

No. 41889

**Lithuania
and
Czech Republic**

Air Services Agreement between the Government of the Republic of Lithuania and the Government of the Czech Republic (with annex). Prague, 16 December 1997

Entry into force: *provisionally on 16 December 1997 by signature and definitively on 16 December 1999 by notification, in accordance with article 21*

Authentic texts: *Czech, English and Lithuanian*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Lithuania, 19 October 2005*

**Lituanie
et
République tchèque**

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République de Lituanie et le Gouvernement de la République tchèque (avec annexe). Prague, 16 décembre 1997

Entrée en vigueur : *provisoirement le 16 décembre 1997 par signature et définitivement le 16 décembre 1999 par notification, conformément à l'article 21*

Textes authentiques : *tchèque, anglais et lituanien*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Lituanie, 19 octobre 2005*

[CZECH TEXT — TEXTE TCHÈQUE]

Dohoda mezi vládou Litevské republiky a vládou České republiky o leteckých službách

Vláda Litevské republiky a vláda České republiky, dále uváděné jako smluvní strany, vedeny přáním sjednat dohodu v souladu s Úmluvou o mezinárodním civilním letectví, otevřené k podpisu v Chicagu dne sedmého prosince 1944, za účelem rozvíjení pravidelných leteckých služeb mezi a za územími jejich států, se dohodly takto:

Článek 1

Definice

Pro účely této dohody a jejích Příloh, pokud z textu nevyplývá jinak:

- (a) výraz "Úmluva" znamená Úmluvu o mezinárodním civilním letectví otevřenou k podpisu v Chicagu dne sedmého prosince 1944 a zahrnuje jakoukoli přílohu přijatou podle článku 90 této Úmluvy a jakoukoli změnu příloh nebo Úmluvy podle jejich článků 90 a 94, pokud tyto přílohy a změny byly přijaty oběma smluvními stranami;
- (b) výraz "letecké úřady" znamená :
- v případě Litevské republiky Ministerstvo dopravy ;
 - v případě České republiky Ministerstvo dopravy a spojů;
 - nebo v obou případech, kteroukoli jinou osobu nebo orgán právně zmocněný k provádění funkcí vykonávaných uvedenými leteckými úřady;
- (c) výraz "určený letecký podnik" znamená letecký podnik, který byl určen a oprávněn v souladu se článkem 3 této dohody provozovat stanovené linky odpovídající Příloze této dohody;

- (d) výrazy "území", "letecká dopravní služba", "mezinárodní letecká dopravní služba", "letecký podnik" a "přistání pro potřeby nikoli obchodní" mají význam, který je pro ně příslušně stanoven v článcích 2 a 96 Úmluvy;
- (e) výraz "tarif" znamená ceny, které mají být zaplacený za přepravu cestujících, zavazadel a zboží (s výjimkou náhrad a podmínek za přepravu poštovních zásilek) a podmínky, za kterých se tyto ceny používají, včetně provizi placených při přepravě za zprostředkovatelské služby, poplatky a podmínky za jakékoli vedlejší služby k této přepravě, které jsou nabízeny leteckými podniky a rovněž zahrnuje jakékoli podstatné výhody poskytované v souvislosti s přepravou;
- (f) výraz „poplatky“ znamená poplatky uložené příslušnými orgány leteckým podnikům za použití letišť nebo leteckých navigačních zařízení letadly, jejich posádkami, cestujícími nebo zbožím;
- (g) výraz "kapacita" znamená
- ve vztahu k letadlu placený obsah tohoto letadla k dispozici na lince nebo úseku linky;
 - ve vztahu k dohodnutým službám znamená kapacitu letadla používaného při takových službách, násobenou počtem frekvencí prováděných tímto letadlem za dané období na lince nebo úseku linky;
- (h) výrazy "dohodnutá služba" a "stanovená linka" znamenají mezinárodní leteckou dopravní službu podle článku 2 této dohody a linku stanovenou v Příloze;
- (i) výraz "Příloha" znamená Přílohu k této dohodě a její změny provedené v souladu s ustanoveními článku 16 této dohody. Příloha tvoří nedílnou součást této dohody a všechna odvolání na tuto dohodu, pokud není výslovně stanoveno jinak, zahrnují zmíněnou Přílohu.
- (2) Názvy každého článku této dohody mají pouze doporučující nebo pomocný charakter a v žádném případě neurčují nebo nepopisují účel nebo záměr této dohody.

Článek 2

Přepravní práva

- (1) Každá smluvní strana poskytuje druhé smluvní straně následující práva pro provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb leteckým podnikem určeným druhou smluvní stranou :

- (a) létat bez přistání přes území státu druhé smluvní strany;
 - (b) přistávat na řečeném území pro potřeby nikoli obchodní;
 - (c) přistávat na řečeném území v místech stanovených v Příloze k této dohodě za účelem nakládání a vykládání cestujících, zboží a poštovních zásilek, odděleně nebo v kombinaci, v mezinárodním provozu.
- (2) Letecké podniky každé smluvní strany, jiné než ty, které jsou určeny podle článku 3 této dohody, budou také na pravidelných leteckých službách užívat práva stanovená v odstavci (1)(a) a (b) tohoto článku.
- (3) Podle tohoto článku nemůže být nic považováno za udělení práva určenému leteckému podniku jedné smluvní strany nakládat na území státu druhé smluvní strany cestující, zboží a poštovní zásilky převážené za úplaty nebo nájemné s určením pro jiné místo na území státu této druhé smluvní strany.

Článek 3

Určení leteckého podniku

- (1) Každá smluvní strana bude mít právo určit druhé smluvní straně letecký podnik nebo letecké podniky za účelem provozu dohodnutých služeb na dohodnutých linkách. Avšak každá smluvní strana smí určit pouze jeden letecký podnik pro provozování na jednotlivé lince určené v Příloze k této dohodě. Toto určení bude provedeno písemným oznámením mezi leteckými úřady obou smluvních stran.
- (2) Každá smluvní strana bude mít právo odvolat nebo nahradit toto určení.
- (3) Letecký úřad druhé smluvní strany, který obdržel oznámení o určení, udělí bez prodloužení, podle ustanovení odstavce (4) a (5) tohoto článku, určenému leteckému podniku nebo podnikům potřebná provozní oprávnění.
- (4) Letecký úřad jedné smluvní strany může požadovat, aby letecký podnik určený druhou smluvní stranou prokázal, že je schopen plnit podmínky stanovené zákony a předpisy, které tento úřad uplatňuje na provoz mezinárodních leteckých dopravních služeb v souladu s ustanoveními Úmluvy.
- (5) Letecký úřad každé smluvní strany bude mít právo odmítnout udělení provozního oprávnění uvedeného v odstavci (3) tohoto článku, nebo uložit takové podmínky, které považuje za nezbytné pro výkon práv určeným leteckým podnikem stanovených v článku 2 této dohody, kdykoli není přesvědčen, že podstatná část

vlastnictví a skutečná kontrola tohoto leteckého podniku náleží druhé smluvní straně určující tento letecký podnik nebo občanům jejího státu nebo obojí.

- (6) Jakmile byl letecký podnik určen a oprávněn podle tohoto článku, může kdykoli začít provozovat dohodnuté služby za předpokladu, že letecký podnik vyhovuje všem aplikovatelným ustanovením této dohody, včetně tarifů stanovených podle ustanovení článku 9 této dohody a které jsou pro tyto služby v platnosti.

Článek 4

Odvolání, pozastavení a uložení podmínek

- (1) Letecký úřad každé smluvní strany bude mít právo zrušit nebo odvolat provozní oprávnění nebo pozastavit výkon práv stanovených v článku 2 této dohody určenému leteckému podniku druhé smluvní strany nebo uložit pro využívání těchto práv podmínky, které považuje za nezbytné :
- (a) jestliže tento letecký podnik neprokáže způsobilost plnit podmínky stanovené právními předpisy leteckého úřadu smluvní strany, která poskytuje práva; nebo
 - (b) v případě, že letecký podnik jiným způsobem nepostupuje v souladu s podmínkami stanovenými touto Dohodou; nebo
 - (c) v každém případě, pokud není přesvědčen, že podstatná část vlastnictví a skutečná kontrola tohoto leteckého podniku patří smluvní straně, která určila letecký podnik, nebo občanům jejího státu, nebo obojí.
- (2) Pokud okamžité odvolání nebo pozastavení provozního oprávnění jak uvedeno v odstavci (1) tohoto článku nebo určení podmínek nebude nezbytné k zabránění dalšímu porušování zákonů a nařízení, budou tato práva uplatněna pouze po konzultaci s druhou smluvní stranou. V tomto případě budou konzultace zahájeny do třiceti (30) dnů od data, kdy druhá smluvní strana obdrží takový písemný požadavek.

Článek 5

Uživatelské poplatky

Poplatky uložené na území kterékoli smluvní strany za používání letišť a dalších leteckých zařízení letadly kterýmkoli určeným leteckým podnikem druhé smluvní

strany nebudou vyšší než ty, uložené letadlům národního leteckého podniku provozujícímu obdobné mezinárodní letecké služby.

Článek 6

Celní ustanovení

- (1) Letadla provozující mezinárodní letecké služby určeným leteckým podnikem kterékoli smluvní strany, jakož i jejich obvyklé vybavení, zásoby pohonných hmot a mazadla a zásoby letadla (včetně potravin, nápojů a tabáku) na palubě tohoto letadla budou při přeletu na území druhé smluvní strany osvobozena od všech cel, inspekčních poplatků a jiných dávek za předpokladu, že tyto zůstanou na palubě letadla až to té doby, kdy budou znovu vyvezeny.
- (2) Dále budou osvobozena od cel, dávek a poplatků uvedených v odstavci (1) tohoto článku, s výjimkou poplatků založených ceně poskytnutých služeb:
 - (a) zásoby letadla (včetně potravin, nápojů, tabáku a jiných výrobků určených k prodeji cestujícím), doručené nebo doplněné na území státu smluvní strany a vzaté na palubu v rozumném množství pro použití na odlétávajícím letadle provozujícím mezinárodní letecké služby určeného leteckého podniku druhé smluvní strany;
 - (b) pohonné hmoty, mazadla a spotřebitelný technický materiál doručené nebo doplněné na území státu smluvní strany pro použití na mezinárodních leteckých službách určeného leteckého podniku druhé smluvní strany, i v případě, že tyto zásoby budou používány na části letu, provozovaného přes území státu smluvní strany, ve které jsou vzaty na palubu
 - (c) náhradní díly včetně motorů doručených na území státu smluvní strany za účelem údržby nebo opravy letadel používaných v mezinárodních leteckých službách určeného leteckého podniku druhé smluvní strany.
- (3) Může být požadováno, aby zařízení a zásoby uvedené v odstavci (2) tohoto článku, byly uloženy pod dohledem nebo kontrolou příslušných orgánů.
- (4) Od všech celních dávek a daní budou také osvobozeny propagační a informační materiály a přepravní dokumenty, které nesou natištěné znaky letecké společnosti a jsou určeny k používání určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany, s výjimkou poplatků souvisejících s cenou poskytnutých služeb.

- (5) Obvyklé palubní vybavení letadla, stejně tak jako materiál a zásoby uložené na palubě letadla určeného leteckého podniku kterékoli smluvní strany mohou být vyloženy na území státu druhé smluvní strany pouze se souhlasem celního úřadu na tomto území. V takovém případě mohou být uloženy pod celním dohledem tohoto celního úřadu do doby než budou znovu vyvezeny, nebo s nimi bude r.loženo jinak v souladu s celními předpisy.
- (6) Osvobození poskytnutá podle tohoto článku budou také platná v situaci, kdy určený letecký podnik kterékoli smluvní strany vstoupil v ujednání s jiným leteckým podnikem nebo podniky za účelem zapůjčení nebo převodu náhradních dílů včetně motorů a spotřebitelného technického materiálu na území státu druhé smluvní strany za podmínky, že tento druhý letecký podnik nebo podniky požívají obdobně stejná osvobození od této smluvní strany.
- (7) Zevazadla a zboží v přímém tranzitu přes území státu smluvní strany budou osvobozena od celních poplatků, nepřímých daní a obdobných poplatků a dávek, které nejsou v ceně služeb poskytnutých při přeletu.

Článek 7

Právní předpisy a postupy

- (1) Právní předpisy a postupy jedné smluvní strany, řídící vstup a výstup letadel provozujících mezinárodní leteckou navigaci z území jejího státu nebo lety těchto letadel přes toto území, se budou vztahovat na určený letecký podnik druhé smluvní strany.
- (2) Právní předpisy a postupy jedné smluvní strany, týkající se vstupu, odbavení, tranzitu, přistěhovalectví, cestovních dokladů, celních a zdravotních nebo hygienických opatření se budou vztahovat na určený letecký podnik nebo určené letecké podniky druhé smluvní strany a jejich prostřednictvím na posádku, cestující, zboží a poštovní zásilky při tranzitu, vstupu, výstupu nebo pobytu na území státu této smluvní strany.
- (3) Cestující v tranzitu přes území státu smluvní strany, neopouštějící část letiště určenou k tomuto účelu, budou podrobeni, s výjimkou ve vztahu k ustanovením o ochraně civilního letectví uvedeným v článku 14 této dohody a úkolu zabránit dopravě narkotik a psychotropních látek, jen zjednodušené kontrole.

Článek 8

Kapacita

- (1) Určené letecké podniky každé smluvní strany budou provozovat letecké služby na kterékoli lince uvedené v Příloze k této dohodě na základě zásady řádné a stejné příležitosti.
- (2) Při provozování dohodnutých služeb na leteckých linkách uvedených v Příloze k této dohodě budou určené letecké podniky každé smluvní strany brát v úvahu zájmy určeného leteckého podniku nebo určených leteckých podniků druhé smluvní strany, aby nedošlo k nevhodnému ovlivňování leteckých služeb, které tento druhý podnik nebo podniky provozují.
- (3) Dohodnuté služby provozované určeným leteckým podnikem budou mít za svůj přednostní cíl poskytnutí kapacity odpovídající současným a rozumně očekávaným požadavkům pro přepravu cestujících, poštovních zásilek a zboží, pocházejících z nebo určených pro území státu smluvní strany, která určila letecký podnik.
- (4) Kapacita, která bude poskytována na dohodnutých linkách, bude taková, jaká bude čas od času společně určena a odsouhlasena leteckými úřady smluvních stran.

Článek 9

Tarify

- (1) Tarify používané určeným leteckým podnikem pro kteroukoli dohodnutou službu budou stanoveny v přiměřené výši, přičemž bude náležitě přihlíženo ke všem v úvahu připadajícím činitelům jako jsou náklady na provoz, přiměřený zisk, úroveň služeb, tarify jiných leteckých podniků a jiné obchodní úvahy na daném trhu jakož i zájmy uživatelů. Letecké úřady mohou odmítnout schválit tarif pouze pokud neodpovídá výše uvedeným principům. Letecké úřady budou věnovat zvláštní pozornost tarifům, která mohou být nepřijatelné, neboť se jeví jakožto nepřiměřeně diskriminující, nepřiměřeně vysoké nebo omezující vzhledem k zneužití dominantního postavení, uměle nízké nebo mohou způsobit vážnou újmu jinému určenému leteckému podniku nebo určeným leteckým podnikům. Tyto tarify budou stanoveny v souladu s následujícími ustanoveními tohoto článku.
- (2) Tarify uvedené v odstavci (1) tohoto článku mohou být dohodnuty mezi určenými leteckými podniky ve vztahu mezi sebou na určených linkách. Přesto tato dohoda nebude povinným požadavkem pro předložení a stanovení tarifů.

- (3) Každý tarif, který má být používán, bude předložen ke schválení leteckým úřadům obou smluvních stran nejméně třicet (30) dnů před navrhovaným datem jeho účinnosti. Letecké úřady obou smluvních stran mohou po vzájemné dohodě zkrátit toto období.
- (4) Každý navržený tarif může být kdykoli schválen leteckými úřady kterékoli ze smluvních stran. V případě nepřítomnosti takového schválení, bude tento tarif považován za schválený leteckým úřadem smluvní strany, nepředá-li v období dvaceti (20) dnů po datu předložení letecký úřad této smluvní strany písemné oznámení o nesouhlasu s navrhovaným tarifem. Přesto se v případě nesouhlasu mohou letecké úřady na požádání kteréhokoli z nich pokusit stanovit tarif dohodou.
- (5) Nehledě na výše uvedený odstavec (4) letecké úřady obou smluvních stran nebudou požadovat předložení tarifů ke schválení u tarifů pro přepravu zboží mezi místy na územích států smluvních stran. Tento tarif začne platit, jakmile se letecké podniky dohodnou.
- (6) Pokud letecké úřady nemohou stanovit tarif podle ustanovení odstavce (4) tohoto článku, spor může být řešen na návrh kteréhokoli z nich v souladu s ustanovením článku 17 této dohody.
- (7) Každý tarif stanovený v souladu s ustanoveními tohoto článku zůstane v platnosti, nebude-li nahrazen novým tarifem stanoveným v souladu s ustanoveními tohoto článku. Pokud nebude leteckými úřady obou smluvních stran dohodnuto jinak, nebude platnost tarifů prodloužena podle tohoto odstavce o více než dvanáct (12) měsíců od data, kdy by jinak jeho platnost vypršela.

Článek 10

Obchodní a finanční ustanovení

- (1) Každá smluvní strana udělí určenému leteckému podniku nebo určeným leteckým podnikům druhé smluvní strany, na základě reciprocity, právo udržovat na území jejího státu kanceláře a zástupce, včetně administrativního, obchodního a technického personálu, jak může být potřebné pro požadavky určeného leteckého podniku. Tyto kanceláře, zástupci a personál budou podléhat právním předpisům platným na území státu druhé smluvní strany.

- (2) Určený letecký podnik nebo určené letecké podniky obou smluvních stran budou mít právo uskutečňovat prodej leteckých dopravních služeb na území státu druhé smluvní strany, buď přímo nebo prostřednictvím zprostředkovatelů. Smluvní strany nebudou omezovat právo určených leteckých podniků obou smluvních stran prodávat a žádné osoby kupovat tuto přepravu. Prodejní aktivity budou provozovány v souladu s právními předpisy platnými na území státu smluvní strany, kde se prodej uskutečňuje.
- (3) Zúčtování a platby mezi určenými leteckými podniky smluvních stran budou prováděny v souladu s ustanoveními platební dohody platné mezi oběma státy. V případě neexistence příslušných ustanovení platební dohody, budou výše uvedené zúčtování a platby prováděny ve volně směnitelné měně v souladu s právními ustanoveními platnými na území jejich států.
- (4) Určené letecké dopravní podniky smluvních stran budou mít právo převést přebytek příjmů nad místními výdaji získaný na území státu prodeje. Příjmy z prodeje leteckých dopravních služeb a pomocných nebo doplňkových služeb, jakož i obchodní úroky získané z těchto příjmů, uložených na účtu a připravené na převod, budou zahrnuty do tohoto převodu.
- (5) Přepočet a převod těchto příjmů bude uskutečněn podle běžného tržního devizového kurzu platného v den převodu, proveden bez prodlení, a nebude podléhat jakýmkoli poplatkům s výjimkou obvyklých poplatků vybíraných bankami za provedení tohoto přepočtu a převodu.

Článek 11

Schválení letových řádů

- (1) Letecký podnik nebo letecké podniky každé smluvní strany předloží nejméně čtyřicet pět (45) dnů před zahájením služeb leteckému úřadu druhé smluvní strany ke schválení svůj letový řád nebo letové řády (pro letní a zimní období). Tento letový řád bude obsahovat především časy, počty frekvenci, typ letadla, které bude používáno a počet nabízených míst. Letecký úřad druhé smluvní strany bude informovat písemně letecký podnik nebo letecké podniky o svém kladném nebo záporném rozhodnutí v této věci do třiceti (30) dnů.
- (2) Jakékoli následné změny ve schválených letových řádech určeného leteckého podniku jedné smluvní strany, vyjma změny typu letadla z provozních důvodů, budou předloženy ke schválení leteckému úřadu druhé smluvní strany.

- (3) Žádosti o povolení provozovat doplňkové lety bude určeným leteckým podnikem jedné smluvní strany předložena ke schválení přímo leteckého úřadu druhé smluvní strany.

Článek 12

Výměna statistických údajů

Letecký úřad každé smluvní strany na požádání poskytne leteckému úřadu druhé smluvní strany takové periodické nebo jiné podobné statistické údaje, které mohou být rozumně požadovány za účelem posouzení kapacity poskytované v rámci dohodnutých služeb určeným leteckým podnikem nebo určenými leteckými podniky. Tyto informace budou obsahovat, jak nejvíce možno, údaje o místě původu a určení provedené přepravy.

Článek 13

Bezpečnost leteckého provozu

- (1) Každá smluvní strana uzná za platné, pro účely provozování letecké dopravy zajišťované touto dohodou, osvědčení o letové způsobilosti, diplomy a průkazy vydané nebo potvrzené druhou smluvní stranou nebo uznané za platné druhou smluvní stranou a dosud mající platnost, za předpokladu, že požadavky na tato osvědčení a průkazy alespoň odpovídají nebo jsou přísnější než minimální normy, stanovené podle Úmluvy. Každá smluvní strana však může odmítnout uznat jako platné pro účely letů nad územím svého státu diplomy a průkazy vydané nebo uznané za platné jejím vlastním státním příslušníkům druhou smluvní stranou nebo jiným státem.
- (2) Každá smluvní strana může požadovat konsultace týkající se bezpečnostních norem dodržovaných druhou smluvní stranou vztahujících se na letecká zařízení, posádky letadel, letadla a bezpečnostní požadavky pro provoz určených leteckých podniků. Pokud, následkem těchto konsultací, jedna smluvní strana shledá, že druhá smluvní strana účinně nedodržuje a neprovozuje bezpečnostní normy a požadavky v těchto oblastech, které se alespoň rovnají minimálním normám stanoveným podle Úmluvy, budou druhé smluvní straně oznámena tato zjištění a kroky uvažované jakožto potřebné k vyhovění těmto minimálním normám, a druhá smluvní strana uskuteční příslušné opravné kroky. Každá smluvní strana si vyhrazuje právo odvolat, pozastavit nebo omezit provozní oprávnění leteckému podniku nebo leteckým

podnikům druhé smluvní strany v případě, že druhá smluvní strana neuskuteční taková příslušná jednání v rozumném termínu.

Článek 14

Ochrana civilního letectví

- (1) Každá smluvní strana znovu potvrzuje, že její závazky k druhé smluvní straně chránit bezpečnost civilního letectví před nezákonnými činy tvoří nedílnou součást této Dohody.
- (2) Každá smluvní strana bude zejména jednat v souladu s ustanoveními o bezpečnosti letectví Úmluvy o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, podepsané v Tokiu dne 14. září 1963, Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, podepsané v Haagu dne 16. prosince 1970, Úmluvy o potlačení protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, podepsané v Montrealu dne 23. září 1971 a Protokolu o potlačení protiprávních činů násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, podepsaného v Montrealu dne 24. února 1988 a jakékoli jiné mnohostranné smlouvy upravující ochranu civilního letectví, která je závazná pro obě smluvní strany.
- (3) Každé smluvní straně bude na požádání poskytnuta veškerá nutná pomoc od druhé smluvní strany k zabránění činům nezákonného zmocnění se civilních letadel a jiných nezákonných činů proti bezpečnosti těchto letadel, jejich cestujících a posádek, letišť a leteckých navigačních zařízení a jakémukoli jinému ohrožení bezpečnosti civilního letectví.
- (4) Smluvní strany budou, ve svých vzájemných vztazích, jednat v souladu s ustanoveními o ochraně civilního letectví stanovenými Mezinárodní organizací pro civilní letectví a označovanými jako Přílohy k Úmluvě v rozsahu, ve kterém jsou tato bezpečnostní opatření použitelná vůči smluvním stranám. Každá smluvní strana bude vyžadovat, aby provozovatelé letadel jejich registrace nebo provozovatelé letadel, kteří mají hlavní sídlo obchodní činnosti nebo stálé sídlo na území jejich států, a provozovatelé letišť na území jejich států jednali v souladu s takovými ustanoveními o ochraně civilního letectví.
- (5) Každá smluvní strana souhlasí s tím, že může být požadováno, aby její provozovatelé letadel dodržovali ustanovení o ochraně civilního letectví uvedená v odstavci (4) tohoto článku vyžadovaná druhou smluvní stranou pro vstup, výstup a pobyt na území jejího státu.

- (6) Každá smluvní strana zajistí, že na území jejího státu budou účinně uplatňována odpovídající opatření k ochraně letadel a kontrole cestujících, posádek, příručních zavazadel, zapsaných zavazadel, zboží a palubních zásob před a v průběhu nastupování a nakládání.
- (7) Každá smluvní strana bude s porozuměním posuzovat jakýkoli požadavek druhé smluvní strany na přiměřená bezpečnostní opatření za účelem čelit určité hrozbě.
- (8) Dojde-li ke spáchání činu nebo hrozbě spáchání činu nezákonného zmocnění se civilního letadla nebo jiného nezákonného činu proti bezpečnosti takového letadla, jeho cestujících a posádky, letišť nebo navigačních zařízení, každá smluvní strana bude pomáhat druhé smluvní straně usnadňováním předávání zpráv a jinými příslušnými opatřeními, směřujícími k rychlému a bezpečnému ukončení takového činu nebo hrozby.
- (9) Má-li smluvní strana opodstatněné důvody se domnívat, že se druhá smluvní strana odchýlila od ustanovení tohoto článku na ochranu civilního letectví, letecký úřad této smluvní strany může požádat o neodkladné konzultace s leteckým úřadem druhé smluvní strany.

Článek 15

Konzultace

- (1) Letecké úřady obou smluvních stran budou v duchu úzké spolupráce čas od času spolu konzultovat, aby zajistily uspokojivé plnění ustanovení této dohody a její Přílohy.
- (2) Každá smluvní strana může požádat o konzultace ke kterémukoli problému, týkajícímu se provádění a výkladu této Dohody, které se mohou uskutečnit jednáním nebo písemně a budou zahájeny ve lhůtě třiceti (30) dnů od data, kdy bude žádost doručena, pokud není smluvními stranami dohodnuto jinak.

Článek 16

Změny

- (1) Jestliže kterákoli ze smluvních stran považuje za žádoucí změnit jakékoli ustanovení této dohody, může požádat o konzultaci se druhou smluvní stranou; tato konzultace, která může být mezi leteckými úřady a která se může uskutečnit jednáním nebo písemně, bude zahájena ve lhůtě šedesáti (60) dnů od data doručení žádosti, pokud není smluvními stranami dohodnuto jinak. Jakákoli změna takto

dohodnutá vstoupí v platnost po schválení v souladu s postupy nutnými podle národního práva obou smluvních stran a po potvrzení výměnou diplomatických nót.

- (2) Změny v Příloze k této dohodě mohou být dohodnuty přímo mezi leteckými úřady smluvních stran a vstoupí v platnost po výměně příslušných dopisů.

Článek 17

Řešení sporů

- (1) V případě sporu vzniklého mezi smluvními stranami, vyplývajícího z výkladu nebo provádění této dohody, se ho v první řadě vynasají smluvní strany vyřešit jednáním.
- (2) Jestliže se smluvním stranám nepodaří dosáhnout vyřešení sporu jednáním, mohou se dohodnout, že spor postoupí k poradnímu posudku nebo k vydání závazného rozhodnutí určité osobě nebo orgánu, nebo bude na základě žádosti kterékoliv smluvní strany předložen k rozhodnutí rozhodčího soudu tří rozhodců, každou smluvní stranou bude jmenován jeden rozhodce a třetí rozhodce bude jmenován těmito dvěma již jmenovanými. Každá smluvní strana jmenuje rozhodce ve lhůtě šedesáti (60) dnů od data, ke kterému kterákoli smluvní strana informovala druhou smluvní stranu diplomatickou cestou o požadavku předložit tento spor rozhodčímu soudu, a třetí rozhodce bude jmenován ve lhůtě dalších šedesáti (60) dnů. Pokud kterákoli smluvní strana neuspěje ve jmenování rozhodce ve stanovené lhůtě nebo pokud není třetí rozhodce určen ve stanovené lhůtě, může kterákoli smluvní strana požádat prezidenta Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví, aby jmenoval rozhodce tak, jak vyžaduje případ. V každém případě bude třetí rozhodce občanem třetího státu, bude jednat jakožto předseda rozhodčího soudu a určí místo, kde se bude soud konat. Je-li prezident občanem státu některé ze smluvních stran nebo cokoliv mu jinak brání ve vykonání tohoto úkolu, učiní nezbytná jmenování viceprezident, který ho zastupuje.
- (3) Každá smluvní strana hradí náklady a potřebné odměny pro svého rozhodce, stejně tak jako své zastoupení při soudním řízení; poplatky na třetího rozhodce a nezbytné náklady na téhož, jakož i ty náklady vzniklé činností rozhodčího soudu ponесou smluvní strany stejnými díly.

- (4) Rozhodčí soud dosáhne svých rozhodnutí většinou hlasů. Smluvní strany se podrobí kterémukoli rozhodnutí vydanému v souladu s odstavcem (2) tohoto článku.
- (5) Jakmile a pokud se kterékoli ze smluvních stran nepodaří podrobit se rozhodnutí podle odstavce (2) tohoto článku, druhá smluvní strana může omezit, odvolat nebo pozastavit kterákoli práva nebo výhody, která jsou udělena mocí této dohody smluvní straně, která nedostala závazku nebo určenému leteckému podniku nebo určeným leteckým podnikům, které nedostaly závazku.

Článek 18

Ukončení platnosti

- (1) Kterákoli smluvní strana může kdykoli oznámit písemně diplomatickou cestou druhé smluvní straně své rozhodnutí ukončit platnost této dohody; takové oznámení bude zároveň zasláno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví. Platnost Dohody v takovém případě skončí dvanáct (12) měsíců po datu doručení oznámení druhé smluvní straně, nebude-li před uplynutím tohoto období oznámení o ukončení vzato zpět na základě dohody mezi smluvními stranami.
- (2) V případě, že chybí potvrzení o doručení druhé smluvní straně, bude oznámení považováno za doručené čtrnáct (14) dnů poté, kdy bylo doručeno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví.

Článek 19

Soulad s mnohostrannými úmluvami

- (1) Jestliže vstoupí v platnost obecná mnohostranná úmluva o mezinárodní letecké dopravě dotýkající se vztahů mezi oběma smluvními stranami, bude tato dohoda pozměněna tak, aby odpovídala ustanovením takové mnohostranné úmluvy v rozsahu, ve kterém byla tato ustanovení přijata oběma smluvními stranami.
- (2) Konzultace podle článku (15) této dohody se mohou uskutečnit s cílem určit rozsah, ve kterém je tato dohoda dotčena ustanoveními mnohostranné úmluvy.

Článek 20

Registrace

Tato dohoda a jakékoli její následné změny budou registrovány příslušným leteckým úřadem u Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

Článek 21

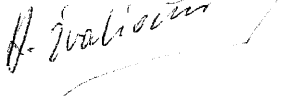
Trvání, vstup v platnost

- (1) Tato dohoda bude platit po dobu pěti (5) roků. V případě, že žádná ze smluvních stran neoznámí úmysl ukončit Dohodu dvanáct (12) měsíců před datem ukončení platnosti této pětileté (5) lhůty, její platnost bude prodloužena na neurčitou dobu.
- (2) Obě smluvní strany si vzájemně oznámí výměnou diplomatických nót, že jejich příslušné podmínky pro vstup této dohody v platnost byly v splněny. Tato dohoda vstoupí v platnost dnem doručení pozdějšího z těchto dvou oznámení.
- (3) Tato dohoda bude předběžně prováděna ode dne podpisu.

Dáno v *Prague* dne *16. prosince* 1997 ve dvou původních vyhotoveních, každé v litevském, českém, a anglickém jazyce, přičemž všechny tři texty jsou stejně autentické. V případě rozdílnosti ve výkladu a použitelnosti bude rozhodující anglický text.


Za vládu

Litevské republiky



Za vládu

České republiky



Příloha

Oddíl I

Určený letecký podnik nebo určené letecké podniky České republiky budou oprávněny provozovat letecké služby na linkách určených následovně :

Místo nebo místa v České republice - mezilehlá místa jež budou určena později - místa v Litevské republice - místa za v Evropě jež budou určena později, a zpět.

Poznámky :

1. Mezilehlá místa nebo místa za mohou být vynechána na kterémkoli letu za předpokladu, že tento let začíná v České republice.
2. V mezilehlém místě nemohou být naloženi cestující, zboží ani poštovní zásilky s tím, aby byli vyloženi na území Litevské republiky, nebo na území Litevské republiky s tím, aby byli vyloženi v místě za, a zpět, s výjimkou jak může být čas od času dohodnuto mezi leteckými úřady obou smluvních stran.

Oddíl II

Určený letecký podnik nebo určené letecké podniky Litevské republiky budou oprávněny provozovat letecké služby na linkách určených následovně :

Místo nebo místa v Litevské republice - mezilehlá místa jež budou určena později - místa v České republice - místa za v Evropě jež budou určena později, a zpět.

Poznámky :

1. Mezilehlá místa nebo místa za mohou být vynechána na kterémkoli letu za předpokladu, že tento let začíná v Litevské republice.
2. V mezilehlém místě nemohou být naloženi cestující, zboží ani poštovní zásilky, aby byli vyloženi na území České republiky, nebo na území České republiky, aby byli vyloženi v místě za, a zpět, s výjimkou jak může být čas od času dohodnuto mezi leteckými úřady obou smluvních stran.

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

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

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

Article 1. Definitions

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

(a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, which have been adopted by both Contracting Parties;

(b) the term "aeronautical authorities" means:

- in the case of the Republic of Lithuania - the Ministry of Transport;
- in the case of the Czech Republic - the Ministry of Transport and Communications;
- or in both cases - any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the above mentioned authorities;

(c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement to operate the specified routes corresponding to the Annex to this Agreement;

(d) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention;

(e) the term "tariff" means the prices to be paid for carriage of passengers, baggage and cargo (excluding remunerations and conditions for the carriage of mail) and the conditions under which those prices apply, including commissions to be paid on the carriage for agency services, prices and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines and also include any significant benefits provided in association with the carriage;

(f) the term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities for the use of an airport or air navigation facilities for aircraft, their crews, passengers and cargo;

(g) the term "capacity" means:

- in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on the route or section of a route;

- in relation to an agreed service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by that aircraft over a given period and route or section of a route;

(h) the terms "agreed service" and "specified route" means international air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the Annex;

(i) the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include the Annex except where explicitly agreed otherwise.

(2) The headlines of each Article of this Agreement have only reference and auxiliary character and by no means limit or describe the purpose or the intention of this Agreement.

Article 2. Traffic Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the airline designated by the other Contracting Party:

(a) to fly without landing across their territory;

(b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;

(c) to make stops in the said territory at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking up and discharging on international traffic in passengers, cargo, and mail, separately or in combination.

(2) The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraph (1) (a) and (b) of this Article on scheduled air services.

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

Article 3. Designation of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate to the other Contracting Party airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. However, each Contracting Party may designate only one airline to operate on any single route specified in the Annex to this Agreement. Such designation shall be effected by virtue of written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(2) Each Contracting Party shall have the right to withdraw or alter such designations.

(3) On receipt of such a written designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to paragraphs (4) and (5) of this Article, grant without delay to the designated airline or airlines the appropriate operating authorizations.

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

(5) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (3) of this Article, or to impose such conditions, as it may deem necessary, in the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating this airline or in its nationals, or both.

(6) When an airline has been so designated and authorized, it may at any time begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement, including tariffs established according to Article 9 of this Agreement, and in force in respect of that service.

Article 4. Revocation, Suspension and Imposition of Conditions

(1) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold or revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions, as it may deem necessary, in the exercise of these rights:

(a) in the case of failure by such airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or

(b) in the case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or

(c) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that designated airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, or both.

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

Article 5. User Charges

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

Article 6. Customs Provisions

(1) Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided they remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

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

(a) aircraft stores (including food, beverages, tobacco and other products destined for sale to passengers), introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party, and taken on board within reasonable limits, for use on outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

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

(c) spare parts including engines introduced into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of the aircraft used in international air service of a designated airline of the other Contracting Party.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraph (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the respective authorities.

(4) There shall also be exempt from all customs duties and taxes on advertising and information materials and transportation documents which bear the insignia of the airline printed thereon and are to be used by the designated airline of the other Contracting Party, with the exception of charges based on the cost of the service provided.

(5) The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

(6) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline of either Contracting Party has entered into agreements with another airline or airlines for the loan or transfer of spare parts including engines and consumable technical supplies in the territory of the other Contracting Party provided such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from such Contracting Party.

(7) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

Article 7. Application of Laws, Regulations and Procedures

(1) The laws, regulations and procedures of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of an aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

(2) The laws, regulations and procedures of one Contracting Party regarding entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and health or sanitary measures shall be complied with by the designated airline or airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of its crew, passengers, cargo and mail, upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

(3) Passengers in transit across the territory of a Contracting Party, not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject, except in respect of security provisions referred to in Article 14 of this Agreement and prevention of trafficking of narcotic drugs and psychotropic substances, to no more than a simplified control.

Article 8. Capacity Provisions

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on any route specified in the Annex to this Agreement.

(2) In the operation of the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement the designated airlines of either Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline or airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline or airlines operate.

(3) The agreed services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and cargo, coming from or destined for the territory of the Contracting Party designating the airline.

4) The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined and approved by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 9. Tariffs

(1) The tariffs to be charged by a designated airline on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, standards of service, the tariffs of other airlines and other commercial considerations in the market place as well as the interests of transport users. The aeronautical authorities may refuse to approve a tariff only, if it does not comply with the above mentioned principle. The aeronautical authorities shall give particular attention to tariffs which may be objectionable because they appear unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, artificially low or likely to cause serious damage to another designated airline or airlines. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article may be agreed between the designated airlines concerned in respect of each of the specified routes. However, such agreement shall not be mandatory requirement for the filing and establishment of tariffs.

(3) Each tariff to be applied shall be filed for the approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of its introduction. The aeronautical authorities of both Contracting Parties may shorten this period by mutual agreement.

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

(5) Notwithstanding to paragraph (4) above, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall not require the filing for their approval of tariffs for the carriage of cargo between points in their territories. Such tariff will take effect when the airline concerned decides.

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

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

Article 10. Commercial and Financial Provisions

(1) Each Contracting Party grants to the designated airline or airlines of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its territory offices and representatives, including administrative, commercial and technical personnel, as may be necessary for the requirements of the designated airline. Such offices, representatives and personnel shall be subject to the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party.

(2) The designated airline or airlines of each Contracting Party shall have the right to be engaged in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents. The Contracting Parties shall not restrict the right of the designated airlines of each Contracting Party to sell, and of any person to purchase such transportation. The sales activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations in force in the territory of a Contracting Party where the sale is effected.

(3) Accounts and payments between the designated airlines of Contracting Parties shall be settled in conformity with the provisions of the payment agreement being in force between both countries. In the absence of the appropriate provisions of payment agree-

ment, the above mentioned accounts and payments shall be settled in freely convertible currency in conformity with the laws and regulations being in force in their territories.

(4) The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer the excess of receipts over expenditures earned in the territory of the sale. The revenues from sales of air transport services and ancillary or supplementary services, as well as commercial Interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer, shall be included in such transfer.

(5) The conversion and remittance of such revenues shall be conducted at the actual foreign exchange market rate applicable on the day the transfer is made, without delay, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 11. Approval of Timetables

(1) The airline or airlines of each Contracting Party shall submit its or their traffic programmes (for summer and winter seasons) for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least forty-five (45) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services, and the types of aircraft to be used and number of seats available. The aeronautical authorities of the other Contracting Party shall inform the airline or airlines in writing of their affirmative or negative decision on this matter within thirty (30) days.

(2) Any subsequent changes to the approved timetables of a designated airline of one Contracting Party, except change of type of aircraft due to operational reasons, shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

(3) Request for permission to operate additional flights shall be submitted by the designated airline of one Contracting Party for approval directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 12. Exchange of Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall, on request, provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party such periodic or other statements of statistics, as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline or airlines. Such information shall include, as far as possible, details of the origins and destinations of the traffic carried.

Article 13. Safety

(1) Each Contracting Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licences at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own ter-

ritory, certificates of competency and licences granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party or by the other State.

(2) Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft and security requirements for operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke or limit the operating authorization of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party (10es not take such appropriate action within a reasonable time.

Article 14. Aviation Security

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

(2) Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February, 1988, and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.

(3) Each Contracting Party shall be provided at its request with ail necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(4) The Contracting Parties shall in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principle place of business or permanent residence in its area and operators of airports in its territory, act in conformity with such aviation security provisions.

(5) Each Contracting Party agrees that operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (4) of this Article required by the

other Contracting Party for entry into, departure from or while within the territory of that other Contracting Party.

(6) Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo, mail and aircraft stores prior to and during boarding or loading.

(7) Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

(9) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 15. Consultations

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

(2) Either Contracting Party may request consultations on any problem related to the implementation and interpretation of this Agreement, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of thirty (30) days after the date of delivery of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 16. Amendments

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

(2) Modifications to the Annex to this Agreement may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall come into force after exchange of appropriate letters.

Article 17. Settlement of Disputes

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiations, they may agree to refer the dispute for an advisory opinion or a binding decision to some person or body, or the dispute may at request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of delivery by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator as these requires. In all cases, the third arbitrator shall be national of a third State, shall act as president of the tribunal, and shall determine the place, where arbitration will be held. If the President of the Council of the International Civil Aviation Organization is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-president deputizing for him should make the necessary appointments.

(3) Each Contracting Party shall bear the expenses and remuneration necessary for its arbitrator, the fee for the third arbitrator and the expenses necessary for this one as well as those due to the activity of the tribunal shall be equally shared by the Contracting Parties.

(4) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

(5) If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke Any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines in default.

Article 18. Termination

(1) 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 the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of delivery of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period.

(2) In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the delivery of the notice of the International Civil Aviation Organization.

Article 19. Conformity with Multilateral Conventions

(1) In an event a general multilateral convention related to international air transport and affecting the relations between the two Contracting Parties enters into force, this Agreement shall be amended to conform with the provisions of such multilateral convention in so far as those provisions have been accepted by both Contracting Parties.

(2) Consultations in accordance with Article 15 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

Article 20. Registration

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

Article 21. Duration, Entry into Force

(1) This Agreement shall be valid for five (5) years. In the event that neither of the Contracting Parties gives a notice to terminate the Agreement twelve (12) months prior to the expiry date of the said five (5) years period, its validity shall be extended for an indefinite time.

(2) The two Contracting Parties shall notify each other by exchange of diplomatic notes that their respective requirements for the entry into force of the Agreement have been completed. The Agreement shall enter into force on the date of delivery of the latter of these two notes.

(3) This Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature.

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

Done at Praha on this 16 December 1997 in two originals, in the Lithuanian, Czech and English languages, all three texts being equally authentic. In case of the differences in interpretation and application, the English text shall prevail.

For the Government of the Republic of Lithuania :

For the Government of the Czech Republic:

ANNEX

Section I

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

point or points in the Republic of Lithuania - intermediate points to be specified later; points in the Czech Republic - points beyond in Europe to be specified later, and vice versa.

Notes:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight, provided that the service begins in the Republic of Lithuania.

2. No passengers, cargo and mail may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the Czech Republic or in the territory of the Czech Republic to be set down at a point beyond and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Section II

The designated airline or airlines of the Czech Republic shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

point or points in the Czech Republic - intermediate points to be specified later; points in the Republic of Lithuania - points beyond in Europe to be specified later, and vice versa.

Notes:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight, provided that the service begins in the Czech Republic.

2. No passengers, cargo and mail may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the Republic of Lithuania or in the territory of the Republic of Lithuania to be set down at a point beyond and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

[LITHUANIAN TEXT — TEXTE LITUANIEN]

**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS IR
ČEKIJOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS
S U T A R T I S
DĖL ORO SUSISIEKIMO**

Lietuvos Respublikos Vyriausybė ir Čekijos Respublikos Vyriausybė, toliau vadinamos "Susitariančiomis šalimis", siekdamos pagal Tarptautinę civilinės aviacijos konvenciją, pradėtą pasirašyti Čikagoje 1944 m. gruodžio 7 d., sudaryti Sutartį reguliariam oro susisiekimui tarp jų atitinkamų teritorijų ir už jų ribų pradėti, susitarė:

1 straipsnis SAVOKOS

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

a) terminas "Konvencija" reiškia Tarptautinę civilinės aviacijos konvenciją, pradėtą pasirašyti Čikagoje 1944 m. gruodžio 7 d., ir bet kuri šios Konvencijos Priedą, priimtą pagal šios Konvencijos 90 straipsnį, ir bet kuri Konvencijos arba Priedų pakeitimą, padarytą pagal Konvencijos 90 ir 94 straipsnius, ir pritarimą abiejų Susitariančių Šalių;

b) terminas "aeronautikos vadovybės" reiškia:

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

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

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

e) terminas "tarifas" reiškia kainas, imamas už keleivių, bagažo ir krovinių vežimą (išskyrus pašto vežimo sąlygas bei užmokestį) ir šių kainų taikymo sąlygas, taip pat komisinius, mokamus už agentūrų paslaugas, bei bet kurių su šiuo vežimu susijusių aviakompanijų teikiamų papildomų paslaugų kainas ir sąlygas, taip pat bet kurių su šiuo vežimu susijusių papildomą naudą;

f) terminas "naudotojo rinkliava" reiškia rinkliavą, kurią aviakompanijos moka kompetentingai institucijai už orlaivių, jų įgulų, keleivių ir krovinių naudojimąsi oro uostu arba oro navigacijos įranga;

g) terminas "talpa" reiškia:

- orlaivio atžvilgiu - šio orlaivio apkrovimą visame maršrute arba jo dalyje;
- sutarto susisiekimo atžvilgiu - šiame susisiekime naudojamo orlaivio talpą, padaugintą iš skrydžių, kuriuos šis orlaivis atlieka per tam tikrą laiką visame maršrute arba jo dalyje, dažnio;

h) terminai "sutartas susisiekimas" ir "apibrėžtas maršrutas" reiškia tarptautinį oro susisiekimą, vykdomą pagal šios Sutarties 2 straipsnį, ir maršrutą, apibrėžtą Priede;

i) terminas "Priedas" reiškia šios Sutarties Priedą, taip pat ir pakeistą pagal šios Sutarties 16 straipsnio nuostatas. Priedas yra neatskiriama šios Sutarties dalis ir visos nuorodos į Sutartį apima ir Priedą, jei nėra aiškiai susitarta kitaip.

2. Kiekvieno šios Sutarties straipsnio pavadinimas turi tik nurodomąjį ir pagalbinį pobūdį, bet jokiū būdu neriboja arba nenustato šios Sutarties tikslų ar ketinimų.

2 straipsnis SUSISIEKIMO TEISĖS

1. Viena Susitarianti šalis suteikia kitai Susitariančiai šaliai šias teises, susijusias su pastarosios Susitariančios šalies paskirtosios aviakompanijos tarptautinio oro susisiekimo vykdymu:

a) nenustupiant perskristi jos teritoriją;

b) nutūpti minėtoje teritorijoje nekomerciniais tikslais;

c) nutūpti minėtoje teritorijoje šios Sutarties Priede numatytuose punktuose bei įlaipinti ir išlaipinti tarptautinio susisiekimo keleivius, pakrauti ir iškrauti krovinius bei paštą, atskirai arba kartu.

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

3. Niekas šiame straipsnyje nesuteikia vienos Susitariančios šalies paskirtajai aviakompanijai lengvatos paimiti kitos Susitariančios šalies teritorijoje keleivius, krovinius ir paštą, gabenamus už užmokestį arba pagal nuomos sutartį, ir vežti juos į kitą šios Susitariančios šalies teritorijos punktą.

3 straipsnis AVIAKOMPANIJŲ PASKYRIMAS

1. Viena Susitarianti šalis turi teisę paskirti kitai Susitariančiai šaliai aviakompaniją ar aviakompanijas sutartam susisiekimui numatytais maršrutais vykdyti. Tačiau, šios Sutarties Priede numatytam atskiram maršrutui eksploatuoti abi Susitariančios šalys gali paskirti tik vieną aviakompaniją. Šį paskyrimą abiejų Susitariančių šalių aeronautikos vadovybės turi atlikti raštu pranešdamos apie tai viena kitai.

2. Abi Susitariančios šalys turi teisę atšaukti arba pakeisti šį paskyrimą.

3. Gavusi tokį raštišką paskyrimą, kitos Susitariančios šalies aeronautikos vadovybė pagal šio straipsnio 4 ir 5 punktus, nedelsdama turi suteikti paskirtajai aviakompanijai ar aviakompanijoms atitinkamus eksploatavimo įgaliojimus.

4. Vienos Susitariančios šalies aeronautikos vadovybė gali reikalauti, kad kitos Susitariančios šalies paskirtoji aviakompanija įrodytų, jog ji pasiruošusi vykdyti įstatymų ir kitų teisės aktų reikalavimus, kuriuos ši vadovybė taiko tarptautiniam oro susisiekimui pagal Konvenciją.

5. Abiejų Susitariančių šalių aeronautikos vadovybės turi teisę nesuteikti šio straipsnio 3 punkte minimo eksploataavimo įgaliojimo arba kelti tokias sąlygas, kurios jų manymu, reikalingos, paskirtajai aviakompanijai naudojantis teisėmis, numatytomis šios Sutarties 2 straipsnyje, bet kuriuo atveju, jei ji nėra įsitikinusi, kad didžioji šios aviakompanijos nuosavybės dalis ir veiksminga kontrolė priklauso šią aviakompaniją paskyrusiai Susitariančiai šaliai ar jos piliečiams, ar abiem kartu.

6. Tokiu būdu paskirta ir įgaliota aviakompanija gali bet kuriuo metu pradėti vykdyti sutartą susisiekimą su sąlyga, kad ji laikysis visų šios Sutarties sąlygų, įskaitant tai, jog šiam susisiekimui galioja tarifai, nustatyti pagal šios Sutarties 9 straipsnį.

4 straipsnis

ATŠAUKIMAS, SUSTABDYMAS IR SĄLYGŲ IŠKĖLIMAS

1. Kiekvienos Susitariančios šalies aeronautikos vadovybė turi teisę nesuteikti arba atšaukti eksploataavimo įgaliojimą, arba sustabdyti šios Sutarties 2 straipsnyje numatytas kitos Susitariančios šalies paskirtosios aviakompanijos teises, arba kelti tokias sąlygas, kurios, jos manymu, yra reikalingos naudojantis šiomis teisėmis:

a) kai aviakompanija nesilaiko šias teises suteikiančios Susitariančios šalies įstatymų arba kitų teisės aktų; arba

b) kai aviakompanija kitaip pažeidžia šios Sutarties reikalavimus; arba

c) bet kuriuo atveju, kai ji neįsitikinusi, kad didžioji šios paskirtosios aviakompanijos nuosavybės dalis arba veiksminga kontrolė priklauso aviakompaniją paskyrusiai Susitariančiai šaliai, arba jos piliečiams, arba abiem kartu.

2. Jei, siekiant užkirsti kelią tolesniam įstatymų ir kitų teisės aktų pažeidinėjimui, nebūtina nedelsiant atšaukti arba sustabdyti šio straipsnio 1 punkte minimą eksploataavimo įgaliojimą, arba kelti jam sąlygas, šia teise turi būti pasinaudojama tik pasikonsultavus su kita Susitariančia šalimi. Šiuo atveju konsultacijos turi įvykti per trisdešimt (30) dienų nuo tos dienos, kai kita Susitarianči šalis gavo šį raštišką reikalavimą.

5 straipsnis

NAUDOTOJO RINKLIAVOS

Rinkliavos, kurios vienos iš Susitariančių šalių teritorijoje imamos iš kitos Susitariančios šalies paskirtosios aviakompanijos orlaivių už naudojimąsi oro uostais ir kita aviacine

įranga, neturi būti didesnės už tas, kurias moka nacionalinės aviakompanijos orlaiviai, naudojami panašiam tarptautiniame oro susisiekime.

6 straipsnis MUITŲ SĄLYGOS

1. Bet kurios Susitariančios šalies paskirtųjų aviakompanijų orlaiviai, naudojami tarptautiniam oro susisiekimui, taip pat nuolatinė jų įranga, kuro ir tepalų atsargos bei orlaivio atsargos (įskaitant maistą, gėrimus ir rūkalus), esančios šiuose orlaiviuose, turi būti atleidžiamos nuo visų maito, tikrinimo mokesčių ir kitų rinkliavų, jei jos atvežamos į kitos Susitariančios šalies teritoriją ir lieka orlaivyje iki jų išgabavimo atgal.

2. Taip pat nuo šio straipsnio 1 punkte minimų maitų, mokesčių ir rinkliavų, išskyrus rinkliavas, susijusias su aptarnavimo išlaidomis, bus atleidžiama:

a) orlaivio atsargos (įskaitant maistą, gėrimus, rūkalus bei produktus, skirtus parduoti keleiviams), įvežtos arba patiektos Susitariančios šalies teritorijoje nustatytų dydžių ribose ir skirtos naudoti išskrendančiame kitos Susitariančios šalies paskirtosios aviakompanijos orlaivyje, atliekančiame tarptautinį oro susisiekimą;

b) kuras, tepalai ir suvartojamos techninės atsargos, įvežtos į arba patiektos Susitariančios šalies teritorijoje ir skirtos naudoti kitos Susitariančios šalies paskirtosios aviakompanijos orlaivyje, naudojamame tarptautiniam oro susisiekimui, net jei šios atsargos skirtos naudoti daliai kelionės, vykdomos per teritoriją Susitariančios šalies, kurioje jos paimitos į orlaivį;

c) atsarginės dalys, įskaitant variklius, įvežtos į Susitariančios šalies teritoriją kitos Susitariančios šalies paskirtosios aviakompanijos tarptautiniam oro susisiekimui naudojamo orlaivio techninei priežiūrai arba remontui.

3. Šio straipsnio 2 punkte nurodytą įrangą ir atsargas gali būti pareikalauta pateikti atitinkamos institucijos priežiūrai arba kontrolei.

4. Nuo visų maitų ir mokesčių atleidžiama paskirtosios aviakompanijos naudojama reklaminė ir informacinė medžiaga, taip pat vežimo dokumentai, kuriuose yra atspausdintas aviakompanijos pavadinimas, išskyrus rinkliavas, susijusias su aptarnavimo išlaidomis.

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

6. Šiame straipsnyje numatyti atleidimai taip pat taikomi tais atvejais, kai bet kurios Susitariančios šalies paskirtoji aviakompanija susitarė su kita aviakompanija ar aviakompanijomis kitos Susitariančios šalies teritorijoje paskolinti arba perduoti atsargines dalis, taip pat variklius ir suvartojamąsias technines atsargas, su sąlyga, kad ši kita

aviakompanija ar aviakompanijos naudojasi panašiais pastarosios Susitariančios šalies teikiamais atleidimais.

7. Bagažas ir kroviniai, gabenami tiesioginiu tranzitu per Susitariančios šalies teritoriją, atleidžiami nuo muitų, akcizo mokesčių ir panašių mokesčių bei rinkliavų, nesusijusių su aptarnavimo išlaidomis atvykstant.

7 straipsnis

ĮSTATYMŲ, KITŲ TEISĖS AKTŲ IR PROCEDŪRŲ TAIKYMAS

1. Vienos Susitariančios šalies įstatymai, teisės aktai ir procedūros, reguliuojantys tarptautinėje oro navigacijoje naudojamų orlaivių atskridimą ir išskridimą iš jos teritorijos arba minėtos teritorijos perskridimą, taikomi kitos Susitariančios šalies paskirtajai aviakompanijai.

2. Vienos Susitariančios šalies įstatymai, teisės aktai ir procedūros, susijusios su įvažiavimu, dokumentų tvarkymu, tranzitu, imigracija, pasais, muitine ir sveikatos arba sanitarijos priemonėmis, bus taikomos kitos Susitariančios šalies paskirtajai aviakompanijai ar aviakompanijoms, jų įguloms, keleiviams, kroviniui ir paštui, jiems keliaujant tranzitu, atvykstant, išvykstant ir būnant šios Susitariančios šalies teritorijoje.

3. Keleiviai, vykstantys tranzitu per Susitariančios šalies teritoriją ir nepaliekantys šiam tikslui skirtos oro uosto teritorijos, turės praeiti tik supaprastintą kontrolę, išskyrus tuos atvejus, kai taikomos šios Sutarties 14 straipsnyje numatytos saugumo priemonės bei siekiama išvengti narkotikų bei psichotropinių medžiagų vežimo.

8 straipsnis

TALPOS SĄLYGOS

1. Abiejų Susitariančių šalių paskirtosios aviakompanijos turės teisingas ir lygias galimybes vykdyti oro susisiekimą bet kuriuo maršrutu, numatytu šios Sutarties Priede.

2. Vienos Susitariančios šalies paskirtosios aviakompanijos, vykdydamos sutartą susisiekimą šios Sutarties Priede numatytais maršrutais, turi atsižvelgti į kitos Susitariančios šalies paskirtosios aviakompanijos ar aviakompanijų interesus, kad nepakenktų pastarosios aviakompanijos ar aviakompanijų atliekamam oro susisiekimui.

3. Svarbiausias paskirtosios aviakompanijos atliekamo sutarto susisiekimo tikslas yra suteikti talpą, atitinkančią esamus ir pagrįstai numatomus poreikius keleiviams, paštui ir kroviniams vežti iš arba į aviakompaniją paskyrusios Susitariančios šalies teritoriją.

4. Numatytuose maršrutuose pateikiama talpa turi būti tokia, kokią kartais bendrai nustato ir patvirtina Susitariančių šalių aeronautikos vadovybės.

9 straipsnis
TARIFAI

1. Tarifai, kuriuos paskirtoji aviakompanija ima bet kuriame sutartame susisiekime, turi būti nustatomi pagrįsto dydžio, atsižvelgiant į visus svarbius veiksnius, tokius kaip eksploataavimo išlaidos, pagrįstas pelnas, paslaugos standartai, kitų aviakompanijų tarifai ir kitos komercinės rinkos aplinkybės, taip pat transporto naudotojų interesai. Aeronautikos vadovybės gali nepatvirtinti tarifo tik tuo atveju, jei jis neatitinka minėtų principų. Aeronautikos vadovybės ypač didelį dėmesį turi atkreipti į tarifus, kurie gali būti nepageidaujami, kadangi jie yra nepagrįstai diskriminuojantys, pernelyg aukšti arba ribojantys dėl dominuojančios pozicijos, dirbtinai žemi arba galintys padaryti didelę žalą kitai paskirtajai aviakompanijai ar aviakompanijoms. Šie tarifai turi būti tvirtinami sutinkamai su kitomis šio straipsnio sąlygomis.

2. Dėl tarifų, minimų šio straipsnio 1 punkte, visiems nustatytiems maršrutams gali susitarti paskirtosios aviakompanijos. Tačiau ši susitarimo sąlyga nėra privaloma tarifų pateikimui bei nustatymui.

3. Visi taikomi tarifai turi būti pateikti tvirtinti abiejų Susitariančių šalių aeronautikos vadovybėms mažiausiai prieš trisdešimt (30) dienų iki pasiūlytos jų įvedimo dienos. Abiejų Susitariančių šalių aeronautikos vadovybės šį terminą tarpusavio susitarimu gali sutrumpinti.

4. Bet kokį pasiūlytą tarifą abiejų Susitariančių šalių aeronautikos vadovybės gali tvirtinti bet kuriuo metu. Jei apie patvirtinimą nepranešama, jis bus laikomas Susitariančios šalies aeronautikos vadovybės patvirtintu, jei tos Susitariančios šalies aeronautikos vadovybė per dvidešimt (20) dienų nuo pateikimo dienos nepraneš raštu apie pasiūlyto tarifo nepatvirtinimą. Tačiau tarifo nepatvirtinimo atveju aeronautikos vadovybės, bet kuriai iš jų reikalaujant, tarifą gali nustatyti susitarimu.

5. Nepaisant šio straipsnio 4 punkto, abiejų Susitariančių šalių aeronautikos vadovybės nereikalaus pateikti tvirtinti tarifų kroviniams vežti tarp punktų jų teritorijose. Toks tarifas įsigalios, kai atitinkama aviakompanija tai nuspręs.

6. Jei aeronautikos vadovybės negali susitarti dėl tarifo pagal šio straipsnio 4 punkto sąlygas, ginčas bet kurios iš jų reikalavimu gali būti sprendžiamas pagal šios Sutarties 17 straipsnio sąlygas.

7. Visi tarifai, nustatyti pagal šio straipsnio sąlygas, lieka galioti tol, kol pagal šio straipsnio sąlygas bus pakeisti naujais. Jei abiejų Susitariančių šalių aeronautikos vadovybės nėra susitarusios kitaip, tarifų galiojimas pagal šį punktą negali būti pratęstas ilgiau kaip dvylikai (12) mėnesių nuo tos dienos, kai jie turėjo netekti galios.

3. Prašymą leisti atlikti papildomus skrydžius vienos Susitariančios šalies paskirtoji aviakompanija gali pateikti tvirtinti tiesiogiai kitos Susitariančios šalies aeronautikos vadovybei.

12 straipsnis

KEITIMASIS STATISTIKA

Vienos Susitariančios šalies aeronautikos vadovybė, pareikalavus, pateiks kitos Susitariančios šalies aeronautikos vadovybei periodinius arba kitokius statistinius duomenis, kurių pagrįstai gali prirėkti paskirtosios aviakompanijos ar aviakompanijų vykdomo sutarto susisiekimo talpai apžvelgti. Ši informacija turi apimti, kiek tai galima, duomenis apie eismo pradžią ir pabaigą.

13 straipsnis

SAUGA

1. Abi Susitariančios šalys pagal šią Sutartį vykdomo oro susisiekimo atžvilgiu pripažįsta galiojančiais tinkamumo skraidyti sertifikatus, kompetencijos sertifikatus ir licencijas, kurias išdavė arba pripažino galiojančiais kita Susitarianči šalis, su sąlyga, kad reikalavimai šiems sertifikatams arba licencijoms atitinka bent minimalius standartus, nustatomus pagal Konvenciją. Tačiau abi Susitariančios šalys skrydžiams virš savo teritorijos gali nepripažinti galiojančiais kompetencijos sertifikatų ir licencijų, kurias jos piliečiams suteikė arba pripažino galiojančiais kita Susitarianči šalis arba kita valstybė.

2. Viena Susitarianči šalis gali reikalauti konsultacijų dėl saugos standartų, kuriuos kita Susitarianči šalis taiko aeronautinei įrangai, įguloms, orlaiviams, taip pat saugumo reikalavimų paskirtųjų aviakompanijų veiklai. Jei konsultacijose viena Susitarianči šalis nustato, kad kita Susitarianči šalis šiose srityse neefektyviai laikosi ir prižiūri saugos standartus ir reikalavimus nustatomus pagal minimalius standartus, numatytus Konvencijoje, kita Susitarianči šalis turi pranešti apie tai ir apie priemones, kurių reikia imtis, kad galėtų atitikti šiuos minimalius standartus, o kita Susitarianči šalis turi imtis atitinkamų koreguojančių veiksmų. Viena Susitarianči šalis pasilieka teisę kitos Susitariančios šalies paskirtajai aviakompanijai ar aviakompanijoms nesuteikti, atšaukti arba apriboti eksploataavimo įgaliojimą, jei kita Susitarianči šalis per pagrįstą laiką nesiima šių atitinkamų veiksmų.

14 straipsnis

AVIACINIS SAUGUMAS

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

2. Abi Susitariančios šalys ypač veiks pagal aviacijos saugumo reikalavimus, numatytus Konvencijoje dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaivyje, pasirašytoje 1963 m. rugsėjo 14 d. Tokijyje, Konvencijoje dėl kovos su neteisėtu orlaivių pagrobimu, pasirašytoje 1970 m. gruodžio 16 d. Hagoje, Konvencijoje dėl kovos su neteisėtais veiksmais prieš civilinės aviacijos saugumą, pasirašytoje 1971 m. rugsėjo 23 d. Monrealyje, ir Protokole dėl kovos su neteisėtais smurto veiksmais, padarytais tarptautinę civilinę aviaciją aptarnaujančiuose oro uostuose, pasirašytame 1988 m. vasario 24 d. Monrealyje, papildančiame Konvenciją dėl kovos su neteisėtais veiksmais prieš civilinės aviacijos saugumą, ir bet kurioje kitoje daugiašalėje sutartyje dėl aviacijos saugumo, priimtoje abiejų Susitariančių šalių.

3. Viena Susitarianti šalis paprašyta suteiks kitai Susitariančiai šaliai visokeriopą būtiną pagalbą neteisėtam orlaivių pagrobimui ir kitiems neteisėtiems veiksams, keliantiems pavojų tokių orlaivių, jų keleivių ir įgulų, oro uostų ir aeronavigacinės įrangos saugumui, taip pat bet kuriai kitai grėsmei civilinės aviacijos saugumui išvengti.

4. Tarpusavio santykiuose Susitariančios šalys veiks pagal Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos nustatytus aviacijos saugumo reikalavimus, sudarančius Konvencijos Priedus, kiek šie saugumo reikalavimai yra taikytini Susitariančioms šalims. Abi Susitariančios šalys reikalau, kad jų registro orlaivių naudotojai arba orlaivių naudotojai, kurių pagrindinė veiklos arba nuolatinė buvimo vieta yra jų teritorijoje, taip pat jų teritorijoje esančių oro uostų naudotojai veiktų pagal šiuos aviacijos saugumo reikalavimus.

5. Viena Susitarianti šalis sutinka, kad iš orlaivių naudotojų gali būti reikalaujama laikytis šio straipsnio 4 punkte numatytų aviacijos saugumo reikalavimų, kuriuos kita Susitarianti šalis kelia atvykimui, išvykimui ir buvimui jos teritorijoje.

6. Abi Susitariančios šalys užtikrins, kad jų teritorijose būtų veiksmingai taikomos atitinkamos priemonės orlaiviams apsaugoti ir keleiviams, įgulai, rankiniams bagažui, bagažui, kroviniui, paštui ir orlaivio atsargoms patikrinti prieš įlaipinimą arba pakrovimą ir jo metu.

7. Viena Susitarianti šalis taip pat palankiai atsižvelgs į bet kurį kitos Susitariančios šalies prašymą, kilus ypatingai grėsmei, imtis specialių saugumo priemonių.

8. Kai įvyksta incidentas, susijęs su neteisėtu civilinių orlaivių pagrobimu, arba kyla tokio incidento grėsmė, taip pat grėsmė, susijusi su kitokiais neteisėtais veiksmais prieš orlaivių, jų keleivių ir įgulos, oro uostų arba aeronavigacinės įrangos saugumą, viena Susitarianti šalis padės kitai Susitariančiai šaliai, palengvindama ryšį, ir imsis kitų atitinkamų priemonių, įgalinančių greitai ir saugiai likviduoti tokį incidentą arba jo grėsmę.

9. Kai Susitarianti šalis turi pakankamo pagrindo manyti, kad kita Susitarianti šalis nesilaiko šiame straipsnyje numatytų aviacijos saugumo reikalavimų, pirmosios Susitariančios šalies aeronautikos vadovybė gali pareikalauti skubių konsultacijų su kitos Susitariančios šalies aeronautikos vadovybe.

15 straipsnis
KONSULTACIJOS

1. Glaudžiai bendradarbiaudamos Susitariančių šalių aeronautikos vadovybės kartkartėmis konsultuosis, siekdamos užtikrinti šios Sutarties ir jos Priedo reikalavimų vykdymą.
2. Abi Susitariančios šalys gali reikalauti konsultacijų dėl bet kurios problemos, susijusios su šios Sutarties taikymu ir interpretavimu. Šios konsultacijos gali vykti žodžiu arba raštu ir turi prasidėti per trisdešimt (30) dienų nuo reikalavimo pateikimo dienos, jei Susitariančios šalys nesusitars kitaip.

16 straipsnis
PAKEITIMAI

1. Jei kurios nors Susitariančios šalies manymu reikia pakeisti kurią nors šios Sutarties sąlygą, ji gali reikalauti konsultacijų su kita Susitariančia šalimi. Šios konsultacijos, kurias gali surengti aeronautikos vadovybės žodžiu arba raštu, prasidės per šešiasdešimt (60) dienų po reikalavimo pateikimo dienos, jei Susitariančios šalys nesusitars kitaip. Bet kurie taip sutarti pakeitimai įsigalios, kai bus patvirtinti pagal abiejų Susitariančių šalių procedūras, numatytas nacionaliniais įstatymais, ir bus pasikeista diplomatinėmis notomis.
2. Šios Sutarties Priedo pakeitimai gali būti padaryti tiesioginiu Susitariančių šalių aeronautikos vadovybių susitarimu ir įsigalios pasikeitus atitinkamais raštais.

17 straipsnis
GINČŲ SPRENDIMAS

1. Jei tarp Susitariančių šalių kyla koks nors ginčas dėl šios Sutarties aiškinimo arba taikymo, Susitariančios šalys pirmiausia mėgins išspręsti jį derybomis.
2. Jei Susitariančios šalys ginčo negali išspręsti derybomis, jos gali susitarti pateikti jį asmeniui arba institucijai patariamajai nuomonei pareikšti arba sprendimui priimti, arba vienos iš Susitariančių šalių reikalavimu, perduoti jį trijų arbitrų trečiųjų teismui. Po vieną arbitrą skiria kiekviena Susitarianči šalis, o trečiąjį pasirenka abu paskirtieji arbitrai. Abi Susitariančios šalys arbitrą turi paskirti per šešiasdešimt (60) dienų nuo kitos Susitariančios šalies reikalavimo ginčą perduoti trečiųjų teismui pateikimo diplomatiniais kanalais. Trečiasis arbitras turi būti paskirtas per kitas šešiasdešimt (60) dienų. Jei bet kuri Susitarianči šalis nepaskirs arbitro per nustatytą laikotarpį arba, jei per nurodytą laiką neparenkamas trečiasis arbitras, Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos Tarybos prezidentas, bet kuriai Susitariančiai šaliai paprašius, gali paskirti atitinkamą arbitrą. Visais atvejais trečiasis arbitras turi būti trečiosios valstybės pilietis, pirmininkauti trečiųjų teismui ir numatyti posėdžiavimo vietą. Jei Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos Tarybos prezidentas yra vienos iš Susitariančių šalių pilietis arba dėl ko kito negali vykdyti šios funkcijos, reikiamus paskyrimus turi atlikti jį pavaduojantis viceprezidentas.

3. Kiekviena Susitarianti šalis turi padengti savo arbitro išlaidas ir užmokestį, o užmokestį trečiajam arbitrai bei išlaidas, susijusias su jo veikla bei trečiųjų teismo veikla, Susitariančios šalys apmoka po lygiai.

4. Trečiųjų teismas savo sprendimus priima balsų dauguma. Susitariančios šalys turi vykdyti visus sprendimus, priimtus pagal šio straipsnio 2 punktą.

5. Jei kuri nors Susitarianti šalis nevykdo sprendimo, priimto pagal šio straipsnio 2 punktą, kita Susitarianti šalis gali apriboti, sustabdyti arba atšaukti teises ar privilegijas, kurios šia Sutartimi suteikiamos kitai Susitariančiai šaliai-pažeidėjai arba paskirtajai aviakompanijai ar aviakompanijoms - pažeidėjoms.

18 straipsnis NUTRAUKIMAS

1. Viena Susitarianti šalis gali bet kuriuo metu raštu diplomatiniais kanalais pranešti kitai Susitariančiai šaliai apie savo sprendimą nutraukti šią Sutartį. Šis pranešimas tuo pačiu metu turi būti perduotas ir Tarptautinei Civilinės Aviacijos Organizacijai. Šiuo atveju Sutartis nutrūks per dvylika (12) mėnesių nuo tos dienos, kai kita Susitarianti šalis pateiks pranešimą, jei jis Susitariančių šalių susitarimu nebus atšauktas nepasibaigus šiam terminui.

2. Nesant kitos Susitariančios šalies patvirtinimo, kad ji gavo pranešimą, bus manoma, kad jis gautas po keturiolikos (14) dienų, kai jis buvo pateiktas Tarptautinei Civilinės Aviacijos Organizacijai.

19 straipsnis ATITIKIMAS DAUGIAŠALĖMS KONVENCIJOMS

1. Jei įsigalioja bendroji daugiašalė konvencija dėl tarptautinio oro transporto, kuri daro poveikį abiejų Susitariančių šalių tarpusavio santykiams, ši Sutartis turi būti pakeista taip, kad atitiktų šios daugiašalės konvencijos reikalavimus tiek, kiek jie yra priimtini abiems Susitariančioms šalims.

2. Pagal šios Sutarties 15 straipsnį gali būti surengtos konsultacijos, kurių tikslas - nustatyti, kiek daugiašalės konvencijos nuostatos įtakoja šią Sutartį.

20 straipsnis REGISTRAVIMAS

Ši Sutartis ir bet kokie vėlesni jos pakeitimai turi būti įregistruoti Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje.

21 straipsnis
IŠIGALIOJIMAS IR GALIOJIMO TRUKMĖ

1. Ši Sutartis galios penkerius (5) metus. Jei nė viena Susitarianti Šalis nepateiks pranešimo nutraukti Sutartį prieš dvylika (12) mėnesių iki anksčiau minėto penkerių (5) metų termino pabaigos, jos galiojimas pratęsiamas neribotam laikui.

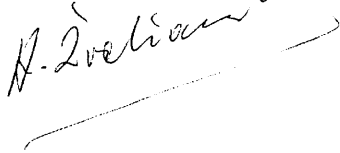
2. Abi Susitariančios šalys, pasikeisdamos diplomatinėmis notomis, turi pranešti viena kitai, kad jų atitinkami reikalavimai Sutarčiai įsigalioji įvykdyti. Sutartis įsigalios nuo paskutiniosios notos pateikimo datos.

3. Ši sutartis laikinai taikoma nuo jos pasirašymo dienos.

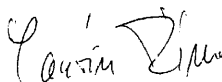
Tai patvirtindami, čia pasirašiusieji, būdami tinkamai atitinkamų savo Vyriausybių įgalioji, pasirašė šią Sutartį.

Sudaryta 1997 m. ~~guedio 16~~ *Spalio 16* d. dviem egzemplioriais lietuvių, čekų ir anglų kalbomis. Visi trys tekstai turi vienodą galią. Kilus nesutarimams dėl aiškinimo arba taikymo, vadovaujamas tekstas anglų kalba.

LIETUVOS RESPUBLIKOS
VYRIAUSYBĖS VARDU



ČEKIJOS RESPUBLIKOS
VYRIAUSYBĖS VARDU



PRIEDAS

I Skyrius

Lietuvos Respublikos paskirtoji aviakompanija ar aviakompanijos įgaliojamos vykdyti oro susisiekimą šiais maršrutais:

punktas ar punktai Lietuvos Respublikoje - tarpiniai punktai (bus apibrėžti vėliau); punktai Čekijos Respublikoje - punktai už Čekijos Respublikos ribų Europoje ir atvirkščiai (bus apibrėžti vėliau).

Pastabos:

1. Tarpiniai punktai arba punktai už Čekijos Respublikos ribų gali būti praleisti, skrendant bet kuriuo reisu, su sąlyga, kad susisiekimas prasideda Lietuvos Respublikoje.
2. Negalima paimti keleivių, krovinių ir pašto tarpiniame punkte ir palikti Čekijos Respublikos teritorijoje arba paimti Čekijos Respublikos teritorijoje ir palikti punkte už Čekijos Respublikos ribų ir atvirkščiai, išskyrus tuos atvejus, kai dėl to gali kartkartėmis susitarti abiejų Susitariančių šalių aeronautikos vadovybės.

II Skyrius

Čekijos Respublikos paskirtoji aviakompanija ar aviakompanijos įgaliojamos vykdyti oro susisiekimą šiais maršrutais:

punktas ar punktai Čekijos Respublikoje - tarpiniai punktai (bus apibrėžti vėliau); punktai Lietuvos Respublikoje - punktai už Lietuvos Respublikos ribų Europoje ir atvirkščiai (bus apibrėžti vėliau).

Pastabos:

1. Tarpiniai punktai arba punktai už Lietuvos Respublikos ribų gali būti praleisti, skrendant bet kuriuo reisu, su sąlyga, kad susisiekimas prasideda Čekijos Respublikoje.
2. Negalima paimti keleivių, krovinių ir pašto tarpiniame punkte ir palikti Lietuvos Respublikos teritorijoje arba paimti Lietuvos Respublikos teritorijoje ir palikti punkte už Lietuvos Respublikos ribų, ir atvirkščiai, išskyrus tuos atvejus, kai dėl to gali kartkartėmis susitarti abiejų Susitariančių šalių aeronautikos vadovybės.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

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

Le Gouvernement de la République de Lituanie et le Gouvernement de la République tchèque (ci-après dénommés "les Parties contractantes"), désireux de conclure un Accord, conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, en vue d'établir des services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà, sont convenus de ce qui suit:

Article 1. Définitions

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

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

b) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend:

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

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

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

e) L'expression "tarif" s'entend des prix à acquitter pour le transport de passagers, bagages ou marchandises (à l'exclusion du courrier) et les conditions en vertu desquelles les prix s'appliquent y compris les commissions qui seront payées pour les services d'agences, les prix et les conditions pour tout service accessoire au transport offert par les entreprises aériennes et inclut également tout bénéfice significatif concomitant au transport.

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

g) L'expression "capacité" s'entend :

- par rapport à un aéronef, de la charge marchande dont cet aéronef dispose sur une route ou un tronçon de route ;

- par rapport à un service aérien agréé, de la capacité des aéronefs affectés à ce service, multiplié par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs durant une période donnée sur une route ou un tronçon de route ;

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

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

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

Article 2. Droits de circulation

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

a) Droit de survoler son territoire sans y faire escale;

b) Droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;

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

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

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

Article 3. Désignation des entreprises de transport aérien

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

l'annexe au présent Accord. Cette désignation doit être effectuée par une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux parties contractantes.

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

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

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

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

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

Article 4. Révocation, suspension et fixation de conditions

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes a le droit de retenir ou de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord ou de fixer les conditions qu'elle juge nécessaires pour l'exercice de ces droits:

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

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

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

2. A moins qu'elle ne soit forcée de procéder immédiatement à la révocation ou à la suspension de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 1 du présent article ou à la fixation de conditions mentionnées dans ledit paragraphe pour prévenir de nouvelles infractions à ses lois ou règlements, la Partie contractante concernée ne peut exercer ce droit qu'après avoir consulté l'autre Partie contractante. En pareil cas, les consultations commen-

cent dans les trente (30) jours qui suivent la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit une demande écrite dans ce sens.

Article 5. Redevances d'usage

Les redevances perçues sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante au titre de l'utilisation des aéroports et autres installations aéronautiques par les aéronefs d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ne sont pas plus élevées que celles acquittées par les aéronefs d'une entreprise nationale de transport aérien assurant des services aériens internationaux analogues. Article 6 Droits de douane

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

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

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

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

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

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

4. Le matériel publicitaire et d'information ainsi que les documents de transport sur lesquels figure le logo de l'entreprise aérienne et qui sont destinés à être utilisés par l'entreprise désignée de l'autre partie contractantes sont exonérés de tous droits de douane et taxes conformément aux lois et aux règlements à l'exception des redevances pour un service fourni.

5. L'équipement normal de bord ainsi que le matériel et les approvisionnements demeurant à bord des aéronefs d'une entreprise de transport aérien de l'une l'autre Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières dudit territoire. En pareil cas, ils doivent être placés

sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il soit autrement disposé conformément à la réglementation douanière.

6. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliqueront également lorsque l'entreprise désignée de l'une ou l'autre des parties contractantes aura conclu avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt et du transfert sur le territoire de l'autre partie contractante des pièces de rechange y compris des moteurs et du matériel technique périssable sur le territoire de l'autre partie contractante à condition que ladite ou lesdites entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre partie contractante.

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

Article 7. Application des lois, des règlements et des procédures

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

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

3. Les passagers en transit à travers le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante ne sont soumis qu'à des formalités douanières et à un contrôle de l'immigration simplifiés, sauf en ce qui concerne les mesures de sécurité prévues à l'article 14 du présent accord visant à prévenir les trafics de stupéfiants et de substances psychotropes.

Article 8. Dispositions relatives à la capacité

1. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante devront avoir la possibilité d'assurer, dans des conditions égales et équitables, des services aériens sur toute route indiquée dans l'annexe au présent Accord.

2. Lorsqu'elles exploitent les services convenus sur les routes indiquées dans l'annexe au présent Accord, les entreprises désignées de l'une ou l'autre Partie contractante doivent prendre en considération les intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante afin de ne pas compromettre indûment les services aériens assurés par l'entreprise en question.

3. Les services convenus assurés par une entreprise désignée doivent avoir pour but essentiel d'offrir une capacité adaptée aux besoins courants et raisonnablement prévisibles en ce qui concerne le transport des passagers, du courrier et des marchandises en provenance

ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

4. Les possibilités offertes sur les routes indiquées sont fixées et approuvées conjointement par les autorités aéronautiques des parties contractantes.

Article 9 Tarifs

1. Les tarifs pratiqués par l'entreprise désignée pour des services convenus doivent être fixés à des taux raisonnables, en tenant compte de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment du coût d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice raisonnable, des normes de service et des tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien ainsi que des intérêts des usagers. Les autorités aéronautiques ne peuvent refuser d'approuver un tarif que s'il ne respecte pas le principe mentionné plus haut. Les autorités aéronautiques doivent accorder une attention particulière aux tarifs qui sont discriminatoires de façon irraisonnable, trop élevés ou restrictifs du fait de l'abus d'une position dominante ou artificiellement bas et risquant de causer des dommages sérieux à une autre ou à d'autres entreprises désignées. Les tarifs doivent être fixés conformément aux dispositions suivantes du présent article.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article peuvent être convenus entre les entreprises de transport aérien désignées pour chacune des routes spécifiées. Toutefois, un tel accord ne constitue pas une condition obligatoire pour le dépôt et l'établissement des tarifs.

3. Chaque tarif doit être déposé pour approbation auprès des autorités aéronautiques des deux parties contractantes trente (30) jours au moins avant la date projetée de sa mise en place. La durée de cette période peut être réduite par accord entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

4. Tout tarif proposé doit être approuvé par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes à n'importe quel moment. En l'absence d'une telle approbation, le tarif sera considéré comme accepté par les autorités aéronautiques de l'une des parties contractantes à moins que vingt (20) jours avant le dépôt une notification écrite du refus du tarif à l'autre partie contractante.

5. Nonobstant les dispositions du paragraphe 4, les autorités aéronautiques des deux parties contractantes ne pourront exiger le dépôt pour approbation des tarifs pour le transport de marchandises entre des points situés sur leurs territoires respectifs. Ces tarifs s'appliquent lorsque l'entreprise concernée en décide ainsi.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent fixer le tarif en application des dispositions du paragraphe 4 du présent article, le différend peut, à la demande de l'une ou l'autre des autorités être réglé conformément aux dispositions de l'article 17 du présent accord.

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

Article 10. Dispositions commerciales et financières

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

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

Les activités susmentionnées doivent être exercées en conformité avec les lois et les règlements de l'autre Partie contractante.

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

4. Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes sont libres de transférer du territoire où elles ont procédé à des opérations de vente vers le territoire où leur siège est situé l'excédent, réalisé dans le premier territoire, des recettes sur les dépenses. Sont compris dans le montant net des transferts susmentionnés les recettes provenant de la vente directe ou par l'entremise d'agents de services de transport aérien et de services auxiliaires ou supplémentaires ainsi que les intérêts commerciaux normaux produits par lesdites recettes déposées en compte en attendant d'être transférées.

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

Article 11. Acceptation des horaires

1. L'entreprise ou les entreprises désignées de chacune des parties soumettent leurs programmes d'exploitation (horaires d'été et horaires d'hiver) à l'acceptation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au moins quarante-cinq (45) jours avant la date prévue pour son entrée en vigueur. Le programme doit notamment indiquer les horaires, la fréquence des services, le type d'appareil et le nombre de sièges disponibles. Les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante informent par écrit la ou les entreprises de transport aérien de leur décision positive ou négative à cet égard dans un délai de trente (30) jours.

2. Toute modification ultérieure des horaires est soumise à l'acceptation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

3. Les demandes d'autorisation d'exploiter des vols supplémentaires doivent être soumises par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre partie contracte.

Article 12. Echange de statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à la demande de celles-ci, les relevés statistiques périodiques et autres qui pourraient être raisonnablement nécessaires pour étudier la capacité offerte sur les services convenus par l'entreprise désignée. Cette information comporte dans la mesure du possible, les renseignements relatifs à l'origine et à la destination du trafic.

Article 13. Sûreté

1. Chaque Partie contractante reconnaît la validité, aux fins de l'exploitation des transports aériens visés dans le présent Accord, des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'autre Partie contractante, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats ou licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention. Chaque Partie contractante peut toutefois refuser de reconnaître la validité, aux fins du survol de son territoire, des brevets d'aptitude et des licences dont ses propres ressortissants seraient munis et qui leur auraient été délivrés ou qui auraient été validés par l'autre Partie contractante.

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

Article 14 Sécurité aérienne

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

2. En particulier, chaque Partie contractante agit conformément aux dispositions concernant la sécurité aérienne qui figurent dans la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ainsi que dans le Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, fait à Montréal le 23 septembre 1971 et signé à Montréal le 24 février 1988 et à tout autre accord multilatéral régissant concernant la sécurité aérienne obligatoire pour les parties.

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

4. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne applicables fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent dans les annexes à la Convention. Chaque Partie contractante exige des exploitants d'aéronefs immatriculés par elle, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur son territoire ou des exploitants des aéroports se trouvant sur son territoire qu'ils se conforment aux dites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

5. Chaque Partie contractante accepte que les exploitants d'aéronefs soient tenus de respecter les dispositions de la sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 4 du présent article dont l'autre Partie contractante exige l'observation lorsque leurs aéronefs entrent sur le territoire de celle-ci, en sortent ou s'y trouvent.

6. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire pour protéger les aéronefs et contrôler les passagers, les équipages les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises, le courrier et les provisions de bord avant et pendant les opérations d'embarquement et de débarquement ou de chargement et de déchargement

7. En outre, chaque Partie contractante examine dans un esprit positif toute demande formulée par l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales raisonnables de sécurité soient prises en cas de menace particulière.

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

9. Lorsqu'une partie contractante a des motifs raisonnables de penser que l'autre partie contractante a dérogé aux dispositions concernant la sécurité aérienne du présent article,

elle pourra demander à ce que soient engagées immédiatement des consultations avec cette autre partie contractante.

Article 15 Consultations

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

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

Article 16 Amendements

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

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

Article 17. Règlement des différends

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

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

vile internationale est un ressortissant de l'une ou l'autre des parties ou si pour une raison quelconque il ne peut pas exercer ces fonctions, le vice-président du Conseil devra procéder aux nominations.

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

4. Le tribunal arbitral prend ses décisions à la majorité des voix. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute sentence rendue conformément au paragraphe 2 du présent article.

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

Article 18. Dénonciation

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

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

Article 19. Conformité avec des conventions multilatérales

1. Si une convention multilatérale générale relative au transport aérien international et affectant les relations entre les deux parties contractantes entre en vigueur, le présent accord devra être amendé pour être conforme aux dispositions de la convention multilatérale dans la mesure où lesdites dispositions sont acceptées par les deux parties, après avoir été acceptée par les deux Parties contractantes, les dispositions pertinentes de cette disposition l'emportent.

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

Article 20. Enregistrement

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

Article 21. Durée et Entrée en vigueur

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

2. Les Parties contractantes se notifieront mutuellement, par un échange de notes diplomatiques, que les formalités requises par leurs législations nationales respectives pour sa mise en application ont été accomplies. L'accord entre en vigueur à la date de la dernière note.

3. Le présent accord entre provisoirement en vigueur à la date de sa signature.

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

Fait en double exemplaire à Prague, le 16 décembre 1997, en langues lituanienne, tchèque et anglaise, chaque texte faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation du présent Accord, le texte anglais l'emportera.

Pour le Gouvernement de la République de Lituanie:

Pour le Gouvernement de la République tchèque:

ANNEXE

Section I

L'entreprise ou les entreprises désignées de la République de Lituanie dont le droit d'exploiter des services aériens sur les routes spécifiées ci-après :

Point ou points dans la République de Lituanie- points intermédiaires qui seront spécifiés plus tard;

Points situés en République tchèque- points au-delà en Europe qui seront spécifiés plus tard et vice-versa.

NOTES

1. Des points intermédiaires ou des points au-delà peuvent être omis lors d'un vol à condition que le service ait pour point de départ la République de Lituanie.

2. Aucun passager, marchandise et courrier ne pourront être embarqués d'un point intermédiaire pour être débarqué sur le territoire de la République tchèque ou embarqué en un point sur le territoire de la République tchèque pour être débarqué en un point et vice vers à moins que les autorités aéronautiques des parties contractantes n'en conviennent périodiquement.

Section II

L'entreprise ou les entreprises désignées de la République tchèque dont le droit d'exploiter des services aériens sur les routes spécifiées ci-après :

Point ou points dans la République tchèque- points intermédiaires qui seront spécifiés plus tard ;

points situés en République de Lituanie- points au-delà en Europe qui seront spécifiés plus tard et vice-versa.

NOTES

1. Des points intermédiaires ou des points au-delà peuvent être omis lors d'un vol à condition que le service ait pour point de départ la République tchèque.

2. Aucun passager, marchandise et courrier ne pourront être embarqués d'un point intermédiaire pour être débarqué sur le territoire de la République de Lituanie ou embarqué en un point sur le territoire de la République Lituanie pour être débarqué en un point et vice vers à moins que les autorités aéronautiques des parties contractantes n'en conviennent périodiquement.

