

No. 40137

**Netherlands
and
Lithuania**

Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Lithuania for air services between and beyond their respective territories (with annex). Vilnius, 23 March 1993

Entry into force: *provisionally on 23 March 1993 by signature and definitively on 17 January 1994 by notification, in accordance with article 23*

Authentic texts: *Dutch, English and Lithuanian*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 15 April 2004*

**Pays-Bas
et
Lituanie**

Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République de Lituanie relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Vilnius, 23 mars 1993

Entrée en vigueur : *provisoirement le 23 mars 1993 par signature et définitivement le 17 janvier 1994 par notification, conformément à l'article 23*

Textes authentiques : *néerlandais, anglais et lituanien*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 15 avril 2004*

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Litouwen inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Litouwen, partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opgesteld,

Geleid door de wens bij te dragen aan de vooruitgang van de internationale burgerluchtvaart,

Geleid door de wens een overeenkomst te sluiten met het doel geregelde luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel I

Begripsomschrijvingen

Tenzij het zinsverband anders vereist, hebben in deze Overeenkomst en de Bijlage daarbij de volgende begrippen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

a. onder „het Verdrag” wordt verstaan: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opgesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of het Verdrag overeenkomstig de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;

b. onder „luchtvaartautoriteiten” wordt verstaan: wat de Republiek Litouwen betreft, het Ministerie van Vervoer, of elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie die thans door het genoemde Ministerie wordt uitgeoefend, te vervullen;

wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, of elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie die thans door het genoemde Ministerie wordt uitgeoefend, te vervullen;

c. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan: een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 4 van deze Overeenkomst;

d. het begrip „grondgebied” heeft met betrekking tot een Staat de betekenis die daaraan in artikel 2 van het Verdrag wordt toegekend;

e. de begrippen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoel-einden” hebben de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag onderscheidenlijk wordt toegekend;

f. onder „overeengekomen dienst” en „omschreven route” wordt onderscheidenlijk verstaan: een internationale luchtdienst ingevolge artikel 2 van deze Overeenkomst en de in het desbetreffende gedeelte van de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven route;

g. onder „boordproviand” wordt verstaan: consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;

h. onder „Overeenkomst” wordt verstaan: deze Overeenkomst, de in toepassing daarvan opgestelde Bijlage, en alle wijzigingen van de Overeenkomst of van de Bijlage.

i. onder „tarief” wordt verstaan: elk bedrag in rekening gebracht of in rekening te brengen door de luchtvaartmaatschappijen, rechtstreeks of via hun agenten, aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:

i. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief, en

ii. de heffingen en voorwaarden voor alle bij zulk vervoer bijkomende diensten die door de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden;

j. onder „verandering van luchtvaartuig” wordt verstaan: de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zulk een wijze dat op een of meer delen van de route wordt gevlogen met luchtvaartuigen met een andere capaciteit dan die welke op een ander deel worden gebruikt.

k. onder „geautomatiseerd boekingsysteem” (GBS) wordt verstaan: een geautomatiseerd systeem dat informatie bevat over routetabellen, beschikbare plaatsen, prijzen en verwante diensten en door middel waarvan plaatsen kunnen worden geboekt en/of vliegbiljetten kunnen worden afgegeven en dat enkele of al deze faciliteiten ter beschikking van reisagenten stelt.

Artikel 2

Verlening van rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij in de Bijlage anders is bepaald, de volgende rechten voor het verrichten van geregeld internationaal luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij:

- a. het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- b. het recht om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en
- c. het recht om tijdens de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route op haar grondgebied te landen voor het opnemen en afzetten van internationaal verkeer in passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij het recht te geven tot deelneming aan luchtvervoer tussen punten gelegen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 3

Verandering van luchtvaartuig

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan op iedere vlucht of op alle vluchten en naar eigen keuze op de overeengekomen diensten van luchtvaartuig veranderen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij of op enig punt langs de omschreven routes, met dien verstande dat:

- a. luchtvaartuigen die verder dan het punt waarop van luchtvaartuig wordt veranderd worden gebruikt, in aansluiting op de inkomende of uitgaande luchtvaartuigen in de dienstregeling worden opgenomen, naar gelang het geval;

- b. in het geval van verandering van luchtvaartuig op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en wanneer meer dan één luchtvaartuig voorbij het punt van verandering wordt geëxploiteerd, niet meer dan één zodanig luchtvaartuig van gelijke grootte mag zijn als, en geen luchtvaartuig groter mag zijn dan de op de derde- en vierde-vrijheidssector gebruikte luchtvaartuigen.

2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruik maken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleaste uitrusting, en kan zij de exploitatie verrichten overeenkomstig commerciële regelingen met een andere luchtvaartmaatschappij.

3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de sectoren waarop haar verandering van luchtvaartuig betrekking heeft.

Artikel 4

Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg aan de

andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Na ontvangst van bedoelde kennisgeving verleent elke Overeenkomstsluitende Partij onverwijld aan de aldus door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, de vereiste exploitatievergunningen.

3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij te allen tijde een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij aan de bepalingen van deze Overeenkomst voldoet en de tarieven voor deze diensten zijn vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikel 6 van deze Overeenkomst.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning te weigeren of deze vergunning te verlenen onder noodzakelijk geachte voorwaarden ter zake van de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

Artikel 5

Intrekking of opschorting van vergunningen

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in artikel 4 vermelde vergunningen voor een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij niet te verlenen, deze in te trekken of op te schorten, of hieraan voorwaarden te verbinden:

a. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag toegepaste wetten en voorschriften;

b. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij na te leven;

c. ingeval niet te hunnen genoegen is aangetoond dat een aanmer-

kelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen of bij haar onderdanen; en

d. indien de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie te voeren in overeenstemming met de ingevolge deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de hierboven bedoelde wetten en voorschriften, worden de in het eerste lid van dit artikel opgesomde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Tenzij anders door de Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen, vangt zulk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake.

Artikel 6

Tarieven

1. De door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen in rekening te brengen tarieven voor vervoer tussen hun grondgebied, dienen de tarieven te zijn die zijn goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen, en dienen te zijn vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, waaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van de andere luchtvaartmaatschappijen die dezelfde route of een deel daarvan exploiteren.

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen door middel van toepassing van de procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging („International Air Transport Association”) voor de vaststelling van tarieven. Wanneer zulks niet mogelijk is, worden de tarieven overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. In elk geval is voor de tarieven de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen vereist.

3. Alle aldus overeengekomen tarieven worden ten minste zestig (60) dagen voor de voorgestelde datum van invoering ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen, tenzij de bedoelde autoriteiten overeenkomen deze termijn in bijzondere gevallen te bekorten.

4. De tarieven kunnen uitdrukkelijk worden goedgekeurd of worden, indien geen van beide luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30)

dagen na de datum van voorlegging, overeenkomstig het derde lid van dit artikel, te kennen heeft gegeven de tarieven niet goed te keuren, geacht te zijn goedgekeurd.

Ingeval de termijn van voorlegging wordt bekort, zoals bepaald in het derde lid van dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de termijn waarbinnen kennisgeving van afkeuring moet geschieden, dienovereenkomstig wordt bekort.

5. Indien een tarief niet kan worden overeengekomen overeenkomstig het tweede lid van dit artikel, of indien gedurende de overeenkomstig het vierde lid van dit artikel geldende termijn de ene luchtvaartautoriteit de andere luchtvaartautoriteit te kennen geeft dat zij een overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel overeengekomen tarief niet goedkeurt, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent een overeenkomstig het derde lid van dit artikel aan hen voorgelegd tarief, of omtrent de vaststelling van een tarief krachtens het vijfde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig de bepalingen van artikel 18 van deze Overeenkomst.

7. Overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld.

Artikel 7

Commerciële activiteiten

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen toegestaan om:

a. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering van het luchtvervoer en de verkoop van vliegbiljetten, alsook andere voor het verzorgen van luchtvervoer vereiste voorzieningen;

b. zich op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks en, naar goeddunken van die luchtvaartmaatschappij, via haar agenten, bezig te houden met de verkoop van luchtvervoer.

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij toegestaan om haar in verband met het verzorgen van luchtvervoer benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. In deze behoeften aan personeel kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die Overeenkomstsluitende Partij.

4. De bovengenoemde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 8

Eerlijke concurrentie

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld deel te nemen aan het internationale luchtvervoer dat door deze Overeenkomst wordt beheerst.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij nadelig beïnvloeden.

Artikel 9

Dienstregeling

1. De door de ene Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij doet 45 dagen tevoren kennisgeving van de dienstregeling van haar voorgenomen diensten aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, en vermeldt daarbij de frequentie, het type luchtvaartuig, de indeling en het aantal zitplaatsen dat beschikbaar zal zijn voor het publiek.

2. Verzoeken om toestemming voor het uitvoeren van extra vluchten kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij rechtstreeks aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij ter goedkeuring worden voorgelegd.

Artikel 10

Belastingen, douanerechten en heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen voor internatio-

nale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) aan boord, alsmede reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevindt, zijn vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale heffingen en belastingen bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven, totdat zij opnieuw worden uitgevoerd.

2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof, smeermiddelen en proviand, ingevoerd op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij door of ten behoeve van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij of aan boord van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen genomen uitsluitend voor gebruik aan boord van de luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale diensten, behoeven geen heffingen of belastingen, met inbegrip van douaneheffingen en inspectiekosten, verschuldigd op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij, te worden betaald, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij, waar zij aan boord zijn genomen.

Ten aanzien van de bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder het toezicht en beheer van de douane blijven.

De bepalingen van dit lid kunnen niet zodanig worden uitgelegd dat een Overeenkomstsluitende Partij kan worden verplicht tot terugbetaling van douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.

3. Normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof, smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van deze Partij, die kunnen verlangen dat deze materialen onder hun toezicht worden geplaatst, totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel II

Dubbele belasting

1. Inkomsten en winsten uit de exploitatie van luchtvaartuigen in het internationale verkeer zijn slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming is gelegen.

2. Winst uit de vervreemding van in internationaal verkeer geëxploiteerde luchtvaartuigen is slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming is gelegen.

3. Kapitaal vertegenwoordigd door luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd in het internationale verkeer en door roerende zaken die verband houden met de exploitatie van die luchtvaartuigen, is slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming is gelegen.

4. De bepalingen van het eerste lid van dit artikel zijn ook van toepassing op inkomsten en winsten uit deelneming in een „pool”, een gemeenschappelijke onderneming of een internationaal opererend agentschap.

5. Indien in een overeenkomst tussen de Overeenkomstsluitende Partijen tot vermindering van dubbele belasting op inkomen of vermogen procedures zijn bepaald die verschillen van die bedoeld in het eerste tot en met het vierde lid van dit artikel, zijn de bepalingen van de overeenkomst tot vermindering van dubbele belasting op inkomen of vermogen van toepassing.

Artikel 12

Overmaking van gelden

1. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen vrij luchtvervoerdiensten te verkopen op de grondgebieden van beide Overeenkomstsluitende Partijen, hetzij rechtstreeks, hetzij via een agent, in ongeacht welke munteenheid.

2. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen vrij het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven op het grondgebied van verkoop over te maken van het grondgebied van verkoop naar hun eigen grondgebied. In deze netto-overmaking zijn begrepen de baten uit verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtvervoerdiensten en bijkomende of aanvullende diensten, alsmede de gebruikelijke handelsrente die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen verkrijgen binnen ten hoogste 30 dagen na de aanvraag toestemming voor de overmaking, zulks in een vrij inwisselbare munteenheid, tegen de officiële koers voor de inwisseling van de plaatselijke munteenheid, geldend op de datum van verkoop.

Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen vrij de feitelijke overmaking te verrichten zodra zij de toestemming verkrijgen.

Artikel 13

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van in internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zodanige luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij te worden nageleefd vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit bedoeld grondgebied.

2. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, inkleding, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd door of namens bemanningsleden, passagiers, vracht en post vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

3. Passagiers, bagage en vracht die op doorreis zijn via het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij en die de zone van de luchthaven die daarvoor gereserveerd is niet verlaten, worden, behalve wat veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht op doorreis zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

4. Kosten en heffingen die op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij met betrekking tot de vluchten van de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij in rekening worden gebracht voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen op het grondgebied van de eerstbedoelde Partij, mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht met betrekking tot de vluchten van een andere luchtvaartmaatschappij die soortgelijke vluchten uitvoert.

5. Geen der Overeenkomstsluitende Partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften, of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

Artikel 14

Erkenning van bewijzen en vergunningen

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door een van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn uitgereikt of geldig verklaard en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits deze bewijzen en vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor om voor vluchten boven haar grondgebied de erkenning te weigeren van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die aan haar eigen onderdanen zijn verstrekt door de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 15

Veiligheid

1. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen elkander de bijstand te verlenen die nodig is ter voorkoming van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, en elke andere bedreiging voor de veiligheid van de luchtvaart.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij stemt ermede in de niet-discriminatoire en algemeen toepasselijke veiligheidsbepalingen na te leven die de andere Overeenkomstsluitende Partij voorschrijft voor de binnenkomst op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij en toereikende maatregelen te treffen om passagiers en hun handbagage aan controle te onderwerpen. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt ook elk verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij om bijzondere veiligheidsmaatregelen voor haar luchtvaartuigen of passagiers om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging welwillend in overweging.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen overeenkomstig de toepasselijke beveiligingsbepalingen voor de luchtvaart die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een Overeenkomstsluitende Partij van deze bepalingen afwijkt, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg met die Overeenkomstsluitende Partij. Tenzij anders door de Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen, begint zodanig over-

leg binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake. Het uitblijven van een bevredigend akkoord kan een grond vormen voor toepassing van artikel 18 van deze Overeenkomst.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen, begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, voor zover de Overeenkomstsluitende Partijen beide partij zijn bij deze Verdragen.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkander bijstand door de verbindingen die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken, te vergemakkelijken.

Artikel 16

Geautomatiseerde Boekingsystemen

1. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat:

a. het belang van gebruikers van luchtvervoerdiensten zal worden beschermd tegen alle misbruik van de desbetreffende informatie, met inbegrip van misleidende voorstelling daarvan;

b. een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij en de agenten van die luchtvaartmaatschappij onbeperkt en non-discriminatoir toegang tot en gebruik van de GBS-en hebben op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

c. in dit verband geldt de door de EEG aangenomen GBS-Gedragscode op het grondgebied van Nederland, terwijl op het grondgebied van Litouwen de geldende GBS-Gedragscode van de Europese Burgerluchtvaartconferentie van toepassing is.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij waarborgt aan de GBS-en die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij als hun hoofdsysteem zijn gekozen, vrije en onbelemmerde toegang tot haar grondgebied. Geen der Overeenkomstsluitende Partijen zal op haar grondgebied aan het GBS

van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij strengere eisen opleggen of toelaten dat deze worden opgelegd, dan die opgelegd aan het GBS van haar eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij, bijvoorbeeld ten aanzien van:

- a. de exploitatie en verkoop van de GBS-diensten, met inbegrip van de regels inzake het tonen en redigeren van GBS-en, en
- b. de toegang tot en het gebruik van communicatievoorzieningen, keuze en gebruik van technische apparatuur en programma's of de installatie van apparatuur.

Artikel 17

Overleg en wijziging

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg met elkaar teneinde te verzekeren dat de bepalingen van deze Overeenkomst worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan verzoeken om overleg met het oog op wijziging van deze Overeenkomst of van de Bijlage daarbij. Dit overleg vangt aan binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij anders overeengekomen. Dit overleg kan zowel mondeling als schriftelijk plaatsvinden.

3. Door de Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen wijzigingen op deze Overeenkomst worden van kracht op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan hun onderscheiden constitutionele voorwaarden is voldaan.

4. Elke wijziging van de Bijlage bij deze Overeenkomst wordt schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten, en wordt van kracht op een door die autoriteiten te bepalen datum.

Artikel 18

Regeling van geschillen

1. Indien er tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen dit in de eerste plaats te regelen door middel van onderlinge onderhandeling.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen het geschil te regelen door middel van onderhandeling, kan het op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie

elke Overeenkomstsluitende Partij er een benoemt, waarna de aldus gekozen twee scheidsmannen overeenstemming bereiken over de derde, op voorwaarde dat de derde scheidsman geen onderdaan van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen is. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop een van beide Overeenkomstsluitende Partijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechtelijke beslissing van het geschil wordt verzocht, en over de derde scheidsman wordt binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen overeenstemming bereikt. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen haar eigen scheidsman niet aanwijst binnen de termijn van zestig (60) dagen of indien over de derde scheidsman niet binnen de genoemde termijn overeenstemming is bereikt, kan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door een der Overeenkomstsluitende Partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke uitspraak gedaan ingevolge het tweede lid van dit artikel.

Artikel 19

Beëindiging

1. Deze Overeenkomst wordt gesloten voor onbepaalde duur.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen.

Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dit geval eindigt de Overeenkomst twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de kennisgeving van opzegging in onderling overleg voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 20

Registratie bij de ICAO

Deze Overeenkomst en alle wijzigingen daarop worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 21

Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten

1. De bepalingen van het Verdrag worden op deze Overeenkomst toegepast.

2. Indien een door beide Overeenkomstsluitende Partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst ter zake van een aangelegenheid die door deze Overeenkomst wordt bestreken, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van die overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van de onderhavige Overeenkomst.

Artikel 22

Werkingsfeer

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst slechts van toepassing op het Rijk in Europa.

Artikel 23

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast vanaf de datum van ondertekening en treedt in werking op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de daarvoor constitutioneel vereiste formaliteiten in hun onderscheiden landen is voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Vilnius op 23 maart 1993, in twee exemplaren in de Nederlandse, de Litouwse en de Engelse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek. In geval van onderlinge verschillen is de Engelse tekst doorslaggevend.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden

(w.g.) R. H. MAIJ-WEGGEN

Voor de Regering van de Republiek Litouwen

(w.g.) J. BIRZISKIS

Bijlage

bij de luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Litouwen

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Litouwen heeft het recht luchtdiensten te exploiteren op de hieronder aangegeven routes:

punten in Litouwen – tussenliggende punten – punten in Nederland – verder gelegen punten, in beide richtingen.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden heeft het recht luchtdiensten te exploiteren op de hieronder aangegeven routes:

punten in Nederland – tussenliggende punten – punten in Litouwen – verder gelegen punten, in beide richtingen.

3. Elk punt of alle punten op de omschreven routes kan of kunnen, naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, op een vlucht of op alle vluchten worden overgeslagen.

4. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen toegestaan vluchten te exploiteren op de hierboven omschreven routes, zonder beperkingen ten aanzien van frequentie en type luchtvaartuig, ongeacht de indeling.

5. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht volledige vijfde-vrijheidsverkeersrechten uit te oefenen op alle tussenliggende en verder gelegen punten in haar onderscheiden routetabel.

De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij heeft evenwel niet het recht vijfde-vrijheidsverkeersrechten uit te oefenen op verder gelegen gedeelten waarop een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij derde- en vierde-vrijheidsverkeersrechten uitoefent, tenzij

a. de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen anders overeenkomen, of

b. de betrokken luchtvaartmaatschappijen een commerciële overeenkomst sluiten.

Ingeval de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij vijfde-vrijheidsverkeersrechten uitoefent op een gedeelte waarop een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij derde- en vierde-vrijheidsverkeersrechten begint uit te oefenen in de loop van een IATA-seizoen, mag de eerstbedoelde aangewezen luchtvaartmaatschappij haar uitoefening van vijfde-vrijheidsverkeersrechten voortzetten tot het einde van dat IATA-seizoen.

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE
NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF
LITHUANIA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RE-
SPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Lithuania, being parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means:

for the Kingdom of the Netherlands, the Ministry of Transport, Public Works and Water Management, or any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Ministry;

for the Republic of Lithuania, the Ministry of Transport, or any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Ministry;

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

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

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

f) the terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement respectively;

g) the term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies;

h) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

i) the term "tariff" means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

i) the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

ii) the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines;

j) the term "change of aircraft" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one or more sectors of the route are flown by aircraft different in capacity from those used on another sector;

k) the term "Computer Reservation System" (CRS) means a computerized system containing information about airline schedules, seat availability, fares and related services and through which reservations can be made and/or tickets can be issued and which makes some or all of these facilities available to travel agents.

Article 2. Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international transportation by the designated airline of the other Contracting Party:

a) the right to fly across its territory without landing;

b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

c) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right to one Contracting Party's airline to participate in air transportation between points in the territory of the other Contracting Party.

Article 3. Change of Aircraft

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, change aircraft in the territory of the other Contracting Party or at any point along the specified routes, provided that:

a) aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be;

b) in the case of change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

2. For the purpose of change of aircraft operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.

3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

Article 4. Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party to designate an airline to operate air services on the routes specified in the Annex and to substitute another airline for an airline previously designated.

2. On receipt of such notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the airline so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article.

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article the designated airline may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 6 of this Agreement.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to grant this authorization under conditions that may be deemed necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating it or in its nationals or in both.

Article 5. Revocation and Suspension of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions:

a) in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;

b) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

c) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; and

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

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

Article 6. Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines through the use of the procedures of the International Air Transport Association for the fixation of tariffs. When this is not possible the tariffs shall be agreed between the designated airlines. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. All tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction, except where the said authorities agree to reduce this period in special cases.

4. Approval of tariffs may be given expressly; or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved.

In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

7. Tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established.

Article 7. Commercial Activities

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:

a) to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b) in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.

3. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

4. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

Article 8. Fair Competition

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in the international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall 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 9. Timetable

1. The airline designated by each Contracting Party shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party, forty-five (45) days in advance, of the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. Requests for permission to operate additional flights can be submitted by the designated airline for approval directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 10. Taxes, Customs and Charges

1. Aircraft operating on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft, shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges on arrival in the territory of the Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board aircraft while operating international services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to above.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 11. Double Taxation

1. Income and profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

2. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

3. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

4. The provisions of paragraph 1 of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.

5. If an agreement between the Contracting Parties on avoidance of double taxation on income or capital envisages procedures different from those referred to in paragraphs 1 to 4 of this Article, the provisions of the agreement on avoidance of double taxation on income or capital shall be applicable.

Article 12. Transfer of Funds

1. The airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the territories of both the Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency.

2. The airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

3. The airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfer within at most thirty (30) days of application, into a freely convertible currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of sale.

The airlines of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer on receipt of approval.

Article 13. Application of Laws, Regulations and Procedures

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon its entrance into, and until and including its departure from, the said territory.

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from, the territory of the said Contracting Party.

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 purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

4. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the territory of the first Party, shall not be higher than those applied to the operations of any other airline engaged in similar operations.

5. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

Article 14. Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention.

Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 15. Security

1. The Contracting Parties agree to provide aid to each other as necessary with a view to preventing unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

2. Each Contracting Party agrees to observe non-discriminatory and generally applicable security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of the other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers and their carry-on items. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

3. The Contracting Parties shall act in accordance with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 18 of this Agreement.

4. The Contracting Parties shall 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, insofar as the Contracting Parties are both party to these Conventions.

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

Article 16. Computer Reservation System

1. Contracting Parties agree that:

a) the interest of consumers of air transport products will be protected from any misuse of such information including misleading presentation thereof;

b) a designated airline of a Contracting Party and the airlines agents will have unrestricted and non-discriminatory access to and use of CRS's in the territory of the other Contracting Party;

c) in this respect the CRS Code of Conduct adopted by the EEC shall prevail in the territory of the Netherlands, whereas in the territory of Lithuania the prevalent ECAC CRS Code of Conduct shall be applicable.

2. Each Contracting Party guarantees to the CRS's chosen as its primary system by the designated airline(s) of the other Contracting Party free and unimpaired access in its territory. Neither Contracting Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS of the designated airline of the other Contracting Party more stringent requirements than those imposed on the CRS of its own designated airline, such as with respect to:

a) the operation and sale of the CRS services including CRS display and editing rules; and

b) the access to and use of communications facilities, selection and use of technical hardware and software or the installation of hardware.

Article 17. Consultation and Amendment

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

2. Either Contracting Party may request consultations with a view to modifying the present Agreement or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days of the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed.

Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. Any modification to the present Agreement agreed upon by the Contracting Parties, shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing of the completion of their respective constitutional requirements.

4. Any modification of the Annex to the present Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect on a date to be determined by the said authorities.

Article 18. Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

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

Article 19. Termination

1. This Agreement shall be concluded for an unlimited period of time.

2. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 20. Registration with ICAO

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

Article 21. Applicability of Multilateral Agreements

1. The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.

2. If a multilateral agreement concerning any matter covered by this Agreement, accepted by both Contracting Parties, enters into force, the relevant provisions of that agreement shall supersede the relevant provisions of the present Agreement.

Article 22. Applicability

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Kingdom in Europe only.

Article 23. Entry into Force

The present Agreement shall be provisionally applied from the date of its signature and shall come into force on the day on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required therefore in their respective countries have been complied with.

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

Done in duplicate at Vilnius, on 23 March 1993, in the English, Lithuanian, and Dutch language, each version being equally authentic. In the event of any inconsistencies the English version shall prevail.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

J. R. H. MAIJ-WEGGEN

For the Government of the Republic of Lithuania:

J. BIRZISKIS

ANNEX TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF
THE NETHERLANDS AND THE REPUBLIC OF LITHUANIA

1. The designated airline of the Republic of Lithuania shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

points in Lithuania--intermediate points--points in the Netherlands--points beyond and vice versa.

2. The designated airline of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

points in the Netherlands--intermediate points--points in Lithuania--points beyond and vice versa.

3. Any or all of the points on the specified routes may, at the option of each designated airline, be omitted on any or all of the flights.

4. The designated airlines of the Contracting Parties shall be allowed to operate flights on the routes mentioned above, without restrictions as to frequency and aircraft type, in any configuration.

5. Each airline shall have the right to exercise full fifth freedom rights on all intermediate points and points beyond in its respective route schedule. However, the designated airline of one Contracting Party shall not have the right to exercise fifth freedom traffic rights on sectors beyond on which a designated airline of the other Contracting Party exercises third and fourth freedom traffic rights, unless

- a) the aeronautical authorities of both Contracting Parties agree otherwise, or
- b) the airlines concerned conclude a commercial agreement.

In the case that the designated airline of one Contracting Party exercises fifth freedom traffic rights on a sector on which a designated airline of the other Contracting Party starts to exercise third and fourth freedom traffic rights in the course of an IATA season, the first designated airline shall be allowed to continue its exercise of fifth freedom traffic rights until the end of that IATA season.

[LITHUANIAN TEXT — TEXTE LITUANIEN]

NYDERLANDŲ KARALYSTĖS VYRIAUSYBĖS IR LIETUVOS
RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS

S U T A R T I S

DĖL ORO SUSISIEKIMO TARP ATITINKAMŲ JŲ TERITORIJŲ IR UŽ JŲ
RIBŲ

Nyderlandų Karalystės Vyriausybė ir Lietuvos Respublikos Vyriausybė, būdamos Tarptautinės Civilinės Aviacijos Konvencijos, pasirašytos 1944 m. gruodžio 7 dieną Čikagoje, dalyvės;

siekdamos prisidėti prie tarptautinės civilinės aviacijos raidos;

siekdamos sudaryti Sutartį oro susisiekimui tarp atitinkamų jų teritorijų ir už jų ribų pradėti, susitarė:

1 straipsnis
SAVOKOS

Šioje Sutartyje ir jos Priede, jei kontekste kitaip nenumatyta:

- a. terminas "Konvencija" reiškia Tarptautinės Civilinės Aviacijos Konvenciją, pasirašytą 1944m. gruodžio 7d. Čikagoje, ir apima bet kurią jos Priedą, priimtą pagal šios Konvencijos 90 straipsnį ir bet kokią Priedų arba Konvencijos pataisą, priimtą pagal Konvencijos 90 ir 94 straipsnius, kiek šie Priedai ir pataisai galioja arba yra ratifikuoti abiejų Susitariančių Šalių;
- b. terminas "Aeronautikos vadovybė" reiškia: Lietuvos Respublikos atveju - Susisiekimų ministeriją; Olandijos Karalystės atveju - Susisiekimų, Viešųjų darbų ir Vandens Ūkio ministeriją; arba abiem atvejais bet kurią asmenį arba instituciją, įgaliotą vykdyti bet kokias funkcijas, kurias šiuo metu vykdo minėtos ministerijos;
- c. terminas "Paskirtoji aviakompanija" reiškia aviakompaniją, paskirtą ir įgaliotą pagal šios Sutarties 4 straipsnį;

- d. terminas "Teritorija", kalbant apie valstybę, turi reikšmę, apibrėžtą Konvencijos 2 straipsnyje;
- e. terminai "Oro susisiekimasis", "tarptautinis oro susisiekimasis", "aviakompanija", "nutūpimas nekomerciniais tikslais" turi reikšmes, atitinkamai apibrėžtas Konvencijos 96 straipsnyje;
- f. terminai "Sutartasis susisiekimasis" ir "apibrėžtas maršrutas" reiškia atitinkamai tarptautinį oro susisiekimą pagal šios Sutarties 2 straipsnį ir maršrutą, apibrėžtą atitinkamame šios Sutarties Priedo skirsnyje;
- g. terminas "Atsargos" reiškia lengvai sunaudojamus maisto produktus, skirtus vartoti arba parduoti orlaivyje skrydžio metu, taip pat ir pramonines prekes;
- h. terminas "Sutartis" reiškia šią Sutartį, jos Priedą ir bet kokias Sutarties arba Priedo pataisas;
- i. terminas "Tarifas" reiškia bet kokią sumą, kurią aviakompanija tiesiogiai arba per savo agentus paėmė arba ima iš asmens ar organizacijos už keleivių (jų багаžo) ir krovinių (išskyrus pašta) vežimą oro transportu, taip pat:
 - 1. sąlygas, reguliuojančias tarifo galiojimą ir taikymą;
 - 2. rinkliavas ir sąlygas už bet kokias paslaugas, susijusias su tokiais aviakompanijų siūlomais vežimais;
- j. terminas "Orlaivio pakeitimas" reiškia vieną iš paskirtosios aviakompanijos atliekamą sutarto susisiekimasis paslaugų, kai vienu ar keliais maršruto sektoriais skrenda orlaivis, kurio talpa skiriasi nuo orlaivio, skrendančio kitame sektoriuje, talpos;
- k. terminas "Kompiuterinė rezervavimo sistema" reiškia kompiuterizuotą sistemą, apimančią informaciją apie aviakompanijos tvarkaraščius, esamas laisvas vietas, tarifus ir atitinkamas paslaugas, o taip pat per kurią gali būti rezervuojami ir/arba išduodami bilietai ir kuri visas arba dalį šių paslaugų daro prieinamas kelionių agentams.

2 straipsnis
TEISIŲ SUTEIKIMAS

1. Jei kitaip nėra numatyta Priede, kiekviena Susitariančioji Šalis suteikia kitai Susitariančiai Šaliai šias teises, susijusias su pastarosios Šalies paskirtosios aviakompanijos tarptautinio oro susisieki mo vykdymu:

- a. nenustupiant perskristi jos teritoriją;
- b. nutūpti jos teritorijoje nekomerciniais tikslais;
- c. vykdant sutartą susisiekimą apibrėžtu maršrutu, nutūpti jos teritorijoje, įlaipinti ir išlaipinti tarptautinio susisieki mo keleivius, pakrauti ir iškrauti krovinį bei paštą, atskirai arba kartu.

2. Niekas šio straipsnio 1 punkte nesuteikia teisės vienos Susitariančios Šalies aviakompanijai vykdyti oro susisieki mo tarp punktų, esančių kitos Susitariančios Šalies teritorijoje.

3 straipsnis
ORLAIVIO PAKĖITIMAS

1. Kiekviena paskirtoji aviakompanija savo nuožiūra bet kuriame arba visuose skrydžiuose, vykdomuose sutartu susisieki mu, gali pakeisti orlaivį kitos Susitariančios Šalies teritorijoje arba bet kuriame apibrėžtu maršrutu punkte, su sąlyga, kad:

- a. orlaivio panaudojimas už jo keitimo punkto pagal tvarkaraštį sutaps su atvykstančiu arba išvykstančiu orlaiviu;
- b. orlaivio keitimo kitos Susitariančios Šalies teritorijoje atveju, taip pat kai daugiau kaip vienas orlaivis eksploatuojamas už orlaivio keitimo punkto, ne daugiau kaip vienas toks orlaivis gali būti vienodo dydžio ir nė vienas iš jų negali būti didesnis už orlaivį, naudojamą trečiajame ir ketvirtajame "oro laisvės" sektoriuje.

2. Norėdama pakeisti orlaivio veiklą, paskirtoji aviakompanija gali naudoti savo įrengimus, nuomotį juos pagal savo nacionalinius norminius aktus, bei atlikti tai pagal komercines sutartis su kita aviakompanija.

3. Paskirtoji aviakompanija orlaivio veiklos pakeitimo sektoriams gali naudoti skirtingus arba tuos pačius skrydžių numerius.

**4 straipsnis
PASKYRIMAS IR ĮGALIOJIMAS**

1. Kiekviena Susitarianti Šalis, raštu pranešdama diplomatiniais kanalais kitai Susitariančiai Šaliai, turi teisę paskirti aviakompaniją oro susisiekimui Priede apibrėžtais maršrutais vykdyti, o taip pat pakeisti anksčiau paskirtą aviakompaniją kita.

2. Gavusi tokį pranešimą, kiekviena Susitarianti Šalis nedelsdama turi suteikti kitos Susitariančios Šalies paskirtajai aviakompanijai reikiamus eksploatavimo įgaliojimus pagal šio straipsnio reikalavimus.

3. Gavusi eksploatavimo įgaliojimus pagal šio straipsnio 2 punktą, paskirtoji aviakompanija gali bet kuriuo metu pilnai arba dalinai pradėti vykdyti sutartą susisiekimą, su sąlyga, kad tai neprieštarauja šios Sutarties reikalavimams ir tokio susisiekimo tarifai buvo nustatyti pagal šios Sutarties 6 straipsnio reikalavimus.

4. Kiekviena Susitarianti Šalis turi teisę atsisakyti suteikti eksploatavimo įgaliojimą, minimą šio straipsnio 2 punkte, arba suteikti šį įgaliojimą su sąlygomis, kurių gali prireikti, kad paskirtoji aviakompanija galėtų naudotis teisėmis, numatytomis šios Sutarties 2 straipsnyje, jei ji nėra įsitikinusi, kad didžioji aviakompanijos nuosavybės dalis ir veiksminga kontrolė priklauso ją paskyrusiai Susitariančiai Šaliai arba jos piliečiams, arba abiem kartu.

**5 straipsnis
ĮGALIOJIMO ATŠAUKIMAS IR SUSTABDYMAS**

1. Kiekvienos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė turi teisę sustabdyti įgaliojimus, minimus 4 straipsnyje ir susijusius su kitos Susitariančios Šalies aviakompanijos paskyrimu, arba atšaukti juos, arba iškelti sąlygas:

- a. jei ši aviakompanija neįrodo kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybei, kad ji yra pasiruošusi vykdyti įstatymus ir norminius aktus, kuriuos ši vadovybė paprastai ir pagrįstai taiko pagal Konvenciją;
- b. jei ši aviakompanija nesilaiko kitos Susitariančios Šalies įstatymų ir norminių aktų;
- c. jei ji nėra įsitikinusi, kad didžioji aviakompanijos nuosavybės dalis ir veiksminga kontrolė priklauso Susitariančiai Šaliai, paskyrusiai aviakompaniją, arba jos piliečiams;

d. jei aviakompanija kitaip pažeidžia šios Sutarties reikalavimus.

2. Jei nebūtina skubiai užkirsti kelią minėtų įstatymų ir norminių aktų pažeidimui, šio straipsnio 1 punkte numatytomis teisėmis gali būti pasinaudojama tik pasikonsultavus su kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybe. Jei Susitariančios Šalys nėra susitarusios kitaip, tokios konsultacijos prasidės per šešiasdešimt (60) dienų nuo prašymo gavimo dienos.

6 straipsnis TARIFAI

1. Tarifus, kuriuos Susitariančių Šalių paskirtosios aviakompanijos ima už vežimą tarp jų teritorijų, turi patvirtinti abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės. Jie turi būti nustatomi pagrįsto dydžio, atsižvelgiant į visus svarbius faktorius, tokius kaip eksploatavimo išlaidos, pagrįstas pelnas ir kitų aviakompanijų tarifai bet kuriai apibrėžto maršruto daliai.

2. Tarifus, minimus šio straipsnio 1 punkte, paskirtosios aviakompanijos, esant galimybei, suderins pagal Tarptautinės Oro Transporto Asociacijos naudojamą tarifų nustatymo procedūrą. Jei tokios galimybės nėra, tarifus suderins paskirtosios aviakompanijos. Bet kuriuo atveju tarifas turi patvirtinti abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės.

3. Taip suderinti tarifai pateikiami tvirtinti abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybėms prieš šešiasdešimt (60) dienų iki numatomos jų įsigaliojimo dienos. Atskirais atvejais aeronautikos vadovybės gali susitarti sutrumpinti šį terminą.

4. Tarifai gali būti patvirtinti pranešant apie tai; arba jei per trisdešimt (30) dienų po tarifų pateikimo dienos nėra viena aeronautikos vadovybė nepareiškia nepritarimo, tai, pagal šio straipsnio 3 punktą, jie bus laikomi patvirtintais. Jei pateikimo terminas sutrumpinamas, kaip numatyta 3 punkte, aeronautikos vadovybės gali susitarti, kad atitinkamai bus sutrumpintas ir terminas, per kurį turi būti pranešta apie nepritarimą.

5. Jei tarifo nepavyko suderinti pagal šio straipsnio 2 punktą arba, jei per terminą, numatytą šio straipsnio 4 punkte, viena aeronautikos vadovybė praneša kitai aeronautikos vadovybei apie savo nepritarimą bet kuriam tarifui, suderintam pagal šio straipsnio 2 punkto reikalavimus, abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės stengsis nustatyti tarifą tarpusavio susitarimu.

6. Jei aeronautikos vadovybės negali suderinti tarifo pateikto joms pagal šio straipsnio 3 punktą arba nustatyti jį pagal šio straipsnio 5 punktą, ginčas turi būti sprendžiamas pagal šios Sutarties 18 straipsnio reikalavimus.

7. Tarifai, nustatyti pagal šio straipsnio reikalavimus, galios tol, kol bus nustatyti nauji.

7 straipsnis KOMERCINĖ VEIKLA

1. Abiejų Susitariančių Šalių paskirtosioms aviakompanijoms leidžiama:

a. įkurti kitos Susitariančios Šalies teritorijoje atstovybes oro susisiekimui aptarnauti ir bilietams parduoti, o taip pat kitai veiklai, reikalingai oro susisiekimui poreikiams tenkinti;

b. kitos Susitariančios Šalies teritorijoje tiesiogiai ir, aviakompanijų nuožiūra, per savo agentus užsiimti oro susisiekimu pardavimu.

2. Oro susisiekimui poreikiams tenkinti vienos Susitariančios Šalies paskirtajai aviakompanijai bus leista atsivežti ir laikyti kitos Susitariančios Šalies teritorijoje savo administracinį, komercinį, darbo ir techninį personalą.

3. Šio personalo poreikį paskirtoji aviakompanija savo nuožiūra gali patenkinti savu personalu arba pasinaudodama paslaugomis bet kurios kitos organizacijos, kompanijos ar aviakompanijos, veikiančios kitos Susitariančios Šalies teritorijoje ir įgaliotos atlikti tokias paslaugas šios Susitariančios Šalies teritorijoje.

4. Minėta veikla turi būti vykdoma pagal kitos Susitariančios Šalies įstatymus ir norminius aktus.

8 straipsnis GARBINGA KONKURENCIJA

1. Abiejų Susitariančių Šalių paskirtosios aviakompanijos turės teisingas ir lygias galimybes dalyvauti tarptautiniame oro susisiekimu, numatytame šioje Sutartyje.

2. Kiekviena Susitarianči Šalis imsis visų atitinkamų priemonių pagal savo jurisdikciją, kad pašalintų visas diskriminacijos ar nedarbingos konkurencinės veiklos formas, nepalankiai veikiančias kitos Susitariančios Šalies aviakompanijos (ų) konkurencinę poziciją.

9 straipsnis
TVARKARASTIS

1. Vienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija prieš 45 dienas praneš kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybei numatomų skrydžių tvarkaraštį, apibrėžiantį skrydžių dažnį, orlaivio tipą, konfiguraciją ir vietų kiekį, skirtą žmonėms.

2. Prašymą leisti vykdyti papildomus skrydžius paskirtoji aviakompanija gali tiesiogiai pateikti kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybei.

10 straipsnis
MOKESČIAI, MUITAI IR RINKLIAVOS

1. Abiejų Susitariančių Šalių paskirtųjų aviakompanijų orlaiviai, vykdantys tarptautinį oro susisiekimą, taip pat nuolatinė jų įranga, atsarginės dalys, kuro ir tepalų atsargos, orlaivio atsargos (įskaitant maistą, gėrimus ir rūkalus) esančios orlaivyje, taip pat spausdinta ir reklaminė medžiaga, esanti šiame orlaivyje, bus atleisti nuo visų maito mokesčių, inspekcinų rinkliavų ir panašių valstybinių ar vietinių rinkliavų, jei ši įranga ir atsargos atgabenamos į kitos Susitariančios Šalies teritoriją ir lieka orlaivyje iki jų išgabenimo atgal.

2. Nuolatinei įrangai, atsarginėms dalims, kuro ir tepalų atsargoms, orlaivio atsargoms, įvežamoms į vienos Susitariančios Šalies teritoriją kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos orlaiviu arba jos vardu, arba paimtoms į orlaivį, atliekantį paskirtosios aviakompanijos skrydžius ir skirtoms naudoti tik orlaivyje vykdant tarptautinį oro susisiekimą, netaikomi jokie muitai ir rinkliavos, taip pat muitai ir inspekcinės rinkliavos, kurios paprastai imamos šios Susitariančios Šalies teritorijoje, netgi tuo atveju, kai šios atsargos naudojamos daliai kelionės per Susitariančią Šalį, kurioje jos pakrautos į orlaivį.

Minėtus daiktus gali būti reikalaujama pateikti muitinės kontrolei.

Šio punkto reikalavimų negalima aiškinti taip, kad Susitariančiantis Šalis privalo apmokėti maito mokesčių, nuo kurio buvo atleisti minėti daiktai.

3. Nuolatinė orlaivio įranga, atsarginės dalys, kuro ir tepalų atsargos, orlaivio atsargos, esančios bet kurios Susitariančios Šalies orlaivyje, gali būti iškrautos kitos Susitariančios Šalies teritorijoje tik esant šios Susitariančios Šalies muitinės sutikimui. Muitinė turi teisę pareikalauti, kad šie daiktai būtų pateikti jos priežiūrai kol bus išvežti atgal ar kaip nors kitaip panaudoti pagal muitinės taisykles.

**11 straipsnis
DVGUBAS APMOKESTINIMAS**

1. Pajamos ir pelnas, gauti naudojant orlaivį tarptautiniame susisiekiame, apmokestinami tik toje valstybėje, kurioje įsikūrusi pagrindinė įmonės vadovybė.

2. Įplaukos už orlaivio, vykdančio tarptautinį susisiekimą, nusavinimą apmokestinamos tik toje valstybėje, kurioje įsikūrusi pagrindinė įmonės vadovybė.

3. Kapitalas, kurį sudaro orlaivis, naudojamas tarptautiniam susisiekimui, taip pat kilnojamas turtas jam eksploatuoti, apmokestinami tik toje valstybėje, kurioje įsikūrusi pagrindinė įmonės vadovybė.

4. Šio straipsnio 1 punkto reikalavimai taip pat taikomi pajamoms ir pelnui, gaunamiems dalyvaujant pule, bendroje veikloje arba tarptautinėje eksploatacinėje agentūroje.

5. Jei tarpvalstybinėje sutartyje dėl pajamų ir kapitalo dvigubo apmokestinimo išvengimo bus numatyta kitaip, negu šio straipsnio 1-4 punktuose, bus taikoma sutartyje dėl pajamų ir kapitalo dvigubo apmokestinimo išvengimo nustatyta pajamų, pelno ir kapitalo apmokestinimo tvarka.

**12 straipsnis
LĖŠŲ PERVEDIMAS**

1. Susitariančių Šalių paskirtosios aviakompanijos turės teisę bet kuria valiuta laisvai pardavinėti savo oro susisiekimo paslaugas abiejų Susitariančių Šalių teritorijose tiesiogiai arba per agentą.

2. Susitariančių Šalių paskirtosios aviakompanijos turės teisę laisvai pervesti iš aptarnaujamos teritorijos į savo teritoriją pajamas, likusias nuo išlaidų aptarnaujamoje teritorijoje. Tokiems pervedimams prilyginami ir pervedimai gryniais, gauti tiesiogiai ar per agentus pardavus oro susisiekimo bei su tuo susijusias ir papildomas paslaugas, bei įprastinės komercinės palūkanos, gautos už pajamas, deponuotas iki pervedimo.

3. Susitariančių Šalių paskirtosios aviakompanijos per 30 dienų nuo prašymo padavimo dienos gaus leidimą tokiam pervedimui laisvai konvertuojama valiuta pagal pervedimo dienos oficialų vietinės valiutos keitimo kursą.

Gavusios leidimą, Susitariančių Šalių paskirtosios aviakompanijos galės laisvai vykdyti faktišką pervedimą.

13 straipsnis
ĮSTATYMŲ, NORMINIŲ AKTŲ IR
PROCEDŪRŲ TAIKYMAS

1. Vienos Susitariančios Šalies įstatymų, norminių aktų ir procedūrų, susijusių su orlaivio, naudojamo tarptautiniame oro susisiekiame, įskridimu ar išskridimu iš jos teritorijos arba jo eksploatavimu ir navigacija, laikysis kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija jam atvykstant, būnant ir išvykstant iš minėtos teritorijos.

2. Vienos Susitariančios Šalies įstatymai, norminiai aktai ir procedūros, susijusios su imigracija, pasais arba kitais nustatytais kelionės dokumentais, taip pat atvykimu, išvykimu, muitais ir karantinu, bus taikomos kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos orlaiviu gabenamiems įgulai, keleiviams, kroviniui ir paštui, jiems atvykstant, būnant ir išvykstant iš minėtosios Susitariančios Šalies teritorijos.

3. Keleiviai, bagažas ir kroviny, vykstantys tiesioginiu tranzitu per vienos iš Susitariančių Šalių teritoriją ir nepaliekantys tam tikslui rezervuotos aerouosto teritorijos, turės praeiti tik supaprastastintą kontrolę, išskyrus saugumo prieš prievartą ir oro piratavimą priemonių taikymo atvejus. Tiesioginio tranzito bagažas ir kroviny atleidžiami nuo maito ir kitų panašių mokesčių.

4. Mokesčiai ir rinkliavos, kurias savo teritorijoje viena Susitarianči Šalis taiko kitos Susitariančios Šalies aviakompanijai už naudojimąsi jos teritorijoje esančiais aerouostais ir kita oro navigacijos įranga, neturi būti aukštesnės už tas, kurias ji taiko bet kuriai kitai aviakompanijai, atliekančiai panašią veiklą.

5. Nė viena Susitarianči Šalis nesuteiks jokiai kitai aviakompanijai didesnio palankumo kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos atžvilgiu, turint omeny muitų, imigracijos, karantino ir kitas taisykles. Tas pats pasakytina ir apie naudojimąsi aerouostais, oro maršrutais, oro susisiekiimo paslaugomis ir su tuo susijusia jų kontroliuojama įranga.

14 straipsnis
SERTIFIKATŲ IR LICENCIJŲ PRIPAŽINIMAS

Sutartam susisiekimui apibrėžtais maršrutais vykdyti, vienos Susitariančios Šalies išduotus arba pripažintus galiojančiais tinkamumo skraidyti sertifikatus, kvalifikacijos sertifikatus ir licencijas pripažins galiojančiais ir kita Susitarianči Šalis, jei tokie

sertifikatai ir licencijos išduoti ar pripažinti galiojančiais pagal Konvencijos nustatytus standartus.

Tačiau, kiekviena Susitarianti Šalis skrydžiams virš savo teritorijos pasilieka teisę atsisakyti pripažinti kvalifikacijos sertifikatus ir licencijas, kurias jos piliečiams išdavė kita Susitarianti Šalis.

15 straipsnis SAUGUMAS

1. Susitariančios Šalys sutinka, esant reikalui, suteikti viena kitai pagalbą neteisėtam orlaivio pagrobimui bei kitiems neteisėtiems veiksams prieš orlaivio, aerouostų ir oro navigacijos įrangos saugumą, o taip pat bet kokiai kitai grėsmei aviacijos saugumui išvengti.

2. Kiekviena Susitarianti Šalis sutinka laikytis nediskriminuojančių ir įprastai taikomų saugumo reikalavimų, kuriuos kita Susitarianti Šalis kelia atvykimui į savo teritoriją, ir imtis atitinkamų priemonių keleiviams ir jų rankiniam bagažui patikrinti. Kiekviena Susitarianti Šalis taip pat geranoriškai atsižvelgs į bet kokią kitos Susitariančios Šalies prašymą, iškilus konkrečiam pavojui imtis specialių saugumo priemonių savo orlaivio arba keleivių atžvilgiu.

3. Susitariančios Šalys veiks pagal Tarptautinės Civilinės Aviacijos Organizacijos nustatytus aviacijos saugumo reikalavimus. Jei Susitarianti Šalis nesilaiko šių reikalavimų, kita Susitarianti Šalis gali prašyti konsultacijų su šia Susitariančia Šalimi. Jei Susitariančios Šalys nėra susitarusios kitaip, tokios konsultacijos prasidės per šešiasdešimt (60) dienų nuo prašymo gavimo dienos. Nepasiekus patenkinamo susitarimo, taikomas šios Sutarties 18 straipsnis.

4. Susitariančios Šalys veiks pagal Konvencijos dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaivyje, pasirašytos 1963m. rugsėjo 14 d. Tokijuje; Konvencijos dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu, pasirašytos 1970 m. gruodžio 16 d. Hagoje ir Konvencijos dėl kovos su neteisėtais veiksmais prieš civilinės aviacijos saugumą, pasirašytos 1971 m. rugsėjo 23d. Monrealyje, reikalavimus, kiek abi Susitariančios Šalys yra šių Konvencijų narėmis.

5. Kai įvyksta incidentas, susijęs su neteisėtu orlaivio pagrobimu, arba iškyla tokio incidento grėsmė, taip pat grėsmė, susijusi su kitokiais neteisėtais veiksmais prieš orlaivio, aerouostų ir oro navigacijos įrangos saugumą, Susitariančios Šalys padės viena kitai palengvindamos ryšį, kad incidentas arba jo grėsmė būtų greitai ir saugiai likviduoti.

16 straipsnis
KOMPIUTERINĖ REZERVAVIMO SISTEMA

1. Susitariančios Šalys sutinka, kad:

- a. oro transporto priemonių naudotojų interesai bus apsaugoti nuo bet kokio piktnaudžiavimo tokia informacija, taip pat neteisingo jos pateikimo;
- b. Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija ir jos agentai turės teisę be apribojimų ir nediskriminuojamai naudotis kompiuterine rezervavimo sistema kitos Susitariančios Šalies teritorijoje;
- c. šiuo atžvilgiu Nyderlandų teritorijoje bus taikomas EEB patvirtintas kompiuterinės rezervavimo sistemos naudojimo elgesio kodeksas, o Lietuvos teritorijoje bus taikomas ECAK patvirtintas kompiuterinės rezervavimo sistemos naudojimo elgesio kodeksas.

2. Kiekviena Susitarianči Šalis garantuoja, kad jos teritorijoje kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija(jos) galės laisvai ir be jokių kliūčių naudotis savo pasirinkta pagrindine kompiuterine rezervavimo sistema. Nė viena iš Susitariančių Šalių savo teritorijoje netaikys arba neleis taikyti griežtesnių reikalavimų kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos kompiuterinei rezervavimo sistemai negu jie yra taikomi savos paskirtosios aviakompanijos kompiuterinei rezervavimo sistemai, susijusių su:

- a. kompiuterinės rezervavimo sistemos eksploatacinėmis ir pardavimo paslaugomis, įskaitant kompiuterinės rezervavimo sistemos duomenų parodymo ir išleidimo taisykles;
- b. priėjimu ir naudojimusi ryšių priemonėmis, kompiuterinės ir programinės įrangos atranka ir naudojimu arba kompiuterių pastatymu.

17 straipsnis
KONSULTACIJOS IR PAKEITIMAS

1. Glaudžiai bendradarbiaudamos Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės kartkartėmis konsultuosios viena su kita, siekdamos užtikrinti šios Sutarties reikalavimų vykdymą.

2. Norėdama pakeisti šią Sutartį arba jos Priedą, kiekviena Susitarianti Šalis gali prašyti konsultacijų. Jei nėra susitarta kitaip, šios konsultacijos prasidės per šešiasdešimt (60) dienų nuo tos dienos, kai kita Susitarianti Šalis gauna prašymą. Tokios konsultacijos gali vykti kaip diskusijų, taip ir susirašinėjimo būdu.

3. Bet koks šios Sutarties pakeitimas dėl kurio susitarė Susitariančios Šalys, įsigalios nuo tos dienos, kai Susitariančios Šalys raštu praneša viena kitai apie savo atitinkamų konstitucinių reikalavimų įvykdymą.

4. Dėl bet kokio šios Sutarties Priedo pakeitimo raštu susitaria aeronautikos vadovybės ir šis pakeitimas įsigalioja nuo minėtų vadovybių nustatytos dienos.

18 straipsnis GINČŲ SPRENDIMAS

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

2. Jei Susitariančioms Šalims nepavyks susitarti derybomis, tai, vienos iš Susitariančių Šalių prašymu, ginčas gali būti perduotas spręsti arbitražui, susidedančiam iš trijų arbitrų, iš kurių po vieną paskiria kiekviena Susitarianti Šalis, o trečiąjį pasirenka abu paskirtieji arbitrai, tačiau šis trečiasis arbitras neturi būti nė vienos Susitariančios Šalies piliečiu. Kiekviena Susitarianti Šalis turi paskirti savo arbitrą per šešiasdešimt (60) dienų nuo vienos iš Susitariančių Šalių diplomatinės notos, kuria prašoma išspręsti ginčą arbitraže, pateikimo kitai Susitariančiai Šaliai dienos, o trečiasis arbitras turi būti pasirinktas per sekancias šešiasdešimt (60) dienų. Jei viena iš Susitariančių Šalių nepaskiria savojo arbitro per šešiasdešimties (60) dienų terminą arba per minėtą terminą nesusitariama dėl trečiojo arbitro, vienos iš Susitariančių Šalių prašymu Tarptautinės Civilinės Aviacijos Organizacijos tarybos prezidentas paskiria arbitrą arba arbitrus.

3. Susitariančios Šalys įsipareigoja vykdyti bet kurį sprendimą, priimtą pagal šio straipsnio 2 punktą.

19 straipsnis
SUTARTIES NUTRAUKIMAS

1. Ši Sutartis sudaroma neribotam laikui.

2. Kiekviena Susitarianti Šalis bet kuriuo metu gali diplomatiniais kanalais raštu pranešti kitai Susitariančiai Šaliai apie ketinimą nutraukti šią Sutartį.

Tuo pat metu toks pranešimas turi būti perduotas ir Tarptautinei Civilinės Aviacijos Organizacijai. Šiuo atveju Sutartis nutraukiama praėjus dvylikai (12) mėnesių nuo tos dienos, kada pranešimą gavo kita Susitarianti Šalis, jei per šį terminą pranešimas dėl Sutarties nutraukimo nebus atšauktas. Jei kita Susitarianti Šalis nepatvirtina pranešimo gavimo, bus manoma, kad jis gautas po keturiolikos (14) dienų nuo pranešimo gavimo Tarptautinėje Civilinės Aviacijos Organizacijoje dienos.

20 straipsnis
REGISTRAVIMAS TARPTAUTINĖJE
CIVILINĖS AVIACIJOS ORGANIZACIJOJE

Ši Sutartis ir bet kokia jos pataisa turi būti registruotos Tarptautinėje Civilinės Aviacijos Organizacijoje.

21 straipsnis
DAUGIAŠALIŲ SUTARČIŲ TAIKYMAS

1. Konvencijos reikalavimai taikomi šiai Sutarčiai.

2. Įsigaliojus daugiašaliai susitarimui, susijusiam su bet koku šios Sutarties klausimu, bus taikomi atitinkamo daugiašalio susitarimo reikalavimai, jei jiems pritarė abi Susitariančios Šalys.

22 straipsnis
TAIKYMAS

Nyderlandų Karalystės atžvilgiu ši Sutartis galios tik Karalystės Europinėje dalyje.

23 straipsnis
ĮSIGALIOJIMAS

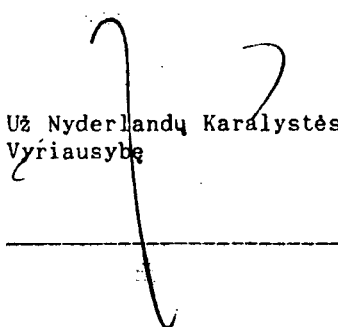
Ši Sutartis laikinai bus taikoma nuo jos pasirašymo dienos ir įsigalios nuo tos dienos, kai Susitariančios Šalys raštu praneš viena kitai, kad įvykdyti atitinkami jų šalių konstituciniai formalumai.

Tai patvirtindami, žemiau pasirašiusieji, būdami atitinkamų savo Vyriausybių įgalioti, pasirašė šią Sutartį.

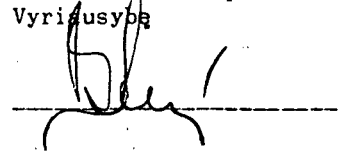
Pasirašyta ~~1993~~, *Vilniuje, kovo 23 d. 1993*,
dviem egzemplioriais lietuvių, olandų ir anglų kalbomis, visi tekstai turi vienodą galią.

Esant bet kokiems prieštaravimams, už pagrindą imamas angliškasis variantas.

Už Nyderlandų Karalystės
Vyriausybę



Už Lietuvos Respublikos
Vyriausybę



P R I E D A S

PRIE NYDERLANDŲ KARALYSTĖS VYRIAUSYBĖS IR LIETUVOS
RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS ORO SUSISIEKIMO SUTARTIES

1. Lietuvos Respublikos paskirtoji aviakompanija turi teisę vykdyti oro susisiekimą žemiau nurodytais maršrutais:

punktai Lietuvoje - tarpiniai punktai - punktai Nyderlanduose - punktai už jų teritorijų ribų ir algal.

2. Nyderlandų Karalystės paskirtoji aviakompanija turi teisę vykdyti oro susisiekimą žemiau nurodytais maršrutais:

punktai Nyderlanduose - tarpiniai punktai - punktai Lietuvoje - punktai už jų teritorijų ribų ir atgal.

3. Bet kuris arba visi apibrėžtų maršrutų punktai kiekvienos aviakompanijos nuožiūra gali būti praleisti bet kuriame arba visuose skrydžiuose.

4. Susitariančių Šalių paskirtosioms aviakompanijoms bus leista skraidyti minėtais maršrutais neribojant skrydžių dažnio ir orlaivijų tipo bei konfigūracijos.

5. Kiekviena aviakompanija turi teisę naudotis visomis penktosios laisvės teisėmis visuose tarpiniuose punktuose ir punktuose už jų teritorijų ribų pagal savo atitinkamą maršruto tvarkaraštį. Tačiau vienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija neturi teisės naudotis penktosios laisvės teisėmis už jų teritorijų ribų tuose sektoriuose, kuriuose kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija naudojasi trečiosios ir ketvirtosios laisvių teisėmis, jei:

- a. abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės nesusitaria kitaip, arba
- b. minimos aviakompanijos nepasirašo komercinės sutarties.

Jei vienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija naudojasi penktosios laisvės teisėmis sektoriuje, kuriame kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija pradeda naudotis trečiosios ir ketvirtosios laisvių teisėmis IATA sezono metu, pirmajai paskirtajai aviakompanijai bus leidžiama toliau naudotis penktosios laisvės teisėmis iki IATA sezono pabaigos.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS
ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DE LITUANIE RELATIF
AUX SERVICES AERIENS REGULIERS ENTRE LEURS TERRITOIRES
RESPECTIFS ET AU-DELA

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République de Lituanie,

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

Désireux de contribuer au progrès de l'aviation civile internationale,

Désireux de conclure un accord aux fins d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

a) Par " Convention ", on entend la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette convention et tout amendement apporté aux annexes ou à ladite convention elle-même, conformément à ses articles 90 et 94, pour autant que ces annexes ou amendements aient pris effet pour les deux Parties contractantes ou aient été ratifiés par elles ;

b) Par " autorités aéronautiques " on entend :

pour le Royaume des Pays-Bas, le Ministère des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux ou toute personne ou tout organisme habilité à exercer toute fonction qui l'est actuellement par ce ministère;

pour la République de Lituanie, le Ministère des transports ou toute personne ou tout organisme habilité à exercer toute fonction qui l'est actuellement par ce ministère;

c) Par " entreprise désignée ", on entend une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément aux dispositions de l'article 4 du présent Accord ;

d) Le mot " territoire ", au sujet d'un Etat, a le sens que lui attribue l'article 2 de la Convention;

e) les mots " services aériens ", " service aérien international ", " entreprise de transport aérien " et " escale non commerciale " ont le sens que leur attribue l'article 96 de la Convention ;

f) Par " services convenus " et " routes indiquées " on entend respectivement des services aériens internationaux au sens de l'article 2 du présent Accord et la route indiquée dans la partie correspondante de l'annexe au présent Accord ;

g) Par " provisions " on entend des articles prêts à la consommation et destinés à être utilisés ou vendus pendant le vol, y compris les fournitures du commissaire de bord;

h) le mot "Accord " s'entend du présent Accord, de son annexe établie conformément à ses dispositions et de tout amendement qui leur serait apporté;

i) Par " tarif ", on entend tout montant que les entreprises de transport aérien, directement ou par l'entremise de leur agent, demandent ou demanderont à toute personne morale ou physique pour le transport aérien de passagers (et de leurs bagages) ou de fret (à l'exclusion du courrier) ainsi que :

i) les conditions de son établissement et de son application;

ii) le coût de tout service auxiliaire à ce transport proposé par les entreprises de transport aérien et les conditions de prestation.

j) Les mots " changement d'aéronefs " signifient que pour exploiter l'un des services convenus, l'entreprise désignée emploie des aéronefs de capacité différente sur un ou plusieurs secteurs de la route.

k) Par " système informatique de réservation " (SIR), on entend un système informatique où figurent des renseignements sur les horaires des vols, les places disponibles, les tarifs applicables aux passagers et d'autres prestations, et qui permet de faire des réservations et/ou d'émettre des billets et aussi de mettre certaines ou la totalité de ces facilités à la disposition des agences de voyages.

Article 2. Octroi de droits

1. À moins d'autres dispositions de l'annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits ci-après pour que l'entreprise désignée de l'autre Partie assure des transports aériens internationaux :

a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;

b) le droit de faire des escales non commerciales sur son territoire;

c) dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, le droit de faire escale sur son territoire pour y embarquer ou y débarquer, séparément ou en combinaison, des passagers, du fret et du courrier en trafic international.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est réputée conférer à une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le droit de participer à des transports aériens entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie.

Article 3. Changement d'aéronefs

1. Chaque entreprise désignée peut à son gré, à l'occasion de l'ensemble ou d'une partie des vols par lesquels elle assure les services convenus, changer d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie contractante ou à n'importe quel point des routes indiquées, à condition que :

a) les horaires des aéronefs utilisés au-delà du point de changement coïncident avec ceux des aéronefs arrivant ou partant, selon le cas ;

b) en cas de changement d'aéronefs sur le territoire de l'autre Partie contractante, et si plus d'un aéronef est utilisé au-delà du point de chargement, un aéronef tout au plus soit de taille égale à celui qui est utilisé au titre des troisième et quatrième libertés et qu'aucun ne soit plus grand.

2. Aux fins des changements d'aéronefs, une entreprise désignée peut utiliser son propre matériel et, sous réserve de la réglementation nationale, du matériel de louage et elle peut exercer des activités dans le cadre d'accords commerciaux avec une autre compagnie aérienne.

3. Une entreprise désignée peut utiliser des numéros de vol différents ou identiques sur les tronçons qu'elle dessert avec d'autres aéronefs.

Article 4. Désignation et autorisation

1. Il est loisible à chacune des Parties contractantes de désigner par notification écrite à l'autre Partie, par la voie diplomatique, une entreprise de transport aérien qui exploite les services convenus sur les routes indiquées en annexe et de substituer une autre entreprise à celle qu'elle a auparavant désignée.

2. Au reçu d'une telle notification, chaque Partie contractante délivre sans délai les autorisations d'exploitation appropriées à l'entreprise ainsi désignée par l'autre Partie sous réserve des dispositions du présent article.

3. Au reçu de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée peut à tout moment commencer à assurer une partie ou la totalité des services convenus à condition de se conformer aux dispositions du présent Accord et, pour ces services, d'avoir établi des tarifs conformément aux dispositions de l'article 6 du présent Accord.

4. Chaque Partie contractante est libre de refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, ou de subordonner aux conditions qu'elle peut juger nécessaires l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits visés à l'article 2 du présent Accord si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée et/ou des ressortissants de cette Partie.

Article 5. Annulation ou suspension de l'autorisation

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes peuvent refuser les autorisations visées à l'article 4 du présent Accord à une entreprise désignée par l'autre partie, les annuler ou les suspendre, ou encore imposer des conditions :

a) Si elles considèrent que l'entreprise ne remplit pas les conditions prévues par la législation et la réglementation qu'elles appliquent normalement et à juste titre conformément à la Convention ;

b) Si cette entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante dont elles dépendent;

c) Si elles n'ont pas la certitude qu'une part importante de la propriété de cette entreprise et son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par des ressortissants de cette partie ;

d) si, de toute autre façon, l'entreprise désignée ne se conforme pas aux conditions prescrites conformément au présent Accord.

2. A moins que des mesures immédiates s'imposent pour empêcher d'autres infractions aux lois et règlements précités, les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article sont exercés seulement après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. A moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement, les consultations commencent dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la demande.

Article 6. Tarifs

1. Les tarifs appliqués par les entreprises désignées des Parties contractantes aux transports entre leurs territoires sont les tarifs approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties et établis à des niveaux raisonnables compte tenu de tous les facteurs pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs pratiqués par d'autres compagnies aériennes sur tout tronçon de la route indiquée.

2. Chaque fois que possible, les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont arrêtés d'un commun accord par les entreprises désignées, conformément aux modalités prévues à cette fin par l'Association internationale de transports aériens. En cas d'impossibilité, ils le sont entre les entreprises désignées. En tout état de cause, ils sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Tous les tarifs dont il est ainsi convenu sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur, sauf si ces autorités conviennent de réduire ce délai dans des cas particuliers.

4. L'agrément des tarifs peut être donné expressément mais si aucune des autorités aéronautiques n'exprime son désaccord dans les trente (30) jours qui suivent la date de leur dépôt, conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, les tarifs sont réputés agréés.

Si le délai de dépôt est réduit conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques peuvent convenir de raccourcir en conséquence le délai de notification de leur désaccord éventuel.

5. Si un tarif ne peut faire l'objet d'un accord conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article ou si, dans le délai prévu par le paragraphe 4, l'une des autorités aéronautiques notifie à l'autre qu'elle n'approuve plus un tarif dont il a été convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent d'établir le tarif d'un commun accord.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur un tarif qui leur a été soumis conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article ou sur la détermination

d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 18 du présent Accord.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient arrêtés.

Article 7. Activités commerciales

1. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes sont autorisées à :

a) maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux de promotion des transports aériens et de vente de billets ainsi que les autres moyens nécessaires pour assurer des transports aériens ;

b) vendre directement ou, à leur discrétion, par l'entremise de leurs agents, des billets de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie.

2. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante peut faire entrer et employer sur le territoire de l'autre le personnel de direction, commercial, opérationnel ou technique dont elle peut avoir besoin pour les services de transport aérien.

3. L'entreprise désignée peut choisir de faire appel à son propre personnel ou de recourir aux services de toute autre organisation, société ou compagnie aérienne qui a des activités sur le territoire de l'autre Partie contractante et est autorisée à fournir de tels services sur le territoire de cette partie.

4. Les activités précitées sont exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

Article 8. Concurrence loyale

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ont une possibilité égale et équitable de participer aux transports aériens internationaux visés par le présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes prend toute mesure appropriée dans son domaine de compétence pour éliminer toute forme de discrimination ou toute pratique concurrentielle déloyale qui risquerait de nuire à la position concurrentielle des entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

Article 9. Horaire

1. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante communique aux autorités aéronautiques de l'autre, quarante-cinq (45) jours à l'avance, les horaires des services qu'elle entend assurer en spécifiant leur fréquence, les types d'aéronefs utilisés ainsi que la configuration et le nombre de sièges mis à la disposition du public.

2. Les demandes d'autorisation d'exploiter des vols supplémentaires peuvent être déposées pour approbation par l'entreprise désignée directement auprès des autorités aéronautiques de l'autre partie.

Article 10. Taxes, douanes et redevances

1. Les aéronefs exploités en service international par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les réserves de carburants et lubrifiants, les provisions de bord (y compris les provisions de bouche, les boissons et le tabac) ainsi que le matériel publicitaire et promotionnel se trouvant à bord de ces aéronefs sont exonérés, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires, nationaux ou locaux, à condition que cet équipement, ces réserves et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants ainsi que les provisions de bord qui sont introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par les soins ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre partie ou qui sont pris à bord d'aéronefs exploités par cette entreprise et qui sont destinés à être utilisés uniquement à bord pour la fourniture de services internationaux, sont exonérés de tous droits et redevances, y compris les droits de douane et les frais d'inspection, imposés sur le territoire de la première partie, même s'ils doivent être utilisés durant le survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

Il peut être exigé que les articles en question soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent être interprétées de manière telle qu'une Partie contractante puisse être tenue de rembourser des droits de douane déjà perçus sur les articles en question.

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les réserves de carburants et lubrifiants ainsi que les provisions de bord qui sont conservés à bord d'aéronefs de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre partie qu'avec l'accord des autorités douanières de celle-ci qui peuvent exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement cédés conformément aux règlements douaniers.

Article 11. Double imposition

1. Les recettes et les bénéfices tirés de l'exploitation d'aéronefs en trafic international sont imposables seulement dans l'Etat où est établi le siège de direction effective de l'entreprise.

2. Les profits tirés de l'aliénation d'aéronefs exploités en trafic international sont imposables seulement dans l'Etat où le siège de direction effective de l'entreprise est établi.

3. Le capital représenté par des aéronefs exploités en trafic international ou par des biens meubles utilisés pour cette exploitation est imposable seulement dans l'Etat où le siège de direction effective de l'entreprise est établi.

4. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent aussi aux revenus et aux bénéfices tirés de la participation à un pool, une coentreprise ou un organisme international d'exploitation.

5. Si un accord que les Parties contractantes ont conclu entre elles pour éviter la double imposition sur le revenu ou le capital prévoit des procédures différentes de celles qui sont visées aux paragraphes 1 à 4 du présent article, les dispositions de cet accord sont applicables.

Article 12. Transfert de fonds

1. Il est loisible aux entreprises désignées des Parties contractantes de vendre dans n'importe quelle monnaie des services de transport aérien sur le territoire des deux Parties contractantes, soit directement soit par l'entremise d'un agent.

2. Il est loisible aux entreprises désignées des Parties contractantes de transférer vers leur territoire national l'excédent, sur leurs dépenses, des recettes qu'elles tirent de la vente de services sur le territoire où ceux-ci sont vendus. Sont inclus dans ces transferts nets le produit des ventes, effectuées directement ou par l'entremise d'agents, des services de transport aérien et des services accessoires ou supplémentaires, ainsi que les intérêts commerciaux normaux produits par le dépôt de ces recettes en banque dans l'attente du transfert.

3. Les entreprises désignées des Parties contractantes reçoivent l'autorisation d'opérer ces transferts au plus tard trente (30) jours après le dépôt de leur demande, et les transferts s'effectuent dans une monnaie librement convertible au taux de change officiel du pays à la date de la cession.

Les entreprises désignées des Parties contractantes peuvent effectuer les transferts demandés dès réception de l'autorisation.

Article 13. Application des lois, règlements et modalités

1. Les lois, règlements et modalités de chaque Partie contractante applicables sur son territoire à l'entrée ou à la sortie d'aéronefs affectés à des services aériens internationaux ou encore à l'exploitation et la navigation de ces aéronefs sont respectés par l'entreprise désignée de l'autre Partie à leur entrée sur ledit territoire et jusqu'à leur départ inclus.

2. Les lois, règlements et modalités de chacune des Parties contractantes concernant l'immigration, les passeports ou autres documents de voyage agréés, l'entrée, les autorisations de survol, les douanes et la quarantaine s'appliquent aux équipages, aux passagers, au fret et au courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie depuis leur entrée sur le territoire de ladite Partie jusqu'à leur départ.

3. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet sont soumis seulement à un contrôle simplifié, sauf en ce qui concerne les mesures de protection contre la violence et la piraterie aérienne. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés de droits de douane et autres taxes similaires.

4. Les droits et redevances pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne sur le territoire de chacune des Parties contractantes que doivent acquitter, en raison de leurs activités, les entreprises de transport aérien de l'autre partie ne sont pas plus élevés que ceux qui sont demandés, en raison de ses activités, à toute autre entreprise de transports aériens assurant des services similaires.

5. Aucune des Parties contractantes n'accorde à une entreprise de transport aérien autre que l'entreprise désignée de l'autre partie la préférence en ce qui concerne l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et autres ou l'utilisation des aéroports, couloirs aériens, services de trafic aérien et autres facilités relevant d'elle.

Article 14. Reconnaissance des certificats et permis

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés sont reconnus valables par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des services de transport aérien convenus sur les routes indiquées sous réserve toutefois que, dans tous les cas, ces certificats, brevets ou permis aient été délivrés ou validés conformément aux normes instituées en vertu de la Convention.

Chaque Partie contractante peut toutefois refuser de reconnaître la validité, pour le survol de son territoire, des brevets d'aptitude et des permis délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 15. Sécurité

1. Les Parties contractantes sont convenues de s'entraider pour empêcher la capture illicite d'aéronefs et d'autres actes contraires au droit contre la sécurité des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne ainsi que toute autre menace contre la sécurité aérienne.

2. Chacune des Parties contractantes est convenue de respecter les dispositions de sécurité non discriminatoires et généralement applicables auxquelles l'autre Partie contractante subordonne l'entrée sur son territoire, et de prendre des mesures adéquates pour l'inspection des passagers et de leurs bagages à main. Chacune des Parties contractantes accueille aussi avec bienveillance toute demande faite par l'autre Partie pour que des mesures spéciales de sécurité soient appliquées afin de protéger ses aéronefs ou ses passagers en cas de menace particulière.

3. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions applicables concernant la sécurité aérienne qui sont prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si l'une des Parties contractantes déroge à ces dispositions, l'autre partie peut demander des consultations avec elle. A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, ces consultations commencent dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la demande. A défaut d'une entente satisfaisante, l'article 18 du présent Accord peut s'appliquer.

4. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 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, pour autant que les Parties contractantes soient toutes deux parties à ces conventions.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident dû à la capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites contre la sécurité des aéronefs, aéroports ou installations de naviga-

tion aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications visant à mettre fin rapidement et sans danger à cet incident ou à cette menace.

Article 16. Systèmes informatiques de réservation

1. Les Parties contractantes sont convenues des dispositions suivantes :

a) L'intérêt des consommateurs de produits de transport aérien est protégé pour que ces informations ne fassent pas l'objet d'une utilisation abusive, entre autres ne soient pas présentées de manière trompeuse ;

b) L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes et ses agents ont accès sans restriction et sans discrimination aux SIR sur le territoire de l'autre partie et ont le droit de les utiliser ;

c) À cet égard, le code de conduite de la CEE concernant les SIR s'applique sur le territoire des Pays-Bas, tandis que, sur le territoire de la Lituanie, c'est le Code de conduite de la CEAC pour les SIR qui s'applique.

2. Sur son territoire, chaque Partie contractante garantit un accès libre et sans entrave au SIR choisi en tant que système principal par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre Partie. Aucune des Parties contractantes n'impose ni ne permet que soient imposées sur son territoire au SIR de l'entreprise désignée de l'autre partie des conditions plus rigoureuses que celles qui sont imposées au SIR de sa propre entreprise désignée en ce qui concerne par exemple :

a) l'exploitation et la vente de services de SIR, y compris les règles de présentation et d'édition ;

b) l'accès aux moyens de communication et leur utilisation, le choix et l'utilisation de matériels et de logiciels techniques ou l'installation de matériels.

Article 17. Consultations et amendements

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

2. Chacune des Parties contractantes peut demander des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son annexe. Ces consultations commencent dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante, à moins que les parties n'en soient convenues autrement.

Ces consultations peuvent prendre la forme d'entretiens ou bien d'échange de correspondance.

3. Toute modification du présent Accord convenue entre les Parties contractantes entrera en vigueur à la date à laquelle celles-ci se seront mutuellement informées par écrit que leurs formalités constitutionnelles respectives ont été accomplies.

4. Les autorités aéronautiques conviennent par écrit de toute modification de l'annexe au présent Accord qui prend alors effet à la date qu'elles arrêtent

Article 18. Règlement des différends

1. Si un différend surgit entre elles au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent d'abord de le résoudre par des négociations.

2. Si les Parties contractantes ne trouvent pas de règlement par voie de négociation, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles le différend peut être soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres, dont les deux premiers sont désignés chacun par une des Parties contractantes et choisissent ensuite d'un commun accord le troisième, qui doit être ressortissant d'un pays tiers. Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans les soixante (60) jours qui suivent la date à laquelle la notification par laquelle l'une des Parties contractantes demande l'arbitrage est reçue par l'autre et le tiers arbitre est choisi dans un délai ultérieur de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne par son arbitre ou si le tiers arbitre n'est pas choisi dans les délais prévus, 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 plusieurs arbitres, selon le cas.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article.

Article 19. Dénonciation

1. Le présent Accord est conclu pour une période illimitée.

2. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit, par la voie diplomatique, à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord.

Cette notification est envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord cesse de produire ses effets douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée, d'accord entre les Parties contractantes, avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord et tout amendement qui y serait apporté seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21. Applicabilité des accords multilatéraux

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.

2. Si un accord multilatéral concernant tout point visé par le présent Accord et accepté par les deux Parties contractantes entre en vigueur, ses dispositions applicables remplacent les dispositions correspondantes du présent Accord.

Article 22. Champ d'application

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord s'applique seulement au territoire européen du Royaume.

Article 23. Entrée en vigueur

Le présent Accord s'appliquera provisoirement à compter de la date de sa signature et il entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se seront mutuellement informées par écrit, par la voie diplomatique, que les formalités requises par leur constitution ont été remplies.

En Foi De Quoi les soussignés, à ce dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Vilnius, le 23 mars 1993, en langues anglaise, lituanienne et néerlandaise, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, c'est le texte anglais qui l'emporte.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

J.R.H. MAIJ-WEGGEN

Pour le Gouvernement de la République de Lituanie :

J. BIRZISKIS

ANNEXE À L'ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

1. L'entreprise désignée de la République de Lituanie a le droit d'exploiter des services aériens sur les routes ci-après :

points en Lituanie--points intermédiaires--points aux Pays-Bas--points au-delà et vice versa.

2. L'entreprise désignée du Royaume des Pays-Bas a le droit d'exploiter des services aériens sur les routes ci-après :

points aux Pays-Bas--points intermédiaires--points en Lituanie--points au-delà et vice versa.

3. Au gré de chaque entreprise désignée, tout point ou la totalité des points intermédiaires peut être omis sur un vol quelconque ou sur tous les vols.

4. Les entreprises désignées des Parties contractantes sont autorisées à exploiter des vols sur les routes indiquées ci-dessus sans limitation concernant la fréquence ou le type des aéronefs, dans n'importe quelle configuration.

5. Chaque entreprise est autorisée à exercer des droits complets de cinquième liberté en tous les points intermédiaires et au-delà de son tableau. Néanmoins, elle n'est pas autorisée à exercer des droits de trafic de cinquième liberté dans les secteurs au delà desquels une entreprise désignée de l'autre Partie contractante exerce des droits de trafic de troisième ou de quatrième liberté sauf dans l'un des cas suivants :

- a) les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes en conviennent autrement,
- b) les entreprises concernées concluent un accord commercial.

Dans le cas où l'entreprise désignée d'une Partie contractante exerce des droits de trafic de cinquième liberté dans un secteur où une entreprise désignée de l'autre Partie contractante exerce des droits de trafic de troisième liberté et de quatrième liberté dans le courant d'une saison de l'Association internationale de transport aérien, la première entreprise est autorisée à continuer d'exercer des droits de trafic de cinquième liberté jusqu'à la fin de cette saison.