport aérien désignée, sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 du présent article, les autorisations d'exploitation appropriées.

3) Chaque Partie contractante a le droit de retirer, par notification écrite adressée à l'autre Partie contractante, la désignation d'une telle entreprise de transport aérien et d'en désigner une autre.

4) Une entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes peut être requise d'établir à la satisfaction de l'autre Partie contractante qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les dispositions législatives et réglementaires normalement et raisonnablement appliquées par cette Partie contractante à l'exploitation des services aériens internationaux en conformité avec les dispositions de la Convention.

5) Chaque Partie contractante a le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer telles conditions qu'elle juge nécessaires pour l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord dans un quelconque cas où il n'a pas été établi à la satisfaction de ladite Partie contractante qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont détenus par la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou par des ressortissants de cette Partie contractante.

6) Une entreprise de transport aérien ainsi désignée et autorisée peut commencer à tout moment d'exploiter les services agréés, à condition qu'un tarif, fixé conformément aux dispositions de l'article 11 du présent Accord, soit en vigueur et qu'un accord ait été conclu par rapport au service considéré conformément aux dispositions de son article 5.

Article 4

SUSPENSION ET RÉVOCATION

1) Chaque Partie contractante a le droit de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord par la ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ou de révoquer l'autorisation d'exploitation, ou encore d'imposer les conditions qu'elle juge éventuellement nécessaires pour l'exercice de ces droits :

a) Dans tous les cas où il n'est pas établi à sa satisfaction qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette ou ces entreprises sont détenus par la Partie contractante qui désigne l'entreprise ou par des ressortissants de cette Partie contractante;

b) En cas de manquement par la ou lesdites entreprises aux dispositions législatives et réglementaires de la Partie contractante qui accorde ces droits;

c) Ou bien en cas de manquement de leur part aux conditions d'exploitation prescrites dans le présent Accord.

2) Sauf nécessité de procéder immédiatement, pour empêcher d'autres manquements aux dispositions législatives et réglementaires, à la suspension, à la révocation ou à l'imposition des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article, le droit correspondant n'est exercé qu'après consultations avec l'autre Partie contractante. En pareil cas, les consultations commencent dans le délai de soixante (60) jours à compter de la date de la présentation de la demande correspondante par l'une ou l'autre Partie contractante.

Article 5

RÉGLEMENTATION DE LA CAPACITÉ

La capacité d'exploiter les services aériens réguliers agréés est soumise aux conditions suivantes :

1) La ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont la possibilité d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services agréés sur les routes spécifiées.

2) La ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante doivent, en exploitant les services agréés, prendre en compte les intérêts de la ou des entreprises de l'autre Partie contractante de manière à ne pas affecter indûment les services assurés par cette ou ces entreprises sur tout ou partie des mêmes routes.

3) Les services agréés assurés par la ou les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes sont en relation étroite avec les besoins de transport du public sur les routes spécifiées et ont pour objectif primordial d'assurer une capacité adéquate par rapport aux besoins existants et raisonnablement prévisibles du transport des voyageurs, du fret et du courrier entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné la ou les entreprises et les pays de destination finale du trafic.

4) Les dispositions relatives au transport des voyageurs, du fret et du courrier, embarqués et débarqués à des points situés sur les routes spécifiées sur les territoire des Etats autres que celui qui a désigné la ou les entreprises de transport aérien satisfont au principe général selon lequel cette capacité doit être liée :

a) Aux besoins de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination;

b) Aux besoins de trafic de la zone traversée par la ou les entreprises passent, une fois pris en compte les services locaux et régionaux mis en place par les entreprises des Etats constituant cette zone;

c) Et aux besoins des services aériens transitaires.

5) Les horaires de vol des services agréés sont soumis pour approbation aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au plus tard trente (30) jours avant la date proposée pour leur mise en place. Dans des cas particuliers, ce délai peut être réduit avec le consentement desdites autorités.

6) Les horaires de vol saisonniers établis conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur pour les saisons correspondantes jusqu'à établissement de nouveaux horaires sur la base des dispositions du présent article.

Article 6

RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET LICENCES

1) Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par une Partie contractante et toujours en vigueur sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services agréés.

2) Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de refuser de reconnaître, pour les vols empruntant son territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses ressortissants ou validés par un autre Etat.

Article 7

EXEMPTION DES DROITS DE DOUANE ET AUTRES DROITS

1) Les aéronefs exploités en service aérien international par la ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante ainsi que leur équipement normal, les provisions de carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris denrées alimentaires, boissons et tabacs) sont exonérés de tout droit de douane, taxes d'inspection et autres droits ou impôts à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que cet équipement et ces provisions restent à bord jusqu'à réexportation.

2) Sont également exonérés de ces droits et impôts, à l'exception des redevances correspondant à un service assuré :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante, dans les limites fixées par les autorités de la Partie contractante concernée pour être consommées à bord de l'aéronef assurant la liaison sur une route spécifiée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante pour entretenir ou réparer les aéronefs exploités sur une route spécifiée par la ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante;

c) Les carburants et lubrifiants servant à approvisionner les aéronefs exploités sur une route spécifiée par la ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, même s'ils sont utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de l'autre Partie contractante où ils ont été embarqués. Les fournitures visées aux alinéas *a*, *b* et *c* du présent article peuvent faire l'objet d'une mesure de placement sous surveillance ou contrôle douaniers.

3) L'équipement de bord normal, ainsi que les matériels et les fournitures conservés à bord des aéronefs d'une Partie contractante, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de cette dernière. Dans chaque cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit autrement disposé conformément à la réglementation douanière.

Article 8

IMPOSITION

1) Les bénéfices résultant de l'exploitation d'aéronefs pour assurer les services agréés ne sont imposables que sur le territoire de la Partie contractante où se trouve le siège de direction effective de l'entreprise.

2) Le capital représenté par l'aéronef exploité pour des services agréés et par les biens meubles en rapport avec l'exploitation de cet aéronef n'est imposable que sur le territoire de la Partie contractante où se trouve le siège de direction effective de l'entreprise.

3) S'il existe entre les Parties contractantes un accord particulier visant à éviter la double imposition en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, les dispositions de cet accord prévalent.

Article 9

TRAFIC EN TRANSIT DIRECT

1) Les voyageurs, les bagages, le fret et le courrier en transit direct par le territoire d'une Partie contractante et qui ne quittent pas la zone aéroportuaire réservée à cette fin sont tout au plus soumis à un contrôle simplifié, exception faite des mesures de sécurité contre la violence et la piraterie aérienne.

2) Les bagages, le fret et le courrier en transit direct sont exonérés de droits de douanes et autres impôts similaires.

Article 10

SÛRETÉ DE L'AVIATION

1) Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment leur obligation mutuelle d'assurer la sûreté de l'aviation civile contre toute intervention illicite. Sans qu'il en résulte une limitation de la portée générale de leurs droits et obligations en vertu du droit international, elles agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970², et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³, ou de toutes autres conventions relatives à la sécurité civile auxquelles les deux Parties viendraient à adhérer.

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

3) Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux dispositions établies en matière de sûreté de l'aviation par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui constituent des annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions de sécurité sont applicables aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs ayant leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur ce territoire de se conformer auxdites dispositions.

4) Chaque Partie contractante approuve l'obligation éventuellement faite auxdits exploitants d'aéronefs de se conformer aux dispositions de sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 ci-dessus et imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée ou la sortie de son territoire ou le séjour sur ce territoire. Chaque Partie contractante fait en sorte que des mesures adéquates soient effectivement prises sur son territoire pour protéger les aéronefs et contrôler les voyageurs, l'équipage, les bagages à main, les autres bagages, le fret et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante étudie en outre favorablement toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante concernant les mesures de sûreté spéciales dont le besoin se fait raisonnablement sentir en cas de menace particulière.

5) En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef civil ou de tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité de tels aéronefs, de leurs voyageurs et équipages, d'aéroports ou d'installations ou de services de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées pour mettre fin rapidement et sans courir de danger à l'incident ou à la menace.

6) Si une Partie contractante déroge aux dispositions de sûreté de l'aviation prévues dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de cette dernière.

Article 11

TARIFS DE TRANSPORT

1) Les tarifs que la ou les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante appliqueront pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à des niveaux raisonnables, eu dûment égard à tous les facteurs pertinents, y compris les frais d'exploitation, une marge de bénéfice raisonnable et les caractéristiques du service, telles que les normes de vitesse et la configuration.

2) Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont convenus par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes.

3) Les accords prévus au paragraphe 2 seront, le cas échéant, si c'est possible, conclus en recourant au mécanisme de fixation des tarifs de l'Association du transport aérien international.

4) Les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des Parties contractantes trente (30) jours au moins avant la date projetée de

leur mise en place; dans des cas particuliers, ce délai peut être réduit avec le consentement de ces autorités.

5) Si les entreprises de transport aérien désignées ne parviennent pas à s'entendre sur l'un quelconque de ces tarifs, ou si pour une quelconque autre raison il n'est pas possible de fixer un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou encore si durant les quinze (15) premiers jours de la période de trente (30) jours visée au paragraphe 4 du présent article, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante signifient à celles de l'autre Partie contractante leur mécontentement de l'un quelconque des tarifs convenus conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes tâchent de s'entendre sur les tarifs.

6) Si les autorités aéronautiques n'arrivent pas à s'entendre sur l'approbation d'un quelconque tarif qui leur est présenté conformément au paragraphe 4 ci-dessus ni sur la fixation d'un tarif conformément au paragraphe 5, les Parties contractantes tâchent de s'accorder sur les tarifs.

7) Aucun tarif n'entre en vigueur sans l'approbation préalable des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

8) Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article demeurent en vigueur jusqu'à fixation de nouveaux tarifs conformément aux dispositions du présent article.

Article 12

TRANSFERT DES EXCÉDENTS DE RECETTES

1) Chaque Partie contractante accorde à la ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses qui a été réalisé sur son territoire pour le transport de voyageurs, de bagages, de courrier et de fret effectué par la ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, en une devise librement convertible au taux de change officiel le jour du transfert. Les transferts sont effectués immédiatement, au plus tard dans les soixante (60) jours après la date de la demande.

2) Quand un accord de paiement particulier existe entre les Parties contractantes, les paiements sont effectués conformément à ses dispositions.

Article 13

REPRÉSENTATION, BILLETTERIE ET PROMOTION DES VENTES

1) La ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont l'égale faculté d'employer, sous réserve des dispositions législatives et réglementaires de l'autre Partie contractante, le personnel technique et commercial nécessaire pour assurer les services agréés sur les routes spécifiées et pour ouvrir et exploiter des agences sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2) La ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont l'égale faculté de délivrer d'employer, sous réserve des dispositions législatives et réglementaires de l'autre Partie contractante, tous documents de

transport et de faire de la publicité et de promouvoir les ventes sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 14

FOURNITURE DE STATISTIQUES

1) Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande, des relevés ou statistiques, périodiques ou autres.

2) Ces relevés comportent tous renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic assuré par la ou les entreprises de transport aérien pour les services agréés et à l'origine et à la destination de ce trafic.

Article 15

CONSULTATIONS ET MODIFICATIONS

1) Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue de faire convenablement respecter les dispositions du présent Accord et de son annexe.

2) Si l'une ou l'autre Partie contractante estime souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, elle peut demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations (qui peuvent être préparées par des entretiens entre autorités aéronautiques) débutent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, sauf accord des deux Parties contractantes pour prolonger cette période. Les modifications ainsi convenues sont approuvées par chaque Partie contractante conformément à ses procédures constitutionnelles.

3) Les modifications de l'Annexe sont convenues entre autorités appropriées des Parties contractantes.

Article 16

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1) Si un différend s'élève entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, elles tâchent en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2) Si les Parties contractantes n'arrivent pas à régler le différend par voie de négociation, elles peuvent convenir de le soumettre pour décision à une personne ou un organisme; faute d'accord en ce sens, le différend est soumis pour décision, sur demande de l'une ou l'autre Partie contractante, à un tribunal de trois arbitres, dont un désigné par chaque Partie contractante et le troisième nommé par les deux arbitres ainsi désignés. Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la réception par la voie diplomatique d'une notification de l'autre Partie contractante demandant que le différend soit soumis à arbitrage, et le tiers arbitre est nommé dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si, dans le délai indiqué, l'une ou l'autre Partie contractante manque à désigner un arbitre ou bien le tiers arbitre n'est pas nommé, l'une ou l'autre Partie

contractante peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de nommer en tant que de besoin un ou des arbitres. En tout état de cause, le troisième arbitre est un ressortissant d'un Etat tiers et fait fonction de président de l'organisme arbitral.

3) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en vertu du paragraphe 2 du présent article.

4) Tant qu'une Partie contractante manque à se conformer à une décision rendue en vertu dudit paragraphe, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut.

5) Chaque Partie contractante supporte les frais et la rémunération afférents à son arbitre; les honoraires du tiers arbitre et les frais correspondant à celui-ci ainsi que ceux résultant des opérations d'arbitrage sont pris en charge à parts égales par les Parties contractantes.

Article 17

CESSATION

1) L'une ou l'autre Partie contractante peut à tout moment donner par la voie diplomatique notification écrite à l'autre Partie contractante de sa décision de mettre fin au présent Accord; cette notification est simultanément communiquée au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale et au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

2) En pareil cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date de la réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf retrait convenu de la notification avant l'expiration de ce délai. Faute d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18

ENREGISTREMENT

Le présent Accord et tous ses amendements seront enregistrés auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale et du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

Article 19

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les deux Parties contractantes se seront notifiées par échange de notes diplomatiques l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles requises à cet effet.

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

FAIT à Vienne, le 28 juin 1996, en deux originaux en langues anglaise, allemande et lituanienne, chaque version faisant également foi. En cas de différend, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement
fédéral de la République d'Autriche :

SCHÜSSEL

Pour le Gouvernement
de la République de Lituanie :

GYLYS

ANNEXE

A. La ou les entreprises de transport aérien désignées du Gouvernement fédéral de la République d'Autriche ont le droit d'exploiter des services aériens réguliers dans les deux sens sur les routes spécifiées ci-après :

Points de départ

Points en Autriche

Points d'arrivée

Points en Lituanie

B. La ou les entreprises de transport aérien désignées du Gouvernement de la République de Lituanie ont le droit d'exploiter des services aériens réguliers dans les deux sens sur les routes spécifiées ci-après :

Points de départ

Points en Lituanie

Points d'arrivée

Points en Autriche

C. La ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante peuvent desservir des points intermédiaires et des points quelconques situés au-delà sans exercer de droits de trafic de cinquième liberté.

L'exercice éventuel des droits de trafic de cinquième liberté peut faire l'objet d'accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
