

No. 41951

**Lithuania
and
Denmark**

Air Services Agreement between the Government of the Republic of Lithuania and the Government of the Kingdom of Denmark (with annexes). Vilnius, 9 September 1993

Entry into force: *9 September 1993 by signature, in accordance with article 22*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Lithuania, 1 November 2005*

**Lituanie
et
Danemark**

Accord entre le Gouvernement de la République de Lituanie et le Gouvernement du Royaume du Danemark relatif aux services aériens (avec annexes). Vilnius, 9 septembre 1993

Entrée en vigueur : *9 septembre 1993 par signature, conformément à l'article 22*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Lituanie, 1er novembre 2005*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF LITHUANIA AND THE GOVERNMENT OF THE
KINGDOM OF DENMARK

The Government of the Republic of Lithuania and the Government of the Kingdom of Denmark

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and

Desiring to conclude an Agreement, in conformity with the said Convention, for the purpose of establishing scheduled air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of this Agreement:

(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 Kingdom of Denmark, the Ministry of Transport and in the case of the Republic of Lithuania, Ministry of Transport, or in both cases any person or authority empowered to perform the functions presently exercised 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;

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

(e) “Agreement” means this Agreement, the Annexes attached thereto, and any amendments thereto;

(f) “Annex” means the Annexes to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 17 of this Agreement. The Annexes form an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annexes except otherwise provided;

(g) the term “tariff” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage, and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for other services performed by the carrier in connection with the air transportation, and including remuneration and conditions offered to agencies, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

(h) 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.

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 or airlines designated by the other Contracting Party:

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (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. Nothing in paragraph 1 of 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.

3. 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.

Article 3. Designation Of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the rights to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation, which shall be submitted and confirmed through diplomatic channels, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines so designated the appropriate operating authorization.

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

4. (a) The Government of the Kingdom of Denmark shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in Lithuania and that the airline is incorporated and has its principal place of business in Lithuania.

(b) The Government of the Republic of Lithuania shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in Denmark and that the airline is incorporated and has its principal place of business in Denmark.

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

Article 4. Revocation, Suspension And Imposition Of Conditions

1. 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, on the exercise of these rights:

(a) (i) in the case of the Government of the Kingdom of Denmark in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in Lithuania and that the airline is incorporated and has its principal place of business in Lithuania;

(ii) in the case of the Government of the Republic of Lithuania in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in Denmark and that the airline is incorporated and has its principal place of business in Denmark;

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

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

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.

Article 5. User Charges

1. A Contracting Party shall not impose on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating between the territories of the Contracting Parties.

Any air navigation facility charge imposed on international traffic performed by airlines licensed by one of the Contracting Parties, shall be reasonably related to the cost of service rendered to the airline concerned, and levied in accordance with the relevant guidelines issued by the International Civil Aviation Organization (ICAO).

2. When operating the agreed services, the same uniform conditions shall apply to the use by the airlines of both Contracting Parties of airports as well as of all other facilities under its control.

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

Article 6. Customs Duties

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels 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 duties or taxes on arriving in the area of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall also be relieved 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, 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) spare parts, including engines introduced into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party; and

(c) 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.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

Article 7. Storage of Airborne Equipment and Supplies

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 reexported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 8. Entry Clearance Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party regarding entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine 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.

2. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified customs and immigration control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 9. 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 freight, coming from or destined for the territory of the Contracting Party designating the airline.

Article 10. Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airline(s) of one Contracting Party for the carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation reasonable profit and characteristics of services such as standards of speed and class of service, and the tariffs of other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article may be agreed upon by the designated airlines of both Contracting Parties. Agreements may, if possible, be reached through consultations with other airlines operating over the whole or part of the same route. However, the designated airlines shall not be precluded from filing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariffs, if that airline has failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariffs, or because no other designated airline is operating on the same route.

3. The tariffs proposed by a designated airline of one Contracting Party for carriage to and from the area of the other Contracting Party shall be submitted for approval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties in such form as the aeronautical author-

ities of the Contracting Party may separately require. They shall be submitted for approval at least thirty (30) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed date of introduction; in special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities. The proposed tariffs shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

4. No tariffs shall come into force unless the aeronautical authorities of both Contracting Parties have approved of them. Any proposed tariff filed in accordance with paragraph 3 of this Article shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless within the first twenty-one (21) days of the thirty (30) days period referred to in paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their disapproval of any tariff.

5. If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (4) of this Article the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs. For this purpose, one Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 3 above or on the determination of any tariff under paragraph 5 above, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 19 of this Agreement.

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

In approving tariffs, the aeronautical authorities of a Contracting Party may, however, attach to their approval such expiry dates, as they consider appropriate. Where a tariff has an expiry date, it shall remain in force until the due expiry date, unless withdrawn by the airline or airlines concerned with the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, or unless a replacement tariff is filed and approved prior to the expiry date.

When a tariff has been approved without an expiry date, and where no new tariff has been filed and approved, this tariff shall remain in force, until the aeronautical authorities of either Contracting Party gives notice terminating its approval. Such notice shall be given at least 90 days before the intended expiry date of the tariff. The aeronautical authorities of the other Contracting Party may, within 30 days of receipt of the said notice, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties for the purpose of jointly determining a replacement tariff. Such consultations shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

8. Without prejudice to the application of the provisions of the Air Services Agreement the designated airlines shall be allowed to match (i.e. in price level, conditions, and expiry date) any tariff duly approved and applied by a designated airline of one of the Contracting Parties on a specified route between the Republic of Lithuania and the Kingdom of Denmark, provided that the matching fare is to be applied on the same specified route or

on an alternative routing which does not exceed the distance along the said specified route by more than 20 per cent.

9. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that (A) the tariffs charged and collected conform to the tariffs accepted by both aeronautical authorities and (B) no airline rebates any portion of such tariffs by any means, directly or indirectly.

Article 11. Financial Provisions

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall on demand - subject to the right of the other Contracting Party to exercise equitably and in good faith and on a non-discriminatory basis, the powers conferred by its laws - have the right to convert and remit from the other Contracting Party local revenues in excess of sums locally disbursed.

2. The conversion and remittance of such revenues shall be effected on the basis of the official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

3. Whenever the payments system between Contracting Parties is governed by a special agreement, such agreement shall apply.

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 of the first Contracting Party.

Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the airline or airlines on the agreed services.

Article 13. Airline representation

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

2. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. 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 in local currency or in any freely convertible currency.

Article 14. Approval of Flight Schedules

The airline or airlines designated by one Contracting Party shall submit its or their traffic programme for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services, and the types of aircraft to be used.

Each alteration made at a later date shall be communicated to the aeronautical authorities for approval.

Article 15. 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. Each Contracting Party shall in particular act 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 “Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988”.

2. Each Contracting Party shall be provided at its request with all 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.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December, 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area 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. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, 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.

Article 16. 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 implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and of its Annexes.

2. Either Contracting Party may request consultations, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of ninety (90) days of the date of receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 17. 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 ninety (90) days of the date of the receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. Any modifications so agreed shall come into force when approved in accordance with the constitutional requirements of both Contracting Parties and as confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications to the Annexes to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 18. Conformity with Multilateral Conventions

If a general Multilateral Air Convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such agreement shall prevail.

Consultations in accordance with Article 16 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the Multilateral Convention.

Article 19. 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 negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to an arbitrator, or the dispute may at the

request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In 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 considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most Senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. The Arbitral Tribunal shall reach its decision by a majority of votes.

3. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

4. The Contracting Parties undertake to 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 20. Termination

This Agreement remains in force for an unlimited period of time.

Either Contracting Party may however at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 21. Registration

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

Article 22. Entry into Force

This Agreement will enter into force from the date of signature.

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

Done, in duplicate, at Vilnius this 09 September 1993 in the English language.

For the Government of the Republic of Lithuania:

[ILLEGIBLE]

For the Government of the Kingdom of Denmark:

[ILLEGIBLE]

ANNEX A

1. Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Kingdom of Denmark:

Column 1	Column 2
Points in Denmark	Vilnius and two more points in the Territory of Lithuania

2. Nothing will prevent a designated airline of either Contracting Party to serve other points than those specified in this Annex provided that no commercial rights are exercised between those points and the territory of the other Contracting Party.

ANNEX B

1. Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Government of the Republic of Lithuania:

Column 1	Column 2
Points in Lithuania	Copenhagen and two more points in the territory of Denmark

2. Nothing will prevent a designated airline of either Contracting Party to serve other points than those specified in this Annex provided that no commercial rights are exercised between those points and the territory of the other Contracting Party.

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE
LITUANIE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DU DANEMARK
RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de la République de Lituanie et le Gouvernement du Royaume du Danemark,

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

Désireux de conclure un Accord conforme à ladite Convention en vue d'établir des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord,

a. le terme "Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement aux Annexes de la Convention qui ont été adoptés en vertu des Articles 90 et 94 de celle-ci par les deux Parties contractantes;

b. l'expression "autorités aéronautiques" s'entend, en ce qui concerne le Royaume du Danemark, du Ministère des transports, et en ce qui concerne la République de Lituanie, du Ministère des transports, ou dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par les autorités susmentionnées;

c. l'expression "entreprise de transport aérien désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent accord;

d. les expressions "territoire", "services aériens", "services aériens internationaux", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont la signification donnée dans l'Article 96 de la Convention mentionnée à l'Article 2;

e. le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de ses Annexes et de tout amendement y relatif;

f. le terme "Annexe" s'entend des Annexes au présent Accord ou telles qu'elles peuvent être modifiées conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'Article 17 du présent Accord. Les Annexes font partie intégrante du présent Accord et, sauf indication contraire, toute référence à l'Accord vise également les Annexes, à moins d'indication contraire.

g. le terme "tarif" s'entend du prix à payer pour le transport de voyageurs, de bagages et de cargaisons et des conditions d'application de ce prix, y compris les prix et les conditions pour d'autres services effectués par le transporteur dans le cas du transport aérien et y

compris la rémunération et les conditions offertes aux agences, à l'exclusion de la rémunération ou des conditions du transport de courrier;

h. l'expression "redevances d'usage" s'entend des redevances imposées par les autorités compétentes à une entreprise de transport aérien pour l'utilisation par ses aéronefs, ses équipages, ses voyageurs et sa cargaison, d'un aéroport ou des facilités de navigation aérienne.

Article 2. Droits de circulation

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

- a. survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b. faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c. faire des escales sur ledit territoire aux points indiqués dans l'Annexe au présent Accord en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des voyageurs, des cargaisons et du courrier, séparément ou ensemble.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent Article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des voyageurs, des cargaisons ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

3. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante autres que celles désignées à l'Article 3 du présent Accord jouissent également des droits spécifiés au paragraphe 1a et b du présent Article.

Article 3. Désignation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui seront chargées d'assurer les services convenus sur les itinéraires spécifiés.

2. Au reçu de la désignation, présentée et confirmée par la voie diplomatique, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent Article, accorder sans délai l'autorisation d'exploitation voulue à l'entreprise de transport aérien désignée.

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

4. a. Le Gouvernement du Royaume du Danemark a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 2 du présent Article ou d'imposer les conditions qu'il peut estimer nécessaires pour l'exercice par une entreprise de transport aé-

rien désignée des droits spécifiés à l'Article 2, chaque fois qu'il n'est pas certain qu'un contrôle effectif sur cette entreprise de transport aérien est assuré en Lituanie et que ladite entreprise de transport aérien constitue une société qui a son siège en Lituanie.

b. Le Gouvernement de la République de Lituanie a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 2 du présent Article ou d'imposer les conditions qu'il peut estimer nécessaires pour l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée des droits spécifiés à l'Article 2, chaque fois qu'il n'est pas certain qu'un contrôle effectif sur cette entreprise de transport aérien est assuré au Danemark et que ladite entreprise de transport aérien constitue une société qui a son siège au Danemark.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut exploiter les services convenus, à condition qu'elle se conforme à toutes les dispositions applicables du présent Article, y compris celles qui concernent les tarifs.

Article 4. Annulation, suspension et imposition de conditions

1. Chaque Partie contractante a le droit de suspendre ou de révoquer une autorisation d'exploitation, de révoquer l'exercice des droits énumérés à l'Article 2 du présent Accord par une entreprise de transport désignée par l'autre Partie contractante, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

a. i. dans le cas du Gouvernement du Royaume du Danemark, toutes les fois où il n'a pas la certitude qu'un contrôle effectif sur cette entreprise de transport aérien est assuré en Lituanie et que l'entreprise de transport aérien est constituée en société et qu'elle a son siège en Lituanie;

ii. dans le cas du Gouvernement de la République de Lituanie, toutes les fois où il n'a pas la certitude qu'un contrôle effectif sur cette entreprise de transport aérien est assuré au Danemark et que l'entreprise de transport aérien est constituée en société et a son siège au Danemark;

b. si cette entreprise de transport aérien ne respecte pas les lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits; ou

c. dans le cas où une entreprise de transport aérien néglige de toute autre manière de conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. À moins qu'une mesure de retrait ou de suspension immédiate de l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 1 du présent Article ou d'imposition de conditions ne soit impérative pour empêcher que les lois ou règlements continuent d'être enfreints, il n'est fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article 5. Redevances d'usage

1. Une Partie contractante n'impose pas aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles qu'elle impose à ses propres entreprises de transport aérien fonctionnant entre les territoires des Parties contractantes.

Toute redevance imposée sur le trafic aérien international réalisé par les entreprises de transport aérien autorisées d'une des Parties contractantes est liée de façon raisonnable au coût du service rendu à l'entreprise de transport aérien concernée et perçue conformément aux directives pertinentes publiées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

2. En ce qui concerne les services convenus, les mêmes conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes, des aéroports ainsi que de toutes les autres installations qui relèvent de leur autorité.

3. Chaque Partie contractante encourage les consultations sur les redevances d'usage entre ses autorités compétentes et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations fournies par les autorités qui imposent ces redevances, par l'intermédiaire, le cas échéant, des organisations représentant ces entreprises. Un délai raisonnable accompagnera la notification de tout changement proposé dans le montant des redevances afin de permettre aux utilisateurs d'exprimer leur point de vue avant que lesdits changements prennent effet. Par ailleurs, chaque Partie contractante autorise ses autorités compétentes et les utilisateurs à échanger les renseignements appropriés sur ces redevances.

Article 6. Droits de douane

1. Les aéronefs affectés à des services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante, de même que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord sont exempts 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 équipements, carburants, lubrifiants et provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Sont également exempts des droits, frais et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent Article, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de services :

a. les provisions de bord introduites ou embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes et, dans des limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord d'aéronefs qui quittent le territoire en question et qui sont exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;

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

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

3. Il peut être exigé que les équipements et les approvisionnements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions que prévoit le présent Article s'appliquent également dans les cas où les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes ont conclu avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article, à condition que ladite entreprise ou lesdites entreprises de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

Article 7. Stockage de l'équipement et des provisions de bord

L'équipement normal de bord, de même que les articles et provisions demeurant à bord des aéronefs exploités par l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières de cette dernière. En ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'on en dispose de quelque autre façon, conformément aux règlements douaniers.

Article 8. Formalités d'admission

1. Les lois et règlements d'une des Parties contractantes relatifs à l'entrée, au passage en douane, au transit, à l'immigration, aux passeports, au dédouanement et à la quarantaine s'appliquent à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, à leurs équipages, leurs voyageurs, leurs cargaisons et au courrier, qu'il s'agisse du transit, de l'entrée dans le pays ou du départ de ce dernier et pendant le séjour sur le territoire de ladite Partie contractante.

2. Les voyageurs en transit sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne sont soumis qu'à des formalités de douane et de contrôle d'immigration simplifiés. Les bagages et les cargaisons en transit direct sont exemptés de droits de douane et autres taxes similaires.

Article 9. Dispositions relatives à la capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services aériens sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

2. L'entreprise de transport aérien désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes doit, en exploitant les services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord, prendre en considération les intérêts de l'entreprise (ou des entreprises) de transport aérien désignée(s) par l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment les services aériens assurés par cette dernière (ou ces dernières).

3. Les services convenus assurés par une entreprise de transport aérien désignée ont toujours pour but essentiel de fournir une capacité adaptée aux besoins actuels et raisonnables.

blement prévisibles en ce qui concerne le transport des voyageurs, du courrier et du fret, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

Article 10. Tarifs

1. Les tarifs à appliquer par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents et notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice raisonnable, des caractéristiques de services telles que les normes de vitesse et la classe des services et des tarifs pratiqués par les autres entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent Article peuvent être fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes. Si possible, des arrangements seront convenus dans le cadre de consultations avec d'autres entreprises de transport aérien exploitant la même route, en tout ou en partie. Toutefois, il n'est pas interdit aux entreprises de transport aérien désignées de proposer des tarifs, ni aux autorités aéronautiques des Parties contractantes d'approuver lesdits tarifs, si l'entreprise concernée n'a pas obtenu l'accord des autres entreprises de transport aérien désignées à propos de ces tarifs ou si aucune autre entreprise de transport aérien désignée n'exploite la même route.

3. Les tarifs proposés par une entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante pour le transport vers une zone de l'autre Partie contractante ou en provenance de ladite zone seront déposés pour approbation auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes lesquelles peuvent demander des propositions séparées. Les tarifs seront déposés trente (30) jours au moins (ou dans un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) avant la date proposée de leur entrée en vigueur. Dans des cas spécifiques, ce délai pourra être réduit, sous réserve du consentement desdites autorités. Les tarifs proposés seront considérés comme ayant été déposés auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle ils ont été reçus par lesdites autorités.

4. Aucun tarif ne pourra être appliqué sans l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Toute proposition de tarif déposée conformément au paragraphe 3 du présent Article sera censée avoir été approuvée par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante, à moins que les autorités aéronautiques d'une Partie contractante aient notifié aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur désaccord concernant le tarif proposé, dans les vingt et un (21) premiers jours de la période de trente (30) jours susmentionnée au paragraphe 3 du présent Article.

5. Si une notification de désaccord est donnée conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent Article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer le tarif d'un commun accord. À cette fin, une Partie contractante peut, dans les 30 jours suivant la notification de désaccord, demander des consultations entre les auto-

rités aéronautiques des Parties contractantes, qui seront tenues dans les 30 jours à compter de la réception de la demande par écrit.

6. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre sur l'approbation de tout tarif proposé en vertu du paragraphe 3 ci-dessus ou ne parviennent pas à déterminer tout tarif conformément au paragraphe 5 ci-dessus, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'Article 19 du présent Accord.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent Article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis conformément aux dispositions du présent Article.

En approuvant les tarifs, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent toutefois accompagner leur approbation des dates d'expiration qu'elles considèrent appropriées. Lorsqu'un tarif est accompagné d'une date d'expiration, il reste en vigueur jusqu'à la date fixée, à moins qu'il ne soit retiré par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien concernées ou à moins qu'un tarif de remplacement ait été déposé et approuvé avant la date d'expiration.

Lorsqu'un tarif a été approuvé sans date d'expiration ou sans qu'un nouveau tarif ait été déposé et approuvé, ledit tarif reste en vigueur jusqu'au moment où les autorités aéronautiques de la Partie contractante concernée notifient à l'entreprise de transport aérien intéressée la fin de son approbation. Une telle notification doit être donnée (90) jours au moins avant la date d'expiration prévue du tarif. Les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent, dans les 30 jours à partir de la réception de ladite notification demander des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes afin de déterminer en commun un tarif de remplacement. Lesdites consultations se tiendront dans les 30 jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit ladite demande écrite.

8. Sans préjudice de l'application des dispositions de l'Accord relatif aux services aériens, les entreprises de transport aérien désignées sont autorisées à faire des offres plus intéressantes (pour ce qui est des prix, des conditions et des dates d'expiration) que tout tarif dûment approuvé et appliqué par une entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes pour un itinéraire spécifié entre la République de Lituanie et le Royaume du Danemark, à condition que cette offre s'applique au même itinéraire spécifié ou à un autre itinéraire qui ne dépasse pas de 20 % la distance dudit itinéraire spécifié.

9. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes veillent à ce que A) les tarifs appliqués soient conformes aux tarifs approuvés par les autorités compétentes et B) qu'aucune entreprise de transport aérien désignée n'offre de réduction, directement ou indirectement, sur toute portion desdits tarifs.

Article 11. Dispositions financières

1. L'entreprise de transport aérien désignée ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante ont le droit, sur demande et sous réserve des droits de l'autre Partie contractante, d'exercer de bonne foi, équitablement et sur une base non discriminatoire, les pouvoirs conférés par sa législation de convertir et de transférer dans leur pays les recettes locales en excédent des dépenses effectuées localement.

2. La conversion et le transfert desdites recettes sont effectués au taux de change officiel applicable aux transactions courantes ou, en l'absence de taux de change officiel, au taux de change du marché applicable aux transactions courantes et ils ne sont soumis à aucun frais excepté ceux qui sont normalement prélevés par les banques pour les opérations de conversion et de transfert.

3. Lorsque le système de transactions entre les Parties contractantes est régi par un accord spécial, ce dernier est applicable.

Article 12. Échange de statistiques

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes fournissent aux autorités de l'autre Partie contractante, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci pourraient avoir besoin pour examiner la capacité offerte pour les services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée de la première Partie contractante.

Ces relevés contiennent toutes les informations nécessaires pour déterminer le volume du trafic assuré par l'entreprise (ou les entreprises) en ce qui concerne les services convenus.

Article 13. Représentation de l'entreprise de transport aérien

1. L'entreprise ou les entreprises désignées de transport aérien d'une Partie contractante seront autorisées, conformément à la législation et réglementation de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, la résidence et l'emploi, d'amener et de maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante le personnel de direction ainsi que le personnel technique et opérationnel et autres spécialistes nécessaires à la prestation de services de transport aérien.

2. Les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes ont le droit de vendre sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement ou par l'entremise d'agences, des prestations de transport aérien. Les Parties contractantes ne restreignent pas le droit des entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante de vendre ni le droit pour toute personne d'acheter ces prestations en monnaie locale ou en toute autre monnaie librement convertible.

Article 14. Approbation des horaires

L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) par une Partie contractante soumettent pour approbation ses horaires de vol aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante trente (30) jours au moins avant leur entrée en vigueur. Le programme contient en particulier les horaires, la fréquence des services et les types d'aéronefs utilisés.

Toutes modifications apportées ultérieurement à des horaires déjà approuvés sont également soumises à approbation.

Article 15. Sécurité aérienne

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

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

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne applicables et fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent en Annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Chaque Partie contractante exige des exploitants d'aéronefs de son pavillon, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés dans sa zone et des exploitants d'aéroports situés dans sa zone qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante convient que les exploitants d'aéronefs peuvent être invités à observer les dispositions relatives à la sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 du présent Article, exigées par l'autre Partie contractante pour l'entrée dans sa zone ou le départ de cette dernière ou pendant leur séjour dans ladite zone de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures efficaces soient prises dans sa zone afin de protéger les aéronefs, de contrôler les voyageurs et leurs bagages à main, d'inspecter comme il convient les équipages et les cargaisons, y compris les bagages de soute, et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le débarquement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante pour que des mesures spéciales de sécurité soient prises pour faire face à une menace particulière.

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

aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques audit incident ou à ladite menace.

Article 16. Consultations

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

2. Chaque Partie contractante peut demander des consultations qui peuvent être tenues par correspondance ou verbalement et qui commencent dans les quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de réception de la demande, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

Article 17. Amendements

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord, elle peut demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations qui pourront se dérouler au niveau des autorités aéronautiques, soit par voie de discussions orales, soit par correspondance, débutent dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de réception de la demande, à moins que les deux Parties contractantes n'en conviennent autrement. Toute modification ayant fait l'objet d'un accord entre en vigueur après son approbation, conformément aux formalités constitutionnelles des deux Parties contractantes et après confirmation par un échange de notes diplomatiques.

2. Des modifications à l'Annexe au présent Accord peuvent être apportées après entente directe entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes.

Article 18. Conformité aux conventions multilatérales

Si une convention multilatérale générale relative au trafic aérien entre en vigueur en ce qui concerne les deux Parties contractantes, les dispositions de cette convention sont applicables.

Des consultations peuvent être tenues conformément à l'Article 16 du présent Accord en vue de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de la Convention multilatérale.

Article 19. Règlement des différends

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

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à régler le différend par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'un arbitre, ou bien le différend peut être, à la demande de l'une d'elles, soumis à la décision d'un tribunal

composé de trois arbitres, chacune des Parties en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chaque Partie contractante nomme son arbitre dans les soixante (60) jours à partir de la date à laquelle l'une d'elles a reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend par un tribunal ainsi constitué; le troisième arbitre est désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, chacune des Parties contractantes peut prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon les besoins. Dans tous les cas, le troisième arbitre est ressortissant d'un État tiers, fait fonction de Président du tribunal et détermine le lieu où l'arbitrage se déroulera. Si le Président considère qu'il est un ressortissant d'un État qui ne peut être considéré comme neutre en ce qui concerne le différend, le Vice-Président le plus ancien, qui n'est pas disqualifié pour cette raison, procède à la nomination. Le Tribunal d'arbitrage prend sa décision à la majorité des voix.

3. Les dépenses du tribunal sont partagées à égalité entre les Parties contractantes.

4. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toutes les décisions rendues en application du paragraphe 2 du présent Article.

5. Si l'une ou l'autre Partie contractante ne se conforme pas à une décision prise conformément au paragraphe 2 du présent article, et aussi longtemps que dure cet État de choses, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut ou à l'entreprise (ou aux entreprises) de transport aérien désignée(s) en défaut.

Article 20. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie sa décision de mettre fin au présent Accord. Ladite notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord expire douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification d'expiration ne soit retirée par accord avant l'expiration de ladite période. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21. Enregistrement

Le présent Accord et ses Annexes, ainsi que toutes modifications dont ils feront ultérieurement l'objet, sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

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

Fait en double exemplaire à Vilnius le 9 septembre 1993 en langue anglaise.

Pour le Gouvernement de la République de Lituanie

[ILLISIBLE]

Pour le Gouvernement du Royaume du Danemark

[ILLISIBLE]

ANNEXE A

1. Routes devant être exploitées par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) du Gouvernement du Royaume du Danemark :

Colonne 1	Colonne 2
Points au Danemark	Vilnius et deux autres points en Lituanie

2. Rien n'empêchera l'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes de desservir d'autres points que ceux spécifiés dans la présente Annexe, à condition qu'aucun droit commercial ne soit exercé entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante.

ANNEXE B

1. Routes devant être exploitées par l'entreprise de transport aérien désignée du Gouvernement de la République de Lituanie :

Colonne 1	Colonne 2
Points en Lituanie	Copenhague et deux autres points au Danemark

2. Rien n'empêchera l'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes de desservir d'autres points que ceux spécifiés dans la présente Annexe, à condition qu'aucun droit commercial ne soit exercé entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante.