

No. 37335

**Finland
and
Lithuania**

**Air Services Agreement between the Government of the Republic of Finland and the
Government of Lithuania (with annex). Helsinki, 29 November 1993**

Entry into force: 1 April 1994, in accordance with article 22

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Finland, 7 March 2001*

**Finlande
et
Lituanie**

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République de
Finlande et le Gouvernement de la République de Lituanie (avec annexe).
Helsinki, 29 novembre 1993**

Entrée en vigueur : 1er avril 1994, conformément à l'article 22

Texte authentique : *anglais*

Euregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Finlande, 7 mars 2001*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

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

The Government of the Republic of Finland 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 in conformity with and supplementary to the said Convention for the purpose of establishing scheduled air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

1. For the purposes 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 any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes and Convention adopted under Articles 90 and 94 thereof, so far as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Finland, the Civil Aviation Administration, and in the case of the Republic of Lithuania, the Ministry of Transport, or, in both cases, any other person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities;

c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

d) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Chicago Convention;

e) the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 18 of this Agreement;

f) the term "tariff" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail), including any significant additional benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage, and the commission to be paid on the sales of tickets for the carriage of persons, or on corresponding transactions for the carriage of cargo. It includes also the conditions that govern the applicability of the price for carriage or the payment of commission.

2. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to this Agreement shall include reference to the Annex unless otherwise provided.

3. Titles given to the Articles of this Agreement are for reference purposes only.

Article 2. Grant of Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of the latter Party's 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 Annex 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 an airline 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 Annex for the purpose of taking up and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. Designation of Airlines and Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or several airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. However, each Contracting Party may only designate one airline to operate on any single route specified in the Annex to this Agreement.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw or alter such designation.

3. On receipt of such written designation the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph 4 of this Article and paragraph 1 of Article 4, without delay grant to each designated airline the appropriate operating authorization.

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

5. When an airline has been so designated and authorized it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement, including those relating to tariffs.

Article 4. Refusal, Revocation or Suspension of Operating Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to grant or to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as they may deem necessary on the exercise of those rights:

a) in any case where they are not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or

b) in case of failure by that airline to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting the rights; or

c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of fifteen (15) days from the date of a request for consultations.

Article 5. Air Traffic Charges

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

Article 6. Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that territory.

2. There shall also be exempt from the taxes, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

b) spare parts, including engines, introduced into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party for use in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the other Contracting Party, in which territory they are taken on board.

3. Materials referred to in paragraph 2 of this Article may be required to be kept under Customs supervision or control.

4. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and spare parts normally retained on board aircraft operated by a designated airline of one Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5. Necessary airline documents, such as timetables, air tickets and air waybills, intended for the use of a designated airline of one Contracting Party and introduced into the territory of the other Contracting Party, shall be exempted from taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges in the latter territory.

6. Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Contracting Party shall be exempt from taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges not based on the cost of services on arrival or departure.

Article 7. Capacity Provisions

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall have fair and equal opportunity to operate the agreed services on any route specified in the Annex to this Agreement.

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

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall retain as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline(s).

4. The right to take up or discharge on the agreed services international traffic destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in the Annex to this Agreement shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development of international air transport and shall be subject to the general principle that capacity should be related to:

a) the traffic requirements between the country of origin and the countries of ultimate destination of the traffic;

b) the requirements of through airline operations; and

c) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

Article 8. Approval of Traffic Programmes

1. The airline or airlines designated by one Contracting Party shall submit its or their traffic programmes (for the Summer and Winter Traffic periods) for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation. The programme shall specify the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft, including configuration and number of seats, to be used. The aeronautical authorities shall give their decision on such traffic programme submissions within twenty (20) days from the date the airline concerned submits its programme for approval.

2. Each alteration in the traffic programme as well as requests for permission to operate additional flights shall be submitted by the airline or airlines designated by one Contracting Party for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests for alteration or for additional flights shall be dealt with promptly by the aeronautical authorities.

Article 9. Information and Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to traffic carried on the agreed services by the designated airline or airlines of the first Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted to its national aeronautical authorities. Any additional statistical traffic data which the aeronautical authorities of one Contracting Party may desire shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

Article 10. Tariffs

1. The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation), the interests of users and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article may be agreed between the designated airlines concerned in respect of each of the specified routes. However, inter-airline consultations shall not be a mandatory requirement for the filing and establishment of tariffs.

3. Each tariff shall be filed for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) before the proposed date of its introduction.

4. Each proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of either Contracting Party at any time. In the absence of such approval it will be treated as having been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party unless within twenty (20) days after the date of filing the aeronautical authorities of that Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff. If, however, either of the aeronautical authorities gives such written notice of disapproval the aeronautical authorities may at the request of either try to determine the tariff by agreement.

5. If the aeronautical authorities cannot determine a tariff under the provisions of paragraph 4 of this Article the dispute may at the request of either be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

6. Each tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until it has been replaced by a new tariff determined in accordance with the provisions of this Article. Unless otherwise agreed by the aeronautical authorities of both Contracting Parties a tariff shall not have its validity extended by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

Article 11. Fair Competition

Each Contracting Party shall, where necessary, take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Contracting Party.

Article 12. Commercial Authorities

1. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall have the right to maintain in the territory of the other Contracting Party, within the scope of the laws and regulations in force therein, such offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services on their own transportation documents in the territories of both Contracting Parties, either directly or through an agent. Each Contracting Party shall refrain from restricting the right of the designated airline(s) of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase such transportation.

3. Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, allow each designated airline of the other Contracting Party to perform its own handling of passengers, baggage and cargo (self-handling) in the territory of the first Contracting Party. This right is subject to capacity limitations at the airport concerned and does not include air-side ground handling services (aircraft ground handling).

Article 13. Transfer of Funds

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer the excess of the receipts over expenditure in the territory of the sale. The revenues from sales of air

transport services and ancillary or supplemental services provided directly or through agents, as well as commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer, shall be included in such net transfer.

2. Such transfers shall be effected in a freely convertible currency at the official rate of exchange and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation, imposition or delay.

Article 14. Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

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

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 15. Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, or departure from its territory of aircraft engaged in international air services or to the operation and navigation of such aircraft while within the said territory shall apply to the designated airline or airlines of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry to, stay in or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration, immigration, customs, currency, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party, while they are within the said territory.

3. 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 purposes shall, except in respect of security measures against acts of violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control.

Article 16. Consultations

In a spirit of close co-operation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement.

Article 17. Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal. The arbitral tribunal shall determine its own procedure.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. The expenses of the arbitration shall be equally shared between the Contracting Parties.

Article 18. Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modification agreed in such consultations shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other that these procedures have been complied with.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, amendments relating only to the Annex may be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall become effective as agreed between them.

Article 19. Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 20. Multilateral Conventions

If a general multilateral air convention enters into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 16 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

Article 21. Registration with ICAO

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

Article 22. Entry into Force

1. This Agreement shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels that the procedures necessary for the entry into force of this Agreement have been completed.

2. This Agreement shall be concluded for an initial period of five (5) years. Thereafter it shall remain in force indefinitely, unless denounced by one of the Contracting Parties twelve (12) months prior to the expiry of the said period of five (5) years. At any time thereafter it may be denounced by either Contracting Party in accordance with Article 19.

Done in duplicate at Helsinki on 29 November 1993, in the English language.

For the Government of the Republic of Finland:

OLE NORRBACK

For the Government of the Republic of Lithuania:

JONAS BIRZISKIS

ANNEX TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF LITHUANIA

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

Points of origin	Points in Finland
Points in Lithuania	Helsinki and/or two other points in Finland to be chosen by Lithuania

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

Points of origin	Points in Lithuania
Points in Finland	Vilnius and/or two other points in Lithuania to be chosen by Finland

3. Intermediate points and points beyond, including possible fifth freedom rights, will be subject to specification between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

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

Le Gouvernement de la République de Finlande 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 à Chicago le 7 décembre 1944;

Désireux de conclure un Accord complémentaire de ladite Convention et conforme à cette dernière dans le dessein de créer et d'exploiter des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

a) L'expression "la Convention de Chicago" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et également de toute Annexe adoptée aux termes de l'Article 90 de ladite Convention, ainsi que de tous amendements des Annexes et de la Convention adoptés au titre des Articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits Annexes et amendements ont été ratifiés par les deux Parties contractantes;

b) L'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas de la République de Finlande, l'Administration de l'aviation civile et, dans celui de la République de Lituanie, le Ministère des transports ou, dans les deux cas, toute autre personne ou organisme habilité à exercer les fonctions relevant à ce jour desdites autorités aéronautiques ou des fonctions similaires;

c) L'expression "entreprise désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément à l'article 3 du présent Accord;

d) Les expressions "territoire", "services aériens", "services aériens internationaux", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donnent les Articles 2 et 96 de la Convention de Chicago;

e) Le terme "Annexe" s'entend de l'Annexe au présent Accord ou telle qu'elle peut être amendée conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 18 du présent Accord;

f) Le terme "tarif" s'entend du prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises (à l'exclusion du courrier), y compris toutes prestations supplémentaires importantes devant être fournies ou proposées à l'occasion desdits transports et de la commission à verser sur la vente des billets pour le transport de personnes ou pour les transactions correspondantes pour le transport de marchandises. Il englobe également les

conditions qui régissent l'applicabilité du prix du transport ou du paiement de la commission.

2. L'Annexe fait partie intégrante du présent Accord et, sauf indication contraire, toute référence à l'Accord vise également l'Annexe.

3. Les titres des articles du présent Accord sont uniquement donnés en tant que références.

Article 2. Octroi de droits de circulation

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

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

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord. Lesdits services et lesdites routes sont ci-après dénommés "les services convenus" et "les routes indiquées" respectivement. L'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie contractante, exploitant des services convenus sur une route indiquée, bénéficie, outre les droits susmentionnés au paragraphe 1 du présent Article, du droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés pour ladite route dans l'Annexe aux fins d'embarquer ou de débarquer, dans le cadre de transports aériens internationaux, des passagers, des marchandises ou du courrier, séparément ou ensemble.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3. Désignation et habilitation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui seront chargés d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées. Toutefois, chaque Partie contractante ne peut désigner qu'une entreprise de transport aérien pour exploiter des services sur une route unique spécifiée dans la partie appropriée de l'Annexe au présent Accord.

2. Chaque Partie contractante a le droit de retirer ou de modifier ladite désignation.

3. Au reçu de cette désignation écrite, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante doivent, sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article et du paragraphe 1 de l'article 4, accorder sans délai à chaque entreprise de transport aérien désignée l'autorisation d'exploitation adéquate.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure

de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention de Chicago.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter à tout moment les services convenus, à condition que ladite entreprise de transport aérien se conforme à toutes les dispositions applicables du présent Accord, y compris celles concernant les tarifs.

Article 4. Refus, annulation ou suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de refuser d'accorder ou de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désigné par l'autre Partie contractante ou d'imposer les conditions qu'elles peuvent estimer nécessaires pour l'exercice desdits droits :

a) Dans tous les cas où elles n'ont pas la certitude qu'une partie importante de la propriété et du contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette partie; ou

b) Dans les cas où la dite entreprise désignée ne respecte pas la loi et/ou la réglementation de la Partie contractante qui accorde les droits; ou

c) Dans le cas où l'entreprise de transport aérien manque de toute autre manière de conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf s'il est immédiatement indispensable de prendre une mesure de révocation, de suspension ou d'imposition des conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher que ne se poursuivent des infractions à la législation et/ou à la réglementation, il n'est fait usage de ce droit qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent commencer dans les quinze (15) jours qui suivent la date de la demande de consultations.

Article 5. Taxes d'aéroport

Les taxes et redevances imposées pour l'utilisation des aéroports et des installations aéroportuaires par les autorités compétentes sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante pour l'aéronef d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ne peuvent être plus élevées que celles qui sont imposées aux entreprises nationales de transport aérien fournissant des services aériens internationaux similaires.

Article 6. Exemption des taxes, droits de douane et autres impôts

1. Les aéronefs affectés à des services aériens internationaux par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante, de même que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs, sont exempts de toute taxe, de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire

de l'autre Partie contractante jusqu'au moment où ils sont réexportés ou utilisés ou consommés par ledit aéronef sur des vols au-dessus du territoire en question.

2. Sont également exemptés des taxes, droits, honoraires et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de services :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans des limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord d'aéronefs quittant le territoire en question et exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;

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

c) Les carburants, les lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire d'une des Parties contractantes et devant être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements mentionnés au paragraphe 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les articles et provisions et pièces de rechange normalement conservés à bord des aéronefs exploités par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils soient utilisés de quelque autre façon conformément aux règlements douaniers.

5. Les documents nécessaires tels qu'horaires, billets et connaissements aériens destinés à être utilisés par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante et introduits sur le territoire de l'autre Partie contractante sont exemptés de droits de douane, des frais d'inspection et autres taxes similaires sur ce territoire.

6. Les bagages et les marchandises en transit direct à travers le territoire d'une Partie contractante sont exempts des droits de douane, redevances et autres taxes similaires qui ne sont pas basés sur le coût des services à l'arrivée et au départ.

Article 7. Dispositions relatives à la capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord.

2. En exploitant les services convenus sur les routes indiquées, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(e) de chaque Partie contractante doit tenir compte des

intérêts de l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante de façon à ne pas affecter indûment les services aériens que la dernière fournit sur la totalité ou une partie quelconque des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont toujours pour objectif essentiel de fournir à un taux de charge raisonnable une capacité adaptée aux besoins actuels et prévisibles en ce qui concerne le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises de transport aérien.

4. Le droit d'embarquer ou de débarquer sur les services convenus du trafic international destiné à des pays tiers ou en provenance de ces derniers à un point ou des points sur les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord est exercé conformément aux principes généraux du développement harmonieux des transports aériens internationaux et il est régi par le principe général que la capacité doit être liée :

- a) Aux exigences du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination finale du trafic;
- b) Aux exigences de l'exploitation économique de services long courrier; et
- c) Aux exigences du trafic dans les régions desservies par l'entreprise de transport aérien, compte tenu des services aériens locaux et régionaux.

Article 8. Approbation des programmes de trafic aérien

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par une Partie contractante soumettent pour approbation, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et au plus tard trente (30) jours avant le début des services, ses ou leurs programmes de trafic aérien pour la saison d'été comme pour la saison d'hiver. Ces programmes doivent indiquer en particulier les horaires, la fréquence des services et le type d'aéronefs utilisés, y compris la configuration et le nombre de sièges. Les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante communiquent leur décision sur ces programmes dans les vingt (20) jours qui suivent la date à laquelle l'entreprise de transport aérien concernée les présente pour approbation.

2. Toute modification des programmes, ainsi que les demandes pour les autorisations d'exploiter des vols supplémentaires, sont soumises par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par une Partie contractante pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Lesdites demandes sont prises en considération dans les meilleurs délais par les autorités aéronautiques.

Article 9. Information et statistiques

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à leur demande, tous les renseignements et statistiques liés au trafic entrepris sur les services convenus par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de la première Partie contractante à partir du territoire de l'autre partie contractante ou à destination de ce dernier, comme celles qui sont normalement établies et

présentées à ses propres autorités nationales. Toutes données statistiques supplémentaires relatives au trafic que peuvent demander les autorités aéronautiques d'une Partie contractante font, sur demande, l'objet de discussion et d'un accord mutuel entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article 10. Tarifs

1. Les tarifs devant être appliqués pour un service convenu sont fixés à un taux raisonnable compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, y compris le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable et les différentes caractéristiques du transport (telles que la vitesse et le confort), les intérêts des usagers et les tarifs demandés par les autres entreprises de transport aérien pour une partie quelconque de la route indiquée. Lesdits tarifs doivent être fixés conformément aux dispositions suivantes du présent article.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article peuvent être fixés d'un commun accord entre les entreprises de transport aérien désignées compétentes pour chacune des routes indiquées. Toutefois, des consultations interentreprises ne revêtent pas un caractère impératif pour le dépôt et l'établissement des tarifs.

3. Chaque tarif doit être déposé pour approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes trente (30) jours au moins (ou des périodes plus courtes dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes) avant la date proposée pour son introduction.

4. Chaque tarif proposé peut être approuvé par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante à tout moment. Faute d'une telle approbation, ledit tarif est considéré comme ayant été approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante, à moins que dans les vingt (20) jours qui suivent la date de dépôt, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante aient signifié par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur désapprobation à l'égard du tarif proposé. Toutefois, dans ce cas, les autorités aéronautiques peuvent, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, s'efforcer de déterminer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent établir un tarif aux conditions fixées par les dispositions du paragraphe 4 du présent article, le différend peut, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, être réglé conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

6. Chaque tarif établi conformément aux dispositions du présent article demeure en vigueur jusqu'au moment où il est remplacé par un nouveau tarif établi conformément aux dispositions du présent article. Sauf dispositions contraires acceptées par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, la validité d'un tarif ne peut être prolongée en vertu du présent paragraphe pendant plus de douze (12) mois après la date à laquelle il aurait autrement expiré.

Article 11. Concurrence loyale

Chaque Partie contractante prend, le cas échéant, toutes les mesures appropriées dans le cadre de sa juridiction pour éliminer toute forme de discrimination ou de concurrence

déloyale préjudiciable à la compétitivité des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante.

Article 12. Activités commerciales

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de chaque Partie contractante ont le droit d'installer des bureaux et de faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie contractante, dans le cadre des lois et règlements en vigueur sur le territoire de cette dernière, le personnel administratif, commercial et technique dont peut avoir besoin l'entreprise de transport aérien concernée.

2. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont le droit de vendre des services de transport aérien avec leur propre documentation de transport dans les territoires des deux Parties contractantes, soit directement, soit par l'entremise d'un agent. Chaque Partie contractante veille à ne pas restreindre le droit de l'entreprise de transport aérien de vendre ces prestations et celui des personnes intéressées de les acheter.

3. Chaque Partie contractante autorise, sur la base de la réciprocité, l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante à assurer elle-même le traitement des passagers, la manutention des bagages et des marchandises sur le territoire de la première Partie contractante. L'exercice de ce droit est fonction des limites de la capacité de l'aéroport concerné et n'inclut pas les services de manutention au sol.

Article 13. Transfert de fonds

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes sont libres de transférer les excédents des recettes enregistrés sur le territoire de la vente. Les recettes provenant de la vente de services de transport aérien et des services connexes ou supplémentaires fournis directement ou par l'entremise d'agents, ainsi que les intérêts commerciaux accumulés sur lesdites recettes pendant leur dépôt en attendant le transfert, sont inclus dans ledit transfert net.

2. Les transferts de fonds s'effectuent en une monnaie librement convertible au taux de change officiel et, à l'exception des frais et des procédures bancaires habituels, sont exonérés de tous impôts, taxes, limitations ou délais.

Article 14. Sécurité aérienne

1. Conformément aux droits et obligations qu'elles ont contractés dans le cadre du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont à l'égard de l'autre Partie contractante de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous les actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter l'ensemble de leurs droits et obligations dans le cadre du droit international, les Parties contractantes s'efforcent en particulier d'agir conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis 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.

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

3. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de sécurité aérienne et aux exigences techniques fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent en Annexe à la Convention de Chicago, dans la mesure où lesdites dispositions et normes relatives à la sécurité sont applicables aux Parties contractantes; elles demandent aux exploitants des aéronefs de leur pavillon ou aux exploitants desdits aéronefs qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire d'agir conformément aux dispositions de sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante convient que les exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer les dispositions et les normes de sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 ci-dessus, demandées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire ou le départ de ce dernier ou pendant leur séjour sur ledit territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger l'aéronef et inspecter les passagers, l'équipage, les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande présentée par l'autre Partie contractante pour que des mesures spéciales de sécurité soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de leurs aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

Article 15. Application des lois et réglementations

1. Les lois et réglementations d'une Partie contractante relatives à l'admission sur son territoire ou au départ de ce dernier de l'aéronef assurant des services aériens internationaux ou à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence sur ledit territoire s'appliquent à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant l'entrée, le séjour ou le départ de son territoire des passagers, équipages, marchandises ou courrier, telles que les formalités concernant l'entrée, la sortie, l'émigration, l'immigration, les douanes, les devises, la santé et les quarantaines, s'appliquent aux passagers, équipages, marchandises et courrier transportés par l'aéronef de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante pendant leur séjour sur ledit territoire.

3. Les passagers, bagages et marchandises en transit direct à travers le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette

fin ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf en ce qui concerne des mesures de sécurité visant à prévenir des actes de violence ou de piraterie aérienne.

Article 16. Consultations

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue d'assurer l'application et le respect des dispositions du présent Accord.

Article 17. Règlement des différends

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

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement du différend par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme; si elles ne s'entendent pas à ce sujet, le différend est, à la demande de l'une ou l'autre Partie, soumis pour décision à un tribunal composé de trois arbitres, un désigné par chaque Partie contractante et le troisième devant être nommé par les deux arbitres déjà désignés. Chacune des Parties contractantes nomme son arbitre dans les soixante (60) jours qui suivent la date de la réception par l'autre Partie contractante d'une notification transmise par la voie diplomatique, demandant un arbitrage du différend par le tribunal en question et le troisième arbitre est désigné au cours d'une nouvelle période de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans les délais spécifiés, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, désigner un ou les arbitres selon les besoins. Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un État tiers et fait fonction de président du tribunal d'arbitrage. Le tribunal d'arbitrage établit sa propre procédure.

3. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Les dépenses relatives à l'arbitrage sont partagées également entre les Parties contractantes.

Article 18. Amendements

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent d'une prolongation de ce délai. Toute modification acceptée au cours de ces consultations est approuvée par chaque Partie contractante, conformément à ses dispositions législatives, et entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui au cours duquel les Parties contractantes s'informent réciproquement que les formalités voulues ont été accomplies.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, les amendements qui ne concernent que l'Annexe peuvent être décidés par les autorités aéronautiques des Parties contractantes et entrent en vigueur comme convenu entre elles.

Article 19. Dénonciation

1. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. Dans ce cas, l'Accord expire douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Conventions multilatérales

Si une convention générale multilatérale relative au transport aérien entre en vigueur pour les deux Parties contractantes, les dispositions de ladite Convention l'emportent sur celles du présent Accord. Des consultations peuvent être organisées, conformément à l'article 16 du présent Accord, en vue de déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est affecté par les dispositions de ladite convention multilatérale.

Article 21. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et ses amendements sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22. Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui au cours duquel les Parties contractantes se sont notifiées réciproquement par la voie diplomatique que les formalités nécessaires à son entrée en vigueur ont été accomplies.

2. Le présent Accord est conclu pour une période initiale de cinq (5) ans. Ensuite, il demeure en vigueur indéfiniment à moins d'être dénoncé par une des Parties contractantes douze (12) mois avant l'expiration de ladite période de cinq (5) ans. A tout moment par la suite, il peut être dénoncé par l'une ou l'autre Partie contractante, conformément à l'article 19.

Fait en double exemplaire à Helsinki le 29 novembre 1993 en langue anglaise.

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :

OLE NORRBACK

Pour le Gouvernement de la République de Lituanie :

JONAS BIRZISKIS

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

1. Routes qui peuvent être exploitées par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de Lituanie, dans les deux directions :

Points d'origine	Points en Finlande
Points en Lituanie	Helsinki et/ou deux autres points en Finlande qui seront choisis par la Lituanie

2. Routes qui peuvent être exploitées par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de la Finlande, dans les deux directions:

Points d'origine	Points en Lituanie
Points en Finlande	Vilnius et/ou deux autres points en Lituanie qui seront choisis par la Finlande

3. Les points intermédiaires et les points au-delà, et éventuellement les droits de trafic de cinquième liberté, feront l'objet d'accords entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

