

**No. 35242**

---

**United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland  
and  
Lithuania**

**Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Lithuania concerning air services (with annex). Vilnius, 20 September 1993**

**Entry into force: 20 September 1993 by signature, in accordance with article 17**

**Authentic texts: English and Lithuanian**

**Registration with the Secretariat of the United Nations: United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, 28 October 1998**

---

**Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord  
et  
Lituanie**

**Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République de Lituanie relatif aux services aériens (avec annexe). Vilnius, 20 septembre 1993**

**Entrée en vigueur : 20 septembre 1993 par signature, conformément à l'article 17**

**Textes authentiques : anglais et lituanien**

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, 28 octobre 1998**

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Lithuania, hereinafter referred to as the Contracting Parties,

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

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

*Article I. Definitions*

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

(a) The term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes:

(i) Any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and

(ii) Any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or Annex is at any given time effective for both Contracting Parties;

(b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport, and for the purpose of Article 7, the Civil Aviation Authority, and in the case of Lithuania, the Minister for Transport, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

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

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

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

(f) The term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement.

*Article 2. Applicability of the Chicago Convention*

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

*Article 3. Grant of Rights*

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its 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 operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines 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 to this Agreement 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 designated airlines of one Contracting Party the right to take 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 the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

*Article 4. Designation of and Authorisation of Airlines*

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.

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

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations 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 3(2) of this 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.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

*Article 5. Revocation or Suspension of Operating Authorisations*

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

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

(b) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or

(c) If the airline otherwise does not operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

*Article 6. Principles Governing Operation of Agreed Services*

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines 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 a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and/or cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on

the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) Traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) Traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) The requirements of through airline operation.

*Article 7. Tariffs*

- (1) (a) The term "tariff" means:
  - (i) The price to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail);
  - (ii) The additional goods, services, or other benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage or as a matter which is incidental thereto or consequential thereon; and
  - (iii) The prices to be charged for such additional goods, services or benefits; and includes the conditions that are to govern the applicability of any such price and the furnishing or availability of any such goods, services or benefits;
  - (iv) The rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.
- (b) Where fares or rates differ according to the season, day of the week, or time of the day on which a flight is operated, the direction of travel or according to some other factor, each different fare or rate shall be regarded as a separate tariff whether or not it has been filed separately with the related conditions with the relevant authorities.
- (2) The tariffs to be charged by the designated airlines for carriage between the territories of the two Contracting Parties shall be established at reasonable levels due regard being paid to all relevant factors, including the interests of users, cost of operation, reasonable profit and market considerations. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall not require their airlines to consult other airlines before submitting for approval tariffs for services covered by the following provisions.
- (3) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall apply the following provisions for the approval of tariffs to be charged by the designated airlines of either Contracting Party for carriage between a point in the territory of one Contracting Party and a point in the territory of the other Contracting Party:
  - (a) Any proposed tariff to be charged for carriage between territories of the Contracting Parties shall be filed by or on behalf of the designated airline concerned with both aeronautical authorities at least 30 days (or such shorter period as both aeronautical authorities may agree) before it is proposed that the tariff will take effect;
  - (b) A tariff so filed may be approved at any time by the aeronautical authorities. However, subject to the next two following sub-paragraphs, any such tariff shall be treated as

having been approved 21 days after the day on which the filing was received unless the aeronautical authorities of both Contracting Parties have informed each other in writing within 20 days of the filing being received by them that they do not approve the proposed tariff;

(c) Nothing in sub-paragraph (b) above shall prevent the aeronautical authorities of either Contracting Party from unilaterally disallowing any tariff filed by one of its own designated airlines. However, such unilateral action shall be taken only if it appears to those authorities either that a proposed tariff is excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another airline or other airlines;

(d) If the aeronautical authorities of either Contracting Party consider either that a proposed tariff filed with them by a designated airline of the other Contracting Party is excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another airline or other airlines they may, within 20 days of receiving the filing, request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall be completed within 21 days of being requested and the tariff shall take effect at the end of that period unless the authorities of both Contracting Parties agree otherwise;

(e) In the event that a tariff which has come into effect in accordance with the provisions above is considered by the aeronautical authorities of one Contracting Party to be causing serious damage to another airline or other airlines on a particular route or routes, those aeronautical authorities may request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall be completed within 21 days of being requested unless the authorities of both Contracting Parties agree otherwise.

(4) The tariffs to be charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and a third State shall be filed for the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Each tariff filed shall be given approval if it is identical in level, conditions and date of expiry to a tariff currently approved by those aeronautical authorities and applied by a designated airline of that other Contracting Party for carriage between its territory and that of a third State, provided that those aeronautical authorities may withdraw their approval if the tariff being matched is discontinued for any reason, or may vary the terms of the approval to correspond to any approved variation in the tariff being matched.

#### *Article 8. Customs Duties*

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall be relieved from all customs duties, national excise taxes and similar national fees, as shall:

(a) The following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:

- (i) Repair, maintenance and servicing equipment and component parts;
- (ii) Passenger handling equipment and component parts;

- (iii) Cargo-loading equipment and component parts;
  - (iv) Security equipment including component parts for incorporation into security equipment;
  - (v) Instructional material and training aids;
  - (vi) Computer equipment and component parts; and
  - (vii) Airline and operators' documents;
- (b) The following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:
- (i) Aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Contracting Party;
  - (ii) Fuel, lubricants and consumable technical supplies;
  - (iii) Spare parts including engines;
- provided in each case that they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned.
- (2) The relief from customs duties, national excise taxes and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airline(s) of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.
- (3) When the equipment and supplies referred to in paragraph (1) of this Article arrive in the territory of the other Contracting Party, the approval of the Customs authority may be necessary before such items are unloaded, and that Customs authority may also require these items to be placed under its supervision or control up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
- (4) The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph (1) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.
- (5) Passengers' baggage and cargo 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 relation to measures dealing with aviation security, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs and other similar duties. This paragraph is not applicable to the cabin baggage of passengers arriving in the United Kingdom from Lithuania and transferring to an intra EC flight.

#### *Article 9. Aviation Security*

- (1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity

with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971,

and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988.4

(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 Standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Chicago Convention; and shall require that operators of aircraft on their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph the reference to aviation security Standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned. Each Contracting Party shall give advance information to the other of its intention to notify any difference.

(4) Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet increases in the threat. Each Contracting Party agrees that its airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favourably upon 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 as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life such incident or threat.

(6) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure by the Contracting Parties to reach a satisfactory resolution of the matter within 15 days from the date of receipt of such request shall constitute grounds for withholding, revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorisations or technical permissions of an airline or airlines of the other Contracting Party. When justified by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

*Article 10. Provision of Statistics*

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

*Article 11. Transfer of Earnings*

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

*Article 12. Airline Representation and Sales*

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

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents.

*Article 13. User Charges*

(1) The term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

(2) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

(3) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting

Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

*Article 14. Consultation*

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

*Article 15. Settlement of Disputes*

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) Within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

(b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment within 30 days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-president of the International Court of Justice in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

*Article 16. Amendment*

Any amendments of this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

*Article 17. Termination*

This Agreement shall enter into force upon signature and remain in force for a period of 10 years. Thereafter it shall remain in force unless either Contracting Party shall have given notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

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

Done, in duplicate at Vilnius this 20th day of September 1993 in the English and Lithuanian languages, both texts being equally authoritative.

For the Government of the United Kingdom  
of Great Britain and Northern Ireland:

DAVID GILLMORE

For the Government of the Republic of Lithuania:  
P. GYLYAS

ANNEX  
ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom:  
Points in the United Kingdom -- intermediate points -- points in Lithuania.

Notes:

- (1) The routes may be operated in either direction.
- (2) The designated airline or airlines of the United Kingdom may on any or all flights omit calling at any of the above mentioned points provided that the agreed services on these routes begin at a point in the territory of the United Kingdom.
- (3) No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down at points in Lithuania and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Republic of Lithuania:  
Points in Lithuania -- intermediate points -- points in the United Kingdom.

Notes:

- (1) The routes may be operated in either direction.
- (2) The designated airline or airlines of the Republic of Lithuania may on any or all flights omit calling at any of the above-mentioned points provided that the agreed services on these routes begin at a point in the territory of the Republic of Lithuania.
- (3) No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down at points in the United Kingdom and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

[ LITHUANIAN TEXT — TEXTE LITUANIEN ]

DIDŽIOSIOS BRITANIJOS IR ŠIAURĖS AIRIJOS JUNGtinės KARALYSTėS VYRIAUSybėS IR  
Lietuvos RESPUBLIKOS VYRIAUSybėS

**ORO SUSISIEKIMO SUTARTIS**

Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Jungtinės Karalystės Vyriausybė ir Lietuvos Respublikos Vyriausybė, toliau vadinamos Susitarančiomis Šalimis;

būdamos Tarptautinės Civilines Aviacijos Konvencijos, pradėtos pasirašyti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, narėmis;

siekdamos sudaryti minetąjį Konvenciją papildančią Sutartį oro susisiekimui tarp atitinkamų jų teritorijų pradeti, susitarė:

**I STRAIPSNIS**

**Savokos**

Šioje Sutartyje, jei kontekstas nereikalauja kitokio apibūdinimo:

- (a) terminas "Čikagos Konvencija" reiškia Tarptautinės Civilines Aviacijos Konvenciją, pradėtą pasirašyti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, ir apima: (I) bet kurią jos pataisą, išigaliojusią pagal Konvencijos 94(a) straipsnį ir ratifikuotą abiejų Susitarančių Šalių; (II) bet kurių jos Priedą arba jo pataisą, priimtą pagal šios Konvencijos 90 straipsnį, kiek tokis Priedas arba pataisa tuo metu galioja abiems Susitarančioms Šalims;
- (b) terminas "aeronautikos vadovybė" reiškia Lietuvos Respublikos atveju—Susisiekimo ministrą, o Jungtinės Karalystės atveju—Valstybės ministrą transportui, o 7 straipsnio tikslais—Civilinės aviacijos vadovybę, arba, abiem atvejais, bet kurį asmenį ar instituciją, kuri gali būti iugalioja vykdyti funkcijas, kurias šiuo metu vykdo bét kuri minėtoji vadovybė, arba panašias funkcijas;
- (c) terminas "paskirtoji aviakompanija" reiškia aviakompaniją, paskirtą ir išgaliotą pagal šios Sutarties 4 straipsnį;
- (d) terminas "teritorija" Valstybės atžvilgiu turi reikšmę, apibrežtą Čikagos Konvencijos 2 straipsnyje;
- (e) terminai "oro susisiekimas", "tarptautinis oro susisiekimas", "aviakompanija" ir "nutūpimas nekomerciniais tikslais" turi reikšmes, atitinkamai apibrėžtas Čikagos Konvencijos 96 straipsnyje;
- (f) terminas "ši Sutartis" apima jos Preidą ir bet kokias jo arba šios Sutarties pataisas.

**2 STRAIPSNIS**

**Čikagos Konvencijos Taikymas**

Šios Sutarties sėlygos atitiks Čikagos Konvencijos nuostatas, kiek jos yra taikytinos tarptautiniams oro susisiekimui.

### 3 STRAIPSNIS

#### Teisę Suteikimas

(1) Kiekviena Susitarianti Šalis suteikia kitai Susitariančiai Šaliai šias tarptautinio oro susisiekimo teises:

- (a) teisę nenuutupiant perskristi jos teritoriją;
- (b) teisę nutūpti jos teritorijoje nekomerciniais tikslais;

(2) Kiekviena Susitarianti Šalis suteikia kitai Susitariančiai Šaliai šioje Sutartyje apibrėžtas teises tarptautiniams oro susisiekimui vykdyti maršrutais apibrėžtais atitinkamoje prie šios Sutarties pridėto tvarkaraščio dalyje. Toks susisiekimas ir maršrutai toliau atitinkamai vadinami "sutartas susisiekimas" ir "apibrėžti maršrutai". Kiekvienos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos, vykdymas sutartą susisiekimą apibrėžtais mars rutais, be šio straipsnio 1 punkte nurodytų, teisių, turi teisę nutūpti kitos Susitariančios Šalies teritorijoje šios Sutarties tvarkaraštyje apibrėžto maršruto punktuose ir įlaipinti ar išlaipinti keleivius, pakrauti ar iškrautį krovinių bei paštą.

(3) Niekas pagal šio straipsnio 2 punktą nesuteikia teisés vienos Susitariančios Šalies paskirtosioms aviakompanijoms įlaipinti keleivius arba pakrauti krovinius bei paštą kitos Susitariančios Šalies teritorijoje ir gabenti samdos ar atlyginimo pagrindu į kitą tos kitos Susitariančios Šalies teritorijos punktą.

(4) Jei dėl ginkluoto konflikto, politinių neramumų ar permainų arba ypatingų ir nepaprastų aplinkybių vienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija negali vykdyti susisiekimo savo įprastu maršruti, kita Susitarianti Šalis stengsis garantuoti tolesnį susisiekimą laikinai pertvarkydamas maršrutus.

### 4 STRAIPSNIS

#### Aviakompanijų Paskyrimas ir Igalojimas

(1) Sutartam susisiekimui apibrėžtais maršrutais vykdyti kiekviena Susitarianti Šalis turi teisę raštu paskirti kitai Susitariančiai Šaliai vieną arba daugiau aviakompanijų taip pat atsaukti arba pakeisti tokius paskyrimus.

(2) Gavusi tokį paskyrimą, kita Susitarianti Šalis laikydamas šio straipsnio 3 ir 4 punktų sąlygų, nedelsiant suteikia paskirtajai aviakompanijai ar aviakompanijoms atitinkamus eksplotaavimo įgaliojimus.

(3) Vienos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė turi teisę reikalauti, jog kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija įrodytų, kad ji yra pasirengusi vykdyti įstatymu ir norminiu aktu reikalavimus, kuriuos ši vadovybė paprastai ir pagrįstai taiko tarptautiniams oro susisiekimui pagal Čikagos Konvencijos sąlygas.

(4) Kiekviena Susitarianti Šalis turi teisę nesuteikti šio straipsnio 2 punkte minimų eksplotaavimo įgaliojimų arba iškelti tokias sąlygas, kurios jos manymu reikalangos paskirtajai aviakompanijai naudojantis šios Sutarties 3(2) straipsnyje numatytomis teisėmis, bet kuriuo atveju, kai minetoji Susitarianti Šalis nera įsitikinusi, kad didžioji tos aviakompanijos nuosavybės dalis ir veiksminga kontrolė priklauso aviakompanija, paskyrusiai Susitariančiai Šaliai arba jos piliečiams.

(5) Kai aviakompanija taip paskirta ir įgaliota, ji gali pradėti vykdyti sutartą susisiekimą su sąlyga, kad ji atitinka šios Sutarties keliamas sąlygas.

## 5 STRAIPSNIS

### **Eksplotavimo Igalojimų Atšaukimas Arba Sustabdymas**

(1) Kiekviena Susitariančiai Šalis turi teisę atšaukti kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos eksplotavimo igalojimą arba sustabdyti naudojimą šios Sutarties 3(2) straipsnyje numatytomis teisėmis, arba iškelti tokias sąlygas, kurios jos manymu reikalingos naudojantis tomis teisėmis:

- (a) bet kuriuo atveju, kai ji nera įsitikinusi, kad didžioji tos aviakompanijos nuosavybės dalis ir veiksminga kontrolė priklauso Susitariančiai Šaliam, paskyrusiai aviakompaniją arba jos piliečiams;
- (b) jei ši aviakompanija nesilaiko įstatymų arba norminių aktų kuriuos paprastai ir pagrįstai taiko šias teises suteikianti Susitariančiai Šalis;
- (c) jei aviakompanija kitaip nevykdė šios Sutarties sąlygų.

(2) Jei, siekiant užkirsti kelią tolesniams įstatymui ar norminių aktų pažeidinėjimui, nebūtina skubiai atšaukti, sustabdyti arba iškelti sąlygas, minimas šio straipsnio 1 punkte, tokia teise naudojamasi tik pasikonsultavus su kita Susitariančiai Šalimi.

## 6 STRAIPSNIS

### **Sutarto Susisiekimo Principai**

(1) Abiejų Susitariančių Šalių paskirtosios aviakompanijos turi teisingas ir lygias galimybes vykdyti sutartą susisiekimą apibrėžtais maršrutais tarp jų atitinkamų teritorijų.

(2) Kiekvienos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos, vykdydamos sutartą susisiekimą, atsižvelgs į kitos Susitariančios Šalies paskirtųjų aviakompanijų interesus, kad nepakenktų, susisiekimui, kurį pastarosios vykdė visame arba dalyje to paties maršruto.

(3) Susitariančių Šalių paskirtųjų aviakompanijų vykdomas sutartas susisiekimas bus glaudžiai susijęs su visuomenės poreikiiais susisiekimui apibrėžtais maršrutais ir jų svarbiausias tikslas, esant, pagrįstam užkrovimo koeficientui, suteikti talpą, atitinkančią esamus ir pagrįstai numatomus poreikius keleivių ir/arba, krovinių, taip pat pašto gabenumams iš aviakompanijų paskyrusios Susitariančios Šalies teritorijos arba i ja. Keleivių ir krovinių, taip pat pašto, pakrautų ir iškrautų apibrežtu maršrutu, punktuose, esančiuose trečiųjų, valstybių teritorijoje, gabemimas atliekamas pagal bendruosius principus, kurie reiškia, kad talpa bus susijusi su:

- (a) poreikiu eismui į ir iš aviakompaniją paskyrusios Susitariančios Šalies teritorijos;
- (b) zonas, per kurią vyksta sutartas susisiekimas, poreikiu eismui atsižvelgiant į kitas transporto paslaugas, kurias teikia tos zonos valstybių aviakomponijos;
- (c) aviakompanijos tiesiogines veiklos poreikius.

## 7 STRAIPSNIS

### **Tarifai**

(1)

(a) Terminas "tarifas" reiškia:

- (i) kainą, imamą už keleivių, bagažo arba krovinio (išskyrus paštą) gabenumą;
- (ii) papildomas prekes, paslaugas arba kitą naudą, teikiamas arba gaunamas vykdant tokį gabenumą, arba kuri yra gauta atsitiktinai ar ryšium su tokiu gabenu;

- (iii) kainas, imamas už šias papildomas prekes, paslaugas arba naudą;  
ir apima salygas, nuo kurių priklauso šių kainų taikymas ir minetų prekių, paslaugų arba naudos teikimas ar gavimas.
  - (iv) komisinį mokesčių, kurį aviakompanija moka agentui už parduotus bilietus arba važtaraščius, kuriuos šis agentas iš rašo gabenimams reguliaru oro susiekiimu.
- (b) Jei keleivių arba krovinių gabėjimo kainos skiriasi priklausomai nuo sezono, savaitės dienos arba paros, kurią vykdomas skrydis, laiko, kelionės krypties arba nuo kokio nors kito faktoriaus, kiekviena skirtinė keleivių arba krovinių gabėjimo kaina turi būti laikoma atskiru tarifu, jei jis del tam tikrų salygų atitinkamos vadovybės buvo (arba nebuvó) patvirtintas atskirai.
- (2) Tarifai, kuriuos ima paskirtosios aviakompanijos už gabenimą tarp abiejų Susitarančių Šalių teritorijų, bus nustatomi priimtino dydžio, atsižvelgiant į visus atitinkamus veiksnius, tokius kaip-naudotojų interesai, eksploatacinių sąnaudos, pagrįstas pelnas ir rinkos salygos. Abiejų Susitarančių Šalių aeronautikos vadovybės nereikalaus, kad jų aviakompanijos konsultuotų kitas aviakompanijas prieš pateikdamas tvirtinti tarifus pagal minimas salygas.
- (3) Abiejų Susitarančių Šalių aeronautikos vadovybės turitrindamos tarifus, kuriuos kiekvienos Susitarančios Šalies aviakompanijos ima už gabenimą tarp vienos Susitarančių Šalies teritorijos punkto ir kitos Susitarančios Šalies teritorijos punkto, taiko šias salygas:
- (a) kiekvieną pasiūlytą tarifą imamą už gabenimą tarp Susitarančių Šalių teritoriju suinteresuota paskirtoji aviakompanija pati arba savo atstovą pateiks derinti abiem aeronautikos vadovybem mažiausiai prieš 30 dienų (arba trumpesnį laiką jei susitaria abi aeronautikos vadovybės) iki pasiūlytos jo įsigaliojimo pradžios;
  - (b) taip pateiktą derinimui tarifą aeronautikos vadovybės turi teisę patvirtinti bet kuriuo metu. Tačiau, atsiž velgiant į sekanius du papunkčius, kiekvienas tarifas bus laikomas patvirtintu praejus 21 dienai po pateikimo derinimui gavimo dienos, jei per 20 dienų nuo pateikimo derinimui gavimo dienos adieju Šusitarančių Šalių aeronautikos vadovybės raštu nepraneša viena kitai, kad jos nepatvirtina siūlomo tarifo;
  - (c) niekas ankstesniame (b) papunktyje netrukdo vienos iš Susitarančių Šalių aeronautikos vadovybei vienašališkai atmeti bet kurį tarifą, kurį pateikia derinti viena iš jos pačios paskirtų aviakompanijų. Tačiau tokio vienašališko veiksmo imamasi tik tada, jei šios vadovybės manymu pasiūlytas tarifas yra per aukštas arba jo taikymas prieštarautų konkurencijai ir padarytu žymią žalą kitai aviakompanijai ar aviakompanijoms;
  - (d) jei vienos iš Susitarančių Šalių aeronautikos vadovybės manymu, kitos Susitarančios Šalies paskirtosios aviakompanijos pateiktas derinimui tarifas yra per aukštatas arba prieštarautų konkurencijai ir tai padarytu žymią žalą kitai aviakompanijai ar aviakompanijoms, ji turi teisę per 20 dienų nuo pateikimo derinimui gavimo pareikalauti konsultacijų su kitos Susitarančios Šalies aeronautikos vadovybe. Tokios konsultacijos įvyks per 21 dieną nuo pareikalavimo, o tarifas įsigalioja pasibaigus šiam terminui, jei abiejų Šalių vadovybės nesusitaria kitaip;
  - (e) tuo atveju, kai vienos Susitarančios Šalies aeronautikos vadovybės manymu tarifas, įsigaliojės pagal aukščiau nurodytas salygas, daro didelę žalą kitai aviakompanijai ar aviakompanijoms tam tikrame maršute ar maršrutuose, ši aeronautikos vadovybe turi teisę pareikalauti konsultacijų su kitos Susitarančios Šalies aeronautikos vadovybe. Tokios konsultacijos įvyks per 21 dieną nuo pareikalavimo, jei abiejų Susitarančių Šalių aeronautikos vadovybės nesusitaria kitaip.
- (4) Tarifai, kuriuos vienos Susitarančios Šalies paskirtoji aviakompanija ima už gabenimą tarp kitos Susitarančios Šalies ir trečiosios valstybės teritorijų, pateikiami tvirtinti kitos Susitarančios Šalies aeronautikos vadovybei. Kiekvienas pateiktas tarifas patvirtinamas, jei jis pagal dydi, salygas ir galiojimo terminą tapatus tarifui, kurį ši aeronautikos vadovybė patvirtino ir šios kitos Susitarančios Šalies paskirtoji aviakompanija taiko gabėjimui tarp jos ir trečiosios valstybės teritorijų, su salyla, kad ta aeronautikos vadovybe turi teisę atšaukti savo patvirtinimą, jei derinamas tarifas del

kurios nors priežasties nutraukiamas, arba pakeisti tvirtinimo sąlygas, kurios neatitinka patvirtintam derinamo tarifo vairantui.

## 8 STRAIPSNIS

### Muitų Mokesčiai

(1) Nuo visų muitų, valstybinių akcizo mokesčių ir panašių valstybinių rinkliavų atleidžiamas kiekvienos Susitarančios Šalies paskirtosios aviakompanijos ar aviakompanijų orlaivis, vykdantis tarptautinį oro susisiekimą, o taip pat:

(a) šie vienos Susitarančios Šalies paskirtosios aviakompanijos į kitos Susitarančios Šalies teritoriją įvežami daiktai:

- (i) remonto, technines priežiūros ir aptarnavimo įranga ir jos dalys;
- (ii) keleivių aptarnavimo įranga ir jos dalys;
- (iii) krovimo įranga ir jos dalys;
- (iv) saugumo įranga ir jos dalys, naudojamos šioje įrangoje;
- (v) metodine medžiaga ir mokomosios priemonės;
- (vi) kompiuterine įranga ir jos dalys;
- (vii) aviakompanijos ir naudotojo dokumentai;

(b) šie daiktai, vienos Susitarančios Šalies paskirtosios aviakompanijos įvežami į kitos Susitarančios Šalies teritoriją arba pristatomi vienos Susitarančios Šalies paskirtajai aviakompanijai kitos Susitarančios Šalies teritorijoje:

- (i) orlaivioatsargos (iskaitant ne vien tik maistą, gerimus ir rūkalus), įvežtos arba paimtos į orlaivį kitos Susitarančios Šalies teritorijoje;
- (ii) kurias, tepalai ir suvartojamosios techninėsatsargos;
- (iii)atsarginės dalys, tarpe jų varikliai;

su sąlyga, kad kiekvienu atveju jie minimos paskirtosios aviakompanijos naudojami orlaivyje arba tarptautinio aerouosto ribose tarptautiniams oro susisiekimui pradeti arba palaikyti.

(2) Atleidimas nuo muitų, valstybinių akcizo mokesčių ir panašių valstybinių rinkliavų netaikomas mokesčiams, pagrįsiems paslaugą, kurios Susitarančios Šalies paskirtajai aviakompanijai (aviakompanijoms) suteikiamas kitos Susitarančios Šalies teritorijoje, kaštais.

(3) Kai šio straipsnio I punkte minima įranga iratsargos įvežamos į kitos Susitarančios Šalies teritoriją, prieš iškraunant jas gali būti reikalingas muitines leidimas. Muitine taip pat gali pareikalauti šiuos daiktus pateikti jos priežiūrai arba kontrolei kol jie bus išgabenti atgal arba kitaip panaudoti pagal muitinės taisykles.

(4) Šio straipsnio teikiamomis lengvatomis taip pat galima naudotis tais atvejais, kai vienos Susitarančios Šalies paskirtoji aviakompanija ar aviakompanijos susitaria su kita aviakompanija ar aviakompanijomis paskolinint arba perduoti kitos Susitarančios Šalies teritorijoje daiktus, nurodytus šio straipsnio I punkte, su sąlyga, kad ta kita aviakompanija ar aviakompanijos taip pat naudosios tokiomis pat kitos Susitarančios Šalies teikiamomis lengvatomis.

(5) Keleivių bagažas ir kroviny, vykstantys tiesioginiu tranzitu per vienos iš Susitarančių Šalių teritoriją ir nepaliekančias šiam tikslui skirtos aerouosto teritorijos, turės praeiti tik supaprastintą kontrolę, išskyrus aviacinio saugumo priemonių taikymo atvejus. Tiesioginio tranzito bagažas ir kroviny atleidžiami nuo muito ir kitų panašių mokesčių. Šis punktas netaikomas rankiniams bagažui tų keleivių, kurie atvyksta į Jungtinę Karalystę iš Lietuvos ir vyksta vidiniu Europos Bendrijos skrydžiu.

## 9 STRAIPSNIS

### Aviacijos Saugumas

- (1) Kiekviena Susitarianti Šalis dar kartą patvirtina, kad jos įspareigojimai kitai Susitarianti Šalių garantuoti civilines aviacijos saugumą nuo neteisetų veiksmų yra sudėtinė šios Sutarties dalis. Kiekviena Susitarianti Šalis ypač veiks pagal aviacijos saugumo reikalavimus, numatytus Konvencijoje dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų įvykdymu orlaivyje, pasirašytoje 1963 m. rugėjo 14 d. Tokijuje, Konvencijoje dėl kovos su neteisetu orlaivio pagrobimui, pasirašytoje 1970 m. gruodžio 16 d. Hagoje ir Konvencijoje dėl kovos su neteisėtais veiksmais, nukreiptais prieš civilinės aviacijos saugumą, pasirašytoje 1971 m. rugėjo 23 d. Monrealyje ir Protokole dėl kovos su neteisėtais veiksmais aerouostuose aptarnaujančiuose tarptautinę civilinę aviaciją papildančiam Konvenciją dėl kovos su neteisėtais veiksmais, nukreiptais prieš civilinės aviacijos saugumą sudarytą 1971 m. rugėjo 23 d. Monrealyje, pasirašytame 1988 m. vasario 24 d. Monrealyje.
- (2) Susitariančios Šalys, gavusios prašymą, suteikia viena kitai visą reikiamą pagalbą, kad užkirstų kelią neteisėtam civilinių orlaivių užgrobimui ir kitiems neteisėtiems veiksmams, nukreiptiems prieš tokius orlaivius ju keleivių ir įgulos, aerouostų ir aeronavigacinės įrangos saugumą taip pat bet kuriai kitai grėsmei, kylančiai civilinės aviacijos saugumui.
- (3) Susitariančios Šalys tarpusavio santykiose veiks pagal Tarptautinės Civilinės Aviacijos Organizacijos nustatytus aviacijos saugumo standartus ir rekomenduojamą praktiką (kiek ji yra jų taikoma), sudarancius Čikagos Konvencijos Friedus; ir reikalaus, kad jų registro orlaiviams naudotojai, naudotojai, kurių pagrindinė darbo arba nuolatinė gyvenamoji vieta yra jų teritorijoje, taip pat jų teritorijoje esančių aerouostų naudotojai veiktu pagal šiuos aviacijos saugumo reikalavimus. Šiame punkte nuoroda į aviacijos saugumo standartus apima kiekvieną suinteresuotą Susitariančios Šalies praneštą skirtumą. Kiekviena Susitarianti Šalis iš anksto pateikia informaciją kitai apie savo ketinimą praneсти bet kokį skirtumą.
- (4) Kiekviena Susitarianti Šalis garantuoja, kad jos teritorijoje būtų imamas veiksmingų priemonių orlaiviu apsaugoti, keleiviaiems ir jų rankiniams bagažui patikrinti ekrainėmis priemonemis ir įgulai, kroviniui (taip pat turimam bagažui) bei orlaivio atsargoms atitinkamai patikrinti iki įlaipinančių arba pakraunant ir jų metu, ir, kad šios priemonės yra tinkamos užkirsti kelius pavojaus didejimui. Kiekviena Susitarianti Šalis sutinka, kad kita Susitarianti Šalis gali reikalauti jos aviakompanijai laikytis 3 punkte minimų aviacijos saugumo reikalavimų, taikomų atvykimui ir išvykimui arba buvimui šios kitos Susitariančios Šalies teritorijoje. Kiekviena Susitarianti Šalis taip pat veiks palankiai atsižvelgdama į kitos Susitariančios Šalies prašymą imtis pagrįstų, specialių saugumo priemonių prieš konkretų pavojų.
- (5) Įvykus civilinio orlaivio neteisėto pagrobimo incidentui arba kitiems neteisėtiems veiksmams, nukreiptiems prieš tokio orlaivio, keleivių ir įgulos, aerouostų ar aeronavigacinės įrangos saugumą, arba, kilus tokio incidento grėsmei, Susitariančios Šalys padės viena kitai palengvindamas ryšį ir imsis kitų atitinkamų priemonių, įgalinančių kuo greičiau ir su mažiausia rizika gyvybei likviduoti tokį incidentą arba jo grėsmę.
- (6) Jei Susitarianti Šalis turi pakankamą pagrindą manyti, kad kita Susitarianti Šalis nesilaiko šio straipsnio reikalavimų, ji turi teisę reikalauti skubų konsultacijų su kita Susitariančia Šalimi. Susitariančioms Salims nepavykus patenkinti išspręsti klausimo per 15 dienų nuo reikalavimo gavimo dienos, atsiranda pagrindas sustabdyti, atsaukti ar apriboti kitos Susitariančios Šalies aviakompanijos ar aviakompanijų eksploataavimo įgaliojimą arba techninį leidimą arba išskelti jiems sąlygas. Neatidėliotinų aplinkybių atveju, Susitarianti Šalis turi teisę imtis laikinų veiksmų nesibaigus 15 dienų.

## 10 STRAIPSNIS

### Statistikos Duomenų Pateikimas

Susitarančios Šalies aeronautikos vadovybė, kitos Susitarančios Šalies aeronautikos vadovybės prašymu, pateikia tokią periodinę arba kitokią statistikos informaciją, kurios pagrįstai gali reiketi Susitarančios Šalies, šiame straipsnyje minimos pirmaja, paskirtosios aviakompanijos sutarto susisiekimo apimtimis analizuoti. Tokia informacija apima visus duomenis, kurių reikia tų aviakompanijų sutartose susisiekimuose vykdomybę gabentinių apimtimis, jų pradiniams ir galiniams punktams nustatyti.

## 11 STRAIPSNIS

### Uždarbio Pervedimas

Prireikus kiekviena paskirtoji aviakompanija turi teisę pakeisti ir pversti į savo Šalį vietoje gautas pajamas, likusias nuo vietinių išlaidų. Keitimas ir pverdimas leidžiamas be apribojimų pagal einamiesiems atskaitymams taikomą keitimo kursą, kuris galioja tuo metu, kai pajamos pateikiamas keitimui ir pverdimui, neimant jokių rinkliavų, išskyryus tas, kurias paprastai ima bankai, atlikdami tokį keitimą ir pverdimą.

## 12 STRAIPSNIS

### Atstovavimas Aviakompanijai ir Paslaugų Pardavimas

- (1) Vienos Susitarančios Šalies paskirtoji aviakompanija ar aviakompanijos turi teisę pagal kitos Susitarančios Šalies įstatymus ir norminius aktus, reguliuojančius atvykimą, buvimą ir i darbinimą, atsižvēzti ir laikyti kitos Susitarančios Šalies teritorijoje savo vadovaujančių, techninių vykdomybių ir kitų specialistų personalą, kurio reikia oro susisiekimui užtikrinti.
- (2) Kiekvienos Susitarančios Šalies paskirtosios aviakompanijos turi teisę tiesiogiai arba per agentus pardavinėti oro susisiekimo paslaugas kitos Susitarančios Šalies teritorijoje.

## 13 STRAIPSNIS

### Naudotojo Rinkliavos

- (1) Terminas "naudotojo rinkliavos" reiškia rinkliavą, kurią kompetentinga vadovybė ima arba leidžia imti iš aviakompanijų už aerouostą turta ar įrangą arba už aeronavigacinę įrangą, išskaitant su tuo susijusias paslaugas ir įrangą orlaiviams, jų iguloms, keleiviams ir kroviniams.
- (2) Susitaranti Šalis neims arba neleis imti iš kitos Susitarančios Šalies paskirtųjų aviakompanijų naudotojo rinkliavų, didesnį už taikomas savo pačios aviakompanijoms, vykdančiomis panašų tarptautinį oro susisiekimą.
- (3) Kiekviena Susitaranti Šalis skatins konsultacijas naudotojo rinkliavų klausimais tarp savo kompetentingų mokesčių rinkimo institucijų ir aviakompanijų, kurios naudojasi tų mokesčių rinkimo institucijų paslaugomis ir patarnavimais ir pagal galimybes tai darys per aviakompanijas atstovaujančias organizacijas. Apie kiekvieną pasiūlymą pakeisti naudotojo rinkliavą, turi būti iš anksto pranešta naudotojams, kad jie galetų pareikšti savo nuomonę iki pakeitimų padarymo. Kiekviena Susitaranti Šalis toliau skatins savo kompetentingas mokesčių rinkimo institucijas ir naudotojus keistis atitinkama informacija naudotojo rinkliavų klausimais.

## 14 STRAIPSNIS

### Konsultacijos

Kiekviena Susitarianti Šalis turi teisę bet kuriuo metu pareikalauti konsultacijų dėl šios Sutarties įgyvendinimo, interpretavimo, taikymo ar pakeitimo arba jos laikymosi. Tokios konsultacijos, kurias turi teisę rengti aeronautikos vadovybės, prasideda per 60 dienų nuo tos dienos, kai kita Susitarianti Šalis gauna raštišką reikalavimą, jei Susitariančios Šalys nesusitaria kitaip.

## 15 STRAIPSNIS

### Ginčų Sprendimas

- (1) Jei tarp Susitariančiu Šalių kyla bet koks ginčas dėl šios Sutarties interpretavimo arba taikymo, Susitariančios Šalys pirmiausia mėgina išspręsti jį derybomis.
- (2) Jei Susitariančios Šalys neišsprendžia ginčo derybomis, jos gali perduoti jį asmeniui arba institucijai, dėl kurų jos gali susitarti, arba, bet kurios Susitariančios Šalies prašymu, perduoti spręsti trijų arbitrų trečiųjų teismui, kuris sudaromas tokia tvarka:
  - (a) kiekviena Susitarianti Šalis per 30 dienų nuo reikalavimo spręsti klausimą trečiųjų teisme gavimo, paskiria po vieną arbitrą. Trečiosios valstybės pilietis, kuris veikia kaip trečiųjų teismo pirmininkas, paskiriamas trečiuoju arbitru pirmųjų dvieju arbitrių susitarimų per 60 dienų nuo antro arbitro paskyrimo;
  - (b) jei per nurodytą terminą nepadaromas minėtas paskyrimas, bet kuri iš Susitariančių Šalių gali paprašyti Tarptautinio teisingumo teismo pirmininko padaryti reikiamus paskyrimus per 30 dienų. Jei pirmininkas yra vienos iš Susitariančių Šalių pilietis, vyriausasis vicepirmininkas, kuris nenušalinamas dėl tos pačios priežasties, paskiria arbitrus.
- (3) Jšskyrus šiame straipsnyje numatytus atvejus, arba jei Susitariančios Šalys nesusitaria kitaip, trečiųjų teismas apibrėžia savo jurisdikcijos ribas ir nustato savo procedūrą. Trečiųjų teismo nurodymu arba bet kurios iš Susitariančių Šalių prašymu, ne vėliau kaip per 30 dienų nuo trečiųjų teismo galutinio sudarymo, surengiamas posėdis tiksliai apibrėžti jo nagrinėjamus klausimus ir specialią procedūrą, kurios bus laikomasi.
- (4) Jei Susitariančios Šalys nesusitaria kitaip arba trečiųjų teismas kitaip nenurodo, kiekviena Susitarianti Šalis per 45 dienas nuo trečiųjų teismo galutinio suformavimo dienos pateikia memorandumą. Atsiliepimai pateikiami per kitas 60 dienų. Trečiųjų teismo posėdis įvyksta vienos iš Susitariančių Šalių reikalavimu arba savo nuožiūra, per 30 dienų nuo tada, kai atsiliepimai turėjo būti gauti.
- (5) Trečiųjų teismas mėgina duoti raštišką sprendimą per 30 dienų nuo posėdžio pabaigos arba, jei posėdžio nebuvvo, per 30 dienų nuo abiejų atsiliepimų gavimo. Sprendimas priimamas balsų dauguma.
- (6) Susitariančios Šalys turi teisę pareikalauti paaiškinti sprendimą per 15 dienų nuo tokio sprendimo gavimo dienos, o toks paaiškinimas duodamas per 15 dienų nuo pareikalavimo gavimo.
- (7) Trečiųjų teismo sprendimas privalomas Susitariančioms Šalims.
- (8) Kiekviena Susitarianti Šalis padengia savo paskirto arbitro išlaidas. Kitas trečiųjų teismo išlaidas, taip pat ir Tarptautinio teisingumo teismo pirmininko arba vicepirmininko išlaidas vykdant šio straipsnio 2(b) punkte numatytas procedūras, Susitariančios Šalys pasidalina po lygiai.

**16 STRAIPSNIS**

**Pakeitimai**

Visos šios Sutarties pataisos, dėl kurių susitaria Susitariančios Šalys, įsigalioja jas patvirtinus notų pasikeitimu.

**17 STRAIPSNIS**

**Sutarties Nutraukimas**

Ši Sutartis įsigalios nuo pasirašymo ir galios 10 metų. Po to ji galios tol, kol bet kuri Susitariančios Šalis raštu praneš kitai Susitariančiai Šaliam apie savo sprendimą nutraukti šią Sutartį. Toks pranešimas tuo pačiu metu pateikiamas Tarptautinei Civilinės Aviacijos Organizacijai. Ši Sutartis netenka galios vidurnaktį (pranešimo gavimo vietoje), baigiantis pirmiesius metams nuo dienos, kai kita Susitariančios Šalis gavo pranešimą, jei susitarus pranešimas neatšaukiamas iki šio termino pabaigos. Kitai Susitariančiai Šaliam nepatvirtinus pranešimo gavimo, bus manoma, kad jis gautas po 14 dienų nuo tada, kai ji gavo Tarptautinę Civilinę Aviacijos Organizaciją.

Tai paliudydami, čia pasirašiusieji, savo atitinkamų Vyriausybų įgalioti, pasiraše šią Sutartį.

Surašyta 2 egzemplioriai Vilniuje, 1993 m. rugpjūčio 20 dieną anglų ir lietuvių kalbomis, abiems tekstams turint vienodą galią.

Didžiosiosios Britanijos ir Šiaurės  
Airijos Jungtinės Karalystės  
Vyriausybės vardu:

DAVID GILLMORE

Lietuvos Respublikos Vyriausybės  
vardu:

P GYLЯS

**PRIEDAS  
MARŠRUTŲ TVARKARAŠTIS**

**I DALIS**

Maršrutai, kuriuos eksploatuos Jungtinės Karalystės paskirtoji aviakompanija arba aviakompanijos:

Punktai Jungtinėje Karalystėje—tarpiniai punktai—punktai Lietuvoje.

**PASTABOS:**

- (1) Maršrutai gali būti eksploatuojami bet kuria kyrptimi.
- (2) Jungtinės Karalystės paskirtoji aviakompanija arba aviakompanijos turi teisę bet kuriame arba visuose skrydžiuose neužsukti į kurį nors iš aukščiau minimų punktų su sąlyga, kad sutartas susisekimas šiais maršrutais prasideda Jungtinėje Karalystėje teritorijos punkte.
- (3) Negalima tarpiniame punkte paimti kelevių ir krovinių, kuriuos reikia išlaipinti arba iš krauti punktuose, esančiuose Lietuvos Respublikoje, ir, atvirkščiai, išskyrus tuos atvejus, kai kartkartemis dėl šito gali susitarti Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės. Šis apribojimas taip pat taikomas visoms tarpinių sustojimų formoms.

**2 DALIS**

Maršrutai, kuriuos eksploatuos Lietuvos Respublikos paskirtoji aviakompanija ar aviakompanijos:

Punktai Lietuovoje—tarpiniai punktai—punktai Jungtineje Karalysteje.

**PASTABOS:**

- (1) Maršrutai gali būti eksploatuojami bet kuria kryptimi.
- (2) Lietuvos Respublikos paskirtoji aviakompanija ar aviakompanijos turi teisę bet kuriame arba visuose skrydžiuose neužsukti į kurį nors iš aukščiau minimų punktų su sąlyga, kad sutartas susisekimas šiasis maršrutas prasideda Lietuvos Respublikos teritorijos punkte.
- (3) Negalima tarpiniame punkte paimti kelevių ir krovinių, kuriuos reikia išlaipinti arba iškrauti punktuose, esančiuose Jungtinėje Karalystėje, ir, atvirkščiai, išskyrus tuos atvejus, kai karkartėmis dėl šito gali susitarti Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės. Šis apribojimas taip pat taikomas visoms tarpinems sustojimų formoms.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Royaume du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République de Lituanie, ci-après dénommés les Parties contractantes,

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

Désireux de conclure un accord complémentaire de ladite Convention dans le dessein de créer des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs;

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier. Définitions*

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

a) Les mots "la Convention de Chicago" s'entendent de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et également :

i) De tout amendement à cette Convention entrée en vigueur en vertu de son Article 94 (a) et ratifié par les deux Parties contractantes;

ii) De toute Annexe ou amendement à cette annexe adoptés conformément à l'Article 90 de ladite Convention, dans la mesure où l'amendement ou annexe en question est en vigueur pour les deux Parties contractantes;

b) Les mots "autorités aéronautiques" s'entendent, dans le cas du Royaume Uni, du Secrétaire d'État aux transports et, aux fins de l'Article 7, de la Civil Aviation Authority, et, dans le cas de la Lituanie, du Ministre des transports, ainsi que, dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilités à exercer une des fonctions relevant à ce jour des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

c) Les mots "entreprise désignée" s'entendent d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'Article 4 du présent Accord;

d) Le mot "territoire", en ce qui concerne un État, a le sens que lui donne l'Article 2 de la Convention de Chicago;

e) Les mots "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donne l'Article 96 de la Convention de Chicago;

f) Les mots "le présent Accord" s'entendent également de son Annexe et de tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'à l'Accord lui-même.

*Article 2. Applicabilité de la Convention de Chicago*

Les dispositions du présent Accord sont subordonnées aux dispositions de la Convention de Chicago, dans la mesure où ces dernières sont applicables aux services aériens internationaux.

*Article 3. Octroi des droits*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants en ce qui concerne ses services aériens internationaux :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;
- b) Le droit de faire des escales non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits énoncés ci-après dans le présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante du tableau annexé au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après dénommés "les services convenus" et "les routes indiquées". Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, les entreprises désignées par chaque Partie contractante auront, outre les droits indiqués au paragraphe 1 du présent Article, celui de faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points de ladite route indiqués dans l'annexe au présent Accord, en vue d'embarquer ou de débarquer des passagers ou des marchandises, y compris du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent Article n'est réputée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers ou des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter, en vertu d'un contrat de louage ou moyennant rémunération, à un autre point du territoire de cette autre Partie.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou événements politiques ou de circonstances particulières et exceptionnelles, une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire habituel, l'autre Partie contractante s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens de faciliter la poursuite de l'exploitation dudit service en réorganisant temporairement les routes comme il conviendra.

*Article 4. Désignation des entreprises et autorisation d'exploitation*

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises qui sera chargée d'assurer les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que d'annuler ou de modifier ces désignations.

2. Au reçu des désignations, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent Article, accorder sans délai les autorisations d'exploitation voulues à l'entreprise ou aux entreprises désignées.

3. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnable-

blement à l'exploitation des services aériens internationaux en conformité avec les dispositions de la Convention de Chicago.

4. Chaque Partie contractante aura le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent Article, ou de soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qu'il l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5. Lorsqu'une entreprise aura été ainsi désignée et autorisée, elle pourra mettre en exploitation les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

#### *Article 5. Annulation ou suspension des autorisations d'exploitation*

1. Chaque Partie contractante aura le droit d'annuler une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou encore d'imposer les conditions qu'elle pourra juger nécessaires à l'exercice de ces droits dans l'une des éventualités suivantes :

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

b) Si l'entreprise en question ne respecte pas les lois ou les règlements appliqués normalement et à juste titre par la Partie contractante qui a concédé ces droits;

c) Si, de toute manière, l'entreprise ne conforme pas son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf s'il est immédiatement indispensable de prendre une mesure de suspension ou d'annulation ou d'imposer les conditions visées au paragraphe 1 du présent Article afin d'empêcher que ne se poursuivent des infractions aux lois ou règlements, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

#### *Article 6. Principes régissant l'exploitation des services convenus*

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes devront, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus qu'assureront les entreprises désignées par les Parties contractantes devront être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et auront pour but essentiel de fournir, à un coefficient de remplis-

sage normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et/ou de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, à la fois embarqués et débarqués le long des routes indiquées en des points situés sur le territoire d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

- a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;
- b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par les services convenus, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par des entreprises des États de la région; et
- c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

#### *Article 7. Tarifs*

##### 1. a) Le terme "tarif" s'entend :

- i) Du prix demandé pour le transport de passagers et de leurs bagages, ou du fret (à l'exception du courrier);
- ii) Des biens, services ou autres prestations supplémentaires fournis, ou mis à la disposition des intéressés à l'occasion de ce transport ou à titre accessoire ou subsidiaire; et
- iii) Des prix demandés pour ces biens, services ou prestations supplémentaires, y compris des conditions régissant l'application de ces prix et la fourniture ou mise à disposition de ces biens, services ou prestations;
- iv) De la commission versée par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou lettres de transport établies par ledit agent pour un transport sur des services aériens réguliers.

b) Lorsque les barèmes ou taux varient suivant la saison, le jour de la semaine ou l'heure de la journée à laquelle le vol est exploité, la direction du voyage ou quelque autre facteur, chaque barème ou taux différent est considéré comme un tarif distinct, qu'il ait été déposé séparément ou non, assorti des conditions qui s'y attachent, auprès des autorités pertinentes.

2. Les tarifs que les entreprises désignées par les Parties contractantes appliqueront au transport entre les territoires des deux Parties seront fixés à des niveaux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation à retenir, y compris l'intérêt des usagers, les frais d'exploitation, une marge de bénéfice raisonnable et la situation du marché. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes n'exigeront pas de leurs entreprises qu'elles consultent d'autres entreprises avant de soumettre, en vue de leur approbation, les tarifs pour les services prévus aux dispositions suivantes.

3. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes appliqueront les dispositions suivantes s'agissant des tarifs à fixer par les entreprises désignées de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour le transfert entre un point du territoire d'une Partie contractante et un point sur le territoire de l'autre Partie contractante :

a) Tout tarif proposé pour le transport entre les territoires des Parties contractantes sera déposé par l'entreprise désignée concernée, ou en son nom, auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins trente (30) jours (ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques des deux Parties y consentent) avant la date où il est proposé d'appliquer ce tarif;

b) Les tarifs ainsi déposés pourront être agréés à n'importe quel moment par les autorités aéronautiques. Cependant, sous réserve des dispositions des deux premiers alinéas ci-après, tout tarif ainsi déposé sera considéré comme agréé vingt-et-un (21) jours après la date de réception de la demande d'agrément, à moins que les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne se soient mutuellement informées par écrit, dans les vingt (20) jours suivant la date où elles auront reçu la demande, qu'elles n'acceptent pas le tarif proposé;

c) Aucune disposition de l'alinéa (b) ci-dessus n'empêchera les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie de refuser unilatéralement un tarif déposé par l'une des entreprises désignées par cette Partie. Toutefois, cette décision unilatérale ne sera prise que si les autorités concernées estiment, soit que le tarif proposé est excessif, soit que son application constituerait un comportement anticoncurrentiel de nature à causer un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien;

d) Si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes estiment, soit qu'un tarif qui leur est proposé par une entreprise désignée de l'autre pays est excessif, soit que son application constituerait un comportement anticoncurrentiel de nature à causer un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien, elles pourront, dans les vingt (20) jours suivant la réception du tarif proposé, demander à engager des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations devront être menées à leur terme dans les vingt- et-un (21) jours suivant celui où elles auront été demandées et le tarif prendra effet à l'expiration de ce délai, à moins que les autorités des deux Parties contractantes n'en soient convenues autrement;

e) Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes estiment qu'un tarif entré en vigueur conformément aux dispositions ci-dessus cause un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien sur une ou plusieurs routes particulières, elles pourront demander à engager des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations seront menées à leur terme dans un délai de vingt-et-un (21) jours à compter de la date à laquelle elles auront été demandées, à moins que les autorités des deux Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

4. Les tarifs qu'entend appliquer une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes pour le transport entre le territoire de l'autre Partie et un État tiers seront déposés pour agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Chaque tarif ainsi proposé sera agréé s'il est identique, par son niveau, par les conditions dont il s'assortit et par sa date d'expiration, à un tarif déjà agréé par ces autorités aéronautiques et appliqué par une entreprise désignée par cette autre Partie contractante pour le transport entre son territoire et celui d'un État tiers, étant entendu que ces autorités aéronautiques pourront retirer leur agrément si le tarif de comparaison n'est plus appliqué pour quelque raison que ce soit ou modifier les conditions d'agrément de manière à les faire correspondre à toute modification agréée du tarif de comparaison.

*Article 8. Droits de douane*

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante seront exonérés de tous droits de douane, droits d'accises nationaux et autres frais nationaux similaires, de même que :

a) Les articles suivants introduits par une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre :

- i) Matériel de réparation, d'entretien et de maintenance et pièces de rechange;
- ii) Matériel d'embarquement et de débarquement des passagers et pièces de rechange;
- iii) Matériel de chargement des marchandises et pièces de rechange;
- iv) Matériel de sécurité, y compris pièces de rechange pour ce matériel
- v) Matériel destiné à l'instruction et aides à la formation;
- vi) Matériel informatique et pièces de rechange;
- vii) Documents de l'entreprise et des exploitants;

b) Les articles suivants introduits ou fournis par une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre :

i) Provision de bord (y compris mais non exclusivement les articles tels que denrées alimentaires, boissons et tabac), qu'elles soient introduites ou embarquées sur le territoire de l'autre Partie contractante;

- ii) Carburants, lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate;
- iii) Pièces de rechange, y compris moteurs;

à condition dans tous les cas qu'ils soient destinés à être utilisés à bord d'un appareil ou dans le périmètre d'un aéroport international en liaison avec la création ou l'exploitation d'un service aérien international par l'entreprise désignée intéressée.

2. L'exonération des droits de douane, des droits d'accises nationaux et des frais nationaux analogues ne s'étendra pas aux redevances demandées sur la base du coût des services fournis par les entreprises désignées d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre.

3. Lorsque le matériel et les approvisionnements visés au paragraphe 1 du présent article arrivent sur le territoire de l'autre Partie contractante, l'approbation des autorités douanières peut s'avérer nécessaire avant leur déchargement et lesdites autorités pourront également exiger que lesdits matériels et approvisionnements soient placés sous leur surveillance ou leur contrôle jusqu'à leur réexportation ou qu'il en soit disposé autrement conformément à la réglementation douanière.

4. Les exemptions que prévoit le présent Article s'appliqueront également lorsque les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes auront conclu avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles énumérés au paragraphe 1 du présent Article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

5. Sauf lorsque des mesures de sécurité aérienne doivent être prises, les passagers, bagages et marchandises qui transitent par le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante

sans quitter la zone de transit de l'aéroport ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et marchandises en transit seront exemptés de droits de douane et autres droits analogues. Les dispositions du présent paragraphe ne seront pas applicables aux bagages à main des passagers en provenance de la Lituanie arrivant au Royaume-Uni pour être transférés sur un vol à destination de pays de la Communauté européenne.

*Article 9. Sécurité aérienne*

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a à l'égard de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation contre tous actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. En particulier, elle s'acquittera des obligations en matière de sécurité de la navigation aérienne qui lui incombe en vertu de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963 , de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 , ainsi que du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, fait à Montréal le 23 septembre 1971 et signé à Montréal le 24 février 1988 4.

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

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conformeront aux normes de sécurité aérienne et, dans la mesure où elles leur sont applicables, aux Pratiques recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent en annexe à la Convention de Chicago; elles exigeront des exploitants d'aéronefs de leur pavillon, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur le territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne. La référence faite dans ce paragraphe aux normes de sécurité aérienne recouvre les différences notifiées par chaque Partie contractante. Chacune d'elles signifiera à l'avance à l'autre son intention de notifier une éventuelle différence.

4. Chacune des Parties contractantes veillera à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs, de contrôler les passagers et leurs bagages à main et d'inspecter comme il convient les équipages, les marchandises (y compris les bagages de soute) et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et à ce que ces mesures soient aménagées en cas d'intensification de la menace. Chacune des Parties contractantes est convenue que ses entreprises de transport aérien pourront être tenues de respecter les dispositions en matière de sécurité aérienne visées au paragraphe 3 qui sont imposées par l'autre Partie contractante à l'entrée ou au séjour sur son territoire et au départ de ce territoire. Chacune des Parties contractantes don-

nera également une suite favorable à toute demande, faite par l'autre Partie contractante, de prendre des mesures de sécurité spéciales et raisonnables en cas de menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de ces aéronefs, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

6. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de penser que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article, elle pourra demander à ce que soient immédiatement engagées des consultations avec cette autre Partie contractante. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre la question de façon satisfaisante dans les quinze jours à compter de la date de réception de la demande de consultations, elles seront fondées à suspendre, annuler ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, ou encore d'y imposer certaines conditions. En cas d'urgence, une Partie contractante pourra prendre des mesures conservatoires avant l'expiration du délai de quinze jours.

#### *Article 10. Fourniture de statistiques*

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront à celles de l'autre partie, à la demande de ces dernières, les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci auront raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte sur les services convenus par les entreprises désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises désignées sur les services convenus, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

#### *Article 11. Transferts de bénéfices*

Chaque entreprise désignée aura le droit de convertir et de transférer dans son pays sur simple demande l'excédent de ses recettes locales sur ses dépenses locales. Les opérations de conversion et de transfert seront autorisées sans aucune restriction, aux taux de change applicable aux transactions au comptant en vigueur au moment où ces recettes seront présentées aux fins de conversion et de transfert et aucun frais ne sera retenu par ces opérations à l'exception des commissions normalement facturées par les banques pour de telles conversions ou transferts.

#### *Article 12. Représentation des entreprises et ventes*

1. L'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante auront le droit de faire entrer et d'employer sur le territoire de l'autre Partie contractante, conformément à ses lois et règlements concernant l'entrée, le séjour et l'emploi sur ce territoire, les

personnels administratifs, techniques, d'exploitation et autres personnels spécialisés nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes auront le droit de vendre, dans la région de l'autre partie contractante, directement ou par l'entremise d'agents nommés par elles, des prestations de transport aérien.

*Article 13. Redevances d'usage*

1. L'expression "redévance d'usage" s'entend d'une redevance réclamée aux entreprises par les autorités compétentes ou autorisée par elles en contrepartie de la mise à disposition des biens ou des installations ou encore des aides à la navigation aérienne, y compris les services et installations connexes, destinés aux aéronefs et à leurs équipages, ainsi qu'aux passagers et aux marchandises.

2. Aucune des Parties contractantes n'imposera ni ne permettra que soient imposées aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises désignées qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

3. Chacune des Parties contractantes encouragera la concertation entre ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations considérés, concertation qui aura lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Toute modification proposée des redevances d'usage sera notifiée aux utilisateurs avec un préavis raisonnable de manière à leur permettre d'exprimer leur point de vue avant la modification. Chacune des Parties contractantes encouragera en outre ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage et les entreprises de transport aérien à échanger les informations qui conviendront concernant ces redevances.

*Article 14. Consultations*

Chacune des Parties contractantes pourra demander à tout moment des consultations concernant la mise en œuvre, l'application ou la modification du présent Accord, ou le respect de ses dispositions. Ces consultations, qui pourront se dérouler entre autorités aéronautiques, débuteront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de leur demande écrite par l'autre Partie contractante, à moins que les deux Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

*Article 15. Règlement des différends*

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

2. Si elles ne parviennent pas à un règlement du différend par voie de négociation, les Parties contractantes pourront le soumettre à une personne ou à un organisme choisi par

elles à l'amiable, ou bien, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, le différend sera soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres constitué de la façon suivante :

a) Dans les trente (30) jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes désignera un arbitre. Les deux arbitres désignés choisiront d'un commun accord, dans les soixante (60) jours suivant la désignation du deuxième arbitre, un troisième arbitre, ressortissant d'un État tiers, qui fera fonction de président du tribunal;

b) Si, dans les délais précisés ci-dessus, l'un ou l'autre arbitre n'a pas été désigné, chacune des Parties contractantes pourra demander au Président de la Cour internationale de Justice de procéder dans les trente (30) jours à la désignation nécessaire. Si le Président a la nationalité de l'une des Parties contractantes, le Vice-Président le plus ancien qui ne peut être récusé à ce titre procédera à la désignation.

3. Sous réserve des dispositions ci-après du présent Article, ou à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, le tribunal définira les limites de sa compétence et arrêtera lui-même sa procédure. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence sera réunie au plus tard trente (30) jours après la pleine constitution du tribunal pour déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et la procédure à suivre.

4. À moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chacune des Parties contractantes déposera un mémoire dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la constitution du tribunal. Les répliques devront être déposées soixante (60) jours plus tard. À la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, ou de sa propre initiative, le tribunal tiendra audience dans les trente (30) jours suivant la date du dépôt obligatoire des répliques.

5. Le tribunal s'efforcera de rendre une sentence écrite dans les trente (30) jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, dans les trente (30) jours suivant la date de dépôt de la deuxième réponse. La décision du tribunal sera prise à la majorité.

6. Les Parties contractantes pourront présenter une demande d'éclaircissements concernant la sentence dans un délai de quinze (15) jours suivant sa réception, et ces éclaircissements seront fournis dans un délai de quinze (15) jours à compter de la demande à cet effet.

7. La sentence du tribunal aura force obligatoire pour les Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante prendra à sa charge les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal seront divisés en parties égales entre les Parties contractantes, y compris les dépenses engagées par le Président ou le Vice-Président de la Cour internationale de Justice pour l'exécution des démarches prévues au paragraphe 2 (b) du présent Article.

#### *Article 16. Amendement*

Les amendements au présent Accord dont seront convenues les Parties contractantes prendront effet une fois confirmés par Échange de Notes.

*Article 17. Dénonciation*

Le présent Accord entrera en vigueur dès sa signature et le demeurera pendant une période de 10 ans. Par la suite, il restera en vigueur à moins que l'une des Parties contractantes ne notifie par écrit à l'autre Partie contractante de sa décision d'y mettre fin. Cette notification sera simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prendra alors fin à minuit (heure du lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de cette réception par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze jours suivant sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Vilnius le 20 septembre 1993 en langues anglaise et lituanienne, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume-uni de  
Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

DAVID GILMORE

Pour le Gouvernement de la République de Lituanie :

P. GYLYAS

ANNEXE  
TABLEAU DES ROUTES

Section 1

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignée(s) par le Royaume-Uni :  
Points dans le Royaume-Uni -- Points intermédiaires -- Points en Lituanie.

Notes :

- 1) Les routes peuvent être exploitées dans les deux sens.
- 2) L'entreprise ou les entreprises désignée(s) du Royaume-Uni pourront lors d'un vol ou de tous les vols, omettre n'importe quelle escale sur les points ci-dessus à condition que les services convenus sur ces routes aient leur origine en un point situé sur le territoire du Royaume-Uni.
- 3) Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué en des points en Lituanie et vice versa, à moins que les autorités aéronautiques des Parties contractantes n'en conviennent de temps à autre autrement. Cette restriction s'applique aussi à toutes les formes d'arrêt en cours de route.

Section 2

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignée(s) de la République de Lituanie :  
Points en Lituanie -- Points intermédiaires -- Points au Royaume-Uni.

Notes :

- 1) Les routes peuvent être exploitées dans les deux sens.
- 2) L'entreprise ou les entreprises désignée(s) de la République de Lituanie pourront lors d'un vol ou de tous les vols, omettre n'importe quelle escale sur les points ci-dessus à condition que les services convenus sur ces routes aient leur origine en un point situé sur le territoire de la Lituanie.
- 3) Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué en des points au Royaume-Uni et vice versa, à moins que les autorités aéronautiques des Parties contractantes n'en conviennent de temps à autre autrement. Cette restriction s'applique aussi à toutes les formes d'arrêt en cours de route.